

Université de Montréal

*L'art du laissez-faire «juste assez» la circulation automobile à Montréal :  
généalogie d'un régime de gouvernement libéral avancé*

par  
François Gagnon

Département de communication  
Faculté des arts et des sciences

Thèse présentée à la Faculté des études supérieures  
en vue de l'obtention du grade de Docteur  
en Sciences de la communication

Septembre 2006  
© François Gagnon, 2006



P  
90  
054  
2007  
V.002

**Direction des bibliothèques**

**AVIS**

L'auteur a autorisé l'Université de Montréal à reproduire et diffuser, en totalité ou en partie, par quelque moyen que ce soit et sur quelque support que ce soit, et exclusivement à des fins non lucratives d'enseignement et de recherche, des copies de ce mémoire ou de cette thèse.

L'auteur et les coauteurs le cas échéant conservent la propriété du droit d'auteur et des droits moraux qui protègent ce document. Ni la thèse ou le mémoire, ni des extraits substantiels de ce document, ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans l'autorisation de l'auteur.

Afin de se conformer à la Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels, quelques formulaires secondaires, coordonnées ou signatures intégrées au texte ont pu être enlevés de ce document. Bien que cela ait pu affecter la pagination, il n'y a aucun contenu manquant.

**NOTICE**

The author of this thesis or dissertation has granted a nonexclusive license allowing Université de Montréal to reproduce and publish the document, in part or in whole, and in any format, solely for noncommercial educational and research purposes.

The author and co-authors if applicable retain copyright ownership and moral rights in this document. Neither the whole thesis or dissertation, nor substantial extracts from it, may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms, contact information or signatures may have been removed from the document. While this may affect the document page count, it does not represent any loss of content from the document.

Université de Montréal  
Faculté des études supérieures

Cette thèse intitulée

*L'art du laissez-faire «juste assez» la circulation automobile à Montréal :  
généalogie d'un régime de gouvernement libéral avancé*

présentée par  
François Gagnon

A été évaluée par un jury composé des personnes suivantes :

Brian Massumi  
Président rapporteur

Line Grenier  
Directrice de recherche

Membre du jury

Examineur externe

Représentant du doyen

## Sommaire

Cette thèse propose une analyse de la façon dont a été produit et fonctionne à Montréal un régime de gouvernement centré sur l'automobile comme mode de circulation des biens et personnes prédominant. Elle s'inspire et se veut à la fois une contribution à l'analyse des formes modernes de gouvernementalité (Foucault, 1984a). Pour le formuler de manière plus précise, cette thèse consiste en une analytique de la problématisation (Foucault, 1984b et 1984c) actuelle de la circulation des biens et des personnes à Montréal. Pour pouvoir bien dégager la singularité de cette problématisation, cette thèse analyse deux événements dans le régime dont cette dernière est tributaire.

Un premier événement est celui, d'ordre général, de la mise en place d'un régime libéral de gouvernement de la circulation centré sur les déplacements automobiles. Par régime libéral, j'entends un art de gouvernement qui est fondé sur un principe général d'autolimitation intrinsèque de la pratique gouvernementale et de laissez-faire à propos de certains processus qui la traversent. Le second événement qui informe la problématisation actuelle est celui de la remise en question, au tournant des années 1970, de la solution autoroutière. Tel que l'analyse le montre, cette remise en question d'une des solutions privilégiées par le régime en question dès le milieu des années 1940 aura pour effet l'installation de quatre «lignes de forces discursives tendanciennes» (Hall, 1996) principales qui, s'interdéterminant, organisent la problématisation actuelle. Les intervenants dans le champ du gouvernement de la circulation des biens et des personnes actuel doivent négocier ces lignes de force pour se situer «dans le vrai». Elles sont, pour les illustrer brièvement :

1. *La tension capacité - fluidité.* Dans la gestion des déplacements automobiles à Montréal, l'augmentation des capacités routières pour favoriser la fluidité est

une mesure pour le moins ambiguë. C'est qu'en augmentant la capacité pour favoriser la fluidité de la circulation automobile, il existe un danger de l'encourager trop et de générer de plus grands volumes circulation. C'est en partie pourquoi l'objectif est aujourd'hui de les laissez-faire «juste assez».

2. *La revitalisation urbaine.* La gestion de la circulation des biens et des personnes est pensée en fonction d'un programme plus large de distribution de la population et de ses activités dans l'espace métropolitain – programme qui vise à améliorer la qualité du milieu de vie. Pour le caractériser grossièrement, à travers ce régime l'on vise à la fois à consolider le centre-ville, à «ranimer» les quartiers anciens et centraux de la métropole et à densifier les espaces périphérique autour de quelques pôles.
3. *Un citoyen «expert de son milieu de vie».* Les savoirs citoyens sont incontournables dans la gestion de la circulation des biens et des personnes à Montréal aujourd'hui. Autrement dit, ceux-ci sont intégrés de diverses façons dans la production et l'évaluation de plusieurs projets et programmes en la matière, à travers diverses technologies de citoyenneté.
4. *La montréalité.* Le milieu au sein duquel l'on cherche à gérer la circulation des biens et des personnes et la distribution de la population de la métropole est singulièrement montréalais. Autrement dit, ce régime doit négocier un identitaire montréalais délimité à travers un rapport au passé défini en tant que patrimoine urbain et un rapport au futur défini en tant qu'objet de développement durable.

Mots-clés : problématisation, gouvernementalité, libéralisme, population, milieu, analyse de discours, mobilité, identitaire, mode de vie, citoyenneté/expertise

## Summary

Following Foucault's and other's line of inquiry into the modern forms of governmentality (Foucault, 1984), this thesis consists in an analytics of the current regime of liberal government of the circulation of people and goods in Montreal. It shows that two events primarily inform the problematization through which this regime is organized. The first is the installation, in the mid 1940's, of a problematization centered on the automobile as the predominant mode of circulation within the city. The second is the questioning of four dimensions one of the privileged solutions put forth to act on this circulation: the highway grid. My analysis of this second event shows that it has participated in the installation of four «discursive lines of force» (Hall, 1996) which current actors in the field must negotiate in order to be «in the true».

1. A tension between capacity and fluidity, whereby an addition of capacity is said to be posing the danger of causing more congestion.
2. A specific regime of distribution of the population and its activities which carries the threefold objective to consolidate the downtown core, to «revitalize» the old central and «pericentral» neighborhoods and to augment the density of the suburbs.
3. A citizen «expert of it's home environment», which poses as legitimate and competent a non-professionnal subject of discourse that can question expert's power-knowledges.
4. A montrealness, that is an identitaire of the city, which has at it's core a built environment that is said to sustain a specific way of life.

Keywords: problematization, governmentality, liberalism, population, milieu, discourse analysis, mobility, identitaire, way of life, citizenship/expertise

**Table des matières**

Page de titre	i
Le jury	ii
Résumé	iii
Summary	v
Table des matières	vi
Liste des illustrations	ix
Liste des abréviations et acronymes	x
Dédicace	xii
Remerciements	xiii
<b>Prologue</b>	<b>1</b>
<b>Introduction : Quelques résolutions d'une problématisation tributaire du régime de gouvernement libéral avancé de la circulation des personnes et des biens à Montréal</b>	<b>6</b>
<b>Chapitre 1 : Un cadre et une méthode analytiques</b>	<b>26</b>
1.1 Le développement de l'art du gouvernement libéral de la circulation automobile à Montréal	27
1.2 La remise en question de la solution autoroutière et la mise en place d'un régime de gouvernement libéral avancé	53
1.3 Règles et principes méthodologiques de la généalogie discursive annoncée	57



<b>Chapitre 2 : L'art du laissez-faire « juste assez » la circulation automobile</b>	<b>72</b>
2.1 Une tension dans la problématisation	75
2.2 L'histoire d'une tension	87
<b>Chapitre 3 : L'art du laissez-faire la circulation automobile, de la rénovation et de la revitalisation urbaine</b>	<b>105</b>
3.1 Le régime de la revitalisation urbaine et l'art du laissez-faire « juste assez » la circulation automobile	108
3.2 La rénovation urbaine et l'art du laissez-faire « jusqu'au maximum possible » la circulation automobile	123
<b>Chapitre 4 : Un citoyen « expert de son milieu de vie » : un nouveau sujet de discours pour un régime de gouvernement libéral avancé</b>	<b>156</b>
4.1 La rénovation urbaine : un régime d'expertise professionnel	159
4.2 La production d'un citoyen « expert de son milieu de vie » : une surveillance publique des pratiques d'expertise professionnelles	167
4.3 Le régime libéral avancé et la problématisation de la circulation des biens et des personnes à Montréal	187
<b>5. La montréalité et l'art de gouverner la circulation automobile</b>	<b>196</b>
5.1 La rénovation urbaine et la montréalité : un patrimoine monumental francophone dont il faut perpétuer le souvenir	200
5.2 La revitalisation urbaine et la montréalité : un milieu de vie urbain qu'il s'agit de développer durablement	214
5.3 La transfiguration de la montréalité et la problématisation de la circulation des personnes et des biens à Montréal	230

<b>Chapitre 6 : Épilogue</b>	<b>236</b>
6.1 Récapitulation synthèse	236
6.2 Enjeux et limites du travail : un dialogue avec quelques interlocuteurs	248
6.2.1 Les courants de la recherche universitaire	249
6.2.2 Engagement (double)	277
6.2.3 Blocages et possibilités	282
Références	302
Archive	311
Annexe A	331

## Liste des illustrations

1.	Le tracé du projet de <i>Modernisation de la rue Notre-Dame</i>	9
2.	De part et d'autre du boulevard actuel	10
3.	La prison des Patriotes, monument historique	11
4.	Ville-Marie, un espace fermé	36
5.	La cartographie coloniale	42
6.	Embellir Montréal en améliorant la circulation	47
7.	Le centre-ville à ville Mont-Royal?	47
8.	Plan des architectes Lawson et Little de 1924	49
9.	Des prévisions aux débits constatés	77
10.	Un tracé qui permettra l'élimination de taudis	124
11.	Cartes d'homologation du tracé de l'autostrade Est-ouest	126
12.	La légende accompagnant les cartes d'homologation	126
13.	Un secteur défavorisé à rénover : la Petite Bourgogne	140
14.	Agir sur des tendances	262

Liste des abréviations et acronymes

ACÉE	Agence canadienne d'évaluation environnementale
AHMTI	Association Habitat Montréal
APM	Administration portuaire de Montréal (Port de Montréal)
AMT	Agence métropolitaine de transport
BAPE	Bureau d'audiences publiques en environnement
BCM	Bureau de consultation de Montréal
CAUDD	Commission de l'aménagement urbain et du développement durable
CAUHM	Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve
CCIEM	Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal
CDEC	Corporation de développement économique et communautaire
CDEST	Corporation de développement de l'est
CITM	Comité interrégional pour le transport des marchandises
CPQ	Conseil du patronat du Québec
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CNR (CN)	Canadian national rail (Canadien national)
CRE-MTL	Conseil régional de l'environnement de Montréal
CRTC	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
CUM	Communauté urbaine de Montréal
CVFR-HM	Coalition ville, fleuve et renaissance du quartier Hochelaga-Maisonneuve
CTRM	Comité des transports de la région de Montréal
DSP	Direction de la santé publique de Montréal-centre
GES	Gaz à effet de serre
GRUHM	Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve

MTQ	Ministère des transports du Québec
OCPM	Office de consultation publique de Montréal
OMS	Organisation mondiale de la santé
OPDQ	Office de planification du Québec
RESO	Réseau pour la relance socio-économique et sociale du sud-ouest
RUI	Revitalisation urbaine intégrée
SCHL	Société canadienne d'hypothèque et de logement
SRC	Société Radio-Canada
TAQHM	Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve
TTI	Texas transportation institute
UNEST	Université ouvrière de l'Est
UQAM	Université du Québec à Montréal

Durant les années passées à la réalisation de cette thèse,  
Rosina et Stéphane sont partis.  
Je pense souvent à eux.

## Remerciements

Comme la condition sans laquelle je ne peux travailler est que je ne sache pas ce que je vais penser avant de débiter, la réalisation de ma thèse a été une entreprise au chemin sinueux. Si j'ai réussi à me rendre malgré tout au bout du processus, c'est grâce à diverses sources de motivation et de support. Je les remercie ici dans l'ordre caractéristique du chaos. Je m'excuse à l'avance des oublis.

Louise m'a toujours supporté et encouragé comme la mère qu'elle est pour moi. Natalie comme l'amie qu'elle est surtout, mais aussi en guise de traductrice – qui fut payée nettement moins que le salaire minimum le plus bas sur la planète. L'ami Carmelo m'a hébergé pour que je puisse aller à un colloque sans me ruiner et a été présent dans les moments difficiles.

Certaines personnes avec qui/aux côtés de qui j'ai milité méritent mon respect pour leur détermination et pour l'énergie qu'ils déploient en vue de changer certaines choses dans le gouvernement de cette ville, même si nous n'avons pas toujours été d'accord : André Portier, Robert Perrault, Sidney Ribaux, Steven Guilbeault, Philippe Côté, Pierre Brisset, Normand Robert, Benoît Couturier, Éric Saint-Pierre. Luc Ferrandez est pour sa part devenu un ami – qui regrette peut-être un peu aujourd'hui de m'avoir réintroduit au vélo.

Sans le support financier de la Faculté des Études Supérieures et du Département de Communication de l'Université de Montréal, je n'aurais jamais pu terminer.

Le programme de doctorat conjoint en communication offre des possibilités de rencontres et d'échanges intellectuels et personnels extraordinairement enrichissants, tant au niveau des professeurs que des étudiants. J'ai pu profiter des critiques, commentaires et conseils de Charles Acland et Martin Allor lors de la défense de mon examen de synthèse. De ceux de Brian Massumi et de Kim Sawchuk lors de celle de mon projet de recherche. J'ai aussi eu la chance de suivre les cours de Kim Sawchuk et de Charles Acland qui, particulièrement bien préparés et présentés, m'ont fortement stimulé. J'ai le plus grand respect pour tous ainsi que pour leur travail. Dans le cadre de ce doctorat conjoint, j'ai côtoyé des collègues étudiant-e-s dont la motivation à le faire m'ont encouragé dans cette entreprise toujours difficile d'adopter un point de vue critique sur le monde que nous habitons, parmi lesquels : Linnett Fawcett, Charlene Vacon. Avec Deidre Martin et Tamara Vukov, qui entrent dans cette dernière catégorie, nous avons formé un club de doctorants dont le nombre de rencontres fut inversement proportionnel à son aspect engageant.

Les professeurs et professeures du Laboratoire Culture Populaire Connaissance et Critique, m'ont toujours très bien accueilli, et encouragé. Claude Martin est là depuis mon arrivée. Dominique Meunier et Julian Pidduck se sont ajoutés récemment à la belle équipe de professeurs. Les étudiants et étudiantes du Laboratoire, ex- ou courants, forment un groupe plus que sympathique que j'ai bien apprécié : Martin Lussier, Christine Rolland, François Yelle, Benoît Allaire, Pierre Huard, Mireille Lalancette, Ilhem Allagui, Marylaine Chaussé, Maria Eugenia Dominguez (Kenya), Marie-Anne Laramée, Fabienne, Damien Charrieras, Élisabeth Mercier. Une proche du labo, fort attachante, mérite une mention spéciale : Marie-Pier Boucher.

Val n'entre dans aucune des catégories précédentes. Disons qu'elle est un peu plus qu'une collègue intellectuelle qui m'inspire à sa manière.

Myriam Amzallag est une catégorie à elle seule : elle est une grande Dame dont l'aide est inestimable dans le quotidien du département de communication auquel elle se dévoue.

Line Grenier est la directrice que tous rêvent de pouvoir fréquenter. Le secret pas très bien gardé est qu'elle est infiniment plus que cela aux yeux de ses étudiants et étudiantes : une source d'inspiration et de motivation, un exemple de rigueur, de dévouement, et de plaisir à travailler. Même si elle dira toujours que la diversité des travaux de ses étudiants la nourrit et que c'est ce qui la motive à en faire autant pour nous, chacun sait bien comme moi que l'échange est plus qu'inégal. Merci de m'avoir suivi dans ce projet difficile et éloigné de tes terres habituelles, de ta compréhension et de m'avoir encouragé à persévérer. Ça aura finalement valu la peine de continuer, je crois. La seule chose qui m'attriste profondément dans le fait d'avoir été ton étudiant doit être conjuguée au futur : je ne travaillerai plus avec toi. Je te reverrai autrement.

Patricia est la merveilleuse et extraordinaire personne avec qui j'ai le bonheur de partager ma vie et qui a enduré tous mes défauts, de fond et passagers, depuis le début de cette thèse et même un peu plus longtemps. Elle a cru en moi et m'a aimé même lorsque je ne le faisais plus moi-même. Elle a fait plus que sa part pour l'Association Habitat Montréal. Je suis bien certain qu'elle mènera sa propre thèse à terme bientôt. J'espère surtout qu'elle voudra rester ma fiancée à vie.



## Prologue

*In my novel Second Generation (1964) I developed the image of modern car traffic to describe this now dominant set of social relations in the old industrial societies. Looked at from right outside, the traffic flows and their regulation are clearly a social order of a determined kind, yet what is experienced inside them (...) is movement, choice of direction, the pursuit of self-determined private purposes. All the other shells are moving, in comparable ways but for their own different private ends. They are (...) other units which signal and are signalled to, so that private mobilities can proceed safely and relatively unhindered.*  
(Williams, 1983, pp.187-9, dans Du Gay et al., 1997, p.129)

Cette thèse proposera une analyse qui montre comment a été produit et fonctionne à Montréal un régime libéral de gouvernement singulier centré sur l'automobile comme mode de circulation des biens et personnes prédominant - régime du type de celui qu'évoque Raymond Williams dans la citation en exergue. Elle s'inspire de, et se veut une contribution à, l'analyse des formes modernes de gouvernementalité (Foucault, 1984a). Courant d'études ouvert par Michel Foucault dans quelques dits et écrits disséminés à la fin de sa vie, il ouvre comme questionnement à la fois l'existence historique d'arts de gouvernement singuliers généralement, et celle du libéralisme spécifiquement. Les réponses produites en suivant ce style de questionnement se sont depuis développées plus systématiquement à travers des travaux fort diversifiés. Ces travaux ont pris pour objets, entre autres : les politiques culturelles québécoises (Allor et Gagnon, 1994; 2000); la production de la culture comme réalité transactionnelle centrale dans l'activité gouvernementale contemporaine (Bennett, 2003); la constitution de la pauvreté comme champ d'intervention gouvernemental libéral (Dean, 1996); la production du social comme objet et mécanisme d'action gouvernementale (Donzelot, 1994); le développement de la statistique comme technique privilégiée de savoir de la population (Hacking,

1990); le développement de l'archive moderne comme élément participant de la production gouvernementale d'un nouveau sujet libéral (Joyce, 1999); l'expertise comme modalité de savoir privilégiée dans les dispositifs de gouvernement modernes (Rose, 1993).

Pour le formuler de manière quelque peu plus précise, cette thèse consiste en une analytique de la problématisation (Foucault, 1984b et 1984c) actuelle de la circulation des biens et des personnes à Montréal. Elle se veut à ce titre une contribution à l'analyse du régime libéral de gouvernement de la population de la ville. Si l'analytique proposée doit permettre cette contribution, c'est que ce régime forme à la fois les conditions de possibilité et, en partie, l'effet de cette problématisation. Pour pouvoir bien dégager la singularité de cette problématisation, il faut à mon avis isoler deux événements dans le régime en question et dont cette dernière est tributaire.

Un premier événement est celui, d'ordre général, de la mise en place d'un régime libéral de gouvernement de la circulation des biens et des personnes centré sur les déplacements automobiles. Par le régime libéral ici évoqué, j'entends un art de gouvernement qui est fondé sur un principe général d'autolimitation intrinsèque de la pratique du gouvernement de la population et de laissez-faire à propos de certains processus qui la traversent. Le second événement qui informe la problématisation actuelle est celui de la remise en question, au tournant des années 1970, de la solution autoroutière. Tel que l'analyse le montrera, cette remise en question d'une des solutions privilégiées par le régime en question dès le milieu des années 1940 aura pour effet l'installation de quatre «lignes de forces discursives tendancielle»<sup>1</sup> (Hall, 1996)

---

<sup>1</sup> J'emploie le concept dans le sens que lui donne Stuart Hall (1996), qui utilise le concept de «lignes de forces tendancielle» pour désigner les articulations discursives les plus solides dans une formation sociale.

principales qui, s'interdéterminant, organisent et informent la problématisation actuelle. Ces lignes de forces constituent chacune un point de passage obligé pour les intervenants dans le champ du gouvernement de la circulation des biens et des personnes actuel : ils doivent les négocier pour se situer «dans le vrai». Elles sont, pour les illustrer brièvement :

1. *La tension capacité - fluidité.* Dans la gestion des déplacements automobiles à Montréal aujourd'hui, l'augmentation des capacités routières pour réduire la congestion (ou favoriser la fluidité) est une mesure pour le moins ambiguë. C'est qu'en augmentant la capacité pour favoriser la fluidité de la circulation automobile, il existe un danger de l'encourager trop et de générer de plus grands volumes circulation - ce qui a notamment pour effet de provoquer une nouvelle congestion. C'est en partie pourquoi l'objectif est aujourd'hui de les laissez-faire «juste assez». Mais cet art de les laissez-faire «juste assez» est aussi fonction des trois lignes de forces discursives tendanciennes décrites ci-après. Je préciserai la façon dont il est imbriqué à chacune au cours des chapitres qui leur sont respectivement consacrés.
2. *La revitalisation urbaine.* La gestion de la circulation des biens et des personnes est pensée en fonction d'un programme plus large de distribution de la population et de ses activités dans l'espace métropolitain via un régime d'aménagement de la ville qui vise à améliorer la qualité du milieu de vie. J'appelle ce régime la revitalisation urbaine pour reprendre un terme utilisé couramment. Pour le caractériser grossièrement, à travers ce régime l'on vise à la fois à consolider le centre-ville, à «ranimer» les quartiers anciens et centraux de la métropole et à densifier le territoire métropolitain alentour de quelques pôles (afin de freiner l'étalement urbain).

3. *Un citoyen «expert de son milieu de vie».* Les savoirs citoyens sont incontournables dans la gestion de la circulation des biens et des personnes à Montréal aujourd'hui. Autrement dit, ceux-ci sont intégrés de diverses façons dans la production et l'évaluation de plusieurs projets et programmes en la matière, à travers diverses technologies de citoyenneté.
  
4. *La montréalité.* Le milieu au sein duquel l'on cherche à gérer la circulation des biens et des personnes et la distribution de la population de la métropole n'est pas n'importe lequel : il est singulièrement montréalais. Autrement dit, ce régime doit négocier un identitaire montréalais délimité à travers un rapport au passé défini en tant que patrimoine urbain et un rapport au futur défini en tant qu'objet de développement durable.

En somme, ces lignes de force discursives et la problématisation générale qu'elles informent sont éminemment conjoncturelles : leur apparition historique est assignable et descriptible. L'objectif de cette thèse est de décrire cette apparition historique.

\*\*\*

Au cours de l'introduction, j'exposerai brièvement quelques exemples de projets et de programmes participant de la problématisation actuelle de la circulation des biens et des personnes à Montréal. Et j'y proposerai que celle-ci doit être comprise comme partie prenante d'un régime de gouvernement libéral avancé - régime dont la singularité peut être mise en évidence à travers l'analyse de deux événements.

Le premier chapitre sera consacré, d'une part, à la réalisation d'une esquisse du premier événement, soit le développement d'un art libéral de gouverner les

circulation des biens et des personnes à Montréal organisé par et à travers une problématisation centrée sur les déplacements automobiles. D'autre part, ce chapitre servira à développer la méthodologie qui organise l'analytique du second événement, analytique qui sera développée dans les chapitres suivants. Autrement dit, je présenterai dans la seconde partie les principes et règles de la généalogie discursive qui me permettra de mettre en évidence de manière plus précise la singularité de la problématisation en question. À ce moment, je proposerai que la remise en question de la solution autoroutière, au tournant des années 1970, est le second événement qui permet de mettre en évidence cette singularité. Il est à noter que par généalogie discursive, j'entends une méthodologie qui permettra de produire une compréhension de cette installation à travers l'analyse des lignes de forces discursives tendanciellelles telles qu'elles organisent et sont organisées par le champ des pratiques gouvernementales.

L'analytique se développera ensuite en décrivant les transfigurations que la remise en question de la solution autoroutière a provoquées pour mener à l'installation de chacune des lignes de force décrites plus haut. Chacune de ces lignes de force sera examinée tour à tour dans un chapitre, c'est-à-dire des chapitres 3 à 6. Dans un dernier chapitre, dans l'espoir de lancer un dialogue avec quelques interlocuteurs que cela pourrait intéresser, je présenterai une discussion des enjeux académiques, politiques et éthiques de l'analytique développée.

**Introduction : Quelques résolutions d'une problématisation tributaire du régime de gouvernement libéral avancé de la circulation des personnes et des biens à Montréal**

*À un même ensemble de difficultés plusieurs réponses peuvent être données. Et la plupart du temps, des réponses diverses sont effectivement proposées. Or ce qu'il faut comprendre, c'est ce qui les rend simultanément possibles; c'est le point où s'enracine leur simultanéité; c'est le sol qui peut les unir les unes aux autres, dans leur diversité et en dépit parfois de leurs contradictions.*  
(Foucault, 1984a, p.597-598)

D'entrée de jeu, il est pertinent de fournir un aperçu succinct de quelques exemples de résolutions partielles et temporaires d'une problématisation que je présenterai dans cette thèse comme étant tributaire de l'actuel régime de gouvernement libéral avancé de la circulation des personnes et des biens à Montréal. Le premier (que je développe particulièrement car, étant le point de départ qui m'a incité à amorcer ce travail, j'y reviendrai très fréquemment) : le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, proposé par le Ministère des Transports du Québec (MTQ). En fait, je vais donner ici un aperçu de la solution présentée dans les documents déposés en 2001 par le MTQ en vue des audiences publiques qui vont être tenues dans les mois suivant ce dépôt, à propos de ce projet. Il est pertinent de le faire même si l'on sait aujourd'hui qu'elle ne sera probablement pas réalisée de la manière dont elle était alors planifiée car cela ne change en rien la problématisation dont elle participe<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Les conclusions du rapport issues des audiences publiques qui furent tenues au cours de l'automne 2001 et de l'hiver 2002 ont critiqué plusieurs des aspects du projet. En effet, ce rapport a recommandé que le projet du MTQ soit réexaminé de concert avec la Ville de Montréal - dont l'administration s'est opposée au projet du MTQ lors des audiences en question, en proposant plutôt un re-développement urbain articulé alentour d'un «boulevard urbain». La désignation officielle utilisée pour qualifier l'intervention projetée est maintenant celle d'«axe urbain», ce qui signifie que l'on ne construira ni une autoroute, ni un boulevard urbain - si l'on suppose que l'on va mener une intervention quelconque.

Telle que décrite par le MTQ, elle articule quatre composantes ou corridors distincts : routier, vert et récréo-touristique, patrimonial, et panoramique.

Le corridor routier permet de relier par un nouveau tronçon autoroutier le tunnel Louis-Hyppolite Lafontaine (A-25) à la section de l'autoroute Ville-Marie (A-720) se terminant - en venant de l'ouest - au pont Jacques-Cartier. Comme toutes les autoroutes de Montréal, ses voies sont séparées par un terre-plein central, elle ne comprend aucun feu de circulation et la vitesse y est officiellement limitée à soixante-dix kilomètres/heure. Par rapport aux quatre voies actuelles de la rue (ou du boulevard) qui sera modernisée, son «promoteur» (le MTQ) prévoit l'élargir à huit voies sur la plus grande partie du tracé. Six voies sont réservées à la circulation des automobiles et des camions et deux aux véhicules d'urgence et aux autobus. Le tracé est encaissé dans le sol, sur le principe de la tranchée<sup>2</sup>, et est recouvert aux endroits les plus «sensibles» par des dalles parcs<sup>3</sup>. Le projet prévoit une «servitude de non accès» - à l'exception des voies de desserte<sup>4</sup>. Le nombre d'entrées et de sorties sur l'autoroute est limité par un débranchement de plusieurs rues orientées nord-sud rejoignant actuellement la rue (ou le boulevard) Notre-Dame. Et tout est par ailleurs prévu pour faciliter l'accès des camions au Port de Montréal - notamment par l'aménagement d'une nouvelle bretelle d'accès (le MTQ veut en fait fermer la rue Dickson à la circulation en provenance et

---

<sup>2</sup> Une autoroute en tranchée est une voie de circulation encaissée dans le sol et qui est «à ciel ouvert». Un exemple de ce type d'ouvrage : l'autoroute Décarie.

<sup>3</sup> La notion de dalle parc désigne un aménagement accueillant un espace vert qui recouvre la tranchée autoroutière.

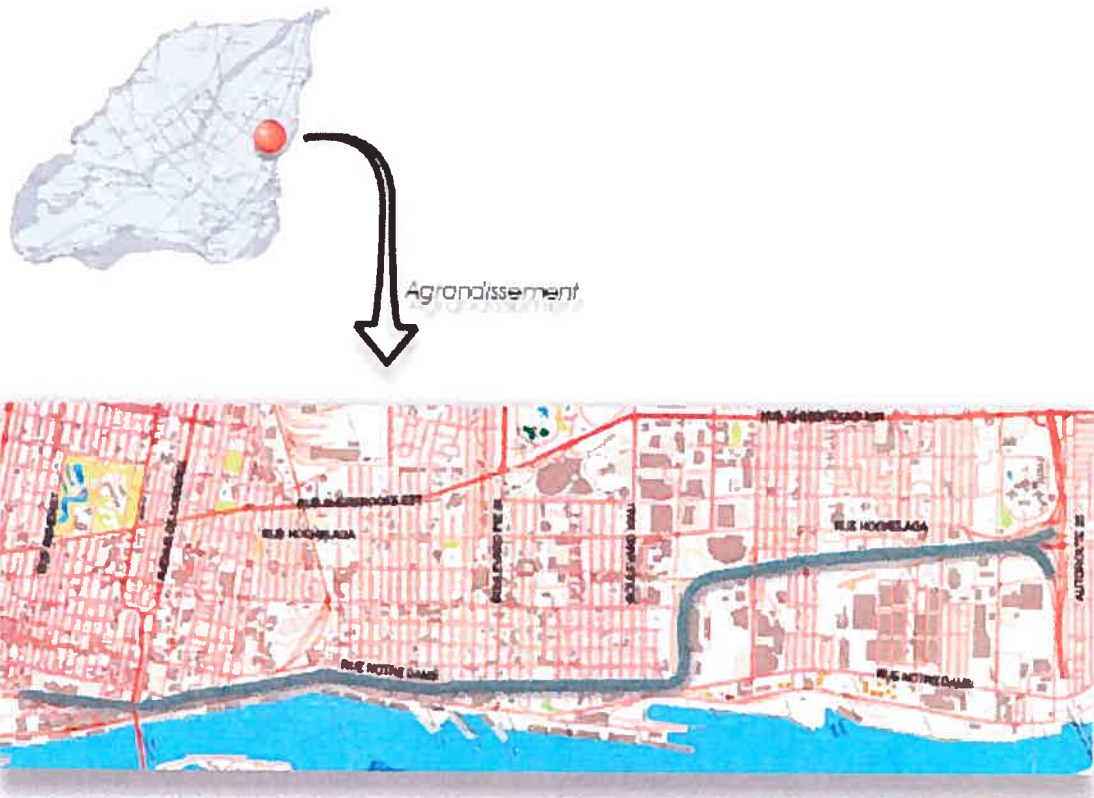
à destination de la rue Notre-Dame et percer une nouvelle voie prolongeant le boulevard de l'Assomption jusque dans les installations du Port). Trois tracés distincts sont envisagés pour lier le tronçon Souigny élargi, situé au milieu de terrains appartenant à l'armée canadienne entre la rue Dickson et la bretelle d'accès au pont-tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine, au tronçon Notre-Dame - qui s'insère entre le Port de Montréal et les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud dans l'axe routier actuel. Le MTQ retient l'option «CSF» (appellation désignant l'endroit où était autrefois située les installations de la compagnie *Canadian Steel Foundries*) parce qu'elle permet seule d'éloigner suffisamment le tracé des abords du centre de soins prolongés pour personnes âgées situé à proximité du parcours. Le corridor routier comprend quinze traverses pour piétons et cyclistes qui sont également adaptées aux personnes à mobilité réduite - «selon le principe de l'accessibilité universelle». Enfin, le corridor s'arrime au réseau de camionnage de la ville de Montréal mais prévoit la fermeture des rues Dickson et St-Clément au camionnage.

Sur l'illustration de la page suivante, la localisation du corridor routier. Pour fins de repères, les deux traits rouges verticaux situés dans les extrêmes gauche et droite de l'illustration sont le pont Jacques-Cartier et le pont-tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine. L'intervention est donc située à la périphérie immédiate du «centre-ville des affaires» de Montréal, celui-ci se terminant officiellement à la rue DeLorimier - elle-même située dans le même axe que le pont Jacques-Cartier.

---

<sup>4</sup> La notion de servitude en droit public est familière : elle désigne une restriction au droit de propriété immobilière pour une raison d'utilité publique. En l'occurrence, elle signifie qu'une frange de terrain sera réservée de manière telle à ne pas permettre d'accès à l'autoroute projetée - exception faite des endroits où une voie de desserte le permettra. Cela est une procédure courante dans le cas des autoroutes, son idée même étant de créer des voies présentant le moins d'entraves possible à la libre circulation des véhicules - les accès à celle-ci étant donc limités.





**Illustration 1 : Le tracé du projet de Modernisation de la rue Notre-Dame.** Le corridor routier du projet de Modernisation de la rue Notre-Dame est identifié ici par un trait gris. L'autoroute projetée vise à relier l'actuelle autoroute Ville-Marie, qui se termine un peu à l'ouest du pont Jacques-Cartier (trait rouge vertical à la gauche de l'illustration) à l'autoroute 25 (trait rouge vertical à l'extrême droite). Illustration tirée de MTQ, 2001, chapitre 1, p.6

À ce corridor routier sont articulées les trois autres composantes. Le corridor vert récréo-touristique, d'abord, consiste en un réaménagement de la bande de terrain verte, c'est-à-dire de l'espace libéré depuis les expropriations et démolitions devant permettre la construction de l'autoroute est-ouest, au début des années 1970 (la bande en question est visible sur la photo de

l'illustration 2 , à la page 10). Il comporte quatre interventions principales. Le réaménagement de la piste cyclable existante (une section de la Route Verte trans-québécoise) située dans cette bande verte est la première. La seconde est l'aménagement de parcs (au-dessus de l'autoroute, réunification de Bellerive dans Centre-Sud, et Morgan et Champêtre dans Hochelaga-Maisonneuve qui, eux, sont aussi agrandis), de lieux et places publics. En troisième lieu, les espaces verts sont aménagés de façon à favoriser la présence de la faune avienne. Et enfin, une signalisation et de l'information récréo-touristique (des plaques expliquant des sites ou lieux d'intérêt touristique par exemple) est projetée.



Illustration 2 : De part et d'autre de la rue actuelle. À droite de la rue Notre-Dame, une emprise fut libérée par la démolition de 1200 unités de logement au début des années 1970. Une série d'arbres a été plantée afin de cacher la vue de la rue et d'atténuer le bruit de la circulation. À gauche (en haut), les installations du Port de Montréal. À gauche (au milieu), le parc Champêtre. Photo tirée de la couverture de Noppen (2001).

Le corridor patrimonial, quant à lui, consiste en une série d'interventions «de mise en valeur, de sauvegarde, de remise en place et, finalement, d'évocation de composantes particulières.» (MTQ, 2001, ch.3, p.18). Celles-ci sont identifiées par le MTQ:

la protection du potentiel de mise en valeur (accessibilité routière et piétonnière), notamment de la station de pompage Craig, de la caserne Létourneux et du Centre de soins prolongés; la sauvegarde et la mise en valeur d'une portion significative de la Tonnellerie «St. Lawrence Sugar»; la mise en valeur du portique de l'édifice administratif de la compagnie Vickers sauvegardé lors de la démolition de l'édifice; le rappel du chemin du Roy dans l'axe et le traitement de la Route verte (piste cyclable); l'évocation de diverses composantes historiques et

patrimoniales conformément aux recommandations contenues dans l'étude commandée par le ministère des Transports et réalisée par monsieur Luc Noppen (aires d'information ou d'interprétation, ou signalisation particulière de localisation ou d'information dans le cadre de l'aménagement de la Route verte). (ibidem)

Le MTQ précise aussi que le projet pourrait être modifié afin d'intégrer des vestiges historiques et archéologiques «si des découvertes significatives ont lieu lors des fouilles prévues préalablement aux travaux de construction.» (ibidem)

Enfin, le corridor panoramique consiste en un effort «de mise en valeur du paysage et des panoramas». (MTQ, 2001, chap.3, p. 22) Le MTQ précise les interventions comme étant les suivantes: l'aménagement de deux belvédères (dans les parcs Dézéry et Champêtre) afin d'ouvrir et de protéger des vues vers le fleuve depuis le parc Bellerive, le parc Dézéry et le parc Champêtre; la planification de la géométrie routière (tels l'alignement du tracé et le réalignement de la chaussée, l'ajustement du profil) afin d'ouvrir et de protéger des vues sur des composantes métropolitaines majeures (le pont Jacques-Cartier, le centre-ville, le réalignement du

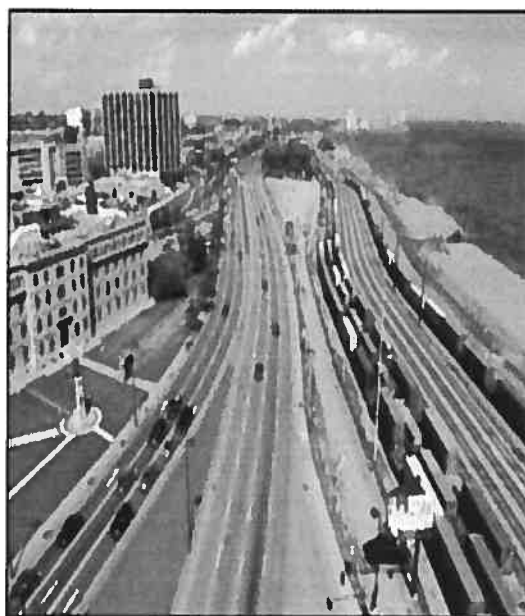


Illustration 3 : La prison des Patriotes, monument historique. Au centre, la rue Notre-Dame actuelle. À gauche (milieu), la prison des Patriotes (Au-pied-du-courant) et un monument en l'honneur des Patriotes qui y furent pendus, à l'avant. Dans le projet du MTQ, l'autoroute est recouverte par une dalle-parc qui accueille une esplanade en l'honneur des Patriotes. Photo récupérée sur Cyberpresse le 7 mars 2002.

boulevard René-Lévesque, le Mont-Royal, les pyramides olympiques, le stade, les équipements portuaires, l'élévateur à grain n° 4, La Ronde et les édifices

industriels); un traitement architectural particulier du viaduc l'Assomption, compte tenu de son positionnement dans le champ visuel de l'automobiliste entrant à Montréal par l'avenue Souigny; la mise en tunnel de portions du tracé afin de protéger et d'améliorer le cadre visuel de composantes sensibles telles le Pied-du-Courant (la prison des Patriotes - voir l'illustration 3, à la page précédente), le parc Bellerive, le parc Dézéry, le parc Morgan et le Centre de soins prolongés. (ibidem)

Pourquoi le MTQ veut-il moderniser la rue Notre-Dame? En quoi est-elle, dans la forme qu'on lui a jusqu'alors donnée, désuète, mal adaptée à la situation? Bref, quelle est la difficulté ou plutôt l'ensemble de difficultés que le MTQ veut régler? Comme le répètent à qui veut bien l'entendre ses porte-parole, le MTQ cherche à s'attaquer à plusieurs «problématiques» complexes et hétéroclites. Il est possible de commencer à répondre à la question en soumettant qu'il s'agit d'abord de régler certaines difficultés liées à la bonne circulation des véhicules motorisés. La capacité<sup>5</sup> de la rue Notre-Dame doit être significativement augmentée afin de répondre à la croissance du nombre de véhicules empruntant cette voie, les bouchons en résultant étant en eux-mêmes «problématiques» et entraînant un ensemble d'autres effets négatifs. Ceci est d'autant plus important que le MTQ doit offrir une voie est-ouest alternative pour les automobiles et les camions dont la circulation sera fortement gênée par la période de travaux majeurs qu'il entreprendra éventuellement sur l'autoroute Métropolitaine. Pour y revenir, le moindre des

---

<sup>5</sup> La capacité d'une rue est une expression forgée par les ingénieurs de la circulation pour désigner le nombre de véhicules automobiles maximal qui peuvent circuler sur une voie donnée. Les voies autoroutières sont celles qui offrent la capacité la plus élevée.

effets négatifs des bouchons de circulation causés par la géométrie actuelle de la rue Notre-Dame n'est pas que la congestion chronique (aux heures de pointe) sur celle-ci constitue un obstacle au développement socio-économique, c'est-à-dire la revitalisation, du secteur est de l'île de Montréal. En ce sens, le MTQ présente d'abord le réaménagement comme un moyen de pallier au déséquilibre avec l'ouest de l'île en termes de capacité et de fluidité des infrastructures autoroutières. Mais également en ce sens, la fluidité de la circulation doit aussi être facilitée par l'ajout d'une capacité supplémentaire parce que divers autres impacts négatifs sont causés par les problèmes de congestion. D'une part, elle provoque des débordements de la circulation dans les quartiers limitrophes. L'augmentation de capacité favorisera la fluidité (j'en donnerai une définition au prochain chapitre), selon le MTQ, et doit ainsi permettre de «canaliser» la circulation sur cet axe routier en retirant des rues locales des quartiers limitrophes la circulation de transit. D'autre part, le manque de fluidité est la source des nombreux arrêts et départs des véhicules circulant sur la rue (ou le boulevard) Notre-Dame, générant des niveaux de bruit trop élevés en regard des normes de santé publique pour les riverains et des volumes importants de polluants rejetés dans les quartiers limitrophes (les véhicules émettant le plus de pollution et produisant le plus de bruits lorsqu'ils freinent et accélèrent). L'encaissement dans le sol et l'élimination des feux de circulation doivent éliminer ces arrêts et départs. Le réaménagement, par les nouvelles bretelles d'accès qu'il doit permettre de réaliser, doit également avoir pour effet de mitiger les effets de l'augmentation des volumes de circulation qui, depuis les dernières années, causent des problèmes d'accessibilité au Port de Montréal pour les camions, en

raison des nombreuses intersections de plus en plus achalandées qu'ils doivent traverser. Plus encore, il doit aussi permettre de régler des problèmes de sécurité induits parce que ces mêmes camions doivent parfois croiser des voies en effectuant des manœuvres illégales et risquées. Et finalement, les voies réservées aux véhicules d'urgence et au transport en commun ont respectivement pour but de faciliter le travail des équipes d'urgence d'une part, et d'autre part d'offrir un meilleur accès en transport en commun au centre-ville pour les résidents de l'est de l'agglomération, en plus d'absorber, au retour de la congestion, les surplus de véhicules.

Les trois composantes complémentaires, quant à elles, ont pour objectif général d'atténuer les impacts de la présence, à la limite de quartiers résidentiels, d'une infrastructure en tranchée aux dimensions aussi importantes et des grands volumes et vitesses de circulation qu'elle doit supporter. Autrement dit, ils doivent permettre de l'insérer le mieux possible dans le milieu. Elles participent donc elles aussi de la stratégie de revitalisation de l'est de l'île : elles visent à l'intégrer le mieux possible aux milieux de vie que constituent ces quartiers. Mais chacune de ces composantes et les interventions qu'elles regroupent portent leur propre justification - généralement tributaire d'une volonté de corriger des effets négatifs d'actions passées en fonction de priorités gouvernementales actuelles. C'est le cas du corridor vert et récréo-touristique, par exemple. Une des interventions prévues dans le cadre de cette composante est la réunion, le réaménagement et l'agrandissement des parcs Morgan et Champêtre au-dessus de la voie autoroutière. Cette intervention vise en partie à répondre à des «demandes

historiques du quartier» (Hochelaga-Maisonneuve), pour reprendre l'expression du MTQ, quartier qui désire voir la séparation des parcs «réparée» et l'accessibilité au parc Champêtre rétablie, mais aussi à corriger le déficit d'espaces verts dans ce secteur<sup>6</sup>. L'installation de belvédères ou de tourelles (que l'on pourrait escalader à quelques endroits pour accéder à des points de vue intéressants sur le fleuve) vise pour sa part à compenser l'inaccessibilité à ce cours d'eau que la construction du boulevard actuel comme du Port de Montréal ont provoquée (et qu'accentue l'autoroute planifiée) en s'alignant sur un effort pour améliorer l'accessibilité aux cours d'eau promue depuis plusieurs années à travers le cadre d'aménagement de la Communauté Urbaine de Montréal (CUM) notamment<sup>7</sup>. Et, pour donner un dernier exemple parmi de nombreux autres, la mise en valeur d'édifices industriels à caractère patrimonial vise en partie à compenser les effets négatifs qu'ils ont subis suite à la construction du boulevard, en même temps qu'elle s'appuie sur un effort de conservation et de promotion du patrimoine montréalais (dont les liens avec les politiques nationales en la matière sont légion). Voilà donc, sommairement exposées et de manière nécessairement quelque peu réductrice, les principales composantes de la solution du projet du MTQ ainsi que les difficultés qu'elle doit régler.

---

<sup>6</sup> Le déficit est établi par rapport à un ratio moyen (nombre de résidants/surface d'espaces verts) établi à l'échelle de la Ville de Montréal. Dans le cadre de ce projet, il faut noter que l'intervention va, selon le MTQ lui-même, réduire la surface nette d'espaces verts. C'est pourquoi il fait plutôt valoir que c'est l'amélioration qualitative des espaces en question qui permettra de remédier au déficit.

<sup>7</sup> Dans la foulée des regroupements municipaux décrétés par le gouvernement du Québec, cet organisme est aujourd'hui devenu la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM).

D'autres solutions, bien que nettement moins développées, sont mises de l'avant tout au cours des processus de planification et d'évaluation du projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*. Pour les fins de l'exposé, je n'en retiens ici que trois qui ont une certaine prégnance dans les délibérations et débats participant de ces processus toujours en cours. D'abord, la *Coalition ville, fleuve et renaissance du quartier Hochelaga-Maisonneuve*<sup>8</sup> (CVFR-HM) met de l'avant, lors d'audiences publiques tenues dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve<sup>9</sup> par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve (CAUHM), une solution dont la particularité est de prévoir la réalisation d'une section en tunnel. En effet, pour elle, la solution à privilégier est plutôt la réalisation d'un tunnel qui relierait le tronçon Souigny à un éventuel échangeur qui serait situé à l'intersection des rues Notre-Dame et Frontenac, un peu à l'est de la fin de l'actuelle autoroute Ville-Marie, et la transformation du boulevard Notre-Dame actuel en rue à desserte locale. Cette solution est préférable à toute autre, selon les membres de cette coalition, parce que cela permettrait entre autres choses : d'obtenir une plus grande fluidité de circulation; de canaliser la circulation de transit et d'éliminer les nuisances associées aux débordements de la circulation de transit dans les quartiers traversés (pollution sonore et de l'air, notamment); en récupérant l'emprise du MTQ rendue inutile par le tunnel, de reconstruire

---

<sup>8</sup> La liste des membres de cette coalition n'est pas explicite dans le document retrouvé mais il semble qu'elle regroupe au moins la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQHM) et le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM).

<sup>9</sup> Lors des audiences subséquentement menées par le BAPE, la TAQHM a - pour des raisons tactiques - participé à une coalition de groupes et associations qui ont convenu de réclamer un boulevard urbain, une solution plus rassembleuse que le tunnel.



les habitations démolies dans les années 1970 et d'ainsi revitaliser le quartier Hochelaga-Maisonneuve. (Brisset, 1999, p.1-4)

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-MTL), quant à lui, défend plutôt – à l'occasion des audiences publiques en environnement menées par le Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) – l'idée d'un boulevard urbain<sup>10</sup>. L'aménagement proposé par cet organisme comporte six voies de circulation en surface dont quatre sont réservées à la circulation automobile et des camions et deux aux transports collectifs – ces dernières étant situées au centre de l'axe. C'est le réaménagement de la route du Port de Montréal qui doit permettre d'assurer la desserte et la circulation des camions. Les flux de circulation y demeurent – comme c'est actuellement le cas – régulés par des feux de circulation. Une piste cyclable relie les quartiers riverains et l'est de l'île. Un réseau piétonnier permet de traverser l'axe Notre-Dame. L'emprise excédentaire sert à la construction de nouvelles unités de logement. Enfin, les parcs sont réunis de la même façon que dans le projet du MTQ – les voies de circulation étant mises en dépression sous les dalles parc. (CRE-MTL, 2002, p.20) Cette solution, explique le CRE-MTL,

a non seulement l'avantage de répondre aux besoins des quartiers traversés mais également de respecter les orientations gouvernementales à l'égard de la consolidation des quartiers centraux, de favoriser l'utilisation des transports en commun et la protection de l'environnement. (CRE-MTL, 2002, p.18)

---

<sup>10</sup> Je choisis d'exposer l'idée par le biais du CRE-MTL pour les fins de la clarté mais il est notable que plusieurs autres individus, associations ou groupes ont aussi défendu ce concept d'aménagement lors des audiences du BAPE. C'est que, en fait, le CRE-MTL a agi comme catalyseur au sein d'une coalition de groupes qui se sont entendus pour défendre ce concept afin de faire obstacle à celui du MTQ en proposant une solution «réaliste». Je dois par ailleurs mentionner que je suis membre de son conseil d'administration depuis le printemps 2005. Je reviendrai sur les questions que peuvent soulever mon double engagement au cours du dernier chapitre.

Plus spécifiquement, le concept de boulevard proposé permet, selon l'organisme : de résoudre les problèmes de sécurité et de desserte locale; d'améliorer la qualité de vie des résidents des quartiers traversés en permettant la revitalisation - revitalisation qui passe par la canalisation de la circulation dans l'axe Notre-Dame et par la consolidation du cadre bâti à proximité de la rue; d'obtenir une offre de transport variée (en augmentant l'offre pour les transports public et actif<sup>11</sup> sans accroître l'offre automobile); d'améliorer les conditions de circulation de transport des marchandises du Port de Montréal; d'améliorer la fluidité du trafic routier; de préserver l'accès au Fleuve pour l'avenir. (CRE-MTL, 2002, p.19-22)

La Ville de Montréal présente également sa solution lors des audiences du BAPE. Désignée elle aussi par l'appellation de boulevard urbain, elle comprend six voies de circulation en majeure partie en surface pour les automobiles et camions et deux, au centre, pour les autobus. Une voie de desserte est aussi ajoutée sur les tronçons où un accès routier aux industries riveraines est nécessaire. Un trottoir paysager et une piste cyclable raccordée au réseau existant de la Ville sont aménagés au nord du boulevard sur toute sa longueur. Les flux automobiles, piétons et cyclistes sont contrôlés par l'installation de feux de circulation - quoique certains actuellement existants se voient éliminés. Plusieurs rues locales résidentielles sont débranchées du nouveau boulevard. Les espaces excédentaires de l'emprise sont récupérés afin de

construire des bâtiments à usages multiples - industriel léger, commerce et même résidentiel. Le boulevard est doté de quatre rangées d'arbres. Comme dans le projet du MTQ, le camionnage est dirigé vers la rue Notre-Dame par une sortie du Port de Montréal située au sud de la rue l'Assomption - un secteur où sa circulation ne nuirait pas aux résidences avoisinantes. Les parcs et autres lieux publics sont aménagés sur des dalles parcs, comme dans le projet du MTQ - la voie routière étant prévue être en dépression à ces endroits. Enfin, les espaces patrimoniaux sont l'objet d'une «attention particulière» afin d'assurer leur mise en valeur par leur intégration au projet. (Ville de Montréal, 2002, pp.44-49) Si la Ville peut prétendre que sa solution constitue le meilleur choix, c'est que celle-ci permet le mieux, soutient-elle: d'améliorer la qualité de vie des résidents et de soutenir la revitalisation des quartiers riverains en intégrant mieux l'infrastructure au milieu; d'assurer une bonne fluidité et sécurité de la circulation automobile et du camionnage; d'assurer une accessibilité sécuritaire aux industries riveraines; de diminuer la demande automobile et de contrôler les débits afin de protéger le «milieu sensible» que constitue le centre-ville; de réduire les effets de la pollution et de l'encombrement; de diminuer le camionnage de transit sur la rue Notre-Dame; d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes. (ibidem)

Ces trois projets ont eu une certaine résonance au cours de la planification effectuée par le MTQ et de l'évaluation menée par le BAPE. Dans le cadre du

---

<sup>11</sup> La notion de transport actif renvoie aux modes de transport comme la marche et le vélo. Comme j'utilise au cours de cette thèse la notion de circulation le plus souvent, je trouve intéressant de noter qu'en France, l'expression consacrée pour désigner ces modes est celle de «circulation douce».

processus d'évaluation environnementale, tenu d'élaborer à propos des autres solutions envisagées et d'établir les raisons pour lesquelles elles n'ont pas été retenues, le MTQ a commandé à la firme d'ingénierie Dessau-Soprin une étude d'opportunité à propos du tunnel – solution qui lui avait été proposée lors du processus de planification qu'il menait. Les raisons qui ont mené à son rejet par le MTQ étaient essentiellement de deux ordres : financier, d'abord (le projet était évalué à plus d'un milliard de dollars, excluant le réaménagement de la rue Notre-Dame elle-même); et stratégiques, de plusieurs façons, ensuite. Entre autres, il n'aurait en rien réglé les difficultés d'accès au Port de Montréal, n'aurait pas canalisé les automobiles en provenance des quartiers sous lesquels il aurait passé (une seule sortie aurait pu être aménagée entre les deux extrémités). Le projet de la Ville de Montréal, pour sa part, fut l'une des interventions clés qui ont mené à la recommandation finale de la commission :

Si tous s'entendent sur la nécessité d'agir, la modernisation de la rue Notre-Dame conçue par le Ministère des Transports du Québec ne fait pas l'unanimité. Le projet de route encaissée qu'il propose n'obtient pas la faveur de la majorité des participants, dont la Ville de Montréal, qui retiennent plutôt la solution d'un boulevard urbain. Selon la commission, la proposition de la Ville présente d'importants avantages sur le projet du Ministère. Elle offre une solution multimodale axée sur le transport collectif et s'articule autour d'une approche de revitalisation urbaine du secteur de la rue Notre-Dame. En plus de s'inscrire dans le sens des orientations municipales d'aménagement, la proposition de la Ville démontre la recherche de compromis avec le projet ministériel. La proposition reprend d'ailleurs plusieurs éléments du projet, notamment en ce qui a trait aux parcs (...) L'acceptabilité sociale du projet repose sur le caractère durable et harmonieux de la solution qui sera retenue. C'est pourquoi la commission estime qu'il importe que le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame soit réexaminé par le ministère des Transports du Québec de concert avec la Ville de Montréal. (BAPE, 2002, pp.93-94)

À mon sens, ces solutions sont analytiquement inséparables de nombreuses autres mises de l'avant par une grande diversité d'intervenants dans le régime

actuel de la circulation des biens et personnes à Montréal. Je n'en donne ici que quelques autres exemples qui visent à en illustrer la diversité et l'hétérogénéité. L'Agence métropolitaine de transport (AMT), pour en prendre un premier, présente son projet de train de banlieue vers l'Assomption, dans l'est de Montréal, et une série d'autres solutions comme le co-voiturage, le prolongement du métro vers Anjou, la promotion du transport en commun, la gestion des horaires de travail, le télétravail et ainsi de suite, comme des réponses à la congestion automobile dans l'est de Montréal. En effet, dans une présentation à la Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal (CCIEM) en 2004, l'AMT définit le problème auquel ces solutions se veulent une réponse à travers une liste de cinq constats: il y a eu augmentation de 54 % des coûts de la congestion dans la région de Montréal au cours des cinq dernières années (en 2004, les coûts sont évalués à 780M\$/an); parmi ces 780M\$/an, 100M\$/an sont assumés par les entreprises de la région est de la métropole; un travailleur montréalais moyen perd 35 heures dans les embouteillages par année; l'on prévoit une augmentation de 21 % des déplacements auto-conducteurs en période de pointe du matin entre 1998 et 2021 dans la région de Montréal<sup>12</sup>; et, pour chacune de ces années, l'on prévoit une augmentation de 27 000 véhicules supplémentaires dans la région métropolitaine. (AMT, 2004, pp.4-5) L'AMT présente par ailleurs le prolongement du Métro vers Laval comme une autre solution à la congestion

---

<sup>12</sup> Il peut paraître curieux de présenter comme prévisionnels des chiffres à compter de 1998 dans une présentation de 2004, mais cela s'explique : ce chiffre comme le suivant sont tirés d'une enquête menée en 1998.

automobile, mais aussi dans ce cas comme une réponse à la trop grande circulation automobile sur l'île de Montréal<sup>13</sup>. En effet, écrit-elle:

Dès l'inauguration du prolongement, près de 50 000 passagers transiteront chaque jour par les nouvelles stations. La réalisation de ce projet permettra alors le retrait quotidien de 3000 véhicules sur les routes et les ponts, réduisant d'autant la congestion urbaine et la circulation automobile aux environs de la station de métro Henri-Bourassa.<sup>14</sup>

Vélo Québec, une association sans but lucratif qui a pour mission la «promotion et le développement du vélo», présente pour sa part le vélo comme une solution à la croissance de l'utilisation automobile à Montréal. En effet, dans un mémoire préparé pour la *Commission parlementaire sur la mise en œuvre du protocole de Kyoto* qui a lieu en 2003, l'organisme met nettement l'accent sur les difficultés et embarras que suscitent les déplacements automobiles afin de justifier sa solution. Même pour ultimement remettre en question ce qu'il nomme «l'autocentrisme» dans la planification des transports dans la région de Montréal, en effet, Vélo Québec centre sa définition du problème auquel il veut s'attaquer en écrivant que :

...toutes les villes se butent au problème de l'accroissement du parc automobile et de celui plus important encore du kilométrage automobile; ces deux phénomènes devant composer avec l'élasticité d'un réseau routier qui — il faudra un jour en convenir — n'est pas infinie. (...) Le réseau routier des villes et de leurs entrées est saturé. Aussi est-il étonnant de voir surgir des propositions visant à faciliter l'entrée en ville des automobilistes en provenance de la périphérie, comme si cet afflux supplémentaire allait trouver, une fois en territoire urbain, un espace et une fluidité qui lui faisaient déjà défaut. (Vélo Québec, 2003, p.3)

Ce n'est que par la suite que l'organisme propose diverses mesures pour que le vélo devienne une solution efficace à ce problème: 1. une politique québécoise sur le vélo qui aurait pour but de favoriser l'utilisation de la bicyclette comme

---

<sup>13</sup> Comme nous le verrons au cours de cette thèse, la réduction de la circulation automobile dans certains secteurs de l'île de Montréal est partie prenante d'une stratégie pour leur revitalisation.

<sup>14</sup> Site consulté le 25 janvier 2006 : [http://www.amt.qc.ca/grandsprojets/metrolaval/description\\_projet/description.asp](http://www.amt.qc.ca/grandsprojets/metrolaval/description_projet/description.asp)

mode de transport - politique qui comprendrait notamment l'installation de stationnements vélo et de vestiaires dans les immeubles gouvernementaux; 2. un programme d'investissement conjoint avec les municipalités de 10 millions de dollars annuellement destiné au développement des infrastructures (pistes, chaussées, stationnements et autres aménagements); 3. un programme de déductions fiscales qui permette un traitement équitable des cyclistes par rapport aux automobilistes. (op.cit., pp.8-9)

Pour prendre un dernier exemple parmi tant d'autres, la Direction de la santé publique de Montréal-centre (DSP), dans une présentation à un congrès international effectuée en 2004, propose diverses solutions afin de «diminuer le nombre de véhicules<sup>15</sup> qui circulent sur les routes et augmenter le transport actif». (DSP, 2004, p.52) L'organisme propose dix solutions ou catégories de solutions : 1. améliorer le financement du transport en commun; 2. mettre sur pied une planification intégrée en aménagement de territoire et transport (densification urbaine, développement le long des axes de transport, etc.); 3. prendre des mesures pour diminuer le nombre d'automobiles qui circulent vers le centre-ville (politique de réduction du nombre de places de stationnement par exemple); 4. développer le réseau de pistes cyclables et de trottoirs sécuritaires et conviviaux; 5. développer davantage de programmes de covoiturage en entreprise; 6. mettre sur pied un programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles; 7. revoir la réglementation de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) sur la qualité de l'air; 8. resserrer les normes fédérales d'émissions des véhicules; 9. favoriser la

---

<sup>15</sup> Ici comme ailleurs (lorsqu'il est question de congestion, par exemple), l'absence du qualificatif automobile dénote son évidence et sa nette prédominance, sa quasi naturalité dans les politiques de gouvernement de la circulation à Montréal. Je montre au prochain chapitre comment cela a pu advenir.

recherche et le développement sur les technologies propres; et 10. mettre sur pied divers incitatifs économiques.

\*\*\*

À mon sens, et cela constitue l'une des propositions qui fondent l'ensemble de ma démarche de recherche, une même problématisation organise le projet du MTQ, les trois solutions alternatives mises de l'avant dans le processus de planification et d'évaluation de ce projet ainsi que les autres exemples brièvement décrits ici. Autrement dit, les solutions exposées ici - toutes différentes et même parfois contradictoires soient-elles - sont pour moi des résolutions, bien que partielles et temporaires, d'une même problématisation de la circulation des biens et des personnes à Montréal. Par problématisation j'entends ici, à la suite de Foucault, le processus de transformation d'un certain nombre de difficultés et embarras qui,

en faisant tout autre chose que les traduire ou les manifester (,) élabore à leur propos les conditions dans lesquelles des réponses possibles peuvent être données (et) définit les éléments qui constitueront ce à quoi les différentes solutions s'efforcent de répondre. (Foucault, 1984a, p.598)

Les problématizations existent à l'intérieur de régimes de pouvoir-savoir qui les conditionnent. Tel que Dean le présente,

problematizations are made on the basis of particular regimes of practices of government, with particular techniques, language, grids of analysis and evaluation, forms of knowledge and expertise. (Dean, 1999, p.28)

Je propose en l'occurrence que la grille d'intelligibilité la plus adéquate de la problématisation esquissée dans ce premier chapitre est le régime de



gouvernement libéral avancé de la circulation des personnes et des biens que nous connaissons actuellement. Cette thèse consiste en une exploration de cette proposition de recherche.

## Chapitre 1 : Un cadre et une méthode analytiques

*Critical thought adopts a particular relation to problematization. By definition, the thinker is neither entirely outside of the situation in question nor entirely enmeshed within it without recourse or options. Indeed, thought "is what allows one to step back from this way of acting or reacting, to present it to oneself as an object of thought and to question it as to its meaning, its conditions, and its goals. Thought is freedom in relation to what one does, the motion by which one detaches oneself from it, establishes it as an object, and reflects on it as a problem." Thinking is the form given to that motion of detachment, reflection and re-problematization.*  
(Rose et Rabinow, 2003, pp.13-14)

Comme je l'ai suggéré, la problématisation actuelle de la circulation des personnes et des biens à Montréal peut être le plus adéquatement comprise en tant que corrélat du développement d'un régime de gouvernement libéral avancé<sup>1</sup>. Or, plus précisément, cette compréhension passe à mon sens par la description de deux événements discursifs clés dans la mise place de ce régime. Par événement discursif, j'entends une transformation qualitative dans l'ordre du discours, un processus par et à travers lequel s'installe ou se modifie un régime de vérité, celui-ci étant ici entendu comme «un ensemble de procédures réglées pour la production, la loi, la répartition, la mise en circulation et le fonctionnement des énoncés.» (Foucault, 1977, p.160) Le premier événement est le développement général, à Montréal, d'un art libéral de gouverner la circulation des personnes et des biens réglé par une problématisation centrée sur la circulation automobile et posant comme des alternatives ou des supports à ce mode tous les autres. Le second événement est la transfiguration importante de ce régime qui s'est produite au tournant des années 1970 à travers la remise en question de la solution autoroutière. La remise en question de cette solution est à mon sens un événement significatif car c'est à travers elle que s'est produite l'installation de quatre lignes de forces discursives tendanciennes qui organisent aujourd'hui la problématisation que nous connaissons : la tension

---

<sup>1</sup> Par régime de gouvernement, j'entends ici, en m'inspirant de Dean (1999, p.30), un agencement historiquement constitué de pratiques à travers lequel l'activité gouvernementale est exercée.

capacité-fluidité; la revitalisation urbaine; le citoyen «expert de son milieu de vie»; la montréalité. Ce sont cet événement et les lignes de force dont il a permis l'installation qui seront examinés tour à tour dans les quatre chapitres suivants. Mais avant d'y venir (et de définir les principes et règles méthodologiques de l'analyse discursive telle que je la mobiliserai dans ce travail), je souhaite montrer et caractériser le développement historique de cet art libéral de gouverner la circulation des biens et des personnes à Montréal discuté. Cela permettra d'établir le cadre de l'analytique qui sera menée dans les chapitres suivants.

### 1.1 Le développement de l'art du gouvernement libéral de la circulation automobile à Montréal

C'est tout au cours du 19<sup>ème</sup> et de la première moitié du 20<sup>ème</sup> siècle que sont graduellement mis en place les éléments constitutifs d'un art<sup>2</sup> libéral de gouvernement de la circulation des personnes et des biens de Montréal organisé alentour d'une problématisation centrée sur les déplacements automobiles. Par art libéral de gouverner, il doit être clair d'entrée de jeu qu'il ne s'agit pas de désigner une philosophie politique ou une théorie économique. De fait, la notion de libéralisme isole de manière très précise un art de gouverner, une forme de «conduite de la conduite» singulière. Singulière dans le sens où il s'agit d'un art qui est caractérisé centralement, si l'on suit Foucault, par une autolimitation intrinsèque de l'activité gouvernementale. C'est-à-dire que l'on a affaire à une forme d'exercice du pouvoir qui fonctionne avec le souci constant de ne pas trop gouverner. Foucault (2004b, p.4) illustre l'idée à travers un mot de Walpole, homme d'État Anglais : «*Quieta non movere*», c'est-à-dire «à ce qui reste

---

<sup>2</sup> L'utilisation de la notion d'art n'est pas immotivée. En suivant Dean (1999, p.18), je veux ici souligner le caractère patient, outillé de l'activité gouvernementale, sa mobilisation minutieuse de savoirs et techniques dans la production de ses objets et de ses interventions.

tranquille il ne faut pas toucher». Qui plus est, il faut préciser que cet art est l'effet d'une conjoncture historiquement et géographiquement assignable. Pour Foucault en effet, lui qui a spécifiquement étudié certains régimes de gouvernement européens, c'est au 18<sup>ème</sup> siècle que se produit l'émergence du libéralisme, qui est

constitué par les institutions, les procédures, analyses et réflexions, les calculs et les tactiques qui permettent d'exercer cette forme bien spécifique, bien que complexe, de pouvoir, qui a pour cible principale la population, pour forme majeure de savoir, l'économie politique, pour instrument technique essentiel les dispositifs de sécurité. (Foucault, 1978, pp.654-655)

Quand Foucault montre que c'est la population qui est la cible principale de cette nouvelle forme d'exercice du pouvoir; ce qu'il soumet est en fait qu'il y a changement dans le niveau de pertinence de l'action gouvernementale : «ce niveau de pertinence ultime de l'action pour l'action d'un gouvernement, ce n'est pas la totalité effective et point par point des sujets<sup>3</sup>, c'est la population avec ses phénomènes et ses processus propres.» (Foucault, 2004a, p.68) Si par ailleurs l'économie politique est la forme majeure de savoir du libéralisme au sens de Foucault, c'est qu'il s'agit d'une forme de savoir qui permet à la fois l'analyse de l'activité gouvernementale (non celle de ses origines ou sa légitimité mais plutôt de ses effets<sup>4</sup>) et la connaissance de ses objets, c'est-à-dire la ou les populations et les phénomènes et processus «naturels» qui la composent. Ainsi, c'est l'économie politique qui permet d'assurer l'autolimitation intrinsèque de l'activité gouvernementale, en permettant une évaluation des effets des interventions sur la population et

---

<sup>3</sup> Il faut comprendre ceci en *constradistinction* avec le régime de la souveraineté. Les travaux de Foucault sur la prison (1975) l'ont amené à conclure que ce sont les dispositifs disciplinaires sur lesquels est réglé le régime de la souveraineté. L'organisation panoptique des mécanismes caractéristiques de ces dispositifs lui permet d'argumenter que «le plus vieux rêve du plus vieux souverain est (...) qu'aucun de [ses] sujets n'échappe et qu'aucun des gestes d'aucun de [ses] sujets ne [lui] soit inconnu.» (Foucault, 2004a, p.68)

<sup>4</sup> En fait, la légitimité devient en quelque sorte une dérivée de ses effets. Si les effets sont jugés positifs, l'activité gouvernementale sera jugée légitime.

les phénomènes naturels qui la composent. (Foucault, 2004b, pp.15-25) C'est qu'elle permet de repérer là où l'activité gouvernementale a des effets négatifs sur les processus ou phénomènes désirables qu'elle cherche à «laissez faire» dans la population et de déterminer l'intervention ou le niveau d'intervention optimal. Comme Gordon le présente, il faut ici prendre le sens permissif de «laissez-faire» que lui donne Foucault autant dans son caractère passif et abstentionniste que dans son caractère activiste :

*Laissez-faire* is a way of acting, as well as a way of not acting. It implies, in Foucault's words, an injunction «not to impede the course of things, but to ensure the play of natural and necessary modes of regulation, to make regulations which permit natural regulation to operate»: «manipuler, susciter, faciliter, laissez-faire. (Gordon, 1991, p.17)

Enfin, en argumentant que les dispositifs de sécurité sont les instruments techniques essentiels du libéralisme, ce que Foucault entend est que la liberté est en fait une réalité transactionnelle pour un ensemble de technologies de pouvoir qui cherchent à les assurer, à les sécuriser. En effet, explique-t-il,

la liberté n'est pas autre chose que le corrélatif de la mise en place des dispositifs de sécurité. Un dispositif de sécurité ne peut bien marcher (...) qu'à la condition, justement, que l'on donne quelque chose qui est la liberté, au sens moderne [que ce mot] prend au 18ème siècle : non plus les franchises et les privilèges qui sont attachés à une personne, mais la possibilité de mouvement, déplacement, processus de circulation des gens et des choses. Et c'est cette liberté de circulation, au sens large du terme, c'est cette faculté de circulation qu'il faut entendre, je crois, par le mot de liberté, et la comprendre comme étant une des faces, un des aspects, une des dimensions de la mise en place des dispositifs de sécurité. (Foucault, 2004a, p.50)

Je crois que cette analyse du développement du libéralisme effectuée par Foucault est particulièrement éclairante pour le matériel que je veux traiter dans cette thèse. Et par conséquent, je veux la mettre à profit dans mon diagnostic de l'actuelle problématisation du gouvernement des déplacements automobiles à Montréal. Mais il ne saurait être question de

plaquer les travaux de Foucault comme un modèle qui permettrait l'investigation de toutes sortes d'objets et en toutes circonstances. En fait, cela irait contre l'idée même de l'analyse que je propose en tant qu'elle est portée toute entière par l'effort de «conjoncturalisation» nécessaire pour rencontrer l'objectif de mettre en évidence la singularité de la problématisation de la circulation des personnes et des biens à Montréal<sup>5</sup>. Sans compter que cela serait absolument contraire à l'éthique de Foucault lui-même, lui qui souhaitait voir ses travaux servir de coffres à outils disponibles aux autres pour leurs propres parcours plutôt que de modèles à répliquer. C'est pourquoi je veux ici décrire succinctement la mise en place historique de ce régime de gouvernement puis la façon dont elle en est venue à constituer la matrice du gouvernement de la circulation des personnes et des biens à Montréal lors de l'introduction de ce mode de déplacement dans la ville jusqu'à l'installation de la problématisation singulière, déjà évoquée, dans les années 1940<sup>6</sup>. C'est ce que je m'appête donc à faire dans les pages suivantes. Je reprends successivement chacun des termes de la série identifiés (population, dispositif de sécurité, économie politique) et en montrant comment ce régime a codifié et aménagé la ville en fonction des déplacements automobiles d'abord et avant toute autre façon de circuler dans la ville. Il est à noter que cet exercice a pour fonction de situer les préoccupations générales qui seront développées plus

---

<sup>5</sup> Un des objectifs avoués de mon travail est de fragiliser les évidences sur lesquelles reposent le régime des pratiques actuelles en matière de circulation des personnes et des biens à Montréal. La stratégie analytique employée pour ce faire est de chercher à montrer le caractère éminemment conjoncturel et non essentiel de ces évidences, en décrivant les façons dont elles se sont installées au hasard de deux événements qui ont permis l'articulation de lignes de forces discursives qui ne vont pas nécessairement ensemble.

<sup>6</sup> Autrement dit, j'argumente ici que cette série forme une conjoncture générale du gouvernement des déplacements automobiles dans cette ville qui est aujourd'hui toujours effective. Non pas qu'elle aurait été complètement figée depuis ce temps, mais que malgré les aménagements subséquents dont elle fera l'objet jusqu'à aujourd'hui et qui me permettent d'identifier deux régimes (ou sous-régimes) distincts, elle forme un cadre pour ces aménagements qui demeure toujours organisant.

en détail et à propos de régimes plus spécifiques dans la suite de ce travail. Il sera donc effectué en bonne partie à travers des sources secondaires qui, même si elles ne portent pas tout à fait sur le même type d'objets que celui qui est le mien dans ce travail, fournissent des indices suffisamment clairs et précis pour les fins de l'exercice.

*Du peuplement de la colonie à la population de Montréal.* En tant que concession seigneuriale<sup>7</sup> en Nouvelle-France, Montréal servit jusqu'à la toute fin du 18<sup>ème</sup> siècle à la fois de point d'établissement du clergé catholique pour sa mission d'évangélisation des «Sauvages», de point de relais commercial (notamment comme poste de traite des fourrures) et de ville frontière de l'intérieur colonial<sup>8</sup>. Autrement dit, comme à peu près toutes les concessions seigneuriales, la ville fut jusqu'à ce moment, et dans ces différentes fonctions, un établissement qui matérialisait d'abord et avant tout l'appropriation du territoire colonial, qui le marquait au nom du souverain français. C'est ainsi que la préoccupation centrale du gouvernement de Ville-Marie fut d'abord d'assurer le peuplement du territoire. Autrement dit, il fallait protéger les colons auxquels était accordée alors une valeur négative : le danger principal, c'était la dépopulation.

La cession de la Nouvelle-France à l'Angleterre ne va pas provoquer la disparition du problème du peuplement du centre des préoccupations gouvernementales. En effet, plusieurs exemples pourraient être pris pour illustrer sa persistance. À commencer par le régime seigneurial, qui ne sera

---

<sup>7</sup> Ville-Marie fut une concession accordée par la Compagnie des cents associés à la Société Notre-Dame.

<sup>8</sup> Sur ces deux derniers points, voir Robert, 1994, p.78. Il faut ajouter que Ville-Marie n'était pas la seule ville à remplir cette fonction. L'on peut en effet tout à fait supposer que de nombreuses autres villes frontières participaient d'un mouvement beaucoup plus large d'expansion territoriale au sein duquel, comme le fait remarquer Rabinow (1989, p.23), les projets de civilisation universelle (*universal enlightenment*) et de commerce universel étaient à ce moment intimement liés.

aboli qu'en 1854 par la proclamation d'un acte abolissant les droits et devoirs féodaux. Aussi, comme le présentent Farley, Keel et Limoges (1995, p. 87), l'objectif de la croissance de la population fut intégré pendant un certain nombre d'années aux nouvelles pratiques de santé publique à travers lesquelles – entre autres lieux – émerge le nouveau régime de la population. Par ailleurs, le Ministère de la colonisation du Québec, qui a existé de 1889 à 1962 avant d'être intégré au Ministère de la Voirie (cf. Bérard, 1964), avait aussi pour mandat de faciliter le peuplement du territoire de la province<sup>9</sup>. Et, pour prendre un dernier exemple, la construction du chemin de fer du Canadien Pacifique portait aussi des objectifs gouvernementaux de peuplement du territoire. (Innis, 1923) Ce n'est que vers le milieu du 19<sup>ème</sup> siècle que se dessine graduellement, à travers les activités de gouvernement de Montréal, un nouvel objet de préoccupations principal. Ce qui apparaît lentement, à compter de ce moment, est en fait une série de problèmes axée sur la nouvelle figure de la population. Celle-ci apparaît à partir de ce moment davantage comme un donné qu'il s'agit de maximiser pour lui-même, et de moins en moins en fonction d'une Raison d'État ou, autrement dit, le marquage ou l'appropriation du territoire par le souverain. L'objectif du peuplement du territoire sur lequel avait été aligné Ville-Marie (renommée Montréal dès le début des années 1700) est graduellement déplacé et subordonné, dans le gouvernement de la ville, à une série de problèmes associés à la population. Ce régime se donnera comme objectif stratégique principal d'optimiser la population montréalaise.

Mais, plus précisément, qu'est-ce que la population entendue ainsi et comment cherchera-t-on à l'optimiser? Un examen de la façon dont elle apparaît dans le dispositif de santé publique qui se met progressivement en place, à Montréal, tout au cours du 19<sup>ème</sup> siècle, doit permettre ici de

---

<sup>9</sup> Incidemment, le développement et l'exploitation de tout un réseau ferroviaire puis routier étaient sous le contrôle du Ministère de la colonisation.



clarifier en partie cette double question<sup>10</sup>. De manière générale, il est possible de dire que la population se présente comme une collection d'individus à qui l'on accorde une autonomie relative, ou encore une unité dynamique qui présente une certaine forme de naturalité. Au sein des pratiques de santé publique à Montréal, cette naturalité singulière apparaît à travers la conjonction de deux processus. D'abord, elle va apparaître à travers la découverte de régularités dans ses diverses manifestations. À ce chapitre, les statistiques sur le nombre d'habitants et d'habitations, le nombre annuel des recrues, de morts et de naissances à Montréal qui sont colligées - pour les trois premières variables - depuis le début de la colonisation vont être instrumentales. Ces compilations de statistiques, que l'on effectue parce que l'on craint un dépeuplement, vont en effet permettre de «découvrir» des régularités naturelles dans la population. Mais cette naturalité de la population telle qu'elle apparaît dans le régime de gouvernement libéral qui se met lentement en place, va devenir «réalité» lorsque, en plus d'apparaître comme régulières, les maladies identifiées par les autorités sanitaires et médicales dans la population vont de surcroît être conçues comme dépendantes ou liées à un ensemble - ouvert - de variables. Deux catégories de variables, à cet égard, semblent particulièrement prégnantes. D'abord, comme Farley, Keel et Limoges (1995, p.87) le montrent, les pratiques de santé (hygiène) publique se fondent dès le milieu du 19<sup>ème</sup> siècle sur ce que l'on appelait l'étiologie miasmatique des maladies - ce qui était en fait une réactivation de théories assez anciennes<sup>11</sup> par les officiers de la santé. Selon cette étiologie, «les maladies sont causées par

---

<sup>10</sup> L'argument n'est pas ici que c'est la façon, ou la seule façon, dont elle est apparue telle que je la décrirai ici : faire une telle démonstration aurait nettement dépassé le but de l'exercice et excédé mes capacités de recherche. Il s'agit ici simplement de tracer à grands traits l'émergence de la population comme un élément central de la mise en place d'un régime de gouvernement libéral de Montréal au 19<sup>ème</sup> siècle. Puisque ce type de travail historique dépasse largement mes possibilités de recherche, je me fie - pour l'instant - presque entièrement, pour faire cet examen, aux travaux d'historiens qui ont déjà travaillé sur cette période.

<sup>11</sup> Selon Rabinow (1989) elles auraient leurs origines à l'Âge Classique.

des facteurs climatiques, environnementaux, atmosphériques et telluriques.» (Farley, Keel et Limoges, 1995, p.87) C'est cette étiologie, ajoutent-ils, que l'on peut voir opérer dans les nombreuses tentatives de la géographie - ou topographie - médicale pour déterminer les circonstances physiques des maladies, celles-ci étant considérées comme fonction de la conjugaison de ces circonstances. Le changement de nature des statistiques de la population, en 1859, est un indice de l'apparition de ces nouvelles variables dans les opérations gouvernementales. En effet, tel que les mêmes auteurs le notent, l'année en question est la première où l'on voit apparaître des tentatives de corréler statistiquement les configurations climatiques et la morbidité. Ensuite, la santé publique est liée à un ensemble d'habitudes et de valeurs morales. En fait, les journaux (anglophones) de l'époque «accordent une large place aux explications des médecins qui prétendent que le choléra est un mal endémique au Bas-Canada dû aux habitudes de la population canadienne.» (Robert, 1994, p.94)

Bref, ceci laisse entrevoir un événement significatif et important dans le cadre de ce travail : la forme dominante des problèmes gouvernementaux change de nature à ce moment. Dans ces pratiques se dessine, même si le terme lui-même n'est peut-être pas encore très répandu, le milieu comme matrice ou schéma pragmatique des interventions gouvernementales sur la population de la ville de Montréal<sup>12</sup>. C'est que le milieu, pour reprendre l'explication de Foucault,

ça va être (...) ce en quoi se fait la circulation. Le milieu, c'est un ensemble de données naturelles, fleuves, marécages, collines, c'est un ensemble de données artificielles, agglomération d'individus, agglomération de maisons, etc. Le milieu, c'est un certain nombre d'effets qui ont des effets de masse portant sur tous ceux qui y résident. C'est un élément à l'intérieur duquel se fait un bouclage circulaire des effets et des causes, puisque ce qui est effet d'un côté va devenir cause de l'autre. Par exemple, plus l'entassement

<sup>12</sup> Rabinow (1989, pp.31-34) montre fort bien que la notion de milieu devient opératoire dans les pratiques des autorités médicales de Paris une trentaine d'années plus tôt.

est grand, plus il va y avoir de miasmes, plus on va être malade. Plus on est malade, bien sûr, plus on meurt. Plus on meurt, plus il va y avoir de cadavres et par conséquent plus il y a de miasmes, etc. C'est donc ce phénomène de circulation des causes et des effets qui est visé à travers le milieu. Et enfin le milieu apparaît comme un champ d'intervention où, au lieu d'atteindre les individus comme des sujets de droit capables d'actions volontaires – ce qui était le cas de la souveraineté –, au lieu de les atteindre comme une multiplicité d'organismes, de corps susceptibles de performances, et de performances requises comme dans la discipline, on va essayer d'atteindre, précisément, une population. Je veux dire une multiplicité d'individus qui sont et qui n'existent que profondément, essentiellement, biologiquement liés à l'intérieur de la matérialité de laquelle ils existent. (Foucault, 2004a, p.23)

Le 19<sup>ème</sup> siècle peut ainsi tout à fait être conçu comme étant celui où, à Montréal, c'est le problème d'assainir le milieu de vie de la population qui deviendra dominant dans la hiérarchie des préoccupations gouvernementales. Tel que l'écrivent Farley et ses collaborateurs, la deuxième moitié du siècle est marquée «par une activité soutenue dans le domaine de la santé publique et de l'assainissement de la ville», comme en témoignent une longue série d'initiatives comme : celle du Comité des chemins qui cherche à étendre et améliorer le réseau de chemins de la ville; la mise à disposition de la population d'espaces verts; la poursuite des efforts en cours de vaccination; des essais d'organisation d'un système efficace d'enlèvement des ordures et des matières fécales; des efforts de contrôle des produits offerts sur le marché (lait, viande) et de la circulation des animaux; etc. (Farley et.al., op.cit, pp.87 et suiv.) Autrement dit, il est possible de soutenir que c'est dans cette période que Montréal devient, à travers les pratiques gouvernementales, un milieu où la circulation de l'air, de l'eau, des déchets, des personnes, des biens, et ainsi de suite, deviennent les préoccupations premières. Et si la population – et son milieu – apparaissent, c'est par et à travers la mise en place d'un nouvel ensemble stratégique de

gouvernement - un nouveau dispositif - que ces nouvelles réalités de population et de milieu conditionnent en retour.

*D'un dispositif de souveraineté à un dispositif de sécurité.* Jusqu'au début du 19<sup>ème</sup> siècle<sup>13</sup>, l'essentiel des activités et instruments politiques composant les dispositifs gouvernementaux de Montréal était mobilisé aux fins du double problème du marquage du territoire et du peuplement - fins caractéristiques de ce que Foucault a nommé des dispositifs de souveraineté. Tel que souligné plus tôt, Ville-Marie/Montréal sert alors de frontière à l'intérieur du territoire colonial. Les premiers plans (c'est-à-dire les premiers outils de planification) de la ville montrent d'ailleurs la centralité de ce problème double de l'appropriation du territoire et du peuplement (voir Illustration 4 ci-dessous).

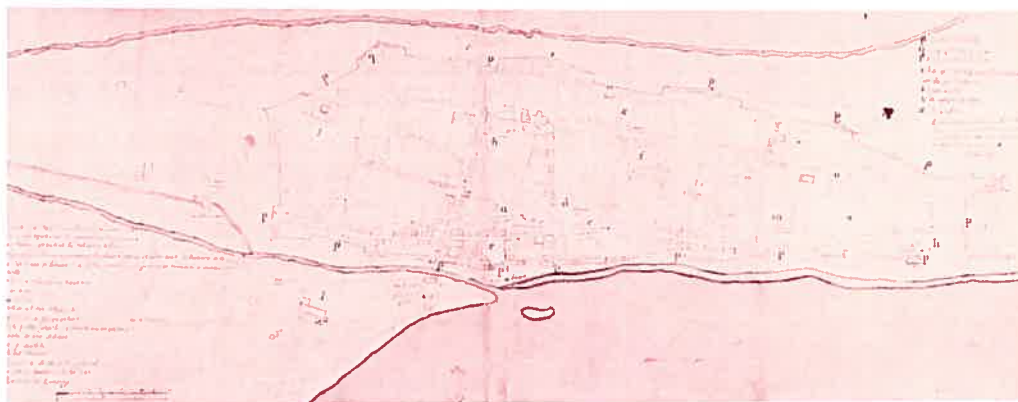


Illustration 4. Ville-Marie. un espace fermé. Afin d'assurer le peuplement du territoire, il s'agit de planifier Ville-Marie comme un espace fermé. Plan réalisé par Gédéon de Catalogne, ingénieur du roi de France, 1713. Tiré de Graham et Farzaneh, 1992, p. 34.

Dès 1713, les ingénieurs du roi de France dressent des plans de fortification pour la protéger des attaques iroquoises. L'isolement de la ville est planifié, son développement organisé à l'intérieur d'un espace muré en vue de protéger le peuplement du territoire. Les fortifications en pierre, financées

<sup>13</sup> Il faut sans doute ajouter, pour être suffisamment précis : à partir du moment, vers 1647-1648, où l'objectif premier ne fut plus l'évangélisation des sauvages mais le développement de la seigneurie. (Robert, 1994, p.32)

en partie par le roi de France et en partie par les administrateurs de la colonie, seront terminées en 1741. Bien d'autres indices révèlent la centralité de l'impératif/objectif d'assurer le peuplement pour marquer la présence du souverain. L'existence du régime seigneurial déjà évoqué en est un. Les voyages en France qui sont effectués en vue de recruter des soldats en est un autre.

Mais à compter du début du 19<sup>ème</sup> siècle, la mise en place d'une longue série de mesures et de technologies diversifiées laissent voir une réorganisation graduelle des dispositifs gouvernementaux en fonction non plus d'un objectif de peuplement mais plutôt de celui d'assurer la sécurité de la population, c'est-à-dire d'assurer diverses circulations dans son milieu. Je ne prétends pas ici que l'objectif de marquage de la souveraineté territoriale est disparu complètement, mais bien plus simplement qu'il devient relativement moins important. L'on pourrait en effet fort bien trouver des exemples de ce marquage de la souveraineté encore aujourd'hui comme à l'époque même où il devient moins important. Les autorités fédérales du Canada ont à l'époque mis sur pied tout un réseau - dont faisait partie Montréal - de voies de communication terrestres et non afin notamment de soutenir la puissance militaire du pays et de l'empire britannique. Dans un recueil de discours qu'il a prononcés au sénat entre 1903 et 1909, un sénateur ontarien prend ainsi la défense d'une ligne de chemin de fer face à l'attaque d'un adversaire :

I am surprised that the ho. (sic) Gentleman has made light of the strategical importance of the Transcontinental. One need not be versed in military science to realize that in case of war this new route would be of immense value not only to Canada but to the Empire. To this country, it will provide a practically invulnerable line of communication between the East and West, for the Transcontinental line will be built at such considerable distance from the frontier that it will be safe from attack, and everyone knows that nothing is more important in war than a secure line of communication. (Casgrain, JPB, l'Hon., 1909, pp.13-14)

Ceci dit, la réorganisation graduelle des dispositifs gouvernementaux peut être illustrée par l'examen de deux types de transformations. La démolition des fortifications de pierre protégeant la ville, à compter de 1801, est peut-être le moment le plus spectaculaire d'une première transformation.<sup>14</sup> Celles-ci – dont l'érection fut jugée si importante afin d'assurer le peuplement et le marquage du territoire – sont démolies entre 1801 et 1817, soit à peine soixante ans après la fin des travaux d'érection. Il est possible de spéculer que la croissance urbaine (les développements dans les faubourgs, tant en termes résidentiels qu'industriels et commerciaux, sont rapides) et l'intensification des échanges commerciaux à la fois avec l'entourage immédiat et plus éloigné posaient plusieurs difficultés à l'administration d'une ville emmurée. La relative absence de menace guerrière (cession de la Nouvelle-France à l'Angleterre, paix avec les Iroquois) pour le peuplement a probablement eu pour effet complémentaire de les rendre largement inutiles. La démolition des fortifications avait pour but de désenclaver Montréal, d'en faire un milieu économique et de l'inscrire dans un réseau qui la dépasse. Peu après d'ailleurs, soit de 1821 à 1825, on amorce le creusage du canal Lachine (qui sera agrandi deux fois au cours du siècle) afin de permettre la circulation des bateaux vers l'intérieur du continent. On réaménage aussi le Port de Montréal : en construisant jetées et quais en pierre entre 1830 et 1845, les bateaux n'ont plus à jeter l'ancre à distance des berges. En 1847 est aussi ouverte la première ligne de chemin de fer – entre Montréal et Lachine. Dès 1859, le pont Victoria permet de lier – par chemin de fer exclusivement à l'époque – l'île aux rives. Autrement dit, l'idée générale était alors de replacer Montréal dans un espace de circulations des biens et des personnes : alors qu'on avait cherché à l'isoler en la fortifiant, il s'agit à partir de ce moment à la transformer

---

<sup>14</sup> Il est possible de trouver quelques points de repère factuels sur ce site Internet, consulté le 15 mars 2005: <http://www2.vill.montreal.qc.ca/cgi-bin/chm>.

pour en faire un lieu de circulations économiques – et aussi militaires en partie, tel que noté.

Par ailleurs, le nouvel objectif principal d'assainir le milieu<sup>15</sup> des populations l'habitant peut encore mieux se voir à travers le développement de toutes sortes de techniques permettant de gérer bien d'autres types de circulations à l'intérieur de ce milieu. En quelques années est en effet déployé un ensemble de lois, de mesures, d'interventions sur l'espace physique de la ville et d'agents<sup>16</sup> en fonction de ce nouvel objectif. Comme le montrent bien Farley, Keel et Limoges (1995, pp.88-93), les rues, les trottoirs, les réseaux d'égouts, les salles d'eaux, les cours arrière des maisons deviennent des cibles d'intervention gouvernementale. C'est qu'elles constituent toutes, d'une façon ou d'une autre, des lieux de stagnation ou de mauvaise circulation qui polluent l'air et sont sources de miasmes. Dans les rues et les cours arrière des maisons se promènent librement des animaux, des déchets s'amoncellent et le drainage est mal effectué. Les trottoirs en bois pourrissent et permettent le développement d'agents infectieux. Le réseau d'égouts est incomplet, ne desservant pas plusieurs quartiers, et des rivières servent toujours d'égout à ciel ouvert. Il y a absence de salles d'eaux dans les résidences, et particulièrement dans les milieux défavorisés et ouvriers : la population ne peut se laver suffisamment et les matières fécales s'amassent dans les cours arrière.

---

<sup>15</sup> La présence et l'effectivité du milieu comme schéma pragmatique sont assez claires. Dans ces années, par exemple, la notion de milieu défavorisé est rendue opératoire à travers la description des conditions de logement. (Farley et al., *op.cit.*, p,88) Notion qu'il peut être intéressant de garder à l'esprit, soit dit en passant, car elle sera fort importante dans ce que j'appellerai plus loin les régimes de la rénovation et de la revitalisation urbaines.

<sup>16</sup> Des services municipaux et infrastructures sont aussi mises en place pour assurer d'autres circulations dont je ne traiterai pas davantage: le gaz, pour l'éclairage, en 1836; l'électricité en 1880; le téléphone de 1877 à 1879.

Toutes ces sources de stagnation ou de mauvaise circulation causent des difficultés importantes aux pratiques de santé publique, particulièrement en lien avec les épidémies récurrentes de choléra, et l'on cherchera à y remédier par toutes sortes de mesures - dont certaines peuvent sans contredit sembler un peu étranges aujourd'hui. Par exemple, le bureau de santé (mis sur pied précipitamment en 1832 en réaction à l'épidémie de choléra) fera tirer du canon et brûler des matières bitumineuses dans les rues «pour tâcher d'opérer quelque changement dans l'atmosphère» (La Minerve, 18 juin 1832, dans Dechêne et Robert, 1995, p.63) Un officier de santé est nommé pour faire un relevé du réseau des égouts et des problèmes de drainage des rues. On confie à une nouvelle police sanitaire des pouvoirs pour inspecter les cours des maisons et libérer les cours des amas de déchets. La collecte des ordures ménagères est systématisée. Des bains publics sont érigés dans plusieurs secteurs. Même les hôpitaux pour contagieux qui sont construits participent de cet effort de gestion des circulations : l'objectif est de se doter de moyens pour retirer les malades de la circulation pour que ne se propagent pas les agents infectieux qu'ils portent. Et la mise en place d'autres technologies susceptibles d'assurer la circulation des biens et des personnes s'inscrit dans le cadre de la même transformation. En même temps que l'on s'attache à démolir les murs de l'enceinte, on entreprend de construire les premières rues liant la cité et ses faubourgs. Un service d'omnibus tirés par des chevaux est mis en



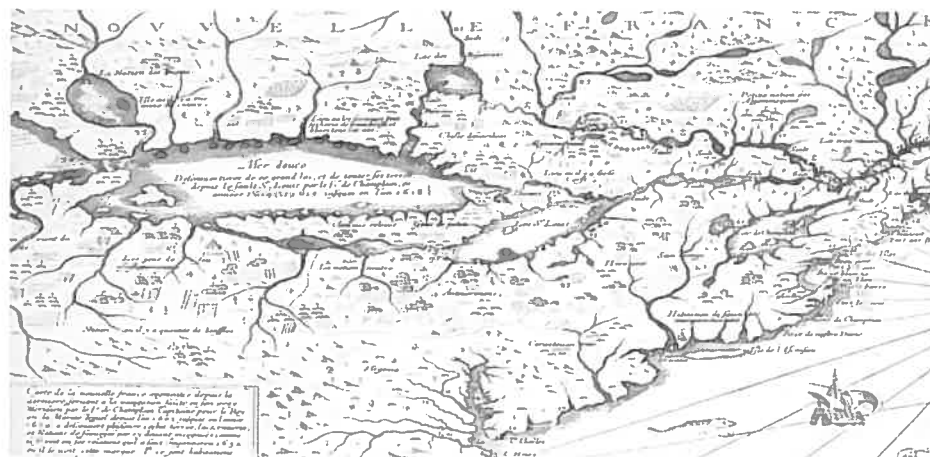
fonction en 1861 et les premiers tramways électriques entrent en fonction en 1892.<sup>17</sup>

Du savoir du peuplement à l'économie politique de la circulation des personnes et des biens. Les savoirs produits de Montréal et des habitants peuplant la région étaient aussi, jusqu'au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle, intimement imbriqués dans les efforts du peuplement et de l'appropriation du territoire et de ses ressources naturelles menés conjointement par les religieux et les explorateurs du roi de France. Au 17<sup>ème</sup> siècle, les *Relations* des Jésuites sont publiées en vue de faire connaître (et «vendre» aux bailleurs de fonds?) les missions et autres entreprises de leurs auteurs. Elles sont parsemées, entre autres choses, de toutes sortes d'informations sur les habitudes de vie et croyances des «Sauvages» qu'il s'agissait de civiliser, de même que sur les efforts déployés pour réaliser cette entreprise. La première mention de Montréal y remonte à 1637.

Quelques années plus tôt, Samuel de Champlain fut l'un des premiers à se voir confier la tâche de produire une cartographie du territoire de la Nouvelle-France. Ses travaux constituent en quelque sorte un inventaire des ressources et des habitants du territoire. Sur sa carte de 1632 (voir l'illustration 5 à la page suivante) figurent en effet les positions de mines comme celles de nations de Sauvages. Elle semble avoir été instrumentale dans le choix de Montréal comme lieu de fondation du poste de Ville-Marie, en montrant les avantages de la position de Montréal, à mi-parcours entre l

---

<sup>17</sup> Un dispositif de sécurité s'organise en fonction de probabilités et de séries ouvertes. En *contradistinction* avec la discipline, qui doit absolument tout prévoir et contenir, la sécurité, estime Foucault, «c'est la gestion de série ouvertes, et par conséquent qui ne peuvent être contrôlées que par une estimation de probabilités, c'est cela, je crois, qui caractérise essentiellement le mécanisme de sécurité.» (Foucault, 2004a, p.22) À Montréal, les probabilités d'épidémies de choléra sont parmi les plus importantes dans la mise sur pied de ce dispositif. Les premiers plans de lotissement (vers 1830) participent aussi de cette rationalité, par exemple. Il s'agit de gérer l'implantation d'un nombre indéfini d'habitants en les répartissant dans l'espace.



**Illustration 5. La cartographie coloniale. Carte de Samuel de Champlain de 1632 : un inventaire des ressources et des habitants du territoire lié aux objectifs politiques, économiques et de civilisation de la colonisation. Tirée de Robert, 1994, p.29.**

les postes français existants et les nations qui sont les «cibles» de la mission civilisatrice (Robert, 1994, p.28-29)

La nature des savoirs qui deviennent les plus importants à travers/dans le dispositif de sécurité décrit à la section précédente est clairement différente. Il ne s'agit plus de connaître les menaces au peuplement du territoire colonial, mais de produire des savoirs qui vont permettre de mieux connaître les phénomènes et processus naturels de la population sur lesquels doivent agir les pratiques gouvernementales, et de pouvoir évaluer systématiquement les effets de ces pratiques sur ces processus et phénomènes présentés par la population. C'est ce que Foucault a appelé l'économie politique. Entendue ainsi (dans ce double sens de savoir des phénomènes et processus de la population, et des effets des artifices gouvernementaux sur eux), une économie politique des déplacements des biens et personnes dans la ville de Montréal peut être repérée dès les années 1920.

Deux présentations de l'ingénieur Paul Seurot (effectuées respectivement au *Canadian Electrical Club* et à la Chambre de commerce du district de Montréal) en 1929 et 1930 illustrent bien la nature de cette nouvelle forme de savoir. Voici comment il pose, dans sa première présentation, le problème auquel il s'agira de trouver des solutions, soit la congestion de la circulation:

The rapid increase of motor traffic has completely altered the transportation problem; streets which originally were opened for pedestrians and a few horse-drawn vehicles are not adequate for modern traffic. We are now facing what might be called the arterio-sclerosis of circulation; with very few exceptions streets in the business centres are as narrow as they were sixty or one hundred years ago, whilst the traffic has increased beyond all previsions. In fact, the streets are getting narrower because of the encroachment of the all-day parkers, who forget that streets were meant for circulation and not for storage. (Seurot, 1929, p.8)

Significativement, comme on peut le constater dans cette citation - et comme il le fait d'ailleurs dans sa seconde présentation - l'ingénieur transforme en pathologie<sup>18</sup> la congestion de la circulation<sup>19</sup>. Et il développe dans la foulée de cette «pathologisation» tout un savoir qui concerne autant le phénomène en question et le milieu dans lequel elles se produisent que les effets, mérites et limites des artifices gouvernementaux utilisés pour les régler. D'une part, l'ingénieur décrit l'état de la circulation des tramways et des automobiles dans la ville. Se fiant à des données recueillies dans les quelques années précédentes (il semble que ce soit là les premières études de circulation), il écrit cette seconde présentation que

---

<sup>18</sup> Je ne souhaite pas m'étendre longuement sur la question, mais l'ingénieur utilise plus loin la métaphore de l'organisme pour démontrer l'importance de la bonne circulation dans la ville. Il assimile la ville à un organisme vivant auquel la bonne circulation est essentielle à la vie. Il est toujours fréquent aujourd'hui de rencontrer ce type de compréhension de la ville. Il serait peut-être intéressant de voir comment on en est venu à appeler certaines rues des artères - terme éminemment biologique et médical. Sans que je ne sois en mesure de le démontrer ici, il me semble toutefois assez plausible de penser que l'utilisation de ces métaphores tient dans la production de la ville en tant que milieu de vie.

<sup>19</sup> Il est remarquable que dans cette présentation, la circulation ne désigne pas - comme cela sera systématiquement fait dès le début des années 1940 - implicitement, premièrement et quasi exclusivement les déplacements automobiles. La circulation fonctionne ici de manière indiscriminée entre les divers modes de transports. Mais comme j'anticipe ici, j'y reviendrai.

lors d'inspections faites en juillet dernier sur la rue Dorchester, entre la Côte du Beaver Hall et la rue Metcalfe, pendant la période d'affluence, de 4 heures et demie à 6 heures et demie, on a trouvé que la vitesse des tramways et des automobiles pendant la demi-heure d'intensité maxima de la circulation ne dépassait pas 2 milles et demie par heure, la vitesse maxima étant de 3 milles et demi et la vitesse minima de 1.95 mille. (...) sur la rue Saint-Jacques, entre McGill et Windsor la vitesse descend à 1 mile 90 par heure pour des périodes enregistrées pendant la demi-heure maxima, de 5 heures 20 à 5 heures 40. (Seurot, 1930, p.59)

Comparant ensuite ces données aux capacités théoriques des rues<sup>20</sup>, il conclut en fin de compte qu'il existe sans doute des obstacles au libre écoulement des flots de circulation :

Et cependant la rue Dorchester, dans les limites définies ci-dessus, a une largeur de 4 files véhiculaires correspondant à un flot moyen de circulation de 2,400 véhicules par heure ; les inspections ont montré cependant que 1,100 voitures seulement passent pendant une heure de la période maxima. Ces résultats montrent indubitablement qu'il y a certains éléments qui retardent l'écoulement entier et régulier du flot de circulation. (Seurot, 1930, p.59)

D'autre part, et dans la foulée de ce constat, Seurot établit à travers ces deux présentations une étiologie de cette congestion, c'est-à-dire qu'il tente de cerner les facteurs permettant d'expliquer le mauvais état de la circulation. Dans sa seconde présentation, il distingue même explicitement deux types de «causes» : naturelles et artificielles. En plus des volumes de plus en plus importants d'automobiles circulant dans les rues de la ville (ce qui semble déjà une donnée naturelle mais qui n'est prise en compte que dans sa première présentation, là où il ne distingue pas entre causes naturelles et artificielles), il admet plusieurs autres entraves à la libre circulation des tramways et des automobiles. Référant parfois à la ville de

---

<sup>20</sup> La capacité d'une rue est calculée par l'ingénieur en fonction de la capacité de chacune de ces «files véhiculaires» (une voie de circulation), et la capacité de chacune est ainsi établie : «Si l'on estime à 25 pieds la longueur nécessaire occupée par un automobile plus l'espace le séparant d'un autre automobile si l'on estime d'autre part, 10 milles à l'heure comme vitesse moyenne et raisonnable, y compris les ralentissements et les arrêts aux croisements et aux intersections, on trouve qu'il faut 1.7 seconde à cet automobile pour parcourir cette distance de 25 pieds. Cela signifie que, théoriquement, 35 automobiles par minute, ou 2,100 par heure pourraient défiler dans cette zone ou file véhiculaire.» (Seurot, 1930, p.59)

manière générale ou à Montréal en particulier, les causes qu'il identifie dans ses deux présentations sont : la topographie (les rivières, les canaux et les pentes dans le terrain, dans ce dernier cas particulièrement les déclivités «excessives» occasionnées par le Mont-Royal) ; l'ouverture de ponts (les ponts sur le canal de Lachine prennent 6 minutes à s'ouvrir, explique-t-il, et seulement en comptant celle des 3 principaux, les 27,243 ouvertures provoquent 243 heures, ou l'équivalent de 20 journées d'affaires, d'interruption du trafic) ; les privilèges de stationnement prolongés et les infractions aux règlements défendant le stationnement ; le droit de tourner à gauche et les virages à gauche; la circulation dense de camions et le camionnage lent des véhicules lourds sur certaines artères aux heures d'affluence ; le Mont-Royal (qui impose des patrons de circulation pour le contourner) ; le tracé et l'étroitesse des rues; le manque de grandes voies de dégagement; la livraison de marchandises et l'enlèvement des déchets aux mauvaises heures et à la devanture des maisons et des magasins au lieu de faire à l'arrière; le manque d'application des règlements de la circulation.

En troisième lieu, l'ingénieur discute et évalue les paramètres de configuration des rues qui les rendraient optimales pour la circulation et les avantages et inconvénients des différents modes employés pour assurer la circulation. C'est ainsi que l'on apprend que la «largeur économique des rues» (the «economic width of streets») est de 9 pieds pour chaque voie de circulation. En effet, explique-t-il, une rue de 4 voies de circulation nécessite 60 pieds, ce qui permet de construire des trottoirs de 12 pieds. Et, précise-t-il encore, il n'y a aucun avantage à avoir une emprise de 66 pieds, à moins que l'on ne désire construire des trottoirs de 15 pieds, car un corridor de 42 pieds ne supporte pas plus de trafic qu'un autre de 36. (Seurot, 1929, p.16) Les rues ne doivent pas plus être trop larges car les contrôles nécessaires (comme les feux de circulation) pour assurer la circulation de larges volumes vont ralentir la circulation des automobiles de

toute manière. (ibidem) Dans son évaluation des différents modes de transport, l'ingénieur sent le besoin de défendre les tramways car «certaines personnes» (on ne sait pas à qui il fait référence) veulent les éliminer en tant que causes de la congestion automobile: il argue que ce mode transporte plus de personnes pour l'espace qu'ils consomment que les automobiles et même les autobus. (op.cit., p.17) Suit l'évocation d'un calcul des pertes financières dues à la congestion qui a été effectué dans le rapport Hoover aux États-Unis (il reprend la référence explicitement dans sa seconde présentation). Ce calcul inclut entre autres les pertes liées aux interruptions du trafic, les délais occasionnés par la congestion, la non utilisation de certains équipements, la non productivité des salariés coincés dans la congestion. (op. cit., p.18)

L'ingénieur Seurot n'était sans doute pas le premier ni le seul à s'attarder ainsi au problème de la circulation de la population dans la ville. D'ailleurs, à la fin de sa seconde présentation, il situe l'action à mener pour régler le problème de la circulation dont il fait la promotion dans un effort d'embellissement de Montréal, ce qui laisse penser qu'il s'inscrivait tout à fait dans ce que des urbanistes ont désigné comme le mouvement *City Beautiful*. Luc Noppen (2001) a bien documenté une série de plans visant justement à embellir Montréal (et faisant partie de ce mouvement) qui étaient articulés alentour de voies et/ou réseaux de circulation. En 1908, montre-t-il par exemple, l'Association des architectes de la Province de Québec (AAPQ) soumet, via le Comité des améliorations municipales créé afin de promouvoir des projets «d'embellissement» pour la ville, cinq projets différents de boulevards qui visent à améliorer la circulation et à embellir Montréal. (Voir Illustration 6 à la page suivante.)



Illustration 6 : Embellir Montréal en améliorant la circulation. Le plan du Boulevard de la Confédération recommandé par la *Province of Quebec Association of Architects* publié en 1908. Il fait partie d'un réseau de cinq projets qui visent à améliorer la circulation et à embellir Montréal. Au centre, le parc Lafontaine. Illustration tirée de Noppen (2001, p.20).

Un nouveau document de l'AAPQ produit l'année suivante ajoute quant à lui le tracé de quelques nouveaux axes centrés sur le Square Victoria – le plan étant alors présenté comme un soutien à la consolidation du centre-ville ouest avec l'appui de la *City Improvement League*. (op.cit., p.20) Toujours en 1909, le président d'une commission chargée de planifier l'annexion de

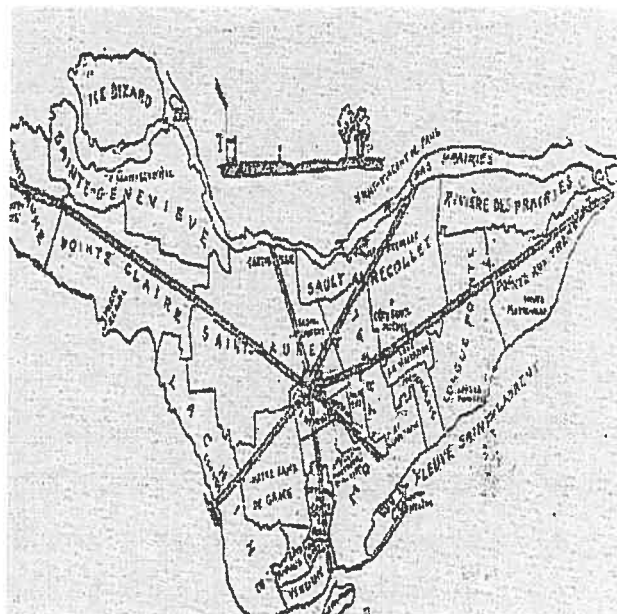


Illustration 7 : Le centre-ville à ville Mont-Royal? Un plan visant à redéployer Montréal alentour d'un centre situé sur le site de l'actuelle ville de Mont-Royal. La centralité du réseau de boulevards est remarquable. Tirée de Noppen, 2001, p.19.

municipalités voisines à Montréal présente un autre projet «d'embellissement de l'île de Montréal» (voir l'illustration 7 à la page précédente). Le projet consiste en un redéploiement «de la métropole autour d'un nouveau centre situé à l'ouest du Mont-Royal, sur le site de l'actuelle ville de Mont-Royal.» (Noppen, 2001, p.19) Or ce qui est ici encore une fois significatif, au-delà du caractère quelque peu surprenant pour nous aujourd'hui de la volonté de redéployer la ville alentour d'autre chose que le centre des affaires que nous connaissons, c'est la claire centralité du réseau de boulevards devant faciliter la circulation dans ce plan. En effet, alentour d'un nouvel axe qui traverse l'île en entier, cinq autres boulevards sont articulés vers et à partir du parc Lafontaine, du pont vers St-Vincent de Paul (Île Jésus, ou Laval aujourd'hui), de Cartierville, de Lachine et de Verdun.

Le plan des architectes Lawson et Little (voir l'illustration 8 à la page suivante), produit en 1924 (cinq ans avant la première conférence de Seurot présentée), propose un autre réseau de boulevards s'inscrivant dans ce mouvement de la *City Beautiful*. En l'occurrence, comme le décrit toujours Noppen (op.cit., p.24), son originalité tient du fait il s'agit d'un plan qui surimpose un réseau de voies radiales à la grille orthogonale de Montréal tout en établissant un boulevard périphérique autour du territoire urbanisé.



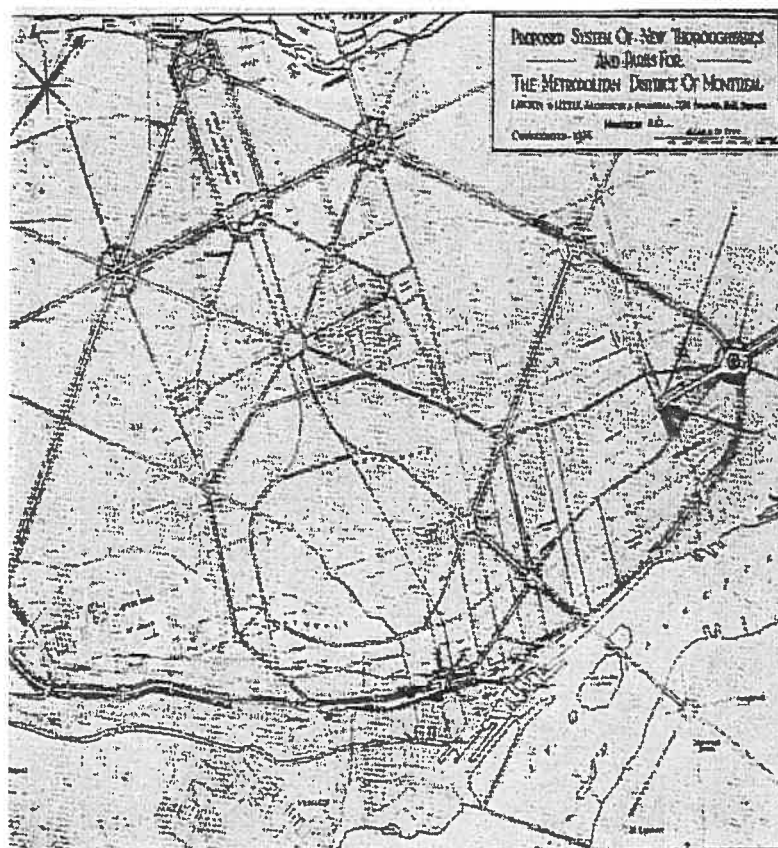


Illustration 8 : Plan des architectes Lawson et Little de 1924. Associé à la *City Beautiful*, ses particularités sont de surimposer un réseau de voies radiales à la grille orthogonale des rues de Montréal et d'établir un périphérique autour du territoire urbanisé. Tiré de Noppen, 2001, p.24.

Pour y revenir, si les travaux de l'ingénieur Seurot et à l'économie politique de la circulation dont ils font partie, s'ils sont importants dans la présente élaboration du cadre d'analyse de cette thèse, c'est en raison du socle qu'elles vont former. En effet, l'étiologie de la mauvaise circulation développée, la technique des comptages de circulation et les calculs de capacité des rues effectués vont servir de fondement à deux processus qui évoluent en se déterminant l'un l'autre. D'une part, cette économie politique va servir de cette manière à tout un programme d'interventions disparates et hétérogènes visant à libérer et sécuriser les circulations, à atténuer les entraves naturelles et artificielles à la circulation. Pour prendre quelques exemples parmi tant d'autres, le tunnel Wellington est construit en 1933 sous le canal de Lachine pour contourner la lenteur des ouvertures de pont (il accueille d'abord des automobiles puis des tramways dès l'année

suivante). Les premiers feux de circulation sont installés dans les années 1930 pour réguler les flots aux intersections. Plus encore, tel que spécifié dans le rapport préliminaire du plan directeur publié en 1944 par le service d'urbanisme de la Ville de Montréal, l'administration municipale a aussi, dans les années précédentes, pavé ou repavé 85 milles de rues, prolongé ou élargi nombre de rues (avenue Van Horne, chemin de la Côte Saint-Luc, rue Jean-Talon, etc.), pratiqué des étagements de voies à l'avenue Girouard, à la rue Saint-Hubert, à l'avenue du Parc et ailleurs. (Ville de Montréal, 1944, p.33) Comme cela est rapporté dans le même document, le service municipal de police s'est aussi mobilisé afin de régulariser la circulation «par tous les moyens modernes», tels la signalisation «humaine et mécanique», la création de rues à sens unique, l'installation de poteaux indicateurs, l'amélioration d'intersections, la codification et l'application des règlements de circulation. (ibidem)

Mais d'autre part et dans un second temps, cette économie politique va permettre d'établir, à travers deux «études de circulation» du même service d'urbanisme datées de 1945 et 1946<sup>21</sup>, que les rues et artères du centre de la ville supportent des volumes de circulation automobile au-delà de leur capacité, que les trajets en voiture soient allongés indûment en raison de l'absence d'axes continus, que le nombre élevé de tramways sur les artères principales est «inévitavelmente une cause d'encombrement considérable» (des automobiles) et que les embouteillages automobiles se multiplient aux intersections les plus importantes. (Ville de Montréal, 1946, p.30) Et ainsi, cette économie politique va permettre la production d'un problème à régler formulé d'abord (et avant celle de tous les autres modes de circulation des biens et des personnes) comme étant celui de la congestion automobile. C'est désormais en fonction de la circulation automobile que vont être identifiées

---

<sup>21</sup> J'ai trouvé des références à une autre étude de circulation qui aurait été produite en 1947 par le même service mais n'ai pu retracer le document.

des «mesures immédiates en vue de faciliter la circulation et d'obvier aux inconvénients de l'encombrement chronique». (op.cit., p.33)

D'ailleurs, l'effectivité de cette nouvelle problématisation est claire jusque dans la planification du métro – une technologie que l'on n'associe pas a priori à la circulation automobile. Dans un rapport de la *Montreal Tramways Company* de 1944 proposant la réalisation de cet équipement, la topographie, la capacité limitée des artères desservant le centre-ville des affaires, le taux de possession d'automobiles et l'augmentation de la population sont toutes des variables qui font conclure à une augmentation de la congestion dans les années à venir. Diverses solutions sont alors évaluées : l'élargissement des rues (*Montreal Tramways Company*, 1944, p.9), la création de nouvelles rues et la réalisation d'autoroutes (op.cit., p.10), et le métro (op.cit., p.12). Le rapport en vient à la conclusion que ce dernier est la meilleure solution à la congestion urbaine. L'examen des deux grands ordres de raisons qui supportent cette conclusion est intéressant. D'une part, les bénéfices du système de métro proposé sont établis en fonction de l'efficacité du transport collectif lui-même: le temps sauvé «for the great majority of people who travel daily between residential areas and the central business district» (op.cit., p.13), soit en l'occurrence les usagers du tramway ; la régularité du service – puisque les rames de métro sont libres des entraves que présente le réseau de rues (op.cit, pp.13-14)<sup>22</sup> ; le confort des usagers (op.cit, p.14). Mais d'autre part, et cela est significatif par rapport à ce dont il est ici question, le métro est aussi justifié en fonction du problème de congestion automobile. En effet, la construction du métro

---

<sup>22</sup> Pour employer un terme aujourd'hui fréquent, l'on pourrait sans doute dire que l'on cherche à développer du transport collectif en «site propre» afin d'améliorer sa rapidité et son efficacité. D'ailleurs, cette idée de ségréguer les différents modes de circulation des biens et personnes est une clé de la compréhension de la planification depuis ce temps. L'autoroute est un corridor créé pour l'automobile exclusivement. La piste cyclable, le trottoir, la voie réservée pour autobus sont pensés de même, pour le mode de déplacement qu'ils supportent.

permettra, selon le rapport, d'augmenter la capacité des rues. C'est que le métro doit remplacer le tramway et à ce titre, «the elimination of the tramway tracks will permit the use of the entire roadway on these thorough-fares by motor vehicle traffic. The increase in capacity will be more than would be provided by a two-lane street widening» (op.cit., p.14)

Mais ce n'est pas tout :

An indirect benefit of subways is the reduction in pedestrian traffic. The movement of street car passengers in the crowded downtown and uptown areas would no longer conflict with motor vehicle operation near crowded street intersections. By shifting transfer points from the street surface to underground stations, the actual number of pedestrians on the sidewalks decreases. To the extent that direct connections are provided to large departmental stores and office buildings, crowds on sidewalks are diminished. (op.cit, p.14)

C'est en fonction de cette nouvelle problématisation que quatre buts sont fixés par le service d'urbanisme : augmenter la capacité d'absorption de trafic de «la partie centrale»<sup>23</sup> ; canaliser la circulation créée par des grandes industries répandues à travers le territoire urbain ; faciliter l'accès au centre ; et prévoir le développement des districts de la périphérie.» (Ville de Montréal, 1946, p.33) Et c'est aussi en fonction d'elle qu'une série d'initiatives sont prises dans les années suivantes. En plus de la poursuite des mesures et aménagements identifiés ci-haut qui seront désormais entrepris afin de libérer spécifiquement la circulation automobile (tracé et largeur des rues, rues à sens unique, etc.), l'amélioration du transport des masses souhaitée mènera au retrait graduel des tramways (les rails seront enlevés ou tout simplement enfouis dans l'asphalte) des rues de la ville. Le processus est amorcé en 1951 et terminé en 1959. Ceux-ci seront remplacés par une flotte d'autobus (et non par le métro, comme le prévoyait le rapport de 1944), nettement moins encombrante pour la circulation automobile - ne serait-ce que par la disparition des rails. Et divers projets d'autostrades ou d'autoroutes (les «voies de circulation rapide à accès

---

<sup>23</sup> La partie centrale est alors le territoire formé par le quartier des affaires du Vieux-Montréal et le Port de Montréal - qui est à l'époque encore dans ce secteur.

limité» réservé exclusivement aux automobiles – entre autres appellations *freeways*, en anglais), parties d'un réseau aux composantes quelque peu fluctuantes, seront élaborés.

## 1.2 La remise en question de la solution autoroutière et la mise en place d'un régime de gouvernement libéral avancé

Tributaire de la nouvelle problématisation décrite, la planification et la réalisation de ce réseau autoroutier traversant et encerclant la ville est au cœur de l'analyse qui va être développée dans les prochains chapitres. C'est que ce réseau a une double importance dans le cadre de mon propos. Il est, d'abord, un instrument prégnant dans l'installation d'un premier sous-régime des déplacements automobiles à Montréal. Il est possible de le situer grossièrement entre le milieu des années 1940 et 1970. Et pour les fins de la clarté, j'y ferai référence par une expression qui est souvent employée pour désigner certains programmes d'action sur le bâti de la ville de cette époque (et ce, même si j'emploierai plus loin cette expression dans un sens légèrement différent au troisième chapitre): la rénovation urbaine. À travers lui – notamment mais de façon significative – s'organise en effet un sous-régime singulier structuré alentour de quatre lignes de forces discursives tendancielle.

1. Dans les termes stricts de gestion de la circulation des automobiles, l'objectif qui se dégage de la planification et de la réalisation de ce réseau est un laissez-faire «jusqu'au maximum possible» les déplacements automobiles. Poussant «à la limite» la logique d'augmentation des capacités routières afin de libérer la circulation automobile, l'objectif gouvernemental qui y est inscrit est assez nettement de répondre totalement à la demande constatée et anticipée.

2. Par ailleurs, ce réseau est raisonné en fonction – et articulé à – un effort bien spécifique de distribution de la population et de ses activités dans l'espace de la ville considéré en tant que milieu de vie. Tel qu'annoncé ci-haut, je désignerai cet effort par l'expression rénovation urbaine. Pour l'annoncer grossièrement, l'idée était alors de concentrer les fonctions commerciales, d'affaires et publiques dans un nouveau centre-ville et de redistribuer différents sous-ensembles de la population de façon conséquente (c'est-à-dire de les concentrer ou les déconcentrer plus ou moins près de ce nouveau centre-ville, dépendamment du rapport de chacune à ce nouveau centre-ville et aux secteurs industriels que ce nouveau centre-ville remplace).
3. Qui plus est, ce réseau est planifié et réalisé par un appareillage gouvernemental qui repose sur des pratiques d'expertise : ce sont ces pratiques qui lui fournissent un savoir-faire et les raisons le justifiant (lui et chacune de ses composantes). Or la place de ces pratiques au sein de cet appareillage est fort singulière. D'abord, l'État québécois a accordé une compétence exclusive en matière d'établissement des tracés autoroutiers à la pratique de l'ingénierie. Ensuite, les propositions de cette pratique et leurs justifications et grilles d'analyse sont transcrites plus ou moins directement dans l'action étatique.
4. Enfin, ce réseau et cette rénovation urbaine de laquelle il participe sont eux-mêmes inscrits dans la réalisation d'un identitaire montréalais fort particulier. En effet, ils sont tous deux des éléments participant d'un effort pour faire de Montréal, dans le futur, une métropole du progrès. Cet effort se réfère en même temps à un passé défini à travers l'identification et une volonté de protection d'un patrimoine monumental symbolique de la colonisation française – et par conséquent limité au territoire de l'ancienne Ville-Marie.

Le succès même de ce réseau à faciliter la circulation de volumes de circulation automobile de plus en plus importants de même que sa consommation d'espace en font un élément tout aussi important dans l'installation d'un nouveau sous-régime de gouvernement de la circulation automobile dès le tournant des années 1970. En effet, ces deux traits du réseau forment ensemble une prise pour la remise en question de la solution autoroutière. Cette remise en question transfigurera les quatre lignes de force identifiées ci-haut et permettra ce faisant l'installation d'un régime de gouvernement libéral avancé et de la problématisation que nous connaissons aujourd'hui.

1. Un doute s'installera d'abord quant à la possibilité d'atteindre l'objectif de répondre totalement à la demande caractéristique du laissez-faire «jusqu'au maximum possible» du régime des années 1950-1970. En effet, l'augmentation des capacités routières que permet la construction de ce réseau autoroutier (entre autres types d'intervention), augmentation qui doit elle-même permettre d'assurer l'écoulement libre de la circulation automobile, est questionnée dès ce moment. Cette technique qui doit libérer la circulation automobile devient à ce moment partie prenante du problème de congestion à solutionner : l'augmentation des capacités routières est identifiée elle-même comme cause de congestion. S'installera donc dès ce moment une tension entre capacité et fluidité automobile qui vise maintenant à les laissez-faire «juste assez».
2. Corrélativement, le régime de distribution de la population dans l'espace montréalais se transfigure également. Le concept le plus souvent utilisé pour le désigner est celui de la revitalisation. Pour en donner une idée très approximative, l'idée est alors de poursuivre la consolidation du centre-ville mais aussi, en même temps, de requalifier les espaces anciens péricentraux

et d'arrêter l'étalement urbain en consolidant les espaces banlieusards alentour d'un certain nombre de pôles.

3. Un citoyen «expert de son milieu de vie» est installé afin de «surveiller» les pratiques d'expertise qui sont impliquées dans la gestion de la circulation automobile. Autrement dit, le régime gouvernemental de gestion de la circulation des personnes et des biens institue une série de mécanismes d'évaluation publique des pratiques d'expertise qui fondent ses actions afin de confronter les savoirs mobilisés par elles à d'autres formes de savoirs<sup>24</sup>.
4. Le développement de ce réseau et le régime de revitalisation duquel il participe sont eux-mêmes coextensifs à la transfiguration de l'identitaire montréalais. Également constitué à travers l'établissement de rapports au passé et futur de la ville, c'est toutefois une volonté de développer durablement un patrimoine urbain qui est posé comme support à la vie quotidienne et considéré dans une diversité de manifestations.

Les chapitres qui suivent consistent essentiellement, par la poursuite de l'analyse amorcée et cadrée par l'exercice que je viens de mener, en une étude de ces transformations et de leur codétermination. Avant d'y venir, toutefois, il est nécessaire de rendre explicite la méthodologie mobilisée dans cette thèse – car malgré l'amorce de l'analyse, les principes et règles qui l'organisent sont pour l'instant demeurés implicites.

---

<sup>24</sup> C'est d'ailleurs ici que le qualificatif «avancé» du régime libéral en question prend son sens. C'est en effet suite à son analyse montrant l'instauration générale de mécanismes de surveillance publics des pratiques d'expertise dans les régimes gouvernementaux libéraux que Rose (1993) qualifie de «libéralisme avancé» l'actuel régime gouvernemental. J'y reviendrai au cinquième chapitre.



### 1.3 Principes et règles méthodologiques pour faire la généalogie discursive annoncée

Pour récapituler, j'ai proposé dans le prologue et au début de ce chapitre que la problématisation actuelle de la circulation des personnes et des biens à Montréal peut être le plus adéquatement comprise en tant que corrélat du développement d'un régime de gouvernement libéral avancé. Et encore plus précisément, que cette compréhension passe à mon sens par la description de deux événements clés dans la mise place de ce régime. Puisque j'ai déjà évoqué l'idée dans le prologue, il devrait normalement être relativement clair que cette proposition de recherche a été effectuée en fonction d'un style de questionnement qui pose comme énigme historique l'existence du libéralisme en tant que régime ou art de gouvernement singulier. Or écrire l'histoire du présent de cette problématisation et de ce régime de gouvernement, c'est une autre façon de dire que j'en fais la généalogie.

En suivant les principes méthodologiques de la généalogie, il faut noter qu'il ne s'agit pas ici de faire l'histoire de cette problématisation comme si elle était téléologiquement déterminée depuis une quelconque origine. Il ne s'agit pas plus de faire une «histoire des idées» dont elle serait l'aboutissement, puisqu'il s'agit de montrer l'imbrication de ces idées avec les pratiques desquelles elles concourent. Bien plutôt, il s'agit de montrer les relations de pouvoir-savoir aux résultats incertains qui ont participé à son installation, c'est-à-dire qu'il s'agit de l'événementialiser, pour emprunter un autre néologisme à Foucault (1980, p.24). Pour le formuler autrement, il s'agit d'établir un rapport à l'état présent de cette problématisation qui permette de nouer un rapport d'étrangeté avec elle, ce que je voudrai faire, en m'inspirant de Dean (1999, pp.44-45), par la combinaison de deux procédés. D'une part, en cherchant à appréhender ce «territoire éloigné» qu'est le

passé. J'ai déjà commencé à utiliser ce procédé en montrant comment le libéralisme qui a permis le développement d'une problématisation centrée sur l'automobile au cours des années 1940 était en fait l'effet de l'articulation d'éléments disparates et dispersés qui se sont graduellement imposés par rapport à un régime de gouvernement de la circulation et de peuplement du territoire qui est bien distinct de celui qui informe celui que nous connaissons aujourd'hui. L'art de gouverner la circulation des biens et personnes sous le régime de la souveraineté (dont le problème principal est celui de l'appropriation du territoire pour le souverain – ce qui est accompli entre autres par son peuplement) n'a en effet que peu à voir avec celui qui consiste à gérer cette circulation depuis que le problème principal de l'activité gouvernementale est devenu l'optimisation de la population de la ville pour elle-même. Dans les prochains chapitres, je continuerai à utiliser ce procédé en mettant l'accent sur un passé situé entre le milieu des années 1940 et le tournant des années 1970. Par exemple, j'utiliserai assez souvent l'exemple du projet d'autostrade Nord-sud (un projet datant de 1959 devant relier l'autostrade Est-ouest – qui devait alors être établie rue de la Commune, dans le Vieux-Montréal – au nord de la ville dans l'axe du boulevard St-Laurent et de la rue St-Dominique) afin de mettre en évidence la distance entre la rationalité politique de l'époque et la présente.

Le second procédé que Dean identifie et qui me semble intéressant pour nouer un rapport d'étrangeté avec la présente problématisation consiste justement à rendre ce passé familier, à montrer qu'il n'est peut-être finalement pas si différent du présent sous certains aspects. Encore une fois, j'ai déjà commencé à utiliser ce procédé dans ce travail. En montrant comment le problème central de la maximisation de la population et de certaines de ses manifestations et la notion associée de milieu se mettent en place, «choses» aujourd'hui si évidentes, j'avais justement cet objectif. Et dans la suite de ce travail, je me servirai du même ensemble d'exemples

(celui dont fait partie l'exemple de l'autostrade Nord-sud évoqué) pour montrer la relative proximité de la rationalité gouvernementale des années 1940-1970 avec la présente. D'ailleurs assez méconnue malgré tout ce que l'on peut en dire aujourd'hui<sup>25</sup>, cette période permet d'établir plusieurs continuités avec le présent, par exemple : évidence qu'il faille éliminer les points de congestion automobile en direction du centre-ville; volonté de déconcentration de la pauvreté dans les secteurs défavorisés; objectif d'amélioration du milieu de vie dans les quartiers centraux et péricentraux, et ainsi de suite. Mais comme souvent, j'anticipe ici. Je reviendrai de toute manière sur ces questions en détail lors de l'analyse.

En somme, il s'agit pour moi d'étudier la présente problématisation en repérant à la fois les continuités et les discontinuités qui l'informent. Une attitude dont l'éthique force à la modestie, selon le mot de Foucault, puisque l'investigation de «ce que c'est qu'aujourd'hui» doit se faire

en ne se donnant pas la facilité un peu dramatique et théâtrale d'affirmer que ce moment où nous sommes est, au creux de la nuit, celui de la perdition la plus grande, ou, au point du jour, celui où le soleil triomphe, etc. Non, c'est un jour comme les autres, ou plutôt c'est un jour qui n'est jamais tout à fait comme les autres. (Foucault, 1983, p.448)

S'il s'agit d'accomplir un travail généalogique avec cette attitude modeste, celle-ci est aussi militante en un certain sens. Car l'art de faire généalogique implique aussi une politique. Je ne peux ni d'ailleurs ne souhaite déduire de mon travail des prescriptions normatives qui indiqueraient comment l'on devrait penser et organiser le gouvernement de

---

<sup>25</sup> Je ne suis pas le seul à soutenir cela. Sénécal et ses collaborateurs, spéculant que les choix des tracés et des technologies pour les infrastructures autoroutières construites dans les années 1950 à Montréal «*tenaient davantage des contraintes budgétaires et technologiques que sociales ou environnementales*», mentionnent qu'une «*analyse historique approfondie permettrait de dévoiler les enjeux de l'époque, éclairant le rôle des acteurs et les raisons de ce type d'aménagement.*» (Sénécal et al., 2000, p.124)

la circulation des biens et personnes à Montréal, quel type de rationalité l'on devrait y déployer. Néanmoins, l'histoire du présent que j'écris vise à montrer les limites et les possibilités inhérentes aux formes de pensée et d'action politiques qui sont celles dans lesquelles se déroulent les luttes qui se déroulent aujourd'hui dans le champ du gouvernement de la circulation des biens et des personnes à Montréal. Elle est donc politique dans ce sens où elle doit permettre d'identifier certains blocages et certaines possibilités existant dans le régime présent.

Ainsi entendue, la tradition généalogique des rationalités politiques de laquelle je m'inspire est à la fois près et loin d'une autre qui est également bien instituée et légitimée. Pour la résumer par un nom propre qui ne rend sans doute pas totalement justice ni à la diversité des travaux auxquels il fait référence ni à celle des lieux où cette forme de généalogie est pratiquée, disons tout de même pour les fins de la compréhension que cette autre tradition est celle de l'École de Francfort<sup>26</sup>. Au nombre de leurs points communs, il faut sans doute noter une forte influence des travaux de Nietzsche et Weber qui se traduit concrètement dans les deux traditions par : une analyse historique des rationalités politiques en tant que moyen de forger une critique du progrès sous-tendant et sous-entendu dans ce qu'il est convenu d'appeler la philosophie des Lumières; le rejet d'une conception du sujet en tant que rationnel (c'est-à-dire fondé par la Raison - j'y reviens ci-après) et autonome; la suspicion des prétentions à la vérité des sciences humaines et sociales. Malgré ces affinités, deux points principaux - et liés - les opposent et en font des entreprises plutôt irréconciliables : leurs conceptions de la rationalité qu'elles prennent pour objet, et l'objectif politique qui en découle. La tradition généalogique de l'École de Francfort supporte et postule, pour le formuler assez simplement, l'idée d'une Raison

---

<sup>26</sup> Dean (1999, pp.44-45) identifie d'autres chercheurs qui ont mobilisé cette autre forme d'investigation généalogique.

méta-historique, absolue, «pure». La critique, en ce sens entendue, consiste à montrer que la Raison a été corrompue par les relations de pouvoir et les accidents de l'histoire et qu'elle est ainsi devenue domination. La politique de ce type de généalogie consiste à purifier la Raison corrompue, la Raison devenue domination. Par contraste, la tradition généalogique dans laquelle j'inscris mon travail considère plutôt la raison comme une abstraction concrète qui est historiquement et géographiquement produite. La critique, pour le répéter, consiste en ce cas à analyser la ou les rationalités à l'œuvre dans des régimes particuliers de gouvernement - sans considérer qu'un régime soit plus rationnel qu'un autre. L'objectif est dans ce cas, pour le répéter encore une fois, de montrer comment ils sont devenus ainsi et d'identifier les limites et les possibilités d'action politique qu'ils offrent.

En ce qui a trait à la méthodologie de la généalogie ici employée, il reste à montrer comment j'en suis venu à isoler les deux événements identifiés. La réponse à cette question sera ici donnée en examinant la méthode d'analyse du discours employée et l'archive constituée aux fins du travail : car c'est bien par une analyse du discours qui nécessite la constitution d'une archive qu'il m'est possible d'événementialiser la problématisation en question et de faire l'histoire de son état présent et de celle du régime de pratiques dont elle est tributaire.

Une analyse des pratiques de discours. Les traditions académiques d'analyse du discours sont nombreuses et diversifiées. Comme l'écrit d'ailleurs Angenot :

Comme domaine nommé de l'activité universitaire, l'analyse de discours forme un ensemble identifié, éminemment interdisciplinaire, passablement problématique, où les concepts, les paradigmes, les méthodes, les buts poursuivis varient dans une large mesure sans qu'on puisse dire a priori qu'ils s'excluent, se contredisent ou qu'ils sont complémentaires, contigus mais autonomes. (Angenot, 1989, p.3)

L'existence de cette diversité de méthodes, de concepts et de buts appelle un certain développement. À propos de celle que j'adopte ici, il faut d'abord voir qu'elle conçoit le discours comme une pratique, c'est-à-dire «le lieu d'enchaînement de ce qu'on dit et ce qu'on fait, des règles qu'on s'impose et des raisons qu'on en donne, des projets et des évidences.» (Foucault, 1980, p.22) Ou, autrement dit, que le discours est le lieu d'articulation des rapports entre pouvoir et savoir, le «pouvoir-savoir». Plus encore, elle suppose «que les discours sont des domaines pratiques limités qui ont leurs frontières, leurs règles de formation et leurs conditions d'existence propres.» (Foucault, 1968, p.861) En ce sens et comme participant de mon projet généalogique, l'analyse du discours que je mène doit permettre – comme Allor et Gagnon le posent dans le cadre de leur propre projet – de rendre visible dans sa singularité

the virtual system of regularities and productivities in the statements and texts which articulate the (...) domain. Such [an] analysis can focus precisely on the emergent power-knowledge relations which work to over-determine the terms of particular debates and governmental actions. (Allor et Gagnon, 1994, pp.32-33)

Cette dernière citation est fort utile pour développer brièvement deux points à propos de l'analyse de discours tel que je la mène.

1. Quelques précisions à propos des notions d'énoncé, de formation discursive et de ligne de force discursive tendancielle. Par énoncé j'entends ici, non pas une phrase, une proposition ou une quelconque unité signifiante, mais une composition de signes qui réalise une fonction, un assemblage dont le propre est d'accomplir des actes. Le maintenant fameux AZERT est un exemple que j'apprécie particulièrement:

le clavier d'une machine à écrire n'est pas un énoncé; mais cette même série de lettre A,Z,E,R,T, énumérée dans un manuel de dactylographie, est l'énoncé de l'ordre alphabétique adopté par les machines françaises. (Foucault, 1969, p.114)

Ou, pour le formuler autrement, les énoncés «accomplissent l'élaboration de positions dans les systèmes de régularités du champ discursif (...) Ils sont des traces de pratiques, l'accomplissement de projets...» (Allor et Gagnon, 1994, p.35) L'énoncé est ainsi l'unité d'analyse et se présente dans cette thèse sous forme linguistique ou non (je présente certaines illustrations comme des énoncés, par exemple la présentation d'une série d'immeubles comme des taudis qu'un tracé autoroutier permettra de démolir en vue de la rénovation d'un milieu, au chapitre 3). Lorsqu'il prend la forme linguistique, soit dit en passant, il est souvent présenté comme un paragraphe et sera présenté sous police réduite. L'énoncé est ainsi l'unité fonctionnelle à partir de laquelle le travail d'analyse s'élabore. Mais c'est sa régularité en tant que système de dispersion qui compte. Ce qu'il s'agit de décrire, c'est en effet

un ordre dans leur apparition successive, des corrélations dans leur simultanéité, des positions assignables dans un espace commun, un fonctionnement réciproque, des transformations liées et hiérarchisées. (Foucault, 1969, p.52)

Pour le formuler autrement, il s'agit de décrire des régimes d'énoncés. Pour désigner de tels systèmes de dispersion des énoncés, Foucault a employé la notion de formation discursive. Notion qu'il définit ainsi :

Dans le cas où l'on pourrait décrire, entre un certain nombre d'énoncés, un pareil système, dans le cas où entre les objets, les types d'énonciation, les concepts, les choix thématiques, on pourrait définir une régularité (un ordre, des corrélations, des positions et des fonctionnements, des transformations), on dira, par convention, qu'on a affaire à une formation discursive. (op.cit., p.53)

De manière conséquente avec la généalogie proposée, il faut par ailleurs préciser clairement le caractère conjoncturel des formations discursives. En effet,

une formation discursive ne joue (...) pas le rôle d'une figure qui arrête le temps et le gèle pour des décennies ou des siècles; elle détermine une régularité propre à des processus temporels; elle

pose le principe d'articulation entre une série d'événements discursifs et d'autres séries d'événements, de transformations, de mutations et de processus. Non point forme intemporelle, mais schème de correspondance entre plusieurs séries temporelles. (op.cit., pp.98-99)

Si j'admets la pertinence de la notion ainsi que, bien entendu, son caractère éminemment conjoncturel, je ne veux pas établir le projet d'accomplir le diagnostic d'une éventuelle formation discursive. Pour le dire assez simplement, je suis réticent face à un tel projet car il m'apparaît hors d'atteinte. C'est qu'une formation discursive m'apparaît rhizomatique, selon la belle image qu'en ont donnée Deleuze et Guattari (1980). Or le rhizome, par principe, m'apparaît insaturable. Quoiqu'il en soit, c'est pourquoi je préfère être plus modeste dans le cadre de ce travail et dire que je vais analyser quelques-unes des lignes de forces discursives tendancielles majeures (comme autant de séries temporelles articulées et s'interdéterminant) qui organisent présentement le champ du gouvernement de la circulation des biens et des personnes à Montréal (la formation discursive) – bien qu'elles ne l'épuisent d'aucune manière.

2. Par ailleurs, la citation permet d'insister sur le fait que ce ne sont pas tellement les contradictions et/ou les incohérences entre les énoncés qui retiennent mon attention. Je m'intéresse plutôt à ce qui rend possible les débats, ce qui les organise et permet une distribution relativement régulière des énoncés en position contradictoire. Bref, je m'intéresse aux lignes de forces discursives en tant qu'elles ouvrent chacune et par leur articulation un régime de vérité, c'est-à-dire un espace discursif qui permet de fixer des critères et règles qui permettent à un énoncé d'être «dans le vrai». Par exemple, l'important n'est pas tant pour moi qu'un énoncé du MTQ sur l'amélioration de la fluidité en direction du centre-ville par le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* soit signalé par un intervenant aux audiences du BAPE comme contradictoire avec l'objectif de réduction des



déplacements automobiles que ce même MTQ établit dans son plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine. Bien plutôt, ce qui retient mon attention est ce qui rend possible ces débats : nommément, en l'occurrence, la tension capacité-fluidité diagnostiquée au troisième chapitre. Elle constitue aujourd'hui (en elle-même et en combinaison avec les trois autres analysées) un régime de vérité qui permet éventuellement de juger du vrai et du faux.

C'est en mobilisant cette forme d'analyse du discours que j'ai proposé que la compréhension de la problématisation qui forme l'objet de mon attention dans cette thèse appelle l'examen de deux événements. Plus encore, si j'ai pu d'ores et déjà faire cette proposition de recherche c'est a posteriori, parce que j'avais déjà largement entrepris le travail d'analyse. Comment en suis-je arrivé à cette proposition? Il est possible de répondre à cette question en examinant la façon dont j'ai construit l'archive nécessaire à mon travail.

*La constitution d'une archive.* L'archive est l'effet d'un processus de choix analytique, c'est-à-dire l'effet d'un processus de sélection des énoncés. L'analyse visant à rendre compte de l'existence d'un système de dispersion régulier mais contingent, ses critères de constitution ne sont pas totalement établis à l'avance et son contenu concret (les documents qui s'y trouvent effectivement consignés, la période qu'elle couvre) sont plutôt déterminés au fil du travail. Pour rendre compte du processus qui m'a mené à identifier et analyser quatre lignes de forces discursives tendanciennes majeures et à organiser l'archive en conséquence, il peut être intéressant de rendre compte très concrètement de la progression du travail.

Je me suis d'abord intéressé à la gestion de la circulation des biens et des personnes à Montréal au cours de l'année 2000 par mon intérêt personnel

pour le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* : j'habite Hochelaga-Maisonneuve et le projet passe à quelques centaines de mètres de chez moi. Soit dit en passant, ce point de départ explique sans doute l'importance peut-être un peu démesurée qu'il prend dans cette thèse. Il faut dire que j'étais alors plutôt étranger à tous les «enjeux importants» qui traversaient ce projet particulier comme ce domaine d'activité gouvernementale à ce moment. Je me rappelle vaguement des premiers contacts que j'ai eus avec mon «terrain» : je suis entré dans le local du Collectif en aménagement urbain d'Hochelaga-Maisonneuve (CAUHM), un organisme communautaire du quartier Hochelaga-Maisonneuve situé sur la rue Sainte-Catherine, après avoir lu dans le journal du quartier que l'organisme était impliqué dans le projet en question. On m'a alors expliqué que ce projet (dont les plans n'étaient pas encore disponibles) visait à réparer «l'erreur des années 1970» qui avait mené à l'expropriation et à la démolition de plus de 1000 logements du quartier au sud de la rue Sainte-Catherine. On m'a aussi remis un questionnaire qui visait à recueillir mes préoccupations à son propos et invité à participer aux audiences publiques locales qui allaient avoir lieu dans les mois suivants. Je ne me rappelle plus très bien pourquoi je n'ai pas participé à ces audiences. Quoiqu'il en soit, à travers mes séminaires et le processus d'élaboration de mon projet de thèse, j'avais poursuivi mes recherches à propos de cette «erreur» et avait été frappé par la disqualification des résidents des quartiers traversés comme sujets de discours compétents pour décider de la pertinence et évaluer les effets d'une telle intervention pour leur milieu de vie. Les propos d'un expert en habitation de la Ville de Montréal que j'avais entendus dans *Urbanose 5 - L'automobile*, un documentaire de Michel Régnier portant en bonne partie sur le projet en question, m'avaient particulièrement marqués. L'homme demandait, en réponse à une question du documentariste sur l'absence de consultation publique sur le projet: «Mais quelle compétence a le locataire de l'avenue de Rouen pour savoir si l'autoroute doit passer là où

ailleurs?» Ces propos m'avaient d'autant plus marqués que j'avais assisté peu avant (à l'automne 2001) à la séance d'information du BAPE sur le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* qui venait d'être déposé par le MTQ. C'est lors de cette séance que la présidente de la commission a souligné l'importance de la participation des citoyens aux travaux en les qualifiant d'«experts de leur milieu de vie». Le contraste entre les deux énoncés et le caractère apparemment incontournable de ce nouveau sujet de discours m'a amené à vouloir faire l'histoire de l'installation de cet expert de son milieu de vie. En suivant d'abord la piste de la mise sur pied du BAPE lui-même, j'ai trouvé intéressant que l'un des types de projet identifiés dans la loi l'instaurant étaient les infrastructures autoroutières. Ce qui m'a mené au moratoire de 1976 du Parti Québécois sur les autoroutes dans la région de Montréal, puis au projet d'autoroute Est-ouest des années 1970. Comme nous le verrons au chapitre 4, c'est dans un rapport d'«audiences populaires» que la légitimité des citoyens à intervenir ou à examiner les projets est revendiquée et que l'on pose comme «rôle normal du gouvernement» de tenir des consultations publiques. C'est donc suite à ces contestations alentour de la solution autoroutière – entre autres types de grands projets – qu'ont été mis en place le BAPE puis d'autres mécanismes de consultation publique. L'archive permet de rendre compte de cette transformation et du déploiement des «technologies de citoyenneté» (Cruikshank, 1994) par et à travers le citoyen «expert de son milieu de vie» fut installé : s'y retrouvent des règlements et textes de Loi pertinents (par exemple le moratoire sur les autoroutes, la Loi sur la qualité de l'environnement instaurant le BAPE), les articles de journaux qui s'y rapportent (Le Devoir, par exemple, rapporte que le premier ministre Bourassa refuse une audience publique à propos de ce projet «parce qu'elle ne pourrait rien produire d'utile et de concret»), ceux de mécanismes semblables (comme l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)), et ainsi de suite.

Les autres lignes de force tendanciennes que j'ai repérées et travaillées par la suite l'ont été dans le même mouvement. C'est à travers mon implication dans le processus de délibération publique ayant entouré le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* que j'ai été amené à fréquenter et m'associer à d'autres, et que j'ai appris à reconnaître «les points de passage obligés» pour pouvoir tenir un «discours vrai» dans le régime présent de gouvernement de la circulation automobile. Il est devenu rapidement assez clair qu'un premier point de passage obligé était l'augmentation de capacité qui devait permettre d'améliorer la fluidité et ainsi le milieu de vie. C'est que, en favorisant la fluidité, l'autoroute projetée devait permettre de canaliser la circulation automobile hors des quartiers riverains, de réduire les pollutions sonores et de l'air, et ainsi de suite. Or comme solution devant permettre de favoriser la fluidité, l'autoroute était fort contestée et est d'ailleurs apparue nettement moins évidente dans les énoncés du MTQ lui-même pendant les audiences publiques sur le projet en question. C'est qu'en augmentant la capacité routière, il existait un risque d'augmenter les volumes de circulation, ce qui dans un horizon temporel plus ou moins éloigné aurait occasionné de nouveaux bouchons de circulation, différant seulement des précédents par le nombre plus grand d'automobiles qui y auraient été amenés à progresser au ralenti. Or à travers les recherches que j'avais entreprises sur les projets autoroutiers des années 1940-1970, la solution autoroutière m'avait semblé incontestée comme outil d'amélioration de la fluidité (ou d'élimination de la congestion) – mis à part l'épisode de l'autoroute Est-ouest, au début des années 1970. J'ai donc constitué mon archive de manière à pouvoir écrire l'histoire de cette tension : en sus de la même série de documents relatifs au projet d'autoroute Est-ouest, (articles de journaux, rapport d'audiences populaires), il est apparu que des pratiques scientifiques avaient développé le principe de l'induction à la suite de cette

remise en question et ainsi contribué à l'installation de cette tension de manière plus systématisée.

Bien qu'il m'ait demandé beaucoup de temps à analyser dans le détail et à le poser comme je l'ai fait (c'est-à-dire en tant que régime spécifique de distribution de la population dans l'espace) par la suite dans le cadre de ma thèse, un autre point de passage obligé que j'ai pu reconnaître alors assez rapidement (comme étant d'ailleurs articulé à la précédente ligne de force) est celui de ce que j'ai nommé la revitalisation. En effet, et bien que tous ne privilégiaient pas les mêmes solutions à ces difficultés, il m'a dès lors semblé clair que tous s'entendaient assez largement sur certains points, à savoir par exemple que ce projet ne devait pas favoriser l'étalement urbain et ne devait pas permettre l'augmentation du nombre d'automobiles circulant en direction du centre-ville. L'ingénieur du Ministère de la voirie présentant le projet d'autoroute Est-ouest des années 1970 dans le documentaire *Urbanose*, pour sa part, m'avait semblé plutôt certain qu'il fallait augmenter la capacité de circulation entre le centre-ville et la banlieue sans se poser (ni se faire poser) les questions de l'étalement urbain ou de l'augmentation du nombre de voitures au centre-ville. Bien que l'histoire que j'ai effectivement décrite a montré plus de similarités entre les deux régimes et que ne l'ai finalement pas cadrée tel que je l'anticipais à ce moment, c'est ce contraste qui m'a incité à faire l'histoire de la revitalisation urbaine et à produire une archive en conséquence, constituée comme les autres lignes de force de documents de diverses natures comme des programmes de rénovation urbaine, des articles ou lettres publiés dans des quotidiens, des études scientifiques, et ainsi de suite.

La montréalité comme ligne de force est la dernière que j'ai analysée... et la dernière que j'ai repérée. À bien y penser après coup, deux explications à cette relative lenteur à l'isoler comme objet analyse important me semblent

plausibles. D'une part, je crois que je n'en ai peut-être pas réalisé l'importance de son effectivité très rapidement, tout occupé alors que j'étais à assimiler ces étranges notions pour moi de capacité, fluidité, revitalisation et ainsi de suite, et à essayer de m'en servir pour le double emploi que je devais en faire, soit dans le cadre de mes engagements citoyens et de cette thèse. L'autre explication qui ne me semble pas complètement farfelue est qu'elle était peut-être, pour ceux avec qui et aux côtés de qui je militais, un peu trop évidente pour que je puisse prendre une distance critique par rapport à elle. Contrairement aux autres points de passage obligés (la tension fluidité-capacité, la revitalisation et l'expertise citoyenne), celle-ci n'était pas objet de discussion et de débat entre nous («nous» étant ceux qui faisons la promotion d'un type de développement qui favoriserait les modes de circulation «alternatifs» à l'automobile en nous opposant au projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*). Quoiqu'il en soit, je ne suis pas absolument certain du moment exact où j'ai réalisé que cet identitaire servait de fondement à la plupart des propositions et positions défendues : je crois que c'est la combinaison de la lecture du document de Luc Noppen (op. cit., supportant l'idée que le projet était une occasion de mettre en valeur le potentiel identitaire des secteurs traversés) et la présentation de l'Atelier du patrimoine urbain au BAPE (un groupe s'opposant au projet parce qu'il niait l'identité des mêmes lieux) qui m'a fait me questionner à ce propos. Encore une fois, cette préoccupation pour le patrimoine et l'identitaire me sont apparues aux antipodes des préoccupations de l'ingénieur s'exprimant dans le documentaire *Urbanose*, pour qui ce n'était ni une préoccupation ni une question à laquelle il était confronté. Je dois dire qu'en débutant l'analyse j'étais fortement enclin à réfléchir dans les termes d'une émergence de nouvelles préoccupations identitaires. Pour le formuler, je pensais que les plans et projets de ceux de l'époque des années 1940-1970 ne se préoccupaient guère de ces questions. C'est à la lecture de la seconde version de l'autostrade Est-ouest (dans les

années 1950), qui laissait effectivement voir une protection patrimoniale que j'ai graduellement changé ma compréhension du changement qui était survenu, délaissant la notion d'émergence pour celle de transfiguration. Mais je m'avance déjà trop. Nous verrons ces questions au cinquième chapitre.

## Chapitre 2 : L'art du laissez-faire «juste assez» les déplacements automobiles

*Les conditions de circulation ne se sont pas, certes, améliorées depuis l'année 1958 dans le centre de la ville. Cette vitesse de déplacement diminue sans cesse dû à la trop grande demande dans la partie centrale de notre réseau routier (...) La capacité étant ainsi dépassée, la vitesse diminue en proportion de la sursaturation. La demande a dépassé l'offre. C'est là que réside tout le problème de la circulation automobile à Montréal. Il faudra donc tendre à diminuer cette demande par le développement d'un mode rapide de transport en commun et augmenter quand même jusqu'à un certain maximum requis les surfaces carrossables essentielles aux activités journalières de notre grande métropole.*  
(Jean Lacoste, Ing.P, Directeur exécutif du comité technique, dans Lalonde, Girouard et Letendre, 1961, Plan directeur des routes à caractère métropolitain, p.25)

*Pourquoi améliorer la mobilité? En fait, la question a l'air tout à fait évidente au départ, parce que, dans le fond, la congestion, ça emmerde vraiment tout le monde. C'est détestable à tous points de vue. Mais, en fait, il faut se rendre compte que, la congestion, elle est à peu près inévitable dans nos villes, dans nos grandes villes. En fait, ça n'existe pas une grande ville où il n'y a pas de congestion. Malgré les problèmes que ça peut poser, il y a de la congestion partout (...) Et sur ce plan-là, Montréal est quand même une ville qui est assez choyée. Les problèmes de congestion ici sont quand même bien moins importants que dans beaucoup d'autres villes, même si c'est toujours trop. Et donc, la question qu'on doit se poser, c'est: comment on peut la rendre tolérable? Parce que, dans le fond, il faut accepter qu'on doive supporter la congestion.*  
(Paul Lewis, Transcriptions de la Commission d'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-sud, séance du 1er juin 2001, p.18)

Tel que présenté dans l'étude d'impact qu'il a préparé à propos du projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* dont il fait la promotion, le MTQ a recensé certains problèmes de circulation automobile que sa solution cherche à régler : congestion chronique sur la rue Notre-Dame pendant les heures de pointe et, conséquemment, vitesses moyennes peu élevées; fluidité limitée par la présence d'entrées privées (c'est-à-dire celles d'entreprises donnant accès à la rue), de feux de circulation et de mouvements de camions; sécurité insuffisante à certaines intersections et sur certains segments ou tronçons; lisibilité déficiente des parcours entre le centre-ville et l'est de l'île; débordement de la circulation sur le réseau routier local, dont du camionnage



en transit; géométrie routière inadaptée aux besoins des camions; géométrie temporaire de l'avenue Souigny inadéquate. (MTQ, 2001, chapitre 1, PR3, p.4) Cela dit, l'objectif principal visé par le MTQ à travers son projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, en matière de circulation, est lié aux deux premiers points et à celui du débordement de la circulation sur le réseau local. En fait il s'agit, dans les termes du promoteur, d'offrir à terme un meilleur niveau de service aux usagers de la route en question et aussi, par le fait même, aux usagers du réseau routier de l'est montréalais en particulier et de l'ensemble de l'agglomération en général. C'est que, selon lui, la rue Notre-Dame actuelle offre un niveau de service très faible, étant donné l'existence de plusieurs points de congestion chronique. Plus précisément, considérant que le niveau de service d'une route est évalué par le MTQ en fonction d'une grille établissant des catégories identifiées par les lettres A à F<sup>1</sup>, la rue Notre-Dame présente en plusieurs points un niveau de service évalué à F. Bref, le projet doit d'abord permettre l'élimination des points de congestion et offrir ainsi une meilleure fluidité dans les mouvements de circulation automobile. Ce qui permettra de canaliser la circulation de transit qui emprunte actuellement le réseau local, en offrant un axe plus performant : les automobilistes, explique le promoteur, recherchent naturellement les trajets les plus rapides pour se rendre à leur destination.

---

<sup>1</sup> Le niveau «A» correspond aux meilleures conditions de circulation et «F», aux pires. À la première page de l'annexe F du chapitre 1 de l'étude d'impact du MTQ (document non paginé), on précise que «le niveau de service est exprimé en terme de délai. Le délai est une mesure agrégée de l'inconfort, de la frustration des conducteurs et donne un indice de la consommation d'essence et des pertes de temps reliées aux déplacements automobiles. Les niveaux de service sont exprimés en termes de pertes de temps associées aux arrêts que subit un véhicule durant une période d'observation de 15 minutes». Le niveau F, par exemple : «Le délai moyen par véhicule dépasse 60 secondes. Ceci est considéré inacceptable par la majorité des conducteurs. Il y a sursaturation, le flot de véhicules arrivants excède la capacité de l'intersection. La majorité des cycles sont déficitaires. Un cycle trop long et/ou une inadéquation de la géométrie peuvent être la cause de cette situation.»

Pour être en mesure d'identifier le type de solution qui puisse permettre de répondre à la demande de façon adéquate, le MTQ a auparavant procédé à des analyses de débit et de capacité. Les analyses de débit ont permis d'évaluer l'évolution future de la demande de circulation. Les analyses de capacité, quant à elles, ont permis d'établir la géométrie (le nombre et la largeur des voies, la configuration des carrefours) que la nouvelle route devrait présenter afin de répondre à cette demande anticipée. C'est en fonction de ces deux formes d'analyse que le MTQ peut conclure que

La géométrie actuelle de la rue Notre-Dame ne peut répondre à la demande de circulation prévue entre les années 2001 et 2011 sans occasionner des conditions de congestion chronique. La solution proposée (boulevard urbain à trois voies avec carrefours/échangeurs de type losange) permettra d'offrir aux usagers de bonnes conditions de circulation pour les deux horizons d'analyse. (MTQ, 2001, p.25)

Ces analyses prospectives des débits, par leur mise en relation avec la capacité «théorique» de l'infrastructure, sont exactement ce qui soutient aussi l'affirmation du ministère qui stipule que la solution retenue permettra d'assurer un meilleur niveau de service dès la mise en service (calculée à l'horizon 2001), c'est-à-dire D<sup>2</sup> à ses points les plus lourds. En effet, estime le MTQ :

une route ayant une vitesse affichée de 70km/h (ce qui est le cas pour la solution proposée) offre un niveau de service D lorsque les débits varient entre 1260 et 1500 véh./h par voie. Ainsi, à l'horizon 2001, on peut prévoir un niveau de service D sur le tronçon compris entre les rues Pie-IX et Frontenac, alors que les autres tronçons offriront des conditions de circulation plus fluides. (MTQ, 2001, chapitre 1, p.25)

---

<sup>2</sup> Le niveau de service D est ainsi décrit : «Délai moyen dans la gamme de 25 à 40 secondes par véhicule. La congestion se fait sentir. Le délai moyen plus long peut résulter d'un rapport volume/capacité élevé, de cycles de feux longs. Plusieurs véhicules arrêtent, et la proportion de véhicules qui passent sans arrêter diminue rapidement. Plusieurs cycles n'arrivent pas à écouler leurs files d'attente.» (MTQ, 2001, chapitre 1, annexes, Annexe F, p.1)

Et même, ce niveau se maintient sous la congestion sur la majeure partie du parcours jusqu'en 2011 selon ces prévisions. Pour le MTQ, la solution retenue, en raison de sa nouvelle capacité, permet donc une nette amélioration du niveau de service par rapport à la situation actuelle, d'une part, et d'autre part sur celle prévue en 2011 lorsque le statu quo est contemplé. Cette nette amélioration permettra de surcroît, selon le promoteur, de canaliser la circulation en transit à travers le réseau local sur la rue Notre-Dame.

### 2.1 Une tension dans la problématisation : fluidité / capacité

Il n'y a ici rien de bien nouveau dans la façon dont la technique autoroutière est posée par le MTQ, en vertu de l'augmentation de capacité qu'elle permet, comme une solution qui permet de favoriser la fluidité ainsi que la canalisation de la circulation automobile - celle-ci étant dérivée de celle-là en ce sens que la fluidité qu'offre une autoroute doit capter les flux d'automobiles en transit dans les réseaux locaux. En effet, tel que vu au chapitre précédent, la construction d'autoroutes, par l'augmentation de la capacité du réseau routier qu'elle permet, est l'un des moyens<sup>3</sup> principaux par lesquels les urbanistes et ingénieurs de la circulation (municipaux comme provinciaux) ont cherché à répondre à la croissance de la demande de déplacements via ces modes depuis le milieu des années 1940 au Québec, en cherchant à rencontrer ces deux objectifs.

Mais le compte-rendu que j'ai donné de cette question ci-haut laisse voir des objectifs excessivement limpides, exagérément clairs. Car l'autoroute projetée

---

<sup>3</sup> Bien d'autres types d'interventions permettent d'augmenter la capacité du réseau routier : l'élargissement des rues, la synchronisation des feux de circulation, le droit au virage à droite au feu rouge, l'ouverture de nouvelles rues (par exemple à travers les parcs), et ainsi de suite.

dans l'axe de la rue Notre-Dame apparaît comme une solution nettement moins évidente quant à ces objectifs pendant le déroulement des audiences publiques du BAPE à son propos. Ce long extrait d'un échange entre un commissaire (qui tente de clarifier l'objectif du MTQ en termes de fluidité de la circulation) et les deux responsables du projet illustre bien l'ambiguïté de l'objectif et des effets d'une augmentation de capacité sur la fluidité :

**M. Louis Dériger, commissaire :**

C'est parce que, hier, j'avais cru comprendre par la discussion qu'on avait eue, qu'un des objectifs, c'était de rendre la rue plus fluide. Là, ce que j'entends, ce n'est peut-être pas nécessairement ça.

**M. Jean-Michel Boisvert<sup>4</sup> :**

C'est une question de définition et de subtilité, il y a une différence entre la fluidité et la capacité.

Alors, l'objectif n'est pas de donner à l'automobile une plus grande capacité dans le bassin qui s'appelle Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve. Donc, ce n'est pas de donner plus d'asphalte aux véhicules automobiles. C'est de leur offrir une infrastructure où les feux de circulation, par exemple, ne sont pas présents, ne sont plus des facteurs qui font des arrêts - départs. (sic<sup>5</sup>)

En fait, c'est dans un objectif environnemental, si on veut. C'est de créer une infrastructure où la fluidité est plus constante. Donc, des flots de circulation plus constants, par exemple, moins fragiles à des arrêts fréquents comme des feux de circulation, la présence de piétons, de cyclistes, de virages de camions en «U» comme on a pu voir sur les images, ce qui s'appelle de la fluidité, pour créer des conditions qui sont plus favorables sur le plan environnemental et qui permettent d'attirer des véhicules qui délaissent des voies qui sont plus lentes.

Par exemple, si vous empruntez la rue Hochelaga qui comporte des feux de circulation et des piétons, des cyclistes, des camions qui arrêtent pour faire de la livraison, donc ces véhicules automobiles-là pourraient être tentés, même à la congestion, si on veut, de délaissier une rue locale pour prendre une rue plus fluide, donc avec moins de facteurs ce qu'on appelle, nous, dans notre jargon, de frottement ou donc des facteurs gênants à la circulation.

---

<sup>4</sup> M. Jean-Michel Boisvert agit à titre de «chargé de projet» pour le MTQ dans le cadre de la *Modernisation de la rue Notre-Dame*. M. Paul-André Fournier, quant à lui, agit à titre de directeur de la région de Montréal au Ministère des Transports du Québec.

<sup>5</sup> Les citations sont toutes conformes. Étant souvent des transcriptions de présentations d'échanges verbaux, il faut s'attendre à des formulations moins précises et je ne soulignerai désormais plus les «erreurs» grammaticales et autres.

Donc, il y a une nuance parfois très subtile entre la notion de capacité et de fluidité.

**M. Paul-André Fournier :**

Monsieur le commissaire, si vous permettez, quand on planifie, notamment dans un environnement où le réseau est saturé comme à Montréal, on ne vise pas à donner de la fluidité aux heures de pointe, autrement dit à répondre à 100% de la demande aux heures de pointe; sinon, on se ramasserait avec des infrastructures absolument incroyables.

Donc, ce qu'on a l'intention de faire avec Notre-Dame, c'est de diminuer les heures de congestion, la période de pointe, en ajoutant une certaine fonctionnalité, fluidité au réseau. Mais il est clair qu'on va rester avec une certaine forme de congestion aux heures de pointe.

Et à cet effet-là, je vous citerais, par exemple, Boston, le fameux *Big Dig*, le *Central Artery Tunnel* de Boston où, après avoir investi 14Md\$ sur une infrastructure d'à peu près 10 milles, c'est-à-dire 16 kilomètres de long, bien, on va quand même avoir de la congestion aux heures de pointe. Ce n'est pas quelque chose qu'on cherche à éliminer. (BAPE, Retranscription des audiences, séance du 20 novembre 2001 en après-midi, pp.36-37)

Il faut sans doute ajouter que si, dans cet extrait, c'est la question d'un commissaire qui provoque un flottement à propos de l'objectif de fluidité, tout un ensemble d'énoncés remet en cause la capacité de la rue Notre-Dame modernisée (et en particulier l'augmentation de l'offre automobile qu'elle propose) à assurer la fluidité des déplacements et sa propension dérivée à canaliser la circulation de transit hors du réseau local. À ce sujet, les calculs de débits de circulation effectués par le MTQ forment l'objet d'énoncés de la part de deux des trois intervenants clés dans ces audiences (tels qu'ils ont été identifiés au premier chapitre)<sup>6</sup>. Ce sont d'ailleurs ces énoncés qui servent de base à leurs propositions alternatives. D'une part, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Mtl) a soutenu que les débits de circulation

sont sous-estimés. Pour ce faire, il souligne les marges d'erreur importantes des prévisions passées concernant les axes autoroutiers de la région de Montréal. L'organisme utilise le tableau reproduit ci-dessous<sup>7</sup> afin d'illustrer son point :

Infrastructures routières	Débts avant les travaux	Débts projetés par la MTQ	Débts actuels	Différence entre les débts projetés et les débts actuels
Autoroute Décarie <sup>*</sup>	30 000	90 000	166 000	+ 76 000 (+85%)
Autoroute Métropolitaine <sup>**</sup>	-	100 000	175 000	+ 75 000 (+75%)
Notre-Dame (Ouest de Dickson) <sup>***</sup>	55 000	94 000	-	-

Sources

\* Construction de l'autoroute Décarie (1965-1987), site internet du ministère des Transports

\*\* «La fin du Calvaire total: 760 millions pour corriger les plus gros défauts de la Métropolitaine», André Pratte, La Presse, 5 août 2000

\*\*\* Chapitre 1: Mise en contexte, Modernisation de la rue Notre-Dame, ministère des Transports du Québec

Illustration 9 : Des prévisions aux débits constatés. Le CRE-Mtl veut illustrer par ce tableau la différence entre les prévisions et les débits constatés sur différentes autoroutes à Montréal. (CRE Mtl, 2001, p.10)

<sup>6</sup> La CVFR-HM qui a proposé la construction d'un tunnel n'a pas discuté les questions de capacité - fluidité mais une évaluation en a été faite par un sous-contractant du MTQ, la compagnie Dessau-Soprin. Le double résultat qui, d'après les simulations, faisait que le tunnel offrirait un niveau de service «E» et que la rue Notre-Dame (en postulant qu'elle ne serait pas modifiée) continuerait de servir d'artère majeure est-ouest a été un facteur important pour justifier le rejet de l'option tunnel.

<sup>7</sup> Ce tableau et/ou les données qu'il contient furent d'ailleurs repris par de nombreux autres intervenants dans leurs mémoires respectifs, tels Équiterre (2002, p.12) et *Vivre en ville* (2002, p.9) par exemple. Il ne m'est pas possible de soutenir que c'est le CRE-Mtl qui a effectué cette proposition le premier et que d'autres l'ont reprise en analysant simplement les documents déposés au BAPE. C'est mon implication dans une coalition coordonnée par le CRE-Mtl qui m'a permis d'effectuer ce constat.

Par ailleurs, de nombreux énoncés provenant de plusieurs intervenants identifient différentes variables qui ne sont pas prises en compte par le MTQ dans ses calculs, variables qui pourraient selon eux changer significativement les résultats attendus selon les prévisions effectuées. Selon le CRE-Mtl toujours, par exemple, les calculs du MTQ ne tiennent pas compte : des effets de délestage sur Notre-Dame qu'auraient les grands travaux «d'optimisation» du boulevard Métropolitain<sup>8</sup>; des influx supplémentaires de véhicules qu'un nouveau pont vers Laval pourrait provoquer<sup>9</sup>; d'un éventuel pont vers la Rive-sud<sup>10</sup>; de la croissance du nombre de déplacements prévus dans la région de Montréal; et de la demande induite par une nouvelle offre routière (CRE-Mtl, 2002, pp.8-9). Or, sous-estimés, soutient l'organisme, les débits de circulation rendraient la capacité de la rue Notre-Dame insuffisante pour répondre à la demande réelle et assurer la fluidité prévue et souhaitée dans les déplacements. Ce qui revient à dire que le MTQ ne rencontrerait pas, à terme, son objectif de fluidité des déplacements en réalisant son projet. La conclusion du CRE-Mtl à ce propos peut se résumer ainsi : à terme, le projet du MTQ n'aurait pas pour effet d'augmenter la fluidité mais plutôt d'augmenter les débits de circulation automobile. Et en n'améliorant pas la fluidité, la canalisation de la circulation attendue par ailleurs ne pourrait être constatée.

---

<sup>8</sup> C'est d'ailleurs une des raisons invoquées par le MTQ pour justifier son projet. Il veut moderniser la rue Notre-Dame avant de procéder à l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine afin de permettre de bonnes conditions de circulation dans l'est de la ville pendant les travaux.

<sup>9</sup> Le projet de pont devant relier l'autoroute (A-25) de Laval à Montréal doit ajouter une capacité journalière estimée à 150,000 véhicules. Les audiences publiques à propos de ce projet, entamées en 2002, ont été reprises en mai 2005 et sont maintenant terminées.

<sup>10</sup> En 1999, la commission Nicolet, chargée d'étudier l'opportunité d'un nouveau lien routier vers la Rive-sud a envisagé plusieurs options de branchement d'un nouveau pont sur l'autoroute Ville-Marie ou sur la rue Notre-Dame - sans savoir si celle-ci allait ou non être modernisée.

Dans le cadre de sa propre proposition, l'argumentaire de l'administration de la ville de Montréal ne cherche pas à remettre en question les débits projetés par le ministère des transports. Mais ses experts en circulation avancent plutôt que la nouvelle offre (ou capacité) fournie par l'infrastructure est tout simplement trop élevée pour la demande anticipée :

...en plus d'accueillir la demande induite initiale, il reste un surplus de capacité qui atteint environ 1850 véh/h, c'est-à-dire que l'offre dépasse largement la demande. Le dimensionnement de l'autoroute est démesuré par rapport à la demande, car deux voies de circulation de type autoroutier suffisent déjà pour accommoder la demande de l'heure de pointe estimée à 4395 véh/h en 2011, année de référence établie par le MTQ (...) Ulterieurement l'autoroute serait complètement congestionnée suite à une demande supplémentaire selon le principe de la demande induite. (Ville de Montréal, 2002, p.8)

La ville de Montréal effectue le même constat que le CRE-Mtl sur la capacité à canaliser la circulation de transit. Mais pire, ajoute-t-elle même, la limitation des accès à la nouvelle autoroute forcerait les automobilistes à effectuer de plus longs trajets sur le réseau local pour sortir des - et accéder aux - quartiers riverains, accroissant donc, de fait, la circulation dans ces quartiers.

Ainsi, malgré la stratégie argumentative et des propositions en fin de compte différentes, les deux énoncés se rejoignent dans la remise en question de la capacité de l'autoroute projetée à répondre à la demande pour assurer la fluidité et la canalisation de la circulation à court, moyen et long terme. Cela se comprend car les deux intervenants s'appuient au moins en partie sur le «principe de la demande induite» pour développer leurs argumentaires. Invoquant plusieurs cas de démolitions d'infrastructures autoroutières avant lesquelles des ingénieurs en circulation avaient prédit des problèmes de congestion importants qui ne sont finalement pas survenus, la ville de Montréal présente ainsi le principe dans son mémoire :



Les résultats ne sont pas surprenants. Selon les études du *Texas Transport Institute*, il est démontré que toute augmentation de 1% de voie-kilomètre génère une augmentation de 0,9% des débits de circulation sur une période de moins de cinq ans. Ainsi, toute augmentation de la capacité à une route ne réussit pas à réduire la congestion dans un court laps de temps<sup>11</sup>. Des études récentes en Angleterre et en Californie démontrent que chaque augmentation de la capacité d'une route produit une augmentation des temps de déplacement d'au moins 5%. (...) C'est depuis 1994 qu'on a établi une preuve scientifique sur l'impact de l'augmentation de la capacité (l'offre) des routes sur la demande induite par celles-ci, grâce à l'étude britannique «Trunk Roads and the generation of Traffic», 1994, par SACTRA. Par la suite, c'était au tour du *London Transport et du Department of Environment, Transport and the Regions* (DETR) de trouver le pourquoi de la disparition d'une bonne partie de la demande induite dans le cas inverse de réduction de la capacité (offre) des routes. Avec la précédente, cette étude est devenue une nouvelle référence pour la planification des réseaux de transport dans le monde. (Ville de Montréal, 2002, pp.31-32)

Ainsi, pour le CRE-Mtl comme pour l'administration municipale de Montréal, le principe de la demande induite permet de soutenir que le projet du MTQ n'améliorera pas, à terme, la fluidité de la circulation automobile. En fait, les deux soutiennent que la situation sera même aggravée par l'augmentation de capacité routière prévue. Je note à nouveau que ces arguments ont été invoqués par de nombreux autres intervenants pendant les audiences.

Il y a donc certains «flottements» dans les objectifs visés et/ou que devrait rencontrer le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* en ce qui a trait à la capacité offerte par la route et la fluidité de la circulation automobile. Des flottements se retrouvent non seulement chez des opposants au projet, mais au sein même des énoncés de son promoteur. S'agit-il d'augmenter ou non la capacité de la route? Si on poursuit la lecture des transcriptions des audiences, on apprend que c'est bien ce que le MTQ souhaite faire, mais qu'il s'attend à ce que la ville de Montréal prenne diverses mesures afin de réduire d'autant la capacité des réseaux routiers dans les réseaux locaux (c'est la

---

<sup>11</sup> C'est-à-dire que le niveau de service, lorsque évalué quelques années seulement après l'augmentation des capacités autoroutières, demeure stable ou se dégrade.

ville de Montréal qui a juridiction sur le réseau de rues et d'artères qui traversent ces quartiers). Et s'agit-il d'améliorer ou non la fluidité de la circulation? Encore une fois, c'est ce que souhaite faire jusqu'à un certain point le MTQ mais «juste assez» pour maintenir un certain niveau de congestion (si on cherchait à l'éliminer, comme l'a expliqué le représentant du MTQ (tel que cité plus haut), «on se ramasserait avec des infrastructures absolument incroyables»).

Ces flottements ont été actualisés par le processus des audiences publiques. Tel que vu plus haut et que le laisse entendre le commissaire lors de son intervention, l'objectif du MTQ à travers le projet avait en effet été jusqu'à ce moment clairement présenté comme étant l'élimination des points de congestion en augmentant la capacité de la route. C'était le cas dans le document de l'étude d'impact comme dans la présentation publique du MTQ de son projet, au début des audiences. C'est bien pour cette raison qu'il voulait en modifier la géométrie. Le rapport du BAPE et le décret qui s'inspirera des conclusions du rapport résoudre temporairement la question : pour reprendre la formule employée ci-haut, il faudra laissez-faire «juste assez» la fluidité de la circulation automobile de manière à la canaliser effectivement sur l'éventuelle rue Notre-Dame. C'est-à-dire que l'objectif fixé sera de favoriser la fluidité sur la rue Notre-Dame modernisée en y augmentant la capacité, mais tout en la freinant, la limitant, la restreignant dans les quartiers riverains, en réduisant la capacité dans le quadrilatère compris entre les rues Sherbrooke, Delorimier, l'autoroute 25 et la rue Notre-Dame – ceci afin de la canaliser vers la rue Notre-Dame. La condition no 6 du décret qui autorise une intervention sur la rue Notre-Dame se lit effectivement ainsi :

Le ministre des Transports, en concertation avec la Ville de Montréal, doit proposer et réaliser un programme de suivi pour évaluer, après deux, cinq et dix ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée, l'efficacité des

mesures d'apaisement de la circulation comme moyen de maintenir le statu quo en matière de capacité routière nette disponible dans le quadrilatère formé par l'autoroute 25, la rue Sherbrooke, l'avenue De Lorimier et la rue Notre-Dame. Ce programme de suivi doit inclure les moyens pour mettre en place les correctifs nécessaires pour atteindre l'objectif précité. Ce programme doit être déposé au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivi doivent être déposés auprès du ministre de l'Environnement au plus tard 6 mois après chacune des échéances précitées... (Québec, 2002, p. 7)

Mais il faut par ailleurs dire que ces flottements dépassent largement les débats entourant le projet en question. Ils traversent plus généralement le régime actuel de gouvernement de la circulation automobile à Montréal<sup>12</sup>. La *Commission de mobilité Montréal-Rive-Sud* (aussi connue sous le nom de Nicolet suivant le nom de l'ingénieur qui l'a présidée) est sans doute un bon point d'ancrage pour faire l'analyse de l'état présent de ce champ à ce propos. En l'année 2000, elle est mandatée par le ministre des transports du Québec de l'époque pour «étudier l'éventualité d'un nouveau lien routier» entre Montréal et sa rive-sud. Les travaux de la commission forment un forum exceptionnellement intense de discussion et de débats de plusieurs dimensions de l'état de la mobilité à Montréal. Sollicités formellement ou non et financés ou non par la commission, une grande diversité d'acteurs clés du champ y interviennent. Y sont notamment objet de discussions les avantages et limites de différentes pistes de solution à certaines des difficultés identifiées. C'est lors des audiences publiques tenues dans ce cadre qu'un représentant de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) explique que:

...on sait que quand on augmente la capacité, souvent il y a une demande qui suit et, après un cycle d'environ huit ans, on arrive au même point. (James Byrns, Vice-président l'AMT, Transcriptions de la Commission de mobilité Montréal-Rive-sud, séance du 1<sup>er</sup> juin 2001, p.15)

<sup>12</sup> L'on pourrait même ajouter que cette tension entre fluidité et capacité routière traverse tout autant le champ du gouvernement de la circulation automobile à Montréal que celui d'autres villes situées en Occident et ailleurs dans le monde. Un examen de cela déborderait toutefois le cadre de mon travail.

C'est également dans le cadre de cette commission qu'un professeur à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, spécialisé dans l'organisation des systèmes de transports à Montréal, développe la même idée:

Le problème dans le fond, c'est que l'augmentation de la capacité sur le réseau routier, c'est souvent un leurre. C'est-à-dire qu'en augmentant la capacité, ce qu'on fait, en fait, c'est qu'on augmente les déplacements, on augmente la mobilité. Il y a une étude qui est sortie récemment aux États-Unis, qui montrait que les villes où on a investi le plus dans les réseaux routiers sont les villes où la congestion a augmenté le plus rapidement. Il y a peut-être d'autres façons de déplacer les gens. (Paul Lewis, Transcriptions de la commission d'amélioration de la mobilité entre Montréal et la rive-sud, séance du 1<sup>er</sup> juin 2001, pp.18-19)

L'étude à laquelle le professeur Paul Lewis fait référence est fort probablement un «guide d'accompagnement» des études du *Texas Transport Institute* (TTI) - celles-là mêmes que la ville de Montréal évoquait dans les extraits cités plus haut. Ces études ont été très largement discutées, relayées et critiquées aussi bien aux États-Unis qu'au Canada - et le guide en question est l'un des documents qui participe de ces discussions. Réalisé par le *Surface Transportation Policy Project*, un important organisme états-unien sans but lucratif ayant pour objectif l'aménagement de «communautés plus sécuritaires et des choix de transport plus intelligents», on peut y lire que :

Traditionally, transportation agencies have responded to congestion by trying to add more space to the road system. However, our analysis of the TTI data shows this has proven to be an ineffective strategy. TTI's data show that places that have built the most roads haven't had much success in slowing growth in congestion. Even though road building has been outpacing population growth in the metro areas studied by TTI, congestion has grown worse in most places (...) In part road building is ineffective because adding capacity to highways actually generates additional travel, as people take additional car trips and new development creates even more demand. (Surface Transportation Policy Project, 2001, p.2)

Le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) s'est quant à lui opposé à l'ajout d'un nouveau «lien routier» entre Montréal et la Rive-sud lors des audiences publiques de la commission parce que, à son avis, cela

ne règlerait pas le problème de la congestion. Sans recourir explicitement au concept de l'induction ou de la demande induite, l'organisme mobilise pourtant son idée générale en soumettant que :

...la question de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud doit se concevoir dans une perspective beaucoup plus large que l'unique question des infrastructures. Dans la problématique de l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, le CITM croit que les solutions doivent dépasser la stricte augmentation de la capacité d'accueil des infrastructures routières. Cette avenue nous apparaît inutilement coûteuse et incapable de prendre en compte toute la pluralité de cet enjeu. Nous estimons donc que l'ajout d'un pont ne serait pas la solution appropriée. Pour le CITM, l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud ne sera possible qu'à partir d'un train de mesures diverses, capables d'avoir une influence directe sur la principale cause du manque de fluidité. Le nombre trop élevé d'automobiles aux heures de pointe (notamment les véhicules à un seul passager) qui utilisent l'ensemble des voies du réseau supérieur reliant Montréal et la Rive-Sud aggrave une situation d'accès difficile. » (CITM, 23 avril 2002, p.1)

\*\*\*

Bien entendu, tout cela ne dit pas que des individus, associations ou regroupements divers ne réclament pas l'accroissement des capacités autoroutières au nom de la fluidité. Au contraire, plusieurs groupes tels la Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal (CCIEM), la Corporation de développement de l'est (CDEST), la Corporation de développement Anjou/Montréal-est (CDEC Anjou/Montréal-est) ou même le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve (CAUHM) le font, pour ne prendre que des exemples d'acteurs s'étant prononcés lors des audiences publiques sur la rue Notre-Dame. Discutant aux fins du BAPE les avantages d'une autoroute ou d'un boulevard urbain, la CDEC Anjou/Montréal-est soutient la réalisation du projet du MTQ car, à son avis, c'est elle qui répondra le mieux à la capacité de déplacer rapidement biens et personnes entre l'est de Montréal et le centre-ville :

Chacun des concepts a sûrement ses avantages et ses désavantages; les experts pourront sans doute s'exprimer devant vous pendant plusieurs heures pour faire valoir leur point. L'un ou l'autre des concepts peut sûrement être aménagé par

des experts de façon à ce qu'il soit convenable. Cependant, à notre avis, le critère le plus important à rencontrer est la rapidité et la fluidité de la circulation; la capacité de déplacer les personnes et les biens rapidement de l'Est de Montréal vers le centre-ville et du centre-ville vers l'Est, ce qui joue en faveur d'une autoroute urbaine. (CDEC Anjou/Montréal-est, 2001, pp.1-2)

Le MTQ propose aussi une certaine augmentation de la capacité du réseau routier de la région de Montréal afin de résoudre certains problèmes de congestion. À ce chapitre, son plan de gestion des déplacements<sup>13</sup> de la région de Montréal prévoit en effet qu'il s'agira de «maximiser la capacité et la fluidité des infrastructures routières (...) existantes<sup>14</sup>.» (MTQ, 2000, p.41)

Ce type de proposition est toutefois d'emblée situé, lors du processus de décision publique à propos des projets de nouveaux liens autoroutiers à Montréal, dans un champ de gestion des déplacements traversé entièrement par la tension fluidité/capacité. Autrement dit, la tension en question est aujourd'hui un «point de passage obligé» dans la justification d'un projet, elle est aujourd'hui partie intégrante du processus de délibération publique à propos des projets de ce type - c'est-à-dire ceux dont les caractéristiques déclenchent un processus d'évaluation environnementale<sup>15</sup>. Or si la tension en question organise ainsi de manière effective la définition des problèmes de déplacements, cela n'a pas toujours été le cas. Ma proposition est que cette

---

<sup>13</sup> Soit dit en passant, je trouve intéressant de noter que la région de Montréal est la seule de tout le Québec à avoir un plan de gestion des déplacements. Ailleurs, la planification du MTQ s'effectue à travers des plans de transport.

<sup>14</sup> Cette précision exclut le développement de nouvelles infrastructures. C'est ainsi qu'il tiendra à présenter la construction du nouveau tronçon autoroutier de l'A-25 incluant un pont sur la Rivière-des-Prairies comme le prolongement d'une infrastructure existante.

<sup>15</sup> L'enjeu est devenu si important alentour du projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* que dans le cadre des audiences publiques sur le prolongement de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal déposé en 2002 par le MTQ, ce dernier a senti le besoin de produire une réponse à ceux qui avaient invoqué le principe d'induction dans le cadre des audiences sur la rue Notre-Dame. (MTQ, 2002, PR8-2)

tension organisante s'impose à travers la remise en question de la pratique de gestion des déplacements qui consiste à augmenter la capacité routière en construisant des autoroutes pour les régler «définitivement». C'est en tout cas ce que laisse voir l'histoire de cette tension.

## 2.2 L'histoire d'une tension

Pour se donner une meilleure appréciation de ce en quoi a consisté cette remise en question de cette dimension spécifique de la solution autoroutière, il est intéressant de s'attarder d'abord quelque peu à cette évidence sur laquelle reposent les projets autoroutiers planifiés à Montréal dans les années 1940-1970. C'est que la tension repérée et les hésitations qu'elle provoque chez les intervenants qui y sont confrontés contrastent fortement avec l'assurance, palpable tout au cours de cette période, que l'autoroute allait – en les éliminant complètement – régler définitivement les problèmes de congestion. L'illustration 10 figure à la page suivante pour aider à situer ce que je vais décrire plus loin, une version (parmi un certain nombre d'autres) du réseau autoroutier.



Illustration 10 : Une version du réseau autoroutier. Les larges traits rouges indiquent le réseau autoroutier dans le centre de l'île tel que planifié en 1961 pour la Corporation de Montréal Métropolitain. Vers le haut, horizontalement, on reconnaît l'autoroute Métropolitaine. À la gauche, l'autoroute Décarie (en haut du #2). Au bas (#2), l'autostrade Est-ouest passant rue de la Commune. L'autostrade Nord-sud (#4) est le trait vertical au centre. À l'extrême droite au haut, la section nord de l'autoroute 25 qui mène au Tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine (#9). D'autres tronçons sont planifiés : une section relie en tunnel, sous le Mont-Royal, l'autoroute Décarie à l'autoroute Nord-sud (#8) et une autre (le trait vertical à droite de l'autoroute Nord-sud) est située entre les rues d'Iberville et Delorimier (#5). Tiré de Lalonde, Girouard et Letendre (1961, plan 52)

Dans la foulée d'un rapport élaboré en vue de la production d'un éventuel «plan directeur» de la ville et quelques études de circulation par le service d'urbanisme (documents invoqués au précédent chapitre), une première version



d'un projet d'autostrade Est-ouest est déposée en 1948. Pour en faire une esquisse rapide, le concept est alors celui d'une forme autoroutière à deux voies de circulation par direction (séparées par un terre-plein) liant le pont Honoré-Mercier à la rue Dufresne, un peu à l'est du pont Jacques-Cartier. À partir de l'ouest, le tracé suit d'abord les cours Turcot jusqu'à la côte Saint-Paul, s'insère ensuite entre les rues Notre-Dame et Workman jusqu'à Guy, poursuit sur pilotis jusqu'à la Place Royale vers la rue des *Commissioners* (aujourd'hui la rue de la Commune), devient boulevard de surface entre ce point et - en passant par le marché Bonsecours - jusqu'à la rue Berri (jusqu'à ce que les volumes de circulation ne justifient la construction d'une route élevée). Enfin, à partir de la rue Berri, l'autostrade doit passer au-dessus des voies ferrées de la compagnie Canadien Pacifique puis sous le pont Jacques-Cartier et continuer sur une structure élevée jusqu'à la rue Dufresne - où elle rejoint la rue Notre-Dame. L'autostrade est d'emblée posée comme une solution rendue nécessaire par l'accroissement de la circulation automobile :

Le développement de l'automobile comme moyen de transport urbain a soulevé de nouveaux problèmes et fait naître le besoin de changements fondamentaux dans l'aménagement des villes. Toutefois, l'accroissement de la circulation automobile a été si rapide que c'est seulement en ces dernières années qu'est apparue la nécessité de résoudre les problèmes qu'il a suscités. (Ville de Montréal, 1948, p.7)

Parmi d'autres solutions posées comme aussi nécessaires à ce chapitre, cette première version du projet présente aussi l'autostrade comme la solution optimale pour éliminer les causes les plus importantes de congestion :

L'amélioration du mouvement de la circulation par des mesures parfois nécessaires, telles que l'élargissement des rues et l'établissement du sens unique, n'élimine pas les causes les plus importantes d'encombrement, d'accidents et de retards, aux intersections notamment. Les villes qui font face à ce problème par la construction d'autostrades modernes ont réduit le nombre des accidents, doublé et triplé le volume par voie de pavage et donné à la circulation un mouvement aisé et ininterrompu. En somme, une autostrade est (...) une voie propre à assurer, surtout à la périphérie du territoire, un mouvement continu de circulation, non entravé par les dépôts et les arrêts, les problèmes du stationnement et du piéton... (ibidem)

Pour sa part, le projet d'autostrade Nord-Sud<sup>16</sup> est déposé en 1959 par les ingénieurs conseils Surveyer, Nenniger et Chêvenert pour le compte de la Cité de Montréal<sup>17</sup>. Le concept général est d'établir des voies de circulation «rapides et ininterrompues» dans l'axe du boulevard St-Laurent. Trois variantes de tracé sont envisagées pour relier l'autostrade Est-ouest (alors planifiée pour passer rue des Commissaires, dans le Vieux-Montréal) au nord de la ville. Il y a un tronç commun : dans le sud de la ville, l'autostrade (alternativement sur pilotis et en dépression) suit l'îlot résidentiel situé entre le boulevard St-Laurent et la rue St-Dominique (la rue immédiatement à l'est du boulevard Saint-Laurent) jusqu'à la rue Sherbrooke. Un peu au nord de cette dernière, les voies bifurquent vers l'est pour suivre, un peu au nord de Prince-Arthur, l'îlot entre les rues de Bullion et Hôtel-de-Ville. Entre les rues St-Joseph et Laurier, elles bifurquent à nouveau - cette fois vers l'ouest - pour s'insérer entre les rues St-Dominique et Casgrain. C'est à ce point que les trois variantes se développent. La première permet de rejoindre les boulevards Métropolitain, Henri-Bourassa et Gouin et un nouveau pont vers l'île

---

<sup>16</sup> Bien qu'il n'ait pas été réalisé, ou peut-être justement parce qu'il ne l'a pas été, l'attention à ce projet me semble permettre une intelligibilité particulièrement forte des grilles d'analyse mobilisées alors par les pratiques d'expertise. Par l'absence du projet comme celle de la catastrophe appréhendée par les ingénieurs en matière de circulation si le projet n'était pas réalisé, le caractère non nécessaire de ces entreprises me semble aussi apparaître d'autant plus clairement et permet de rendre encore plus forte toute la singularité et le caractère provisoire des schèmes d'évaluation employés à l'époque. Le projet était bien entamé : des terrains avaient été achetés pour constituer l'emprise, des négociations avaient été entreprises avec le CP pour une servitude, etc. Mais je n'ai rien trouvé qui permette de rendre compte des raisons qui ont mené à l'abandon du projet.

<sup>17</sup> Tel que déjà souligné, les ingénieurs détenaient alors une compétence légale exclusive en termes de choix des tracés autoroutiers. Un groupe d'urbanistes s'est toutefois organisé lors de la planification de l'autostrade est-ouest afin de contester les analyses du ministère de la voirie. Même si leur principal intérêt était la préservation du patrimoine bâti du Vieux-Montréal, il a réalisé une étude - soutenue par les autorités du Port de Montréal - qui a démontré que le besoin d'accès au Port avait mal été évalué, celui-ci devant déménager une bonne partie de ses activités en raison de la fermeture du canal Lachine au profit de la voie maritime du Saint-Laurent.

Jésus (Laval) en empruntant, un peu au nord de la rue Van Horne, les voies du «Pacifique Canadien». La seconde variante permet de joindre le boulevard Métropolitain en empruntant plutôt, au nord de la rue Van Horne, les rues Henri-Julien et de Gaspé. Et quant à elle, la troisième permet de rejoindre le boulevard de l'Acadie et les rues St-Denis et Lajeunesse en empruntant, un peu au nord de la rue St-Zotique, la rue Beaumont (une rue au sud de Jean-Talon). (Surveyer, Nenniger et Chêvenert 1959, p.59) Tel que la présentent les ingénieurs, cette autostrade est la seule solution qui permette de répondre, de manière définitive, à l'accroissement de la circulation des véhicules motorisés dans ce secteur :

Nous avons compilé toutes les données sur les conditions existantes et analysé soigneusement les résultats des nombreuses enquêtes effectuées par les Services d'Urbanisme et de la Circulation [de la Cité de Montréal]. Le volume de circulation est excessivement intense à l'est du Mont-Royal. Les principales artères disponibles sont déjà surchargées au-delà de leur capacité. Elles ne pourront certainement pas, dans l'avenir, absorber le nombre toujours croissant de véhicules sans en diminuer davantage leur efficacité, ce qui aura pour résultat d'affecter sérieusement la vie économique de tout Montréal. Seule la construction d'une Autostrade Nord-Sud à circulation rapide et ininterrompue à proximité du boulevard St-Laurent pourra apporter une solution définitive à l'accroissement de la circulation envisagée dans ce secteur. (Surveyer, Nenniger et Chêvenert, Mai 1959, p.1)

Déposée l'année suivante, la seconde version de l'autostrade Est-ouest - que le Nord-sud doit rejoindre à son extrémité sud (c'est-à-dire la rue de la Commune actuelle, dans le Vieux-Montréal) est aussi posée comme une solution qui doit permettre de supporter totalement les volumes de circulation, présents comme anticipés. Dans le rapport déposé par la firme d'ingénieurs Lalonde et Valois (ancêtre de Lavalin) à la Cité de Montréal, on peut en effet lire, à la suite du constat de la situation de la circulation en direction de l'est et de l'ouest dans le centre de la ville :

Cela signifie que le secteur central possède une importance primordiale puisqu'il attire chaque jour une telle affluence. Cela veut dire aussi que ce secteur est le carrefour vital de la métropole où se croisent deux flots de véhicules ayant une situation opposée. Cette situation ne peut faire autrement que de produire

l'encombrement des artères principales du bas de la ville et provoquer, à certaines heures, le point de saturation de la capacité des rues. La construction de l'autostrade Est-ouest s'impose dès maintenant comme moyen indispensable de résoudre nos problèmes de circulation. Cette construction ne solutionnera pas tous les problèmes du bas de la ville mais nous pouvons penser que d'autres facilités viendront s'ajouter pour rendre la circulation plus facile, quel qu'en soit le volume. (Lalonde et Valois, 1959, p.11)

Le projet de l'autostrade Décarie est peut-être encore plus éclatant dans la façon dont les ingénieurs y posent l'autoroute comme la solution permettant de résoudre les problèmes de congestion routière en visant à répondre à la demande. Les voies «expresses» de Décarie sont bien posées de la même façon que dans les cas examinés précédemment. Mais au fil de leur étude, les prévisions de volumes de circulation sur l'infrastructure qu'ils planifient amènent les ingénieurs à conclure que la nouvelle infrastructure ne permettra pas de répondre adéquatement à la demande croissante dans le secteur. Or, plutôt que de conclure à la limite de la solution autoroutière, les ingénieurs reconduisent et amplifient au contraire son caractère incontournable en estimant qu'il faudra bientôt prévoir de construire une autre infrastructure en parallèle, dans l'axe du boulevard Cavendish :

Il nous apparaît donc nécessaire que la cité<sup>18</sup> construise immédiatement un 'expressway' nord-sud dans ce secteur pour faire face à la situation actuelle, sans même tenir compte de ce que nous réserve l'avenir. Nos études nous ont de plus démontré que même avant 1980, il sera devenu nécessaire pour la cité de Montréal de construire une autre artère nord-sud plus à l'ouest et qui, tout probablement, sera Cavendish<sup>19</sup>. Nous estimons (...) qu'aux heures de pointe sur l'autostrade nord-sud de Décarie, nous aurons en 1980 jusqu'à 6900 véhicules par heure en tenant compte des faits déjà mentionnés et oubliant les quelque 1500 à 2000 véhicules par heure possibles sur les voies de service. Nous croyons que ces chiffres suffisent par eux-mêmes à démontrer la nécessité de l'autostrade Décarie. (Lalonde, Girouard et Letendre, avril 1959, 4<sup>ème</sup> page, rapport non paginé)

<sup>18</sup> Les études sont commandées par la cité de Montréal, mais les autostrades en question seront réalisées en fonction de la planification provinciale pour la métropole.

<sup>19</sup> L'infrastructure en question ne sera pas réalisée dans l'axe de Cavendish. C'est aujourd'hui l'A-13 et elle est située un peu plus à l'ouest.

Dans tous les cas, il faut ajouter que les autoroutes sont justifiées également par leur capacité à canaliser la circulation hors du réseau des quartiers traversés. Par exemple, dans la première version du projet d'autostrade, le service d'urbanisme précise qu'en «permettant une circulation ininterrompue des véhicules, l'autostrade retirera des voies existantes un grand volume de circulation.» (Ville de Montréal, 1948, p.8) Les autoroutes (ou autostrades) sont à ce titre, comme nous le verrons au prochain chapitre, posées comme des technologies permettant d'améliorer le milieu de vie - et la population.

En termes de gestion de la fluidité et de la canalisation de la circulation automobile, la technologie autoroutière est alors l'objet de fort peu de critiques et de discussions quant à son efficacité. L'augmentation des capacités routières qu'elle permet est vue comme une intervention qui n'est certes pas sans poser certaines difficultés. Dans le cas de l'autostrade Est-ouest seconde version, par exemple, les ingénieurs notent bien que le réseau artériel du centre-ville ne pourra probablement pas supporter l'accroissement des volumes de circulation prévus - et que facilitera l'autoroute planifiée. Mais les remarques sont mineures : éventuellement, à terme, les accroissements de capacité de ce réseau local permettront d'y parvenir en répondant totalement à la demande.

Toutefois, ce qui survient quelques années plus tard, très précisément le jour même de l'ouverture officielle du pont-tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine à la circulation automobile, préfigure peut-être un peu ce qu'il va bientôt advenir de cette crédibilité jusque-là à peu près incontestée des infrastructures autoroutières en tant qu'outils efficaces pouvant permettre de soutenir adéquatement la circulation automobile et de la canaliser hors des réseaux

locaux<sup>20</sup>. En cet après-midi du 12 mars 1967, plusieurs milliers d'automobilistes se précipitent dans le pont-tunnel, souhaitant être parmi les premiers à l'emprunter. De mauvaises conditions météorologiques atténuent toutefois quelque peu le plaisir anticipé. Plusieurs accidents causés par ces dernières provoquent en effet des embouteillages importants, immobilisant pendant plusieurs heures les nombreuses automobiles et leurs passagers. Le journal *La Presse* présente quelques photos des accidents et embouteillages et écrit à ce propos le lendemain, à la une :

Une profonde déception attendait des milliers d'automobilistes de la région métropolitaine qui ont voulu être parmi les premiers à étrenner le pont-tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine, pompeusement inauguré samedi et ouvert à la circulation hier à 13 heures. À la fin de la journée, comme en font sombrement foi ces images, la pluie verglaçante et la neige se sont unies pour transformer en voie lente, pour ne pas dire (sic) en terrain de stationnement, ce qui est en principe une voie de circulation rapide. La chaussée glissante a causé de multiples accrochages et entraîné une paralysie presque complète du trafic pendant plusieurs heures. (*La Presse*, mardi 14 mars 1967, p.1)

C'est quelques années plus tard, lors des controverses et débats autour de la construction de l'autoroute Est-ouest, qu'est pour la première fois remise en question plus sérieusement et systématiquement l'efficacité de l'autoroute comme technique susceptible d'assurer la circulation automobile dans la ville en éliminant définitivement les points de congestion. Ces considérations strictes ne sont assurément pas les seules dans la décision d'arrêter la construction du tronçon de cette autoroute à l'est du pont Jacques-Cartier. Mais il convient tout de même de s'y arrêter brièvement car les critiques en question sont prononcées pour la première fois. Il est d'autant plus important de le faire qu'elles vont s'intensifier et se disséminer dans toute une série d'outils servant à la planification et à l'organisation des transports dans la ville, par la suite.

---

<sup>20</sup> D'autres dimensions de la solution autoroutière avaient déjà été critiquées, mais pas sa capacité à répondre à la demande «quel qu'en soit le volume».

Pour se donner une idée de la nature de ces critiques, un bon point de départ est le *Rapport de la commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest à Montréal*. Il synthétise les positions des trente-cinq groupes communautaires et syndicaux qui ont participé aux audiences et qui ont été des acteurs clés dans l'arrêt du projet. À propos de la capacité de l'infrastructure en question à régler la congestion routière, la commission écrit :

Le Ministère de la Voirie évalue à 1500 véhicules à l'heure la capacité maximale d'absorption d'une voie sur une autoroute. À trois voies, la capacité de ce projet sera d'environ 4500 véhicules à l'heure. Il est évident qu'aux heures de pointe, la circulation dépassera de beaucoup cette capacité quand on constate que sur le Métropolitain à ces heures, il y a jusqu'à 10000 autos à l'heure. Ceci résultera en une diminution très nette de la vitesse de service et créera des encombrements de la circulation. (*Conseil de développement social du Montréal métropolitain*, 1971, p.37)

Il est notoire que c'est dans la foulée des controverses et débats autour de ce projet d'autoroute Est-ouest que fut instauré un moratoire sur la construction de certaines autoroutes dans la région de Montréal. En fait, le conseil des ministres du Parti Québécois fraîchement élu - en promettant notamment l'arrêt des travaux de l'autoroute Est-ouest dans l'est de Montréal - confie en 1976 au *Comité des transports de la région de Montréal* (CTRM) le mandat très large «d'élaborer un document de travail qui permette au gouvernement du Québec d'énoncer une politique en matière de transport des personnes dans la région de Montréal» (CTRM, 1977, avant-propos non paginé, seconde page). Dans son rapport final déposé l'année suivante, le comité énonçait ce qui va devenir la substance du moratoire. À propos des infrastructures autoroutières, le Comité recommande en tout premier lieu «que soit abandonnée la construction de l'autoroute Ville-Marie telle que conçue originellement» (CTRM, «Le recueil des recommandations», dans 1977, document non paginé, 4<sup>ème</sup> page) Concurrément, il recommande «que soit réalisé, dans l'emprise expropriée de la dite autoroute (...) un boulevard de

type urbain». (Idid, 5<sup>ème</sup> page) Ces recommandations sont basées sur un travail diagnostique qui précise que

le projet de l'autoroute Ville-Marie, depuis la rue Sanguinet jusqu'à l'échangeur Hochelaga, constitue un cas bien singulier. Les sommes déjà investies pour sa réalisation, y compris l'acquisition de l'emprise, atteignent \$90 millions. Et son parachèvement, selon les caractéristiques retenues, nécessiterait un déboursé additionnel de \$215 millions. Il apparaît clairement aujourd'hui qu'un tel investissement ne ferait que favoriser l'accès au centre-ville à un nombre plus grand d'automobilistes. D'autre part, le pont Jacques-Cartier et le tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine auxquels se raccorderait ce tronçon d'autoroute sont déjà saturés aux heures de pointe; la réalisation du projet initial ne ferait qu'ajouter à la congestion existante. (CTRM, 1977, p.57)

Une série d'énoncés prend encore pour objet d'autres tronçons du réseau autoroutier de la région. Le rapport recommande, d'une part, de poursuivre la réalisation de certains tronçons déjà prévus : l'A-30 (de l'échangeur Cousineau à l'A-10), l'A-440 (de l'A-19 au prolongement du boulevard Pie-IX à Laval), l'A-20 (de Dorval vers l'ouest), la R-116 (du boulevard Taschereau à l'A-30) et l'A-30 (de l'A-10 à l'A-15). Le report des travaux de l'A-19 (de l'A-440 vers le nord), de l'A-25 (de l'A-40 vers le nord) et de l'A-440 (à l'est du prolongement du boulevard Pie-IX à Laval) est aussi recommandé. Ce qui distingue les premiers projets est que, pour le Comité, ils «doivent être réalisés pour assurer une plus grande efficacité du réseau dans son ensemble.» (CTRM, op.cit, p.60) Les seconds sont, pour leur part, des tronçons à ne pas réaliser (du moins pour l'instant) car ils «contribueraient à ouvrir à l'urbanisation de vastes espaces qu'il faudrait doter d'infrastructures et de services urbains fort coûteux.» (CTRM, op.cit., p.61) Or cet «éparpillement urbain» est à éviter car, avait établi plus tôt le comité, il «commandera (...) un taux de possession automobile élevé et, par voie de conséquence, la construction de nouvelles autoroutes vite saturées à leur tour.» (CTRM, op.cit., p.20) Plus loin, le comité souligne que :



Malgré un élargissement important du réseau routier au cours de la dernière décennie, la congestion de la circulation, à certaines heures et en divers points du réseau, persiste et va même en augmentant. Il appert que la solution à ce problème ne réside pas tant dans l'addition de nouvelles infrastructures routières (...) qu'en une utilisation plus rationnelle de ces dernières. (CTRM, 1977, p.46)

Sans être nommé ainsi, les composantes de base du principe de l'induction des déplacements automobiles - par la construction d'autoroutes et l'augmentation de la capacité routière - sont identifiés et associés. Car le principe est bien, approximativement, celui-ci : la construction d'infrastructures autoroutières permet le développement d'espaces urbains auparavant inaccessibles qui, en raison de leur configuration en fonction des déplacements automobiles et de leur éloignement du centre-ville, provoquent des déplacements automobiles plus nombreux et plus longs sur le réseau autoroutier, la baisse de fréquentation des transports collectifs et le moindre recours à d'autres modes de déplacement (comme la marche ou le vélo), tout ceci résultant à terme en une plus grande congestion.

Pour revenir aux constats issus des controverses autour du projet d'autoroute est-ouest, ils vont avoir des résonances multiples et durables dans l'ordre du discours gouvernemental, bien au-delà du moratoire évoqué. Car il est l'un des projets auxquels il va abondamment être fait référence par la suite, parfois dans le cadre d'un appel à la complétion de l'autoroute Est-Ouest<sup>21</sup> laissée inachevée, mais aussi et le plus souvent comme un exemple par rapport auquel les pratiques gouvernementales doivent être modifiées (dans ce dernier cas, systématiquement lorsque l'autoroute comme solution à la congestion en milieu urbain fut par la suite discutée<sup>22</sup>). De l'Office de Planification et de

<sup>21</sup> Elle fut renommée Ville-Marie à la demande de la Société Saint-Jean Baptiste.

<sup>22</sup> L'autoroute Est-ouest sera aussi une référence lorsque l'insertion des autoroutes dans les quartiers traversés sera débattue, par exemple. En plus de cette dimension de la question, d'autres seront examinées dans les chapitres subséquents.

développement du Québec (OPDQ), un organisme qui a d'ailleurs participé aux travaux du CTRM, émane un autre document de planification qui évoque l'épisode de l'autoroute Est-ouest (aux côtés, dans ce cas, de la construction du *Métro* et de l'aéroport de Mirabel) comme l'un des événements les plus importants sur la scène régionale au cours des années précédentes. Pour les fins de la compréhension, il faut préciser qu'en 1975 l'OPDQ est mis sur pied avec pour mandat général «de doter le Québec et ses régions de cadres d'intervention pour le développement et l'aménagement» (OPDQ, 1980, p.iii), et que c'est dans ce cadre qu'il réalise une série d'études – nommées «dossiers techniques» – portant sur «les diverses dimensions de la réalité régionale» montréalaise. Les connaissances produites doivent permettre, souhaite-t-on, de «faire ressortir les avenues possibles de son évolution» et d'aider «à définir les actions à entreprendre» (OPDQ, 1980, p.iii)<sup>23</sup>. Les analyses en question portent entre autres sur «l'espace urbain et rural, l'économie, la démographie, le réseau des villes, les caractéristiques sociales de la population et divers autres aspects qui supportent le développement régional.» (ibidem) Les transports et les déplacements des biens et des personnes figurent également parmi les objets de réflexion privilégiés. Une série de quatre études leur est en effet entièrement consacrée. Les questions générées et les enjeux soulevés par les quatre études sont hétéroclites. Pour une première, l'enjeu est de saisir les dynamiques économiques qui influencent le développement du transport dans la région – et dans lesquelles Montréal semble perdre de l'importance. Une autre étude vise pour sa part à estimer les retombées économiques «de la construction du REM<sup>24</sup> et des projets autoroutiers autour

---

<sup>23</sup> En matière de circulation, il semble que les décisions à «éclairer» étaient davantage de l'ordre des projets précis à mettre de l'avant car l'orientation générale était non équivoque : il fallait orienter le développement des réseaux de transport vers des solutions de transport collectif et non vers des autoroutes.

<sup>24</sup> Le Réseau express métropolitain.

de Montréal» (ibidem, p.23). Il s'agit dans ce cas, comme la conclusion du rapport le laisse voir, d'un exercice destiné à comparer les retombées économiques différentielles des deux réseaux de transport, ceux-ci étant envisagés en tant que concurrents dans une économie de marché provinciale. Une autre encore porte sur les impacts du REM sur l'urbanisation et, plus particulièrement, sur la localisation de la «fonction résidentielle». La dernière, de loin la plus volumineuse et la plus complète, cherche à évaluer certains effets - différenciés selon les «catégories sociales» - de l'implantation du REM sur les populations du territoire de l'agglomération.

Un autre de ces instruments de planification est l'*Option d'aménagement de la région Métropolitaine de Montréal*, un document datant de 1984 et visant à «cadre les investissements» de l'État québécois dans la région. Il consiste en une mise à jour d'une première version établie en 1978. Ce document ne reprend pas directement et explicitement l'idée selon laquelle l'augmentation des capacités routières aurait provoqué un accroissement de la congestion. Mais les éléments de base y sont. Le document fait ample référence à la forme d'urbanisation qu'a soutenue la construction du réseau autoroutier (les déconcentrations des activités résidentielles, commerciales et industrielles sont notées à un moment ou l'autre) ainsi qu'à l'allongement et à la multiplication des déplacements automobiles conséquents. Rappelant les objectifs de la première version de l'Option afin d'inscrire dans sa continuité ses propres orientations, le rapport note que cette version était justifiée notamment en fonction des «coûts sociaux de l'étalement en termes de déplacements». (Québec, 1984, p.18)

Soit dit en passant, un aspect significatif de ces documents dans le cadre de cette thèse est le très explicite objectif en matière de circulation des

personnes sur lequel ils reposent. Il s'agit en effet clairement de «réorienter» le développement de Montréal autour d'un éventuel réseau de transport collectif métropolitain - le REM. Ce que ce système de transport collectif devait être n'est pas très clair, mais il semble que ce devait être au moins un système de trains qui devait se développer, à partir du centre-ville de Montréal, selon six axes : Deux-Montagnes, Mirabel (et son alors nouvel aéroport), Repentigny, Beloeil, Châteauguay et Rigaud. En fait, pour revenir à l'*Option d'aménagement de la région Métropolitaine de Montréal*, il semble dans ce document de planification tout aussi évident qu'il faille maintenant développer la région exclusivement en fonction d'un système de transport collectif qu'il était nécessaire de développer le réseau autoroutier quelques années plus tôt à peine. En effet, la nouvelle orientation est expressément prise afin de se détourner de l'importante expansion autoroutière des années précédentes : en tant que solution à la congestion, l'autoroute fonctionne comme repoussoir. Le transport collectif devient quant à lui le meilleur outil pour régler les problèmes de congestion automobile : il est le meilleur support à la fluidité de la circulation automobile. Un document établissant les orientations privilégiées par l'OPDQ, basé sur l'ensemble de ces études, fut d'ailleurs réalisé. On peut aussi y voir à l'œuvre la nouvelle évidence:

...la multiplication des points d'urbanisation résultant du développement autoroutier et l'éparpillement conséquent de la population en banlieue ont entraîné une sous-utilisation des transports collectifs au centre, un coût exorbitant pour l'extension des réseaux en périphérie et l'augmentation de la distance entre les lieux de résidence et les lieux de travail. L'appui inconditionnel que l'on a accordé à l'automobile a eu également comme conséquence de négliger fortement la desserte ferroviaire des banlieues. Celle-ci se retrouve présentement dans un état lamentable, avec un matériel roulant désuet, un service presque nul et des tarifs sans cesse à la hausse. Cette situation a contribué à accentuer la dépendance de la population de la banlieue envers le transport privé pour ses déplacements domicile-travail. Ainsi, les priorités accordées à l'automobile ont donné lieu à un accroissement de la congestion urbaine. (OPDQ, 1979, p.130)

Ainsi, après près de vingt ans pendant lesquels la solution autoroutière est apparue comme une évidence<sup>25</sup>, devant permettre, par l'augmentation des capacités routières, une réponse totale et définitive à la demande de déplacements automobiles et la canalisation de cette circulation hors des réseaux locaux, elle est devenue moins évidente, en quelques années à peine, suite aux controverses autour de l'autoroute Est-ouest. La série de comités et organisations dont les énoncés ont été analysés dans cette section ont participé de cette problématisation – en même temps qu'ils ont été mis sur pied parce qu'elle avait déjà été effectuée, dans une certaine mesure, lors des controverses et débats alentour du projet d'autoroute Est-ouest. La durabilité et la dissémination de cette problématisation ne se limitent aucunement aux énoncés examinés, celle-ci ayant eu depuis ce temps des échos dans de nombreux autres «lieux», notamment, dans une série d'organisations de toutes natures qui définissent le problème des déplacements en intégrant cette tension entre capacité et fluidité. L'Agence métropolitaine de transport (AMT) est une de celles-ci. Le directeur de la division «planification stratégique» de l'AMT présente ainsi, en 2002, la mise sur pied de l'organisation:

L'augmentation de la congestion était l'une des raisons principales ayant incité le Gouvernement du Québec à créer l'AMT, en 1995. (...) dès ce moment, la réserve de capacité du réseau routier supérieur était considérée nulle sur pratiquement tous les accès à l'île de Montréal, ainsi que sur l'île elle-même. (...) Placé devant ce constat, le gouvernement avait deux choix possibles. Le premier consistait à augmenter l'offre au niveau routier. Ce choix aurait été très coûteux, puisqu'il ne suffit jamais d'améliorer telle ou telle autre partie d'un réseau routier et autoroutier, mais bien de le rehausser dans son ensemble. Par ailleurs, le soulagement de la congestion qui aurait résulté de cette stratégie n'aurait toujours été que temporaire. (AMT, 2002, p.22)

---

<sup>25</sup> Cette période fut vraiment exceptionnelle en matière de développement du réseau autoroutier. En fait, on estime généralement qu'environ 80% du réseau routier actuel de la région de Montréal a été construit entre 1958 et 1973. L'annexe A présente la liste des sections d'autoroutes construites dans ces années.

Et si une «preuve» supplémentaire de la durabilité et de la dissémination de cette tension entre capacité et fluidité est nécessaire, elle s'est aussi retrouvée au coeur des débats engagés depuis l'annonce par le MTQ, au printemps 2005, d'un nouveau projet de lien autoroutier entre Laval et Montréal, celui du pont de l'A-25. Une longue liste de citoyens, associations et organisations - incluant le MTQ - l'ont mobilisée. Par exemple, la Direction de la santé publique (DSP) de Montréal l'a (pour la première fois) intégrée à son intervention. Ayant commandé une étude au chercheur Todd Litman du *Transport Policy Institute* de Vancouver, la DSP écrit :

Selon Litman, le prolongement de l'autoroute 25 pourrait avoir plusieurs bénéfices à court terme (diminution de la congestion et du kilométrage parcouru dans la région), mais à long terme ces bénéfices de courte durée seront remplacés par des problèmes causés par l'induction des déplacements, la congestion des artères allant vers la ville centre et l'étalement urbain. (DSP, 2005, p.3)<sup>26</sup>.

Cette tension est ainsi intéressante dans le cadre de ce travail dans la mesure où elle fait partie intégrante des difficultés incluses dans la définition générale du problème des déplacements à Montréal aujourd'hui. C'est en grande partie à travers son installation que la problématisation de la circulation automobile à Montréal a été transfigurée, passant d'un problème organisé entièrement par l'objectif d'un dispositif qui cherche à répondre totalement à la demande de déplacements automobiles à un autre qui l'est plutôt par celui de la rendre tolérable, ou «juste assez». Il s'agit en effet

---

<sup>26</sup> La priorité accordée au transport collectif pour régler les problèmes de congestion notée plus tôt demeure toujours effective malgré la décision du gouvernement provincial d'aller de l'avant avec ce projet. Cette proposition peut sembler paradoxale mais je ferai remarquer que le rapport du BAPE sur ce projet recommande, constatant que le transport collectif est le seul point de consensus sur lequel s'entendent tous les acteurs de la région, de réaliser des projets de transport collectif en priorité si des arbitrages financiers devaient avoir lieu.

maintenant d'exercer ce laissez-faire «juste assez» les automobiles dans l'art du gouvernement de la circulation des biens et des personnes.

\*\*\*

Si la tension capacité/fluidité fut isolée pour être ici l'objet d'une assez longue attention, c'est qu'elle est l'une des quatre lignes de force discursive tendancielle organisant la problématisation du gouvernement de la circulation automobile à Montréal qui a été transfigurée par et à travers la remise en question de la solution autoroutière dans les années 1970 - le second événement dont est tributaire la singularité de cette problématisation. Mais comme je l'ai argumenté au second chapitre et que cela est apparu au cours de l'analyse développée dans ce chapitre (peut-être un peu furtivement car je n'ai pas dirigé l'attention vers cela), cette ligne de force est dans une relation de codétermination avec un certain nombre d'autres au sein de cette problématisation. En effet, j'ai montré que l'éparpillement de la population dans l'espace urbain est devenue partie prenante d'un problème à régler. Et si l'on souhaite la canalisation de la circulation automobile de transit sur les réseaux locaux vers les axes autoroutiers, c'est afin d'améliorer le milieu de vie de la population que sont les secteurs traversés par ces infrastructures. En ce sens, je dirai ici que le laissez-faire «juste assez» la circulation automobile est articulé, dans son développement, à une politique de gestion de la distribution de la population et de ses activités dans les espaces de la ville. C'était d'ailleurs aussi le cas dans les années 1940-1970. Tel que le laisse entendre explicitement le Plan directeur des routes à caractère métropolitain cité plus tôt, par exemple :

On ne saurait établir, d'une façon générale, le plan directeur du réseau routier et des voies de transport dans l'agglomération métropolitaine sans connaître le développement futur de cette région. Si l'on considère que tout le problème du transport est fonction de la population et des marchandises à transporter, il faudra tenir compte des facteurs suivants :

- 1) l'accroissement de la population;
- 2) l'emplacement des secteurs domiciliaires;
- 3) l'emplacements des écoles, parcs, centres récréatifs et culturels;
- 4) l'emplacement des centres administratifs, commerciaux et industriels, générateurs de la plus grande partie de la circulation.

Ceci implique qu'un réseau routier est en partie fonction de l'utilisation du sol et qu'il est essentiel de lui donner son importance dans la préparation du plan directeur de ce réseau. (Lalonde, Girouard et Letendre, 1961 p.27)

Mais comme l'analyse qui sera développée dans le prochain chapitre le montrera, celle-ci prend une forme singulière sous les deux régimes repérés, soit celui en vigueur dans les années 1940-1970 et celui qui lui a succédé jusqu'à aujourd'hui. Plus encore, la forme singulière qu'elle prend sous le régime du laissez-faire «juste assez» est l'effet de la remise en question de la solution autoroutière. Le prochain chapitre propose l'analyse de la transfiguration de cette ligne de force dans sa relation de codétermination avec celle qui fut examinée dans ce troisième chapitre.



### Chapitre 3 : L'art du laissez-faire la circulation automobile, de la rénovation à la revitalisation urbaine

Je me réjouis que ce projet dont nous parlons depuis si longtemps prenne enfin vie et de cette manière. La modernisation de la rue Notre-Dame est bien plus qu'un projet de transport, c'est le point de départ de la revitalisation de tout ce secteur de Montréal. C'est un projet innovateur qui va permettre un développement urbain intégré pour le plus grand bénéfice de la population de l'est de Montréal.  
(Gérald Tremblay, maire de Montréal, 6 juillet 2005<sup>1</sup>)

En 2001, le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* est présenté par le MTQ comme une intervention fortement bénéfique à la revitalisation du milieu traversé et desservi par la future autoroute. Comme il est possible de le constater dans la citation en exergue, c'est d'ailleurs aussi la façon dont l'administration de la ville de Montréal présente la version modifiée du projet en 2005, issue des négociations avec le MTQ entamées suite aux recommandations contenues dans le rapport du BAPE trois ans plus tôt. En fait, la revitalisation constitue pour le MTQ un objectif qui tient lieu de condition sans laquelle toute proposition de réaménagement serait inacceptable :

Pour qu'une intervention soit possible, acceptable et réalisable dans des délais prévisibles, (...), cette intervention doit (...) contribuer à la revitalisation du milieu traversé (...) (MTQ, 2001, chapitre 1, p.13)

Même si plusieurs des intervenants aux audiences du BAPE se contentent d'appuyer le projet du MTQ en fonction de leur strict intérêt ou celui de l'organisation qu'ils représentent (une résidante dont l'immeuble est situé près de la rue Notre-Dame estime que la réalisation de l'autoroute va réduire le

---

<sup>1</sup> Citation tirée du communiqué émis par la ville de Montréal lors de l'annonce officielle d'une entente avec le MTQ (page consultée le 18 juillet 2005) :  
[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=65,106529&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL&\\_piref65\\_263689\\_65\\_106529\\_106529.next\\_page=htdocs/portlet/communiques/fr/detail.jsp&\\_piref65\\_263689\\_65\\_106529\\_106529.id=3779&annee=2005&mois=7](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=65,106529&_dad=portal&_schema=PORTAL&_piref65_263689_65_106529_106529.next_page=htdocs/portlet/communiques/fr/detail.jsp&_piref65_263689_65_106529_106529.id=3779&annee=2005&mois=7).

niveau sonore qui l'incommoder, un regroupement de commerçants et d'industriels juge qu'il va permettre à ses camionneurs de circuler plus rapidement, pour ne prendre que ces deux exemples), plusieurs des supporteurs le soutiennent justement parce qu'il favorisera selon eux la revitalisation du milieu. Le CAUHM, par exemple, explique ainsi devant le BAPE son soutien général à l'intervention projetée :

Nous réclamons que soit terminé cet ouvrage laissé à l'abandon depuis les années '70 (sic).<sup>2</sup> Dans le passé, les mobilisations citoyennes ont réussi à bloquer tous les projets d'autoroute, cependant les nuisances se sont accentuées sur la rue Notre-Dame et on n'y a toujours pas apporté de solutions. Considérant les circonstances actuelles favorables, nous ne voudrions surtout pas que soit reporté le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui à nos yeux aura beaucoup d'impacts positifs sur la revitalisation et le re-développement social et économique du quartier Hochelaga-Maisonneuve. (CAUHM, DM2, 2002, pp.8-9)

Opposés au projet, le CRE-Mtl, l'administration de la ville de Montréal et la CVFR HM qualifient (comme de nombreux autres, d'ailleurs) autrement le rapport entre l'intervention projetée du MTQ et l'objectif de revitalisation. Selon eux, le projet est plutôt nuisible à la revitalisation des quartiers traversés, soit directement (entre autres parce qu'il favorisera selon eux l'augmentation des débits de circulation qui les traversent), soit indirectement (parce qu'il empêchera, par exemple, la recolonisation d'une partie de l'emprise du MTQ par l'établissement de nouveaux ensembles immobiliers<sup>3</sup>). Pour poursuivre avec ce dernier exemple la CVFR HM, lors des audiences publiques locales organisées par le CAUHM, en 1999, justifie le tunnel qu'il propose comme solution notamment ainsi :

l'utilisation de ce concept amènerait une revitalisation importante dans le quartier affecté en permettant la reconstruction d'une grande partie du stock de bâtiment (sic) démoli en 1971 dans l'emprise actuelle de la rue Notre-Dame. (CVFR-HM, 1999, page non numérotée, 1ère page du document)

<sup>2</sup> Caractère accentué dans le texte.

<sup>3</sup> L'idée proposée consiste à reconstruire des immeubles résidentiels sur une partie ou l'ensemble de la surface expropriée dans les années 1970.

De manière peu surprenante en raison des nombreuses interventions à ce propos durant les audiences que cet organisme a menées, la revitalisation occupe également une place importante dans le rapport du BAPE, en 2002. En fait, la revitalisation est un élément majeur dans l'établissement de la préférence du BAPE pour le projet de la ville de Montréal :

Si tous s'entendent sur la nécessité d'agir, la modernisation de la rue Notre-Dame conçue par le ministère des Transports du Québec ne fait pas l'unanimité. Le projet de route encaissée qu'il propose n'obtient pas la faveur de la majorité des participants, dont la Ville de Montréal, qui retiennent plutôt la solution d'un boulevard urbain. Selon la commission, la proposition de la Ville présente d'importants avantages sur le projet du Ministère. Elle offre une solution multimodale axée sur le transport collectif et s'articule autour d'une approche de revitalisation urbaine du secteur de la rue Notre-Dame. (BAPE, 2002, p.93)

La revitalisation constitue ainsi un point de passage incontournable dans l'élaboration et l'évaluation du projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*. Tel que l'analyse développée dans ce chapitre le montrera, cette ligne de force discursive tendancielle est intimement liée à la tension capacité - fluidité examinée au chapitre précédent: l'installation de l'art du laissez-faire «juste assez» les déplacements automobiles s'est produite en co-évolution au passage du régime de rénovation urbaine à celui de la revitalisation urbaine. Par ces deux régimes d'aménagement, je désigne des configurations caractéristiques d'actions sur la population comprenant entre autres éléments mais de manière centrale un effort de distribution spatiale de cette population et de ses activités (habitation, emploi, récréation et tourisme, circulation) dans la ville<sup>4</sup>. Le présent chapitre consiste en une analyse de l'installation de cette

---

<sup>4</sup> Je ne suggère pas ici que ces régimes sont réductibles à des programmes de distribution spatiale de la population et de ses activités. Comme je l'argumenterai, ils comprennent aussi des stratégies d'employabilité, par exemple. Par contre, la distribution de la population et de ses activités (et des actions dérivées, comme une action sur la concentration des pauvres dans des secteurs précis) que chacun forme est ce qui me semble les distinguer le plus nettement, et ce malgré le fait qu'ils présentent de nombreux points communs. Tout cela se précisera au fil du développement du chapitre.

ligne de force et de la co-détermination en question. L'objectif ultime de ce chapitre est de montrer comment cette ligne de force discursive, dans le passage d'un régime à l'autre et à travers sa transfiguration même, participe de la problématisation actuelle du problème des déplacements automobiles à Montréal.

### 3.1 Le régime de la revitalisation urbaine et l'art du laissez-faire «juste assez» la circulation automobile

Décrire ce qu'on désigne généralement sous le vocable de revitalisation urbaine n'est pas une entreprise aisée, étant donné la diversité et l'hétérogénéité des définitions que l'on peut en trouver et des programmes, projets et pratiques que l'expression sert à désigner. Mais l'on peut sans trop de danger noter d'emblée une chose qui est assez claire : même si la revitalisation urbaine passe souvent par une intervention sur lui, elle n'a pas pour objet principal le bâti d'un secteur donné en lui-même, mais les populations qui y habitent au sens le plus large de ce terme, c'est-à-dire celles qui y vivent, y travaillent, y commercent, y consomment, y circulent, et ainsi de suite. Pour le formuler autrement, la rationalité en cause est que par une intervention sur certaines dimensions d'une population et/ou de son milieu de vie (ce milieu incluant le bâti sans s'y limiter), l'on pourra en provoquer un développement social, socio-économique ou économique quelconque, c'est-à-dire variablement défini. Les auteurs d'une étude récente sur les pratiques de revitalisation montréalaises présentent les choses ainsi au cours du processus de délimitation des pratiques qui forment l'objet de leur attention :

la revitalisation urbaine et sociale concerne des espaces en crise ou en voie de réhabilitation, sur lesquels se posent des problématiques urbaines, environnementales et sociales, où des acteurs sociaux s'activent à apporter des retombées positives à la collectivité afin de permettre une meilleure qualité de

vie et une amélioration du cadre bâti. (Sénécal et al., 2002, p.12) <sup>5</sup>

L'objet de la mesure découpé par un autre groupe de chercheurs impliqués dans une évaluation de quelques expériences pilotes montréalaises récentes de «revitalisation urbaine intégrée»<sup>6</sup> (RUI) illustre l'idée d'une autre manière :

Les indicateurs que nous avons ébauchés ici nous permettront de mesurer, le mieux possible dans les circonstances, les effets des expériences de revitalisation urbaine sur la qualité de la vie dans les quartiers et en conséquence sur le développement social. (Divay et al., 2004, p.33)

Comme le laissent deviner ces deux citations, la revitalisation urbaine désigne généralement des actions gouvernementales (dans le sens foucauldien du terme) qui sont posées sur des secteurs dont la population et/ou le milieu présentent quelque caractère hors norme par rapport à d'autres<sup>7</sup>. Sans rejeter cette définition, j'utilise pour ma part ce terme pour désigner plutôt un régime gouvernemental qui englobe ce type d'actions ciblées sur des «milieux défavorisés» mais qui le dépasse. Plus précisément, j'utilise la notion de revitalisation urbaine pour désigner un régime spécifique de distribution de la population et de ses activités dans l'espace montréalais – régime dont les grands traits sont relativement stables depuis environ le milieu des années

<sup>5</sup> Il faut préciser que ces auteurs délimitent aussi leur objet en précisant que «la définition devait également partir des pratiques communautaires qui, d'une manière ou d'une autre, passent par un processus de concertation menant à la prise en charge par des acteurs locaux d'un problème ou d'un projet.» (ibidem) Si je laisse ici de côté la dimension «prise en charge par des acteurs locaux» fort importante du régime de revitalisation urbaine, je consacrerai le chapitre 6 en entier à l'examen de la mise en place d'un régime d'expertise libéral avancé qui a des liens clairs avec cette question.

<sup>6</sup> Le caractère «intégré» de la revitalisation est peu important ici car il renvoie à une logique d'organisation et non pas à la rationalité gouvernementale de gestion de populations de laquelle participe la revitalisation. Le caractère intégré de l'organisation de ces projets consiste à rendre un peu moins diffus et un peu plus concertés les efforts en question et ne change rien à sa rationalité.

<sup>7</sup> Entendue ainsi, cette définition pourrait à mon sens désigner les programmes de rénovation urbaine des années 1940-1970. La seconde section de ce chapitre laissera voir les parentés entre les deux.

1970<sup>8</sup>.

Pour se donner une première prise sur le problème de gouvernement constitué par et à travers ce régime, il est intéressant de s'attarder quelque peu à une longue série d'études administratives qui, au cours des trente dernières années, laisse apparaître quelques tendances lourdes de distribution des fonctions résidentielle et d'emploi<sup>9</sup>. C'est à partir et en fonction de ces tendances que sont élaborées les orientations nouvelles guidant les stratégies de développement de la ville. Bien qu'il ne soit pas le seul, l'OPDQ est un organisme particulièrement actif dans la production de ces savoirs, éditant une quarantaine de «dossiers techniques» portant sur divers aspects de la région métropolitaine de Montréal<sup>10</sup>. Les tendances en question<sup>11</sup> peuvent être introduites par cet énoncé portant sur les mouvements de population et d'emploi:

---

<sup>8</sup> Afin d'éviter la confusion possible, j'aurais pu utiliser un autre terme pour désigner ce régime et la période qu'il recouvre. Par exemple, Marsan (1983) utilise «idéologie de la réappropriation» pour désigner la période en question et la revalorisation des quartiers anciens centraux et péricentraux de la ville. Mais il permet à mon sens d'éviter de réduire le régime de la revitalisation à l'action sur les quartiers anciens centraux et péricentraux et ainsi d'évoquer plus rapidement et plus adéquatement que tout autre cette période et le régime de distribution de la population et de ses activités dans l'espace que je vais décrire.

<sup>9</sup> Je dois préciser ici – pour le fins de la compréhension – que deux des dimensions centrales des pratiques de planification urbaine à Montréal est la distribution fonctionnelle dans l'espace de la population et de ses activités et la mise en place d'infrastructures permettant de gérer la circulation des biens et des personnes entre ces fonctions. Je reviendrai sur cette question à la prochaine section, lorsque je discuterai la mise sur place du service d'urbanisme de la ville de Montréal, en 1941.

<sup>10</sup> Le service d'urbanisme de la ville de Montréal et le Comité des transports de la région de Montréal (CTRM), entre autres, ont aussi produit de nombreux documents de planification.

<sup>11</sup> Je ne suggère pas ici que ces quelques chiffres rendent compte de processus ou phénomènes nouveaux, mais plus simplement que c'est à partir et en fonction de ceux-ci que le problème prédominant auquel les planificateurs chercheront des solutions sera formé.

entre 1971 et 1976, la ville de Montréal perdait 134 748 personnes et l'île de Montréal dans son ensemble 89 502 habitants alors que les villes situées sur les rives nord et sud de la métropole s'accroissaient de 160 364 personnes. Sur le plan des emplois, la situation est la même, quoique moins prononcée. (OPDQ, 1979, p.18)

Or, poursuit l'OPDQ, il y a là d'autant plus matière à préoccupation que cela

s'accompagne (...) d'une présence marquée de ménages plus âgés et de gens n'ayant pas d'enfants, de même qu'une population active à revenus bas ou moyens. Ceci défavorise la croissance démographique naturelle de la ville de Montréal et certaines localités de l'île (...) Par contre, dans des zones plus éloignées du centre de la région, surtout dans la plupart des villes situées dans la couronne suburbaine entourant l'île, là où la croissance de la population est plus rapide, on observe un apport migratoire assez important et une présence plus forte de ménages jeunes ou d'âge moyen (...) La population active y dispose de revenus moyens ou élevés. L'accessibilité au centre-ville y est bonne et la main-d'œuvre, surtout tertiaire, travaille assez peu sur place et trouve surtout son emploi dans l'île de Montréal. Ces caractères de la population en place favorisent (...) la montée démographique de la banlieue, surtout dans les municipalités riveraines de l'île. Les demandes d'équipements, de logements, de services ou d'espaces y sont conséquentes. Néanmoins, même si ces demandes ont elles-mêmes en retour suscité l'augmentation de la population et des emplois dans la couronne suburbaine, il reste que c'est encore surtout de l'île de Montréal que la population des banlieues tire sa principale source de revenus (son emploi) et ses principaux services, tant publics que privés. (OPDQ, op.cit., pp.18-19)

Bref, ces dossiers (comme de nombreux autres documents produits par le service d'urbanisme de la ville de Montréal ou le CTRM, notamment) repèrent des processus et tendances que l'on peut regrouper, pour les fins de l'exercice, selon trois zones différenciées de l'espace montréalais.

1. Au centre-ville : une décroissance de la population résidante, une relative déconcentration de l'emploi fourni par les industries lourdes et une certaine augmentation et concentration de l'emploi du secteur tertiaire.
2. Dans les quartiers anciens et péricentraux : une décroissance de la population résidante et de l'emploi d'une part, et une certaine concentration de la pauvreté, des ménages non familiaux et des personnes âgées d'autre part.

3. Dans les espaces périphériques à ces derniers (les banlieues) : une croissance rapide de la population résidante, une croissance plus lente de l'emploi et une certaine concentration de la richesse.

C'est à travers un jeu combinatoire basé sur ce que laissent voir ces savoirs que l'objectif général en fonction duquel l'on veut agir dans le cadre de la revitalisation en termes de distribution de la population est défini. En effet, l'objectif général sous le régime de la revitalisation, est d'intensifier et de consolider la population et ses activités dans l'espace métropolitain – ce que l'on identifie souvent par la négative, disant qu'il s'agit de freiner l'étalement urbain. Dans les termes de l'*Option préférable d'aménagement* établie par l'État québécois en 1984 (confirmant et précisant celle déjà formulée en 1978), il s'agira de «consolider le tissu urbain à l'intérieur du périmètre bâti et viabilisé actuel», de «réaménager prioritairement les territoires les plus anciennement bâtis de l'espace central montréalais et des centres-villes de Longueuil et de Laval» et d'«apporter une attention particulière à l'amélioration de la qualité de la vie sur l'île de Montréal» (Québec, 1984, p.80) Pour être plus précis, toutefois, je dirai que l'on cherche à rencontrer cet objectif de trois façons principales, soit par : la consolidation du centre-ville en terme du nombre de résidants et d'emplois; le maintien des résidants et des emplois et la mixité de la population dans les quartiers péricentraux; l'intensification et la concentration des banlieues.

a. Consolider la population et les activités d'emploi au centre-ville. À la suite d'une intense et complexe période de transformation (qui sera décrite plus en détail à la prochaine section), le centre-ville de Montréal est l'objet d'une stratégie de consolidation du nombre de résidants et d'emplois. C'est que malgré l'intensité et la densité de l'emploi au centre-ville suite à cette



transformation, les fonctions résidentielle et d'emploi n'y sont toujours pas remplies à leur plein potentiel, comme le précisent différents documents de planification comme certains d'autres ordres (des études universitaires, par exemple). Pour fournir d'abord un exemple choisi parmi ces derniers, il est possible de retenir une proposition de Jean-Claude Marsan, un urbaniste qui s'efforce au début des années 1980 d'élaborer les principes qui devraient à son avis guider le zonage et l'aménagement du centre-ville. Il souligne dans son travail «l'importance de maintenir et d'implanter la fonction résidentielle dans toutes les zones en commençant par protéger soigneusement les milieux où des populations résident déjà.» (Marsan, 1983, p.229) Des énoncés appelant la consolidation des fonctions résidentielle et d'emploi peuvent par ailleurs être repérés dans de nombreux documents, tels le plan d'urbanisme de la ville de Montréal (1993) ou le projet schéma d'aménagement métropolitain de la CMM (2005), par exemple. Dans ce dernier, qui montre d'ailleurs la durabilité de cette stratégie jusqu'à aujourd'hui, on peut lire :

Le schéma métropolitain favorise le maintien de la vitalité du (centre-ville), (...) le renforcement des activités urbaines qu'on y retrouve (...) et y favorise l'implantation d'équipements et des services de rayonnement métropolitain et supramétropolitain (...) En ce sens, le renforcement de la fonction résidentielle, par la construction des terrains actuellement utilisés à des fins de stationnement et la requalification de vastes sites (...) est notamment encouragée. (CMM, 2005, p. 79)

*b. Favoriser le maintien et la mixité socio-économique de la population dans les quartiers anciens péricentraux.* Il faut préciser que la rationalité d'action sur les populations des quartiers péricentraux anciens en question ici ne doit pas être pensée comme totalement nouvelle. Comme nous le verrons subséquemment, elle était déjà en partie présente entre 1940 et 1970, via les projets et plans de «rénovation» tels ceux de la Petite Bourgogne, du Plateau

Mont-Royal, de la Terrasse Ontario, et ainsi de suite<sup>12</sup>. Mais alors que cet objectif était minorisé, relégué au second plan par l'intense et spectaculaire effort de transformation et d'intensification du centre-ville (et que ses objectifs étaient parfois «sacrifiés» au profit des «impératifs» du projet de centre-ville), la consolidation et la concentration de la population et des activités d'emploi dans ces quartiers est aujourd'hui et depuis le tournant des années 1970 un objectif majeur et prédominant, en quelque sorte équivalent à celui visé par la stratégie de consolidation du centre-ville évoquée ci-haut. Il est notable que la revitalisation vise le plus souvent autant les vieux centres de Laval et de Longueuil que les quartiers anciens et péri-centraux situés sur l'île. Mais il faut sans doute aussi ajouter à nouveau qu'il est doublé par un autre, dont il n'est pas dissociable, dit de mixité socio-économique<sup>13</sup>. En effet, il ne s'agit pas simplement de maintenir ou même d'augmenter la population en termes de quantité, mais peut-être plus encore de l'améliorer qualitativement, via la déconcentration de la pauvreté. Cela doit s'effectuer par la création d'emplois (pour compenser ceux qui disparaissent dans le mouvement de transformation de l'économie) et l'influx de populations plus près des normales de l'agglomération en termes de revenus.

Depuis la fin des années 1970, ce sous-objectif et les solutions devant permettre de le rencontrer s'élaborent à travers un nombre sans cesse grandissant et une plus en plus grande diversité de programmes et projets. Ces programmes et plans ont des objectifs, des cibles et des amplitudes forts

---

<sup>12</sup> Ceci demeure vrai bien que de nombreux projets de rénovation ont eu pour effet réel de faire baisser le nombre de résidents dans ces secteurs. J'y reviendrai.

<sup>13</sup> Le terme n'est pas innocent. Le problème, ici, n'est pas la ségrégation raciale, ni ethnique ou linguistique, ni la mixité de classe. Il ne s'agit pas, autrement dit, de mixer la bourgeoisie au peuple, ou les francophones aux anglophones ou aux allophones ou encore aux communautés ethniques ou culturelles (comme cela se fait d'ailleurs «en région» au Québec).

hétérogènes, notamment : la requalification des artères et centres commerciaux et la rénovation des immeubles résidentiels; la conversion d'immeubles industriels vacants; l'amélioration de l'employabilité de la population; le soutien au développement de l'entrepreneuriat; et les interventions sur les réseaux routier et autoroutier. Dans ce dernier cas, le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* est un exemple privilégié et j'y reviendrai à la fin de cette section. Je fournis pour le moment trois exemples qui, parmi tant d'autres, montrent tout de même assez bien l'hétérogénéité de ces programmes et projets en question.

1) Le *Faubourg des Récollets* est situé à l'ouest du Vieux-Montréal. Le secteur industriel est désaffecté suite à la fermeture du Canal Lachine et à l'ouverture de la voie Maritime du St-Laurent (1959) puis est traversé en son centre par la construction de l'autoroute Bonaventure (1965). Le nom *Cité du Multimédia* désigne à la fois le secteur, la société et le programme de revitalisation qui démarre en 1998. Le concept est de développer un quartier réservé à des artistes et à toutes sortes d'activités associées au multimédia. Le projet comporte deux volets principaux. D'abord, le gouvernement du Québec met sur pied des programmes d'avantages fiscaux pour les entreprises qui s'installent dans le secteur. Ensuite, le volet immobilier comprend des efforts de revalorisation d'édifices anciens délabrés et de construction de nouveaux immeubles par un consortium d'investisseurs publics et privés<sup>14</sup>.

2) La Ville de Montréal (en collaboration avec d'autres ordres de gouvernement) propose depuis au moins 1996 aux propriétaires d'immeubles des programmes de rénovation résidentielle visant une amélioration des conditions

---

<sup>14</sup> Page consultée le 10 décembre 2005: <http://www.citemultimedia.com/francais/home/home.asp>

des logements de ses quartiers péricentraux spécifiquement. Le plus récent s'intitule «Habiter Montréal» et comporte plusieurs volets. On peut lire dans un dépliant publié par la ville expliquant les procédures et objectifs du programme de «rénovation majeure» (il y en un autre pour les rénovations mineures) que celui-ci vise :

- la remise en état complète de toutes les composantes du bâtiment qui le nécessitent - les systèmes de chauffage, d'électricité et de plomberie, par exemple - ainsi que la mise en conformité du bâtiment aux codes et aux règlements applicables afin qu'il ne nécessite plus de travaux pendant 15 ans, à part un entretien normal;
- l'amélioration de la qualité des logements afin qu'ils correspondent davantage aux besoins de leurs occupants et du marché - par exemple par la modernisation des cuisines et des salles de bains, le décroïsonnement des pièces ou l'amélioration de l'isolation acoustique ou thermique;
- la revitalisation des secteurs les plus détériorés de la ville et l'élimination des bâtiments vacants en mauvais état partout sur le territoire. (Ville de Montréal, 2005a, p.2<sup>15</sup>)

3) Le Regroupement pour la relance socio-économique et sociale du sud-ouest (RESO) est un organisme communautaire fondé en 1990 dont le mandat principal est de «mettre en oeuvre, en concertation avec ses partenaires, les mesures de relance du Sud-Ouest»<sup>16</sup>. Ses activités principales, tel que l'organisme les présente, consistent à «offrir des services aux entreprises existantes et en démarrage, aux individus qui veulent entreprendre une démarche pour réintégrer l'emploi ainsi qu'aux organismes communautaires et aux entreprises d'économie sociale.» (ibidem) De manière générale, elles sont orientées de manière à «favoriser l'aide aux sans-emploi du sud-ouest et le relèvement socio-économique de la population locale» ainsi qu'à «consolider l'activité économique (notamment par la protection et la création d'emplois pour la population locale)», à «rehausser la qualité de vie et l'image du sud-ouest» et à «assurer le plus grand contrôle de la communauté locale sur

<sup>15</sup> Document consulté le 5 décembre 2005 : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/habiter\\_fr/media/documents/reno\\_maj.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/habiter_fr/media/documents/reno_maj.pdf)

<sup>16</sup> Page consultée le 18 décembre 2005 : <http://www.resomtl.com/>

l'avenir de son territoire»<sup>17</sup> (ibidem). Le sud-ouest, comme territoire d'intervention, est en l'occurrence délimité par les quartiers Saint-Henri, Petite Bourgogne, Pointe-Saint-Charles, Ville-Émard, Côte-Saint-Paul et Griffintown. Racontant lui-même l'histoire de sa fondation dans son site web, l'organisme présente ainsi le problème auquel il se voulait une réponse :

Le Sud-Ouest de Montréal, berceau du développement industriel au Canada durant la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, a été durement frappé par la fermeture du canal de Lachine en 1965 au profit de la nouvelle voie maritime du Saint-Laurent. L'emploi chute de façon catastrophique : de 1967 à 1988, le Sud-Ouest perd 20 000 emplois industriels. La population diminue elle aussi, passant de 100 000 résidents en 1950 à 69000 en 1988. (ibidem)

Bien que cela ne soit pas explicitement formulé ainsi ici, tout cela est conséquent avec l'objectif d'implantation d'une population «socio-économiquement mixte» dans les quartiers anciens centraux et péri-centraux de la région métropolitaine. En effet, les secteurs les plus détériorés identifiés par la Cité du Multimédia, la ville de Montréal et RESO y sont tous situés. Qui plus est, la volonté de la ville de Montréal d'améliorer les conditions des logements en vue de les faire mieux correspondre aux «besoins du marché» doit se lire dans le cadre d'un certain «retour en ville», c'est-à-dire dans les secteurs péri-centraux, d'éléments de population «moins défavorisés».

*c. L'intensification et la concentration des espaces périphériques.* Le troisième sous-objectif qui sous-tend le régime de la revitalisation urbaine – toujours considéré en tant que régime spécifique de distribution de la population et de ses activités dans l'espace métropolitain : une volonté de concentration de la fonction résidentielle mais aussi une intensification de l'emploi dans les secteurs périphériques (les banlieues) déjà développés. En clair, il s'agit ici

---

<sup>17</sup> Cette dernière orientation n'est pas directement pertinente ici mais je la retiens parce que, encore une fois, elle sera traitée plus loin, au chapitre 4.

d'infléchir deux tendances de l'urbanisation ou de l'expansion territoriale<sup>18</sup>. D'une part, tel que l'OPDQ le présente, la tendance à la formation et à l'expansion rapide d'une banlieue de basse densité doit être freinée. D'autre part, tel que le constate aussi l'OPDQ, l'absence d'une croissance équivalente de la fonction d'emploi dans ces secteurs y justifie le déploiement de stratégies de développement de l'emploi. Expliquant que la montée démographique de la banlieue a entraîné une demande d'équipements importante, l'organisme précise en effet que

Néanmoins, même si ces demandes ont elles-mêmes en retour suscité l'augmentation de la population et des emplois dans la couronne suburbaine, il reste que c'est encore surtout de l'île de Montréal que la population des banlieues tire sa principale source de revenus (son emploi) et ses principaux services, tant publics que privés. (OPDQ, 1977, p.19)

Or ces deux tendances posent de nombreuses difficultés de tous ordres, et à toutes sortes de pratiques. Pour les fins de l'exercice, j'identifie simplement deux de ces difficultés<sup>19</sup>. Premièrement, la forme de l'expansion de la banlieue résidentielle doit être corrigée car elle a pour effet «d'augmenter les coûts de l'urbanisation» et «d'accentuer les pressions urbaines sur l'espace agricole régional». (OPDQ, 1977, p.18). Les coûts de l'urbanisation sous une forme peu dense et l'effet de cette expansion est depuis ce temps identifiée dans à peu près tous les documents de planification de la région et sont réitérés par de

<sup>18</sup> Je me permets de noter qu'une analyse des politiques d'habitation en terme d'art libéral de gouvernement me semblerait tout à fait pertinente et intéressante. En effet, il me semble assez clair que les politiques d'habitation montréalaises (ou plutôt celles qui ont d'une façon ou d'une autre juridiction sur Montréal) ont comme trait important une volonté certaine d'intervention sur la population, doublée d'une restriction claire motivée par la crainte d'une trop grande intervention qui brouillerait les processus naturels de l'économie - trait si caractéristique du laissez-faire libéral. L'incontournable «point d'équilibre» de 3% dans le taux de vacances des logements locatifs, qui est un critère décisif dans la mise sur pied et/ou l'opération de programmes de construction de nouvelles unités «abordables» ou sociales ou d'aide financière au logement, par exemple, n'est qu'une de ses manifestations.

<sup>19</sup> Je réserve mon examen de celles liées à la gestion de la circulation automobile pour plus tard.

nombreux intervenants dans ces politiques de planification. Pour n'en prendre qu'un parmi d'innombrables autres, le Conseil du patronat du Québec (CPQ), dans un mémoire présenté à la Commission d'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, dans le cadre d'une consultation sur la *Loi modifiant la loi sur l'organisation territoriale et d'autres dispositions législatives*, présente la question ainsi :

Les gouvernements ont encouragé l'étalement urbain au cours des cinquante dernières années par des politiques d'accès à la propriété et par la mise en place d'axes routiers et de nouvelles infrastructures publiques. Les inconvénients découlant de l'étalement urbain sont notamment des coûts importants entraînés par l'expansion du réseau routier, par l'ajout d'infrastructures nouvelles et par la sous-utilisation de celles qui existent déjà. Il est bien connu que l'étalement urbain produit un effet direct sur le coût des infrastructures scolaires. Ainsi, le gouvernement du Québec a alloué près de 1,3 milliard de dollars à la construction d'écoles primaires et secondaires depuis 1980, alors que le nombre d'élèves diminuait et que les superficies excédentaires dans le réseau des commissions scolaires ne cessaient de croître. (CPQ, 2000, p.3)

Quant à ce qui est de la pression sur le territoire agricole (deuxièmement), l'*Option d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal*, par exemple, note que l'extension de l'urbanisation a provoqué la consommation de 2000 hectares de terres agricoles, en plus d'avoir pour effet direct «la constitution de réserves foncières spéculatives et la déstructuration d'exploitations rendues fragiles par les incidences du processus d'urbanisation.» (Québec, 1984, p.17) Les discussions récentes autour du projet de pont sur l'A-25 et de celui du prolongement de l'A-30 montrent assez bien que l'objectif d'action sur ces deux tendances est une régularité forte.

Cette volonté d'intensification et de concentration des espaces périphériques consiste à la fois à favoriser un ralentissement de l'étalement des banlieues résidentielles et une répartition des emplois dans l'espace métropolitain déjà urbanisé, de façon à les situer à proximité de ces lieux de résidence périphériques. Elle s'exprime aujourd'hui par une volonté d'organiser la ville en

un certain nombre de pôles et de les mettre en réseau – bien que divers plans ne le font pas exactement de la même façon. Par exemple, le projet de schéma de la CMM pense Montréal comme constitué de cinq pôles, soit le centre-ville, Boucherville, Montréal-Est, Laval-centre et Ville St-Laurent. Pour sa part, son plus récent plan d'urbanisme établit que la Ville de Montréal cherche à consolider et concentrer les six principaux «secteurs d'affaires et de commerce» qu'elle a identifiés – secteurs tous situés sur l'île. (Ville de Montréal, 2004, p.103)

Ce qui se dégage de l'examen de l'objectif d'ensemble de cette stratégie d'intensification et de consolidation de la population et de ses activités dans l'espace métropolitain, et de celui des trois sous-objectifs identifiés, c'est l'existence d'une volonté générale de développer chacune de ces zones (centre-ville, quartiers anciens péricentraux, banlieues) de façon à intégrer les fonctions résidentielle et d'emploi à l'intérieur de chacune – et ce, bien que ce soit de manière différenciée dans chacune des zones. Toute une série d'outils de planification effectuent, des années 1970 jusqu'à aujourd'hui, plus ou moins le même diagnostic, et confirment ces orientations gouvernementales en termes de localisation résidentielle de la population et de ses activités d'emplois<sup>20</sup>. Entre autres exemples récents: l'énoncé de vision de la CMM (2003); les plans d'urbanisme de la ville de Montréal (1993; 2004); l'énoncé de vision et des objectifs d plans de transport et de développement durable de la ville de Montréal (2005b; 2005c); le second projet de schéma d'aménagement de la

---

<sup>20</sup> Mon propos porte ici sur le régime de planification de la région métropolitaine de Montréal. Il se peut très bien qu'un outil particulier n'appelle pas à la fois des interventions dans les quartiers péricentraux anciens de l'île et la consolidation des banlieues.



MRC de Laval (2004)<sup>21</sup>. Pour le formuler autrement, il n'est pas question de remettre en cause le principe même de la ségrégation des fonctions résidentielles et d'emploi en général<sup>22</sup>, ce qui rendait acceptable sinon «nécessaire» l'expansion territoriale de la métropole sous le régime de la rénovation urbaine (comme nous le verrons plus loin), en particulier les fonctions qui sont jugées incompatibles (comme par exemple la fonction résidentielle et l'industrie lourde), mais de l'effectuer à une échelle spatiale plus réduite. C'est cette distribution spatiale de la population que la gestion de la circulation automobile (et des biens et personnes) doit sinon effectuer, du moins supporter ou favoriser. C'est ce qui est visé par la stratégie prioritaire du plan de gestion des déplacements du ministère des transports du Québec pour la région métropolitaine de Montréal, en tout cas. Celle-ci souhaite en effet

privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation et la consolidation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière d'aménagement et d'environnement.» (MTQ, 2000, p.38)

---

<sup>21</sup> Il se noue actuellement un rapport de force pour l'extension des limites du territoire qui est généralement considéré comme le centre de l'agglomération. Celui-ci est devenu particulièrement évident autour du plus récent projet de pont sur l'A-25 entre Laval et Montréal. Les représentants de la ville de Laval ont en effet présenté l'est de leur île (un territoire en grande partie agricole – bien qu'une partie soit à l'extérieur de la zone verte qui la protège légalement) comme devant être considéré comme au centre de l'agglomération afin de justifier le développement résidentiel et industriel qu'ils appelaient et pour lequel ils réclamaient la construction du pont en question. Ceci est d'ailleurs un bon indice de l'effectivité de cette ligne de force discursive de la revitalisation. L'argumentation soutenant le pont n'aurait pas été «dans le vrai» s'il avait provoqué une extension du territoire urbanisé : l'on devait donc le présenter comme un outil de consolidation de ce territoire.

<sup>22</sup> Cette ségrégation est une des premières raisons d'être du développement d'un service d'urbanisme à Montréal dans les années 1940, comme nous le verrons à la prochaine section.

Il faut aussi noter qu'au sens du MTQ,

le centre de l'agglomération métropolitaine couvre un territoire qui, du nord au sud, déborde le cadre de l'île de Montréal pour rejoindre la Rive-Sud immédiate ainsi que le centre de Laval. (ibidem)

L'analyse tend à démontrer que l'art du gouvernement de la circulation automobile s'effectue aujourd'hui à Montréal en fonction de cette stratégie générale d'intensification et de consolidation de la population à l'intérieur de l'espace métropolitain. En effet, comme le montrent éloquemment le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* et les autres solutions présentées au premier chapitre notamment, les justifications des solutions en question doivent d'une façon ou d'une autre négocier cet objectif général. Dans le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, par exemple, si l'on veut augmenter la capacité et la fluidité pour permettre la revitalisation de l'est de Montréal, il s'agit de le faire «juste assez» pour ne pas augmenter le volume de la circulation automobile – ce qui aurait pour effet de favoriser l'étalement urbain, une augmentation des volumes automobiles et une dégradation conséquente de la qualité du milieu de vie des quartiers riverains et du centre-ville – car les laissez-faire trop aurait pour effet de nuire aux efforts d'amélioration de la «qualité» de la population dans Hochelaga-Maisonneuve, le Centre-Sud et au centre-ville. Pour reprendre encore une fois cet autre exemple afin de montrer la durabilité et le caractère organisant de cette ligne de force, si le projet de prolongement du pont sur l'A-25 peut être dit dans le vrai, c'est dans la mesure où il est possible de le présenter comme un moyen de freiner l'étalement urbain en concentrant le développement du centre de l'agglomération – et ceci tout en protégeant la zone agricole de Laval, en l'occurrence celle consacrée par la *Loi sur la protection du territoire agricole* promulguée en 1978. En somme, l'art du gouvernement de la circulation automobile à Montréal passe aujourd'hui par

une problématisation qui inclut la revitalisation comme ligne de force discursive tendancielle, étant entendu par revitalisation une distribution de la population et de ses activités qui doit être concentrée et consolidée dans l'espace métropolitain. Et il faut bien voir que la remise en cause de la capacité de la solution autoroutière à répondre totalement à la demande de circulation automobile discutée au chapitre précédent n'est pas du tout étrangère à ce nouveau programme de distribution de la population et de ses activités dans l'espace métropolitain. C'est ce que nous verrons maintenant.

### 3.2 La rénovation urbaine et l'art du laissez-faire «jusqu'au maximum possible» la circulation automobile

C'est le service d'urbanisme de la Ville de Montréal qui justifie et met de l'avant de la façon la plus appuyée le projet d'établir des infrastructures autoroutières dans la ville<sup>23</sup>. Dans son rapport préliminaire à l'établissement d'un éventuel plan directeur, il faut bien dire qu'un des «problèmes les plus graves» identifié est celui du «transport des masses» au centre-ville et que le métro est présenté comme un moyen de le résoudre. Mais d'une part, tel que vu au second chapitre, ce métro est vu au moins en partie comme moyen de supporter la bonne circulation automobile. Et d'autre part, il semble aussi assez clair que le réseau et les projets autoroutiers sont les seules technologies gouvernementales qui sont posées comme permettant à la fois de faciliter la circulation automobile au centre-ville (en répondant à la croissance des mouvements et en la canalisant) et de lier efficacement ce centre-ville aux «villes limitrophes» et aux «voies de pénétration». En effet, tout en reconnaissant les améliorations déjà effectuées (élargissement de rues,

---

<sup>23</sup> Je rappelle qu'un rapport de la *Montreal Tramways Company* publié la même année appelle aussi la construction d'infrastructures autoroutières.

signalisation, etc.), le service d'urbanisme estime qu'elles ne peuvent offrir qu'un «soulagement temporaire» et il annonce l'amorce de «l'étude de voies de deux voies de circulation rapide, l'une le long du port et du Canal de Lachine, l'autre entre l'Avenue du Parc et le boulevard Saint-Laurent.» (Ville de Montréal, 1944, p.34) Avec des variantes de tracé et du nombre de projets devant composer un éventuel réseau, les projets autoroutiers élaborés dans les années suivantes et jusque vers 1970 développent l'annonce effectuée dans ce rapport.

Dans la première version du projet d'autostrade Est-ouest, le même service d'urbanisme justifie ainsi l'autostrade en général comme outil urbanistique :

Il est évident que le but à atteindre par l'établissement d'une autostrade n'est pas seulement de soulager la circulation. De fait, l'autostrade est l'un des moyens les plus efficaces que les urbanistes puissent utiliser en vue de diriger le développement des secteurs non bâtis de la ville et rénover les zones occupées par des habitations vétustes et des taudis. Dans la mesure où c'est possible, l'autostrade devrait être établie sur des terrains et augmentera du même coup la valeur de la zone environnante. Si l'autostrade est conçue selon ces principes, elle contribuera à la rénovation de la ville, sans préjudice de sa fonction première qui est de satisfaire aux besoins prévus de la circulation. (Ville de Montréal, 1948, p.18)

Dans la seconde version du projet, pour prendre un autre exemple, les ingénieurs présentent ainsi leur choix de tracé :

La construction de l'autostrade occasionnera certainement la réhabilitation de certains quartiers de la ville qui, autrefois très actifs, sont devenus délaissés depuis un certain temps. Comme le territoire du bas de la ville où passera l'autostrade est d'accès facile, et d'autre part, étant donné que tous les services des utilités publiques y existent déjà, nous sommes en droit de penser que nous verrons surgir de nouveaux développements le long de l'autostrade une fois construite, et que bientôt y seront effectuées des transformations considérables qui pourront se comparer avec avantage à celles qui furent réalisées dernièrement le long du chemin de la Côte de Liesse à la suite des améliorations qu'on avait fait subir à cette artère de circulation. (Lalonde et Valois, 1960, p. 54)

Tel que cela transparaît dans ces deux énoncés, les infrastructures autoroutières doivent participer de la rénovation des quartiers traversés et/ou de la ville de deux façons. Elles doivent à la fois permettre une action sur la distribution de la population et de ses activités dans l'espace métropolitain, et permettre d'assurer la circulation entre les fonctions ou aires fonctionnelles de la ville. Pour bien apprécier la première façon dont elles participent à la rénovation, il faut savoir que l'une des tactiques importantes (et sans doute celle qui a le plus servi de point d'appui pour une critique de ce régime) à l'intérieur de cette stratégie de rénovation urbaine est l'élimination des bâtiments vétustes, jugés insalubres et irrécupérables, ou des taudis. Pour poursuivre avec le même exemple du projet d'autostrade Est-ouest (première version), c'est ainsi que la vétusté du bâti est invoquée et illustrée par l'utilisation d'une série

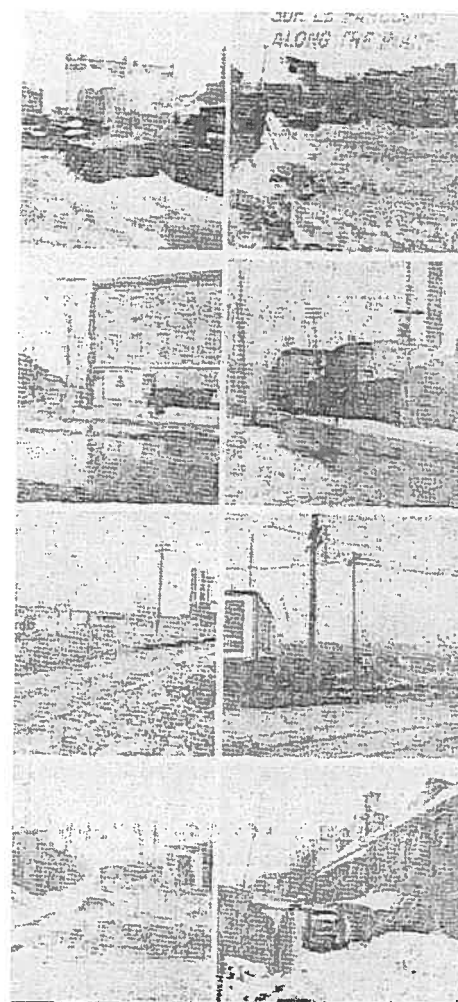


Illustration 10 : Un tracé qui permet l'élimination de taudis. Une sélection des bâtiments se trouvant sur le parcours est présentée ici afin de présenter un des avantages du tracé retenu (Ville de Montréal, 1948, p.33)

de photos (voir l'Illustration 10, ci-contre) qui mettent en évidence une sélection des bâtiments qui se trouvent «sur le parcours». Il va sans dire que

le service d'urbanisme rend ici visible une sélection des bâtiments dont la démolition sera rendue à la fois nécessaire et possible par la construction de l'autostrade.

D'ailleurs, lorsque l'on porte attention aux cartes d'homologation du tracé de l'autoroute en question, il est difficile de ne pas conclure que le tracé (délimité par les rouges sur l'illustration 11, ci-dessous) est choisi en fonction des terrains et bâtiments résidentiels et commerciaux insalubres (les taudis) ou vacants - au moins en partie et dans la mesure du possible. Cette reproduction et la suivante (voir l'illustration 12, également ci-dessous) illustrent bien le type de classification développé par les ingénieurs pour localiser les immeubles selon leur fonction (résidentielle, industrielle, commerciale, publique, et ainsi de suite) et leur état de salubrité (en bon état,

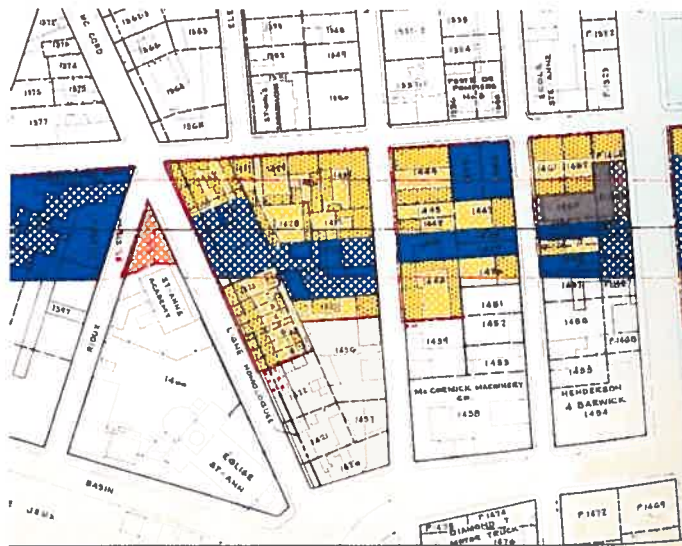


Illustration 11: Cartes d'homologation du projet de l'autostrade Est-ouest. Le tracé emprunte les zones de taudis, dans la mesure du possible. (Lalonde et Valois, 1959, p.10)

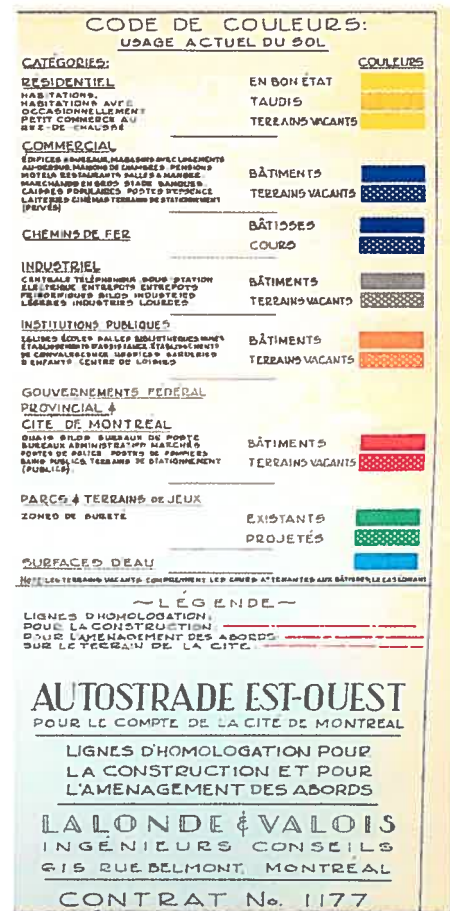


Illustration 12: La légende accompagnant les cartes d'homologation. (ibidem)

terrains vacants) tout au long du parcours retenu. La première est une partie d'une carte de la série, et la seconde, la légende accompagnant systématiquement chacune de ces cartes. Il pourrait être tentant de réduire les choix des tracés autoroutiers et des technologies employées à un enjeu de minimisation des coûts de l'infrastructure. Les urbanistes (auteurs de la première version de l'autostrade Est-ouest) et ingénieurs, dans tous les projets autoroutiers de l'époque analysés, cherchent à minimiser les coûts des équipements qu'ils planifient – ce qui inclut notamment ceux de l'emprise, c'est-à-dire les coûts des acquisitions, des expropriations et, le cas échéant, des démolitions de bâtiment nécessaires à la réalisation d'un tracé. Mais l'hypothèse doit sinon être rejetée, du moins nuancée de manière importante. D'autres éléments portent explicitement une valeur dans ces choix. Dans le projet d'autostrade Nord-sud, par exemple, les ingénieurs recommandent bel et bien le tracé le moins dispendieux. Mais en fait, deux autres ensembles de critères guident leur recommandation. D'un point de vue utilitaire, précisent-ils d'abord, le tracé présente «le grand avantage de relier toutes les parties de la ville». (Surveyer, Nenniger et Chênevert, 1959, p.32) Et tout aussi intéressants pour mon propos ici sont les avantages du tracé «du point de vue esthétique» qu'ils identifient. En effet, écrivent-ils,

La partie en voie élevée de l'Autostrade qui s'étend de la rue des Commissaires à la rue Sherbrooke ne dépréciera aucunement ce quartier des affaires qui, en partie, est déjà désuet<sup>24</sup>. Au contraire, elle permettra d'accélérer l'élan de rénovation déjà entrepris depuis l'élargissement de la rue Dorchester, tout en donnant une communication rapide et directe avec les autres parties de la ville.

La partie en dépression de la rue Sherbrooke à la rue Maguire traverse un quartier résidentiel suranné. Les abords gazonnés et les plantations d'arbres et d'arbustes convertiront ce quartier en un îlot de verdure et inciteront les propriétaires riverains à améliorer leurs propriétés. (Surveyer, Nenniger et Chênevert, op.cit., pp.33-34)

Il est clair que les autoroutes ne sont pas les seules infrastructures à être instrumentalisées de façon à éliminer des taudis dans le cadre du régime de la

rénovation urbaine. Plusieurs autres, qu'elles soient publiques, semi-publiques ou privées sont planifiées explicitement de façon à permettre cette élimination, en vue de la rénovation de secteurs identifiés comme des cibles pour de telles interventions. Un des exemples les plus probants de cela est sans doute le choix du site de la construction de la «maison» de Radio-Canada, dans le quartier Centre-Sud de Montréal. Dans un reportage de la télévision de la Société Radio-Canada (SRC) du 17 septembre 1970<sup>24</sup> à ce propos, un des initiateurs du projet (il est identifié comme le président de l'association des marchands du secteur) raconte fièrement toute l'énergie qu'il a déployée à convaincre les décideurs de l'installer à cet endroit, ceci alors que la SRC était intéressée par une vingtaine de sites, conclut-il. Et si l'établissement de la SRC à cet endroit le rend aussi heureux, c'est précisément en raison de l'opération de rénovation urbaine dont le secteur pourra selon lui profiter par l'implantation d'un grand édifice gouvernemental de ce type (on comprend des propos de l'homme qu'il aurait pu s'agir d'un autre édifice mais que l'occasion a fait que ce fut la SRC) - argument qu'il a d'ailleurs utilisé pour convaincre la direction de la société de l'opportunité du site. Mais l'édifice de la SRC n'est pas le seul qui est, au moins en partie, mobilisé ainsi : celui de Télé-Métropole, les complexes Desjardins et Guy-Favreau, la Place des Arts, certains édifices de l'Université du Québec à Montréal (comme ceux du projet de l'Université ouvrière de l'Est (UNEST) qui l'avait précédé, laquelle devait être installée sur le Plateau Mont-Royal), la «Cité Concordia», certains édicules du Métro de Montréal, etc.

Cette façon dont le réseau et les projets autoroutiers participent (au côté d'autres types de projet) de la rénovation urbaine renvoie ainsi selon moi au

---

<sup>24</sup> Le reportage peut être consulté à l'adresse suivante: <http://archives.radio-canada.ca/500f.asp?id=0-10-1069-5965>. Je l'ai consulté le 20 septembre 2005.



double et plus large mouvement par et à travers lequel s'est mis en place un régime particulier de distribution spatiale des populations et de leurs activités dans la ville. D'ailleurs, le service d'urbanisme dont ils sont issus est mis sur pied en 1941 et son rôle est – tel qu'il le présente lui-même dans un rapport préliminaire – d'établir un plan directeur comportant :

1. Le réseau des voies de communication et les espaces libres, parcs, terrains de jeux, à conserver ou à créer.
2. Les zones et emplacements destinés à l'industrie, au commerce et à l'habitation.
3. Les sites et les monuments naturels, historiques ou artistiques à préserver. (Ville de Montréal, 1944, p.18)

Le réseau autoroutier et sa justification (sinon toutes les versions et les éléments sont établis dans ce rapport préliminaire) doivent ainsi selon moi être compris comme étant au cœur d'une stratégie spécifique de distribution de la population montréalaise et de ses activités dans l'espace, et de production d'un système permettant d'assurer la circulation des biens et des personnes par l'établissement d'un réseau de voies de communications à l'intérieur de cet espace urbanisé – et à urbaniser. Et puisque dans la période du milieu des années 1940 jusqu'au début des années 1970, plusieurs autoroutes sont explicitement présentées comme des outils de rénovation urbaine (qu'elles soient effectivement réalisées ou qu'elles soient finalement demeurées à l'état de projets), je propose de nommer rénovation urbaine ce régime spécifique de distribution de la population et de ses activités dans l'espace<sup>25</sup>. Ma proposition est que ce régime doit être vu comme partie prenante d'un large effort de déterritorialisation-reterritorialisation de la population et de ses activités combinant : dans un centre-ville en devenir, une intensification des activités du

---

<sup>25</sup> Encore une fois, le sens généralement accordé à «rénovation urbaine» est souvent limité à des opérations de démolition de taudis. Je montrerai que même si ce type d'opération est souvent partie prenante de la rénovation urbaine, celui-ci peut en fait être plus adéquatement compris comme un programme plus large d'amélioration de la population et de son milieu de vie. D'autre part, et comme je l'ai fait à propos de la revitalisation, j'utilise cette notion ici pour désigner le régime de distribution de la population et de ses activités dans l'espace montréalais qui l'englobe.

secteur tertiaire et de la fonction résidentielle pour les populations résidentes travaillant dans ce secteur<sup>26</sup>; le maintien en place et l'amélioration qualitative de la population des quartiers péricentraux anciens; le développement des espaces périphériques à ces derniers comme lieu de résidence d'une part importante de la population.

a. Vers un centre-ville aux fonctions tertiaires (et à la population les remplissant) intensifiées et à la population pauvre et ouvrière déconcentrée. À Montréal, vers le milieu des années 1950, se dégage un projet de nouveau «Grand Centre des Affaires». Il a son importance ici car c'est en fonction de lui que l'on cherche à partir de ce moment à gérer la circulation automobile - j'y reviendrai plus loin. Il doit à mon sens être compris comme un mouvement de migration vers - et de concentration et d'intensification des fonctions commerciales, d'affaires et de résidence (pour les sous-populations autres que pauvres et/ou ouvrières) dans un secteur des faubourgs de l'ancien centre d'affaires, c'est-à-dire le Vieux-Montréal. Ce mouvement a débuté, si l'on suit Lewis et Beudet (1997, p.2), au tournant du 20ème siècle, alors que les premiers grands édifices commerciaux (des compagnies La Baie et Birks, notamment) s'installent dans le secteur du carré Philips, sur la rue Sainte-Catherine. Et comme le montre Besner (1997), l'impulsion décisive à ce mouvement se trouve dans une initiative privée de la *Canadian National Rail* (CNR) dans les années 1950. Afin de relier Montréal à la ligne ferroviaire transcanadienne (ce qu'elle fit dans les années 1910 en creusant un tunnel sous le Mont-Royal jusqu'à la Gare centrale), cette compagnie se porta

---

<sup>26</sup> L'action sur la population et ses activités au centre-ville passant par une réaffectation générale de ses fonctions, c'est-à-dire de l'habitation ouvrière basse et de l'industriel lourd vers l'habitation moyen et haut de gamme dense, l'administration, la finance, le commerce, l'hôtellerie d'affaires et de tourisme, la production culturelle, l'éducation et la circulation et le stationnement automobiles, notamment.

propriétaire d'une emprise de 90,000 mètres carrés répartie sur trois quadrilatères dans ce secteur. Or c'est cette emprise que la CNR va utiliser dans les années 1950 pour y installer son siège social d'abord, puis l'hôtel Queen-Elizabeth et la Place Ville-Marie - laquelle ouvrit finalement ses portes en 1962. L'urbaniste Vincent Ponte a argumenté que, dans la foulée de ce développement, l'on pouvait qualifier les dix années suivantes comme étant les «ten golden years of Montreal's downtown» (dans Besner, *ibidem*). Cela donne une assez bonne idée de l'ampleur de la volonté d'implantation et de concentration des activités commerciales et d'affaires dans ce secteur.

Il faut par ailleurs savoir que la concentration et l'intensification des activités dans ce secteur du centre-ville sont aussi passées par sa transformation en un lieu d'implantation d'édifices devant servir totalement ou en partie à diverses fonctions publiques et résidentielles - et non exclusivement en des lieux d'affaires et de commerce privés. Déjà évoqués, les complexes Desjardins et Guy-Favreau, la Place des Arts, certains édifices de l'UQAM, la maison de Radio-Canada, l'autoroute Est-ouest et l'élargissement du boulevard Dorchester sont d'excellents exemples, parmi d'autres, des fonctions publiques. Les exemples de grands immeubles résidentiels explicitement construits pour maximiser la concentration de résidants dans le secteur du centre-ville ne manquent pas non plus : les tours de la «Cité Concordia» dans Milton-Parc en sont un premier, mais les grands ensembles résidentiels situés approximativement entre le Mont-Royal, la rue Sherbrooke et les rues Atwater et du Parc sont rendus possibles par des changements de zonage décrétés par l'administration municipale (Ville de Montréal, 1962). Cela dit, c'est ce mouvement de transformation du centre de la ville en centre-ville que des planificateurs urbains ayant des ordres de préoccupation divers (comme les ingénieurs réalisant les projets d'autostrades et les planificateurs du réseau

de routes à caractère métropolitain dont le plan sera bientôt examiné brièvement) vont ensuite codifier à travers une longue série d'outils de planification.

Mais cette transformation ne se produit pas complètement sur une surface «vide». Si certains développements remplissent des «trous» situés dans le centre de la ville (l'emprise de la CNR évoquée, par exemple, est un quadrilatère où ne se situent que quelques bâtiments), plusieurs autres s'effectuent à l'endroit même où sont situés les ensembles résidentiels et «industriels lourds» densément occupés des anciens faubourgs. Pour l'ensemble du secteur agrandi du centre-ville (le périmètre initial du mouvement est situé dans l'ouest du centre de la ville, mais il prend éventuellement de l'expansion vers l'est), Goyer (2005, p.3) estime à tout près de 28,000 le nombre de logements démolis dans ce processus de transformation. Pour comprendre les conditions de possibilité de cette transformation, il faut ainsi à mon avis chercher à voir autre chose encore. Précisément, on assiste à ce moment à une sorte de re-développement de la ville sur elle-même qui demande, pour être comprise, l'appréhension d'une autre dimension de ce mouvement : une volonté, inscrite dans l'activité gouvernementale, de déconcentration et/ou d'excentrement des populations pauvres et ouvrières, qui passe par une transformation fonctionnelle du bâti.

En effet, si l'on peut bâtir un nouveau centre-ville sur les lieux des anciens quartiers résidentiels et industriels lourds du centre de la ville, c'est en fonction de deux principaux ordres de raisons. Ils peuvent tous deux être fort bien illustrés par un examen de la charge du maire Jean Drapeau et de son «bras droit» Pierre Desmarais contre le projet qui deviendra les Habitations Jeanne-Mance (un ensemble de logements à loyer modéré et à relativement

basse densité construit au centre-ville de Montréal). Ces messieurs produisent deux lettres publiées dans *The Gazette* - lettres qui seront réunies dans un dépliant publié par leur parti politique, *L'action civique*. Dans ce dépliant, ils écrivent :

The Field-Dozois Plan strictly calls for a low rental project in the sector which should form a natural connecting link for business relations between the East and West of the City. A low rental project is no more justifiable a few feet north of St. Catherine St., between St.Laurent and St.Denis Streets, than it would be a few feet north of St.Catherine St., between Peel and Guy Sts. Nowhere else, in any other city, in any country at all has it been attempted to realize a low-rental project in the very heart of the business district. In New York, for example, one does not exist along Broadway or near Times Square. In Toronto, the Regent Park project does not run along Yonge St. (...)

That was, moreover, the opinion of the subcommittee appointed by the Dozois Committee to select a site. In fact, in March 1953, the sub-committee, after studying the question, suggested two sites : one in the East, another in the West, and explicitly stated that it would not be wise to choose a location in the centre of the City, because of the industrial and commercial congestion existing here. This report of the sub-committee on site selection was quickly side-tracked by chairman Dozois himself who, afterwards, insisted upon the present location. (Drapeau et Desmarais, 1957, p.10)

L'argument contre la réimplantation des populations ouvrières et pauvres est ici double. D'une part, et de façon remarquable car en droite ligne avec ce que l'on a vu au point précédent, c'est la réimplantation des populations ouvrières et pauvres au cœur du centre-ville des affaires qui pose problème : elles ne sont tout simplement pas, ou plutôt elles ne sont plus (car elles y étaient) à leur place dans ce secteur du centre-ville. Aucune autre ville n'a mené un tel projet, note-t-on. Et cela, d'autant plus que ce secteur devrait être un lien «naturel» liant les activités du centre ouest avec le centre est de la ville.

Le second ordre de raisons qui permet de justifier la réalisation d'un nouveau centre-ville sur les quartiers résidentiels et industriels lourds anciens du centre de la ville : ceux-ci sont disqualifiés en tant que milieux de vie

résidentiels, et spécifiquement pour les populations pauvres et ouvrières. En effet, comme le présentent aussi le maire Drapeau et son adjoint Desmarais, le centre-ville, en raison de son importante concentration d'activités industrielles et commerciales, ne peut généralement pas être considéré comme un lieu d'habitation adéquat. Mais ce que les deux hommes ajoutent par ailleurs permet de préciser qu'il faut comprendre que ce n'est pas un milieu de vie adéquat pour les populations pauvres et ouvrières spécifiquement. Ils dénoncent en effet la densité proposée par le projet et la promiscuité qu'elle implique:

By building 8, 10 or 12-storey apartments we evidently reduce the density of occupation of land per dwelling, but the density of occupation per person remains the same. If we relocate 4000 people in a section, the size of which does not change, we have certainly not reduced the density of population. We have simply altered the lines of occupation. People will still be crowded one upon the other instead of alongside one another. Therefore, the social problem remains the same : vertical promiscuity is as iniquitous as horizontal promiscuity. (op.cit., p.11)

Or à quelques blocs de là (dans le secteur grossièrement délimité par la rue Sherbrooke, le Mont-Royal, les rues Atwater et du Parc), comme on peut d'ailleurs le constater dans le portrait dressé par Dansereau (1974), on assiste à une construction intense d'immeubles à appartements de 25 étages et plus, destinés aux travailleurs plus fortunés (ceux qui sont postulés occuper les emplois dans le nouveau secteur tertiaire du centre-ville). Ces travailleurs ne font pas du tout l'objet des mêmes inquiétudes au sujet de la promiscuité et des «troubles» qui y sont associés. D'ailleurs, et tel que déjà noté, la construction de ces immeubles à appartements très denses et élevés est favorisée par un changement de zonage effectué par l'administration municipale, qui veut densifier le secteur. (Ville de Montréal, 1962) Clairement, donc, la «qualité» de la population a une influence sur les difficultés perçues ou non que pose la densité de son implantation au centre-ville.

C'est ainsi que, plus largement, ces quartiers anciens et centraux où habitent des populations ouvrières et pauvres posent de plus ou moins sérieuses difficultés à diverses pratiques gouvernementales de gestion de ces populations - et que ces pratiques poseront ces secteurs comme irrécupérables. En mettant entre parenthèses le caractère contesté de la solution qu'il propose, l'examen du problème que décrit le *Plan Dozois* permet d'ailleurs de comprendre encore mieux que ces interventions de rénovation urbaine peuvent être d'abord saisies comme partie prenante d'un effort d'amélioration du cadre de vie des populations pauvres et ouvrières habitant les secteurs du centre de la ville - ne serait-ce que par leur dispersion dans l'espace métropolitain. Dans le rapport en question (Ville de Montréal, 1954), la mise en contexte générale de la situation du logement à Montréal illustre de manière intéressante les problèmes auxquels s'adressait la rénovation urbaine, en tant que stratégie générale d'aménagement. Selon le comité, en effet, le «problème de logement» auquel on cherchera une solution est en fait un manque de logements et, de manière prédominante, un parc immobilier de piètre qualité. Afin d'établir le niveau de dégradation du ou des secteurs qui feront l'objet d'une intervention, précise-t-il, il y a un certain nombre de facteurs à considérer: l'âge des bâtiments; les conditions sanitaires des logements; l'absence de services collectifs; et la circulation (automobile).

Dans le processus de sélection du secteur à rénover, l'énoncé d'une longue liste de «facteurs défavorables» attribués à celui retenu pour l'opération fournit une assez bonne idée des difficultés rencontrées par les pratiques de gestion de la santé publique, de l'ordre et de la sécurité publics, de l'emploi et de la population de ces secteurs défavorisés - et qui justifient que l'on rase ces taudis pour y construire autrement des ensembles résidentiels (fort exceptionnellement, comme dans le cas des Habitations Jeanne-Mance) ou, le

plus souvent, autre chose :

1. En raison des divisions irrégulières, étroites et profondes des lots, ce qui a permis aux propriétaires de construire des annexes à l'avant comme à l'arrière de la résidence principale, le sol est excessivement occupé, selon les normes en vigueur. Ceci a eu pour résultat des «conditions hautement indésirables» telles qu'une diminution d'éclairage naturel, d'aération et de ventilation (Ville de Montréal, 1954, p.9).
2. L'établissement, au cœur d'un secteur résidentiel, d'établissements commerciaux et industriels – dont certains se retrouvent même dans des hangars à l'arrière des bâtiments principaux – déprécie la valeur du secteur en raison des bruits et des risques (de feux et autres) que cela présente. Les habitations elles-mêmes ont souvent été transformées en maisons de chambres, note-t-on également.
3. La majorité des bâtiments du secteur ont une structure défectueuse en raison de leur âge.
4. Les logements du secteur présentent des conditions sanitaires déficientes (aucun bain, w.c. non ventilés ou éclairés, etc.).
5. Le secteur présente une délinquance (particulièrement juvénile) plus élevée qu'ailleurs à Montréal.
6. Les déboursés aux nécessiteux sont 3,2 fois plus élevés dans le secteur que dans la ville en général, révélant le degré d'indigence particulièrement élevé du secteur.
7. Plusieurs voies publiques sont trop étroites pour la circulation actuelle<sup>27</sup>. C'est pourquoi les auteurs sont peu surpris de constater que le taux d'accident est trois fois plus élevé dans ce secteur que dans l'ensemble

---

<sup>27</sup> Le fait que le type de circulation ne soit pas précisé est à mon sens fort révélateur de l'évidence que le problème en est d'abord et avant tout un de circulation automobile.



de la ville. De plus, précisent-ils toujours à ce propos, les rues en impasse du secteur ne sont d'aucun apport à «la grande circulation».

8. L'offre de stationnement est insuffisante dans le secteur. C'est pour cette raison que les rues et les trottoirs servent de stationnement, provoquant de la congestion et contribuant par là à la diminution de la valeur résidentielle du secteur.
9. Le secteur est «presque totalement déficient» en ce qui a trait aux parcs et aux terrains de jeux, tant en termes de pourcentage de ces espaces par rapport à la superficie totale que dans leur proximité des résidences.<sup>28</sup>

C'est donc dire que ces espaces étaient jugés, selon toute une série de normes (établies par divers outils par rapport aux moyennes de la ville), défavorisés et impropres comme milieu de vie (pour les pauvres et les ouvriers); l'occupation du sol est excessive; les fonctions résidentielles, industrielles, commerciales, de circulation automobile, ne sont pas ségréguées; l'organisation fonctionnelle ne fournit pas assez de parcs et terrains de jeux à la population, ne permet pas le stationnement et nuit à la fluidité de la circulation automobile. Si l'on peut et veut construire en haute densité d'occupation (d'affaires, de commerce ou de résidence, et ainsi de suite) sur ces lieux de résidence et de travail des populations pauvres et ouvrières tout en cherchant à gérer la circulation automobile en y répondant «jusqu'au maximum possible», c'est donc aussi que, dans l'économie générale du centre de la ville dont on veut appuyer la

---

<sup>28</sup> Une certaine volonté de formaliser le processus de choix des secteurs à rénover est notable. Ainsi, afin «d'examiner brièvement le contexte urbain [, et de] faire un examen général des caractéristiques régionales et urbaines de la collectivité en rapport avec son accroissement économique, physique et démographique» (SCHL, dans Barcelo, 1968 p.61), tel que le commandent les directives de la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) pour les projets de rénovation urbaine, un chercheur développe un programme informatique pouvant assister «les spécialistes» dans ce choix. (Barcelo, 1968)

transformation, ces lieux sont nettement moins valorisés parce que composés d'habitations et d'industries de basse densité. Et dans le cas des industries, il faut même ajouter qu'un mouvement assez net de migration vers les nouvelles banlieues (dont les raisons complexes ne sont pas mon objet) est déjà entamé et que plusieurs d'entre elles sont fermées. Cela, en retour, laisse en plan de larges quantités de travailleurs - déjà assez peu rémunérés - sans emplois, accentuant par là les difficultés d'indigence et de pauvreté identifiées ci-dessus.

La rationalité gouvernementale est alors de supporter et de laissez-faire ces mouvements, c'est-à-dire d'effectuer des interventions qui vont disperser les populations ouvrières pour améliorer leur cadre de vie (souvent un peu par défaut dans ce cas) et les remplacer par d'autres fonctions et/ou d'autres densités d'occupation. Il y eut au moins une exception notable à cette rationalité générale de transformation du centre-ville, et il a été précédemment évoqué : le projet des Habitations Jeanne-Mance<sup>29</sup>. S'appuyant sur la *Loi nationale sur l'habitation* de l'époque, cette initiative impliquait nécessairement la réinstallation sur les mêmes lots d'un nombre équivalent de personnes. En effet, la Loi en question stipule que :

En vue d'aider au déblaiement, au réaménagement, à la réfection et à la modernisation des zones à l'abandon ou autrement impropres à l'habitation, dans toute municipalité, le ministre (...) peut conclure un accord avec la municipalité, prévoyant le paiement d'une subvention à cette dernière pour l'aider à couvrir ce que lui coûtent l'acquisition et le déblaiement par des procédures en expropriation (*condemnation proceedings*) ou autrement, d'une étendue de terrain, dont la situation convient à un projet d'habitations à loyer de coût faible ou modéré, ou appropriée à une fin publique fédérale, provinciale ou municipale.<sup>30</sup> (Loi Nationale de 1954 sur l'Habitation, article 23 - réaménagement, dans Ville de Montréal,

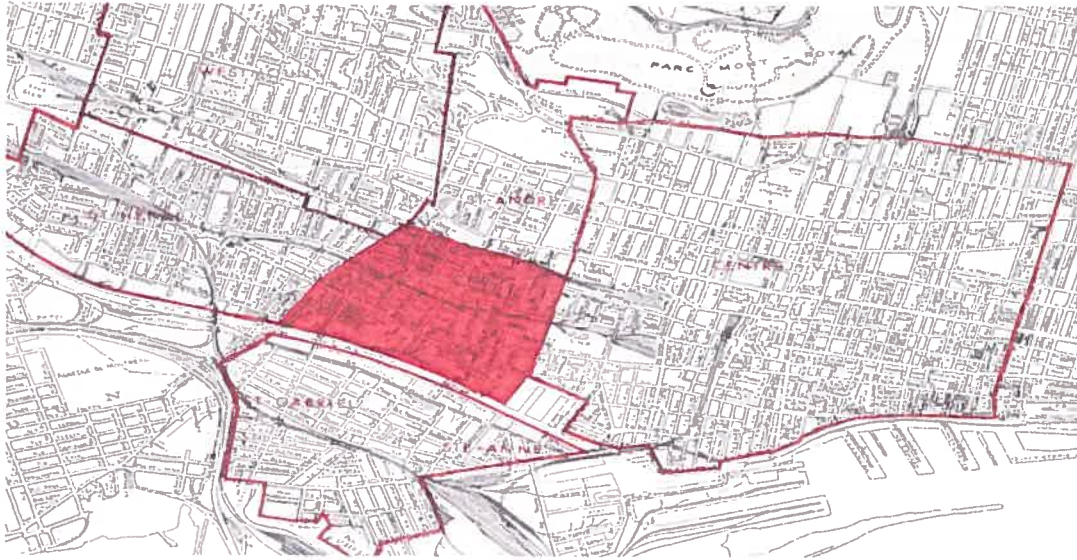
<sup>29</sup> Les autres complexes d'habitation à loyer modique dont j'ai pu retracer la date d'implantation dans le secteur du centre-ville ont été construits après 1970.

<sup>30</sup> Je ne veux pas revenir indûment sur ce point, mais l'argument effectué plus tôt que le cadre de la rénovation urbaine nécessite, pour sa compréhension, le dépassement des termes de la lutte politique opposant citoyens et promoteurs privés me semble ici appuyé.

1954, p.48)

Or, précise la Loi en question, un tel accord doit stipuler «que la municipalité vendra la zone, ou quelque autre étendue de dimensions suffisantes pour loger au moins le même nombre de personnes que celui des personnes qui vivent dans la zone à déblayer.» (ibidem) Mais ce projet est bien là une exception dans le régime gouvernemental en question. Vues plus haut, les critiques très sévères dont furent l'objet le projet des Habitations Jeanne-Mance à l'époque permettent de comprendre les raisons de cela. Ceci n'est pas dire que c'est le seul projet visant à maintenir des populations pauvres et ouvrières en place dans les quartiers anciens et ouvriers. Bien que mineure dans le régime de rénovation urbaine dans son ensemble tel que décrit ici, cette volonté est bien présente dans ce type de quartiers lorsque situés à proximité de ce nouveau centre-ville – ceux que l'on désigne par le terme péricentraux.

*b. Maintenir la population (tout en favorisant sa «mixité socio-économique») et ses activités d'emploi dans les quartiers péricentraux.* Le périmètre désigné pour le nouveau centre-ville n'est pas le seul secteur où se trouvent des quartiers ouvriers, érigés en grande partie entre la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et le début du 20<sup>ème</sup> siècle, et organisés en fonction d'industries lourdes. Aussi, ces secteurs adjacents à ce nouveau centre-ville en devenir étaient largement reconnus comme étant tout aussi impropres comme milieux de vie et comme concentrations de pauvreté anormalement élevées. Divers programmes et projets visent à peu près tous ces quartiers péricentraux (du moins ceux qui sont classés comme étant défavorisés) : ces quartiers sont eux également, ou certains de leurs secteurs, à rénover. L'illustration 13, présentée à la page suivante et tirée du programme de rénovation, est destinée à identifier la Petite Bourgogne comme cible d'intervention.



**Illustration 13 : Un secteur défavorisé à rénover : la Petite Bourgogne.** La Petite Bourgogne, comme la plupart des quartiers péricentraux défavorisés (le carré délimité par des lignes rouges immédiatement à droite de la zone désignée est le centre-ville), est un secteur identifié de rénovation urbaine. Ville de Montréal (1965a, p.16).

Le programme comprend des interventions nombreuses, diversifiées et étalées sur quelques années afin d'«améliorer systématiquement et progressivement les conditions physiques, sociales et économiques du milieu urbain existant» (Ville de Montréal, 1966, p.69) Par exemple, on entend construire de nouveaux logements et en restaurer d'autres, déplacer les voies de chemin de fer, augmenter la végétation et les superficies d'espaces libres, aménager une grille de rues suffisamment larges, séparer la circulation locale et celle «de transit», aménager des espaces de stationnement hors des rues, etc.

Ceci dit, les objectifs du régime de la rénovation sont dans le cas de ces quartiers quelque peu différents de ce qu'ils sont dans le secteur désigné pour le nouveau centre-ville. On cherche certes ici aussi à améliorer le cadre de vie des populations par diverses interventions sur le cadre bâti. Dans le centre-est de la métropole, par exemple, on a pour projet de raser le couvent

d'Hochelaga, propriété des sœurs des Saints-Noms-de-Jésus-et-de-Marie pour ériger un complexe d'habitations à loyer modique, et ceci afin de fournir des logements plus salubres aux populations pauvres et ouvrières du quartier. Et, en même temps, les interventions visent également, dans leur ensemble, à déconcentrer la pauvreté. Ces deux dimensions sont d'ailleurs fréquemment articulées dans un même énoncé, comme ici, où le programme de rénovation de la Petite Bourgogne définit le problème auquel il s'adresse:

La zone à l'étude se compose d'anciennes paroisses autrefois très grandes et prospères. La perte des meilleurs éléments de sa population a débuté avec l'installation des marchés à fruits et s'est poursuivie parallèlement à l'accroissement du nombre des voies de chemins de fer et des industries. Sa population est devenue ainsi plus instable et chaque nouvelle vague amène des gens de plus en plus dépourvus qu'attirent les bas loyers pour les logements qui, pour la plupart, sont au-dessous des normes minima d'habitabilité. De cet état de choses découlent nombre de problèmes sociaux. Des logements qui se louaient facilement autrefois ne trouvent plus preneur et plusieurs bâtiments sont inoccupés. Peu de résidents sont propriétaires des bâtiments qu'ils habitent et la majorité des bâtiments appartiennent à des propriétaires qui demeurent à l'extérieur de la zone. En général, les bâtiments et les logements sont en très mauvais état et n'offrent aucun confort lorsqu'ils ne constituent pas une menace à la sécurité et à la santé de leurs occupants. (Ville de Montréal, 1965b, p.47)

Mais en *contradistinction* avec ce qui est visé pour le centre-ville, dans le rapport général qui suit ce rapport préliminaire, on apprend que, de manière générale, l'idée est de maintenir la population en place et d'attirer en même temps une population un peu plus aisée (une classe moyenne est visée). Pour ce faire, l'idée est de ségréguer - en les répartissant en deux zones distinctes séparées par la rue Notre-Dame - les fonctions résidentielle et industrielle. (Ville de Montréal, 1966, p.69) Dans le cas des secteurs péricentraux, donc, et contrairement au centre-ville, le problème défini par les pratiques gouvernementales n'intègre pas l'objectif d'intensification des activités d'affaires, d'emploi, de service public, etc. Pour déconcentrer la pauvreté, autrement dit, l'idée est plutôt d'agir sur ces milieux de vie de façon à maintenir un certain niveau d'activité d'emploi, tout en ségréguant les

fonctions de façon à attirer des familles plus aisées et ainsi favoriser une «mixité socio-économique». Dans le même rapport général sur la Petite Bourgogne, on émet l'hypothèse suivante - apparemment tout à fait acceptable - à propos de la population future de la zone :

La population future serait de même importance que la population actuelle. Sa stratification sociale à l'intérieur de la classe ouvrière serait similaire, mais avec cependant un statut social plus élevé, à cause de la population d'apport qui représenterait, d'après nos prévisions, 65% de la population future. (Ville de Montréal, 1966, p.55)

Toutefois, il faut bien remarquer que la valeur de ces secteurs en tant que milieux de vie résidentiels est, dans le régime de distribution de la population dans l'espace métropolitain, bien relative, minorisée par rapport à l'effort de transformation du centre-ville. Mais elle l'est aussi par le développement rapide des espaces périphériques à ceux-ci : les banlieues.

*c. Développer les banlieues.* Cet effort de maintien en place de populations dans ces espaces péricentraux est en effet souvent explicitement relégué au second plan par les projets d'infrastructures autoroutières. Elles qui, traversant ces secteurs, assument entre autres la fonction de fournir un accès rapide au centre-ville aux navetteurs qui s'établissent dans ces espaces périphériques qui sont conçus comme étant plus sains. Un échange du documentariste d'*Urbanose 5 - L'automobile* (Régnier, 1971) avec un ingénieur du Ministère de la voirie (que j'ai retranscrit) est on ne peut plus clair à propos de la hiérarchie qui est alors établie, c'est-à-dire à la fois la grande valeur accordée au développement des banlieues et la faible valeur qui était accordée aux secteurs anciens et péricentraux:

- Le documentariste : Si on prend les chiffres, si on pense que, d'après les chiffres qui étaient annoncés par le ministre il n'y a pas longtemps, que ça coûterait 75 ou 100 millions suivant ce qu'on compte l'échangeur ou pas, on peut, à 10 000\$ par maison, avec 100 millions, rénover 10 000 maisons. On pourrait presque rénover... peut-être le tiers ou la moitié du quartier. On pourrait aussi, pour le même prix, faire deux tronçons de métro, dans le même quartier - qui

transportent beaucoup plus de monde, qui ne polluent pas, qui n'abîment pas le quartier.

- L'ingénieur : D'accord mais... ce qu'on ne voit pas - c'est très vrai, c'est la même chose que si on décide de construire un hôpital plutôt qu'une école, on va soigner 1 000 personnes plutôt que d'instruire 1 000 personnes, c'est évident. Mais ce n'est pas comme ça qu'il faut compter<sup>31</sup>. C'est sûr que les gens qui vont passer - mettons les 7 000 voyageurs qui vont passer à l'heure de pointe sur l'autoroute - s'ils ne passent pas là, s'il n'y a pas d'autoroute, ils vont passer ailleurs. Peut-être qu'il y en a seulement 3 500 qui vont passer à l'heure de pointe, les 3 500 autres étant retardés, passant ou bien avant l'heure de pointe ou bien après l'heure de pointe.

Cette volonté de développer les espaces périphériques comme lieux résidentiels privilégiés n'est d'ailleurs pas appuyée que par le rapport préliminaire d'urbanisme et les initiatives du Ministère de la Voirie. La Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) met sur pied un programme d'accès à la propriété qui favorise explicitement le développement de la «banlieue pavillonnaire». (voir entre autres Marsan, 1983, p.110)

\*\*\*

Tout cela a une double importance dans le cadre de la stratégie générale de gestion de la circulation automobile, un de ses principaux supports. D'une part, il devient de plus en plus évident qu'il faut gérer la circulation automobile effectuée pour des fins de travail, d'affaires et de commerce en fonction de déplacements centre-ville - banlieue, c'est-à-dire de façon à la maximiser «le plus possible» dans, en direction et à partir du centre-ville, et en fonction du développement des espaces périphériques. Dans *le Plan directeur des routes à caractère métropolitain* réalisé par les ingénieurs-conseils Lalonde, Girouard et Letendre (1961) pour la Corporation de Montréal Métropolitain, un chapitre entier est dédié au centre de la ville de Montréal. L'importance du nouveau

<sup>31</sup> Le chapitre 4 montrera qu'il y a eu changement significatif dans la façon dont il «faut compter», et il liera ce changement à l'installation de technologies de citoyenneté permettant d'exercer un regard public sur les pratiques d'expertise dont dépend l'activité gouvernementale.

centre-ville d'affaires et de commerce en termes de problème de circulation automobile est d'abord établie dans les termes du présent:

Le centre commercial de la cité de Montréal est incontestablement le centre névralgique de la région métropolitaine. Là même se trouve le nœud du problème de la circulation et du transport dans cette même région. Une connaissance approfondie de ce secteur est essentielle à la préparation d'un plan d'ensemble compatible avec les besoins réels du transport en général.

C'est vers le centre de Montréal que se concentrent les activités les plus importantes de la région économique et du Québec tout entier. Montréal est le centre de distribution des denrées et des marchandises. De son port situé dans le secteur sud du centre commercial, partent et arrivent les cargaisons les plus variées. (Lalonde, Girouard et Letendre, 1961, p.81)

Son importance est aussi établie en fonction du futur développement prévu pour une partie de ce secteur. Les ingénieurs notent en effet que :

Le «Grand Centre des Affaires» de l'avenir se situe entre la montagne et le port; ayant comme limite ouest la rue Atwater, il s'étend à l'est jusqu'à la rue de Lorimier (...) Il est important de préciser qu'il s'agit du «Grand Centre des Affaires» (C.D.A.) ou «Greater Central Business District» (C.B.D.), au sens même de «Grand Montréal» ou «Grande région métropolitaine».

En tenant compte de la croissance anticipée et de ses répercussions sur la circulation en général, il importe d'analyser les besoins engendrés par le secteur commercial de l'avenir, puisque l'étude finale étendra ses conclusions jusqu'à l'année 1981 (...)

L'épicentre des activités importantes de ce centre névralgique se situera à l'avenir le long de la rue Dorchester et dans l'axe de la rue University. (ibidem)

Les mouvements de transformation du centre de la ville en centre-ville et de développement des espaces périphériques, si prédominants sous le régime de la rénovation urbaine, sont ainsi significatifs pour mon propos. C'est que les infrastructures de transport sont planifiées et orientées en fonction de l'objectif de maximiser «le plus possible» les déplacements automobiles (et particulièrement ceux effectués pour fins de travail et d'emploi) dans, vers et à partir de ce nouveau centre<sup>32</sup>. Je pense ici le plus évidemment aux

<sup>32</sup> Je ne soutiens pas ici que la desserte en automobile du centre-ville est pour la première fois prédominante (celle-ci était devenue aussi évidente lorsque le centre-



infrastructures autoroutières - à propos desquelles j'ai déjà soumis que leur importance dans le cadre de ce projet de centre-ville fut telle qu'elle a supplanté d'autres impératifs gouvernementaux, tels le maintien en place et l'amélioration du milieu de vie dans les quartiers péricentraux. Mais comme je l'ai déjà écrit au second chapitre, même le métro fut présenté comme un instrument devant favoriser la circulation des automobiles et des automobilistes.

En un autre cas, la planification en fonction de la circulation automobile dans, vers et à partir du nouveau centre des affaires est encore plus en évidence, alors que le métro est posé comme un moyen de la favoriser pour le travail et le commerce, en effectuant une distinction entre son utilisation «obligatoire» et «optionnelle». C'est le cas des ingénieurs ayant produit le *Plan directeur des routes à caractère métropolitain*. Celui-ci établit en effet la nécessité de

prévoir un ensemble de facilités de transport en commun rapide opérant en dehors du réseau des voies de surface», [des ingénieurs précisant aussitôt] «qu'une telle facilité moderne de déplacement maintiendra l'équilibre nécessaire entre l'utilisation obligatoire et optionnelle du véhicule automobile pour fins de travail. (Lalonde, Girouard et Letendre, 1961, p.24)

Mais le régime de rénovation urbaine a son importance d'une autre façon. Dans la mesure où l'on vise le maintien en place de certaines populations (certains nouveaux travailleurs assez aisés du centre des affaires et les habitants défavorisés du projet des Habitations Jeanne-Mance), il devient important de gérer la circulation en éliminant la congestion automobile - ce qui est l'une des causes les plus importantes de dépréciation de ce secteur pour l'habitation. Le rapport Dozois est en effet remarquable par l'importance qu'il accorde à la résolution des problèmes de circulation automobile pour les résidents. En effet, le comité écrit à ce propos que :

---

ville était situé dans le Vieux-Montréal), mais plutôt qu'il est orienté spécifiquement en fonction de la nouvelle localisation de ce centre-ville.

La circulation est un autre facteur important qui peut influencer la condition d'un secteur. Si les artères de ce dernier sont conformes au débit de circulation qu'elles ont à accommoder, le secteur a toutes les chances de prospérer; mais si, au contraire, ces artères sont insuffisantes, il y a congestion et perte de temps, avec toutes les conséquences économiques qui en découlent, et tout le secteur en souffre et en est déprécié d'autant. Plusieurs secteurs domiciliaires du vieux Montréal sont de plus en plus envahis par la grande circulation et subissent ainsi toutes les moins-values qu'entraîne avec elle la congestion. (Ville de Montréal, 1954, p.5)

Et de nombreuses propositions y sont développées à propos du traitement des rues et des places de stationnement afin que la circulation automobile s'intègre bien au caractère résidentiel du futur secteur. L'idée générale est ici d'éliminer le plus possible les obstacles à la circulation automobile, de façon à ce que la congestion constatée disparaisse puisque c'est cette congestion qui nuit à la qualité globale du secteur (op.cit., p. 18 et suivantes). Dans le premier plan, mettant en relation son projet avec «le plan directeur» de la ville, le comité note à nouveau le caractère nuisible et «déplorable» de la congestion pour la valeur d'un secteur. Il précise ensuite que le réaménagement qu'il propose est une occasion intéressante pour poursuivre la réorganisation du réseau routier du centre-ville telle que prévue au plan directeur de la circulation de la ville, en élargissant plusieurs rues telles de Montigny (aujourd'hui de Maisonneuve) et St-Urbain (l'élargissement de la rue Dorchester, aujourd'hui René-Lévesque, est déjà en cours, souligne le comité). De même, et toujours afin d'augmenter le débit de la circulation et d'éliminer ainsi la congestion, il insiste sur l'importance de prévoir du stationnement «hors-rue». (op.cit., p.19) Le plan d'occupation du sol est établi et justifié dans la section suivante. On y retrouve une tactique similaire de gestion de la circulation par l'aménagement d'artères et de rues à plus grande capacité. Après une description des interventions prévues, le comité explique aussi que :

Un des premiers effets du nouveau système de rues sera d'éliminer toute cause de dépréciation provenant du mauvais système actuel; il va permettre d'augmenter la sécurité et la rapidité de la circulation en éliminant les rues étroites et en

augmentant la visibilité aux intersections. De plus, la disparition des établissements commerciaux, sis à l'intérieur du secteur, permettra d'éliminer le trafic des camions qui les desservent, lequel représente une cause importante de l'encombrement actuel des rues.» (op.cit., p.22)

Dans ce plan d'utilisation du sol, le comité effectue également un retour sur l'enjeu, concomitant, du stationnement :

L'étude du stationnement doit se faire concurremment avec celle de la circulation, puisqu'en pratique ce sont deux questions connexes; la circulation est entravée le plus souvent par le stationnement le long des rues, lui-même causé par l'absence de stationnement hors-rue. Le plan de réaménagement procurera des espaces hors-rue, pour desservir le projet d'habitation, éliminer une partie du stationnement le long des principales voies de circulation et ainsi réduire l'encombrement actuel. (op.cit., p.22)

C'est donc dire que, tel qu'annoncé au début de cette section, les liens entre les interventions sur les voies de communication autoroutière et les programmes de rénovation urbaine prennent une seconde forme. Comme je l'ai moi-même un peu fait plus haut, l'on retient le plus souvent de ces programmes, politiques et projets qu'ils sont de vastes chantiers d'expropriation et de démolition de logements et de maisons que l'on qualifiait de taudis. Mais il faut aussi reconnaître qu'ils sont à la fois cela et des opérations plus larges et complexes d'intervention sur le cadre de vie des populations habitant les secteurs visés (les quadrilatères des Habitations Jeanne-Mance spécifiquement) mais aussi, et surtout, le centre-ville plus largement, c'est-à-dire à une échelle métropolitaine. Et au sein de ces secteurs, les interventions de gestion de la circulation automobile prennent souvent une place importante, sinon prépondérante. La place des nombreux projets autoroutiers et routiers de l'époque dans cette rationalité gouvernementale (l'élargissement du boulevard Dorchester, par exemple) doit d'ailleurs être comprise ainsi : non pas à une échelle d'un ou quelques îlots ou d'un secteur restreint, mais plutôt à une échelle métropolitaine. L'on peut en effet aussi retrouver les mêmes préoccupations pour la circulation automobile

et/ou le stationnement (hors-rue) situées à une échelle métropolitaine dans bon nombre d'autres projets et plans de rénovation urbaine d'ordres divers: dans le rapport préliminaire du plan directeur de la ville de Montréal (1944), dans les programmes de rénovation du Vieux-Montréal, pour l'un élaboré dans une thèse de doctorat en architecture (Marsan, 1965), et l'autre par la ville de Montréal (1965a); dans l'élaboration des projets de la Place-des-Arts, des complexes Desjardins et Guy-Favreau, de la maison de Radio-Canada<sup>33</sup>, etc. Dans tous les cas, la rationalité consiste à aménager les rues, édifices et secteurs plus généralement de façon à répondre «jusqu'au maximum possible» à la demande de circulation automobile, c'est-à-dire de façon à éliminer les obstacles causant la congestion et à canaliser la circulation sur certaines rues devant soutenir la «grande circulation». En d'autres mots, la rénovation urbaine, en tant que régime de gouvernement des populations, est une intervention sur le milieu de vie de populations qui passe de manière très fréquente par des aménagements visant à accroître la fluidité de la circulation automobile métropolitaine en répondant «jusqu'au maximum possible» à la demande - ceci devant améliorer la qualité du milieu de vie qu'ils forment.

Pour ce qui est des quartiers anciens péricentraux dans lesquels on cherche à maintenir les populations pauvres et ouvrières en place tout en favorisant la «mixité sociale» (en restaurant les immeubles résidentiels existant ou en réalisant des interventions de réaménagement similaires à celle des Habitations Jeanne-Mance), leur position par rapport aux infrastructures autoroutières est quelque peu différente de celles des secteurs affectés par la transformation du centre-ville. C'est-à-dire que l'on présente aussi, dans ces cas, les

---

<sup>33</sup> Dans ces trois derniers cas, on notera en particulier les grands espaces de stationnement hors-rue.

autoroutes comme des technologies devant permettre de canaliser les automobiles en transit et d'éliminer la congestion dans ces quartiers, en améliorant ainsi le cadre de vie. C'est le cas au moins pour le boulevard Métropolitain, pour l'autoroute Décarie et pour les différentes versions de l'autoroute Est-ouest. Mais par rapport à l'élimination des taudis et l'amélioration du cadre de vie qu'elles permettent, leur statut est davantage incertain. C'est que, tel que le propos (déjà vu en partie) d'un ingénieur du Ministère de la voirie le laisse croire à propos de la troisième version de l'autoroute Est-ouest, le dépérissement d'une section ou d'un quartier «plus pauvre, etc.» ne semble pas trop préoccupant. Cela laisse ainsi penser que, un peu comme au centre-ville, améliorer le milieu de vie des populations ouvrières et pauvres en les dispersant vers un «ailleurs» quelconque (et indéfini) n'est pas, après tout, une mauvaise chose. Mais, en même temps, les responsables des projets ont certaines préoccupations à propos de la qualité du milieu de vie traversé par les autoroutes qu'ils planifient. En effet, tel que l'ajoute encore une fois le même ingénieur, le tracé de l'autoroute Est-ouest sur de Rouen (celui-là même qui pourrait provoquer son dépérissement) pourrait tout à fait provoquer une nette amélioration si l'on profitait de l'occasion pour construire des édifices résidentiels «plus importants» en articulation avec les abords du fleuve (si le Port de Montréal déménageait). D'ailleurs, le tracé sur de Rouen pour l'autoroute Est-ouest est appuyé par l'expertise d'un urbaniste qui soutenait que ce tracé était le moins dommageable des trois envisagés car il s'insérerait entre deux secteurs des quartiers Hochelaga-Maisonneuve qui étaient des «entités distinctes».

Mais avec l'arrêt des travaux de l'autoroute Est-ouest, l'on peut dire que la place de la technologie autoroutière en tant qu'outil permettant le maintien et la mixité de la population dans les quartiers péricentraux et l'amélioration

de son cadre de vie est fortement contestée et remise en question. Le régime de revitalisation urbaine est en voie de s'installer, en tant que transfiguration de celui examiné jusqu'ici. Dans la mise en place de la problématisation tributaire de ce nouveau régime, autrement dit, un ensemble particulièrement important de pratiques contribue à donner cette forme au problème : celui des pratiques professionnelles qui ont pour responsabilité (première ou non) de gérer les déplacements automobiles à Montréal. Un objet particulier de leur attention est le réseau autoroutier dont elles remettent sérieusement en question le développement tel que planifié jusqu'alors. La problématisation en question et ses liens avec les orientations de la métropole est en large part encapsulée dans cet énoncé de l'OPDQ :

la multiplication des points d'urbanisation résultant du développement autoroutier et l'éparpillement conséquent de la population en banlieue ont entraîné une sous-utilisation des transports collectifs au centre, un coût exorbitant pour l'extension des réseaux en périphérie et l'augmentation de la distance entre les lieux de résidence et les lieux de travail. L'appui inconditionnel que l'on a accordé à l'automobile a eu également comme conséquence de négliger fortement la desserte ferroviaire des banlieues. Celle-ci se retrouve présentement dans un état lamentable, avec du matériel roulant désuet, un service quasi nul et des tarifs sans cesse à la hausse. Cette situation a contribué à accentuer la dépendance de la population de la banlieue envers le transport privé pour ses déplacements domicile - travail. Ainsi, les priorités accordées à l'automobile ont donné lieu à un accroissement de la congestion urbaine, à une augmentation de la pollution de l'air et du bruit, bref, à une dégradation généralisée de la qualité de vie en milieu urbain, qui n'a fait qu'accélérer le mouvement d'exode de la population vers la banlieue. (OPDQ, 1979, p.130)

Contribuant significativement à l'installation du régime de revitalisation urbaine, l'infrastructure autoroutière est donc remise en question parce qu'elle nuit au cadre de vie des populations résidant dans les quartiers péricentraux et, donc, à l'objectif de les repeupler de populations socio-économiquement mixtes. Cette problématisation se distribue en au moins deux configurations principales. D'une part, l'infrastructure est remise en question en raison de la déstructuration des quartiers péricentraux qu'elle occasionne. En l'occurrence, la consommation d'espace physique qu'elle rend nécessaire est

critiquée pour les démolitions de logements qu'elle occasionne et pour les «coupures» qu'elle provoque dans les trames des quartiers traversés<sup>34</sup>. Les autoroutes sont posées comme des barrières physiques qui nuisent aux systèmes sociaux quasi-naturels que constituent les quartiers anciens péricentraux, ceux-ci étant leurs milieux de vie. C'est un des arguments clés de nombreux groupes et organismes communautaires qui ont contesté la section à l'est de la rue De Lorimier de l'autoroute Est-ouest. C'est aussi l'un de ceux de l'OPDQ lorsqu'il explique que les quartiers péricentraux les plus défavorisés qui ont subi,

depuis les quinze dernières années, la pression des divers projets publics ou privés liés à l'extension du centre-ville, ont été fortement déstructurés et se sont progressivement vidés de leurs habitants. (OPDQ, *op.cit.*, p.31)

L'infrastructure autoroutière est en second lieu remise en question en raison de son succès même à fournir une liaison relativement aisée en automobile entre le centre-ville et les banlieues. C'est que, ce faisant, elle n'est plus vue comme un simple support de l'urbanisation (une réponse à une demande), mais comme un accélérateur du développement des banlieues et un générateur de déplacements automobiles plus fréquents et plus longs - le mode de déplacement le plus utilisé dans ces organisations spatiales pensées en fonction de ce mode de transport. C'est ce qui est établi, pour prendre un exemple parmi tant d'autres, dans une étude du Comité des transports de la région de Montréal (CTRM):

Il est clair que la construction des grandes autoroutes dans la région métropolitaine combinée à un taux de possession automobile accru, a très largement contribué au type et à la forme d'urbanisation des derniers 10 ou 20 ans. Une analyse récente du Ministère des Affaires Municipales a démontré de façon très révélatrice la contribution de la construction des grandes autoroutes (...) au phénomène de la croissance d'une banlieue de plus en plus éloignée. De

<sup>34</sup> D'ailleurs, je rappelle qu'un des arguments employés pour justifier le passage de l'autoroute Est-ouest sur la rue de Rouen (le premier tracé retenu), dans Hochelaga-Maisonneuve, est que ce tracé permet de respecter la nature de la trame urbaine en s'insérant entre deux «entités distinctes».

fait, il faut constater que la construction du réseau autoroutier montréalais a tout autant voulu répondre aux besoins de transport générés par le développement de la banlieue (et la croissance de la circulation automobile) qu'elle a pu elle-même contribuer à accentuer les besoins qu'elle voulait satisfaire. (CTRM, 1977, p.7)

Sans employer exactement ces termes, il est possible de remarquer dans cet extrait la tension capacité–fluidité telle que mise en évidence au chapitre précédent et l'importance qu'elle prend dans le régime de la revitalisation urbaine. Elle est à la fois l'effet et la condition de la remise en question de la solution autoroutière en tant que déterminante partielle d'une forme urbaine qui génère ou induit de plus nombreux et longs déplacements automobiles (toujours effectués de manière prédominante vers et à partir du centre-ville), nuisant aux objectifs et orientations de concentration de la population et de l'emploi dans l'espace montréalais. C'est que, d'une part, la construction du réseau autoroutier montréalais a nécessité une importante consommation d'espace, déstructurant les quartiers péricentraux en effectuant des coupures dans leur organisation et éliminant de nombreux logements. Cela a entre autres eu pour effet de provoquer le départ d'une partie des populations résidentes de ces quartiers, et en particulier celles les plus aisées. Par ailleurs, la construction des autoroutes (entre autres) se voulait une réponse à des difficultés de congestion automobile qui rendaient difficile l'accès automobile au centre-ville de Montréal à partir des banlieues en même temps que ces autoroutes nuisaient à la qualité de vie et aux possibilités d'emploi (permettant la départ des entreprises de ces secteurs) dans les quartiers centraux et péricentraux. C'est ainsi que la solution autoroutière a participé de manière centrale à l'établissement du régime de revitalisation de la ville. Comme l'écrit le CTRM, à partir de ce moment, l'on considérera que

Les plaidoyers pour une modification des tendances actuelles sont nombreux et convaincants. Le Ministère des Affaires Municipales proposait récemment un scénario axé sur un objectif de «concentration et consolidation» de la croissance. Ce scénario vise à limiter l'étalement de la banlieue... (CTRM, 1977, p.7)



On peut maintenant comprendre pourquoi, sous le régime de la revitalisation urbaine, en fin de compte, l'art du gouvernement des déplacements automobiles consiste en un laissez-faire «juste assez» qui doit favoriser le maintien et la mixité sociale de la population dans les quartiers péricentraux en y améliorant les conditions des milieux de vie. Cela implique que la construction d'infrastructures autoroutières ne doit pas les perturber en créant des barrières et en générant des volumes importants de circulation. «Juste assez» pour, en même temps, permettre une consolidation de certains pôles périphériques, comme celle du pôle centre-ville - dont les premiers demeurent d'ailleurs plus ou moins dépendants. Et ceci, tout en concentrant ce développement de la périphérie afin d'éviter que l'expansion suburbaine soit hors de contrôle. Autrement dit, l'on peut comprendre pourquoi par et à travers le régime de la revitalisation s'est développé tout un art du laissez-faire «juste assez» qui consiste à la fois à augmenter la capacité de certaines infrastructures autoroutières (pour consolider les pôles de résidence et d'activités d'emploi de la métropole, et pour canaliser la circulation automobile hors des quartiers péricentraux), et à veiller à ne pas provoquer une expansion ou un étalement urbain qui induirait davantage de déplacements automobiles dans ces quartiers.

C'est à l'intérieur de l'espace problématique ouvert par le régime libéral de revitalisation urbaine que peuvent se comprendre les problèmes spécifiques posés par nombre des projets de gestion des déplacements automobiles pris comme exemples en introduction. Chacun constitue un effort pour résoudre, temporairement et partiellement, le champ en tension ouvert qu'est le problème général constitué par et à travers ce régime. À travers le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, par exemple, le MTQ vise à augmenter la

capacité de circulation automobile sur la future autoroute. Il souhaite cette augmentation de capacité afin de lier par une voie rapide le pôle Montréal-est avec le centre-ville de Montréal, ainsi que pour fournir un accès plus fluide au centre-ville pour les habitants des banlieues de l'est de la métropole. Mais cet ajout de capacité ne serait pas «dans le vrai» s'il ne proposait en même temps des mesures pour améliorer le cadre de vie dans les quartiers centraux traversés. C'est pourquoi le MTQ met de l'avant l'idée que son projet va contribuer à améliorer les conditions de déplacements automobiles pour les résidents des quartiers traversés, et c'est pourquoi il propose de contrer la hausse envisageable des volumes de circulation automobile qui sera provoquée par son intervention, par le retrait d'une capacité équivalente de circulation automobile dans les rues et artères des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud. C'est aussi pourquoi il intègre à son projet une voie partiellement réservée à la circulation des véhicules de transport collectif : lors du retour de la congestion, ces voies réservées agiront comme un frein à l'augmentation des volumes de circulation automobile, en offrant une option qui favorisera un transfert modal. Et c'est, enfin, dans le même espace problématique que les oppositions à son projet se forment. La DSP, le Cre-Mtl et Équiterre, s'opposent par exemple au projet du MTQ parce que, en augmentant la capacité et en favorisant la fluidité, le projet – pour eux indissociable du projet de pont sur l'A-25 – favorisera selon eux l'étalement urbain, une augmentation du nombre de véhicules dans les quartiers centraux et péricentraux, et par conséquent une dégradation de la qualité de vie qui nuira à leur «revitalisation». Manifestement, les pratiques de gestion des déplacements automobiles sont aujourd'hui confrontées à un problème défini de façon telle à ce qu'elles doivent déployer un art de gouverner tout en nuances et de manière bien hésitante et incertaine : c'est la condition pour trouver le point où l'activité gouvernementale intervient «juste assez».

\*\*\*

À travers ce chapitre qui se ferme, et sans que je n'aie vraiment attiré l'attention sur eux, quelques notions et concepts sont apparus qui peuvent sembler un peu incongrus au milieu de ce régime apparemment un peu «froid» de distribution spatiale des populations et de gestion des déplacements automobiles que j'ai décrit : le concept de banlieue, et les notions associées du départ des familles du centre-ville et des quartiers péricentraux vers celle-ci; la notion de dépendance des populations des banlieues envers l'automobile pour ses déplacements quotidiens; le constat que le centre était peuplé de plus en plus de familles monoparentales. Quelle importance cela peut-il avoir dans le régime de revitalisation et pour son art du laissez-faire «juste assez» les déplacements automobiles? Pourquoi ces différences sont-elles faites, et pertinentes? À mon sens, la nouvelle importance que prennent les quartiers péricentraux et la concentration des espaces sub-urbains à travers le régime de la revitalisation ne peut, à mon sens, se réduire à une économie politique de distribution des populations et de gestion de ses activités et déplacements automobiles que l'on pourrait qualifier de technocratique – par manque d'un meilleur mot – pour désigner son apparent excès de rationalité. Pour la saisir adéquatement, en effet, il m'appert qu'il faut en appeler à une autre dimension de cette rationalité gouvernementale, nommément la problématisation d'une «culture de l'automobile», dans le sens spécifique de mode de vie. Je m'attarde à cette question au chapitre 5, soit après l'examen, dans le prochain chapitre, de l'émergence d'un nouveau sujet de discours à travers l'installation du régime de la revitalisation.

## Chapitre 4 : Un citoyen «expert de son milieu de vie» : un nouveau sujet de discours pour un régime de gouvernement libéral avancé

*Le BAPE vous considère ici comme l'expert de votre milieu, puisque c'est vous qui y demeurez et aurez à vivre avec les répercussions du projet, qu'elles soient positives ou négatives.<sup>1</sup>*

À l'automne 2001 a lieu une rencontre d'information préparatoire aux audiences qui vont être menées par le BAPE à propos du projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*. Elle vise à informer du déroulement et des modalités de participation la centaine d'individus et groupes qui ont déposé des requêtes afin d'obtenir la tenue de ces audiences. C'est lors de cette rencontre que la présidente de la commission souligne l'importance, pour les travaux qu'elle va mener, de la présence et de la participation des citoyens. «Nous vous considérons, dit-elle, comme des experts de votre milieu de vie».

Un des nombreux requérants de la tenue de ces audiences du BAPE fut le le Collectif en aménagement urbain de Hochelaga-Maisonneuve (CAUHM), un organisme menant une stratégie de revitalisation du quartier Hochelaga-Maisonneuve avec divers partenaires sociaux et communautaires du secteur. Cet organisme a auparavant lui-même mené un processus de consultation publique sur le projet dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. En s'inspirant des conclusions auxquelles il en est arrivé suite à ces audiences, il a d'ailleurs appuyé devant le BAPE – avec quelques réserves mineures – le projet du MTQ.

---

<sup>1</sup> Site consulté le 2 août 2004 : <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/faq/>.

Par ailleurs, en 2004, la Commission de l'aménagement urbain et du développement durable (CAUDD), un organisme mis sur pied par les élus de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal la même année, recommande des modifications au chapitre de l'arrondissement inclus dans le plan d'urbanisme de la ville de Montréal. Une première recommandation concerne la reformulation d'un enjeu identifié. La commission considère qu'il devrait se lire ainsi :

Concevoir un partage des rues et des trottoirs qui assure la qualité de vie des milieux résidentiels, privilégie les usagers du transport en commun, les piétons et les cyclistes et vise une réduction de l'usage de l'automobile. (CAUDD, 2004, p.A-1)

Une seconde recommandation concerne les stratégies d'aménagement proposées. Selon la commission, ces stratégies devraient se lire ainsi:

Fixer des objectifs mesurables de réduction de l'utilisation de la voiture (...) Fixer des objectifs mesurables de croissance du réseau de pistes cyclables et de stationnements pour les vélos (...) Fixer des objectifs mesurables pour augmenter le nombre de traverses avec priorité aux piétons (...) Élaborer une stratégie et des mesures d'apaisement de la circulation en réponse aux besoins et aux demandes des citoyens (...) Faire de l'avenue du Mont-Royal, un secteur de planification détaillée dans le but de faire un projet de démonstration visant à concrétiser l'engagement du Plateau à atteindre les objectifs reliés au protocole de Kyoto, à améliorer la qualité de vie des résidents et à favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture (...) Abolir l'obligation de fournir un nombre minimal de stationnements dans les nouveaux projets de développement ou projets d'agrandissement et réduire le nombre maximal prévu à la réglementation. (op.cit, pp.A-1-A-2)

Ces deux recommandations sont la transcription plutôt directe de revendications d'un certain nombre d'intervenants qui, individuellement ou en groupe, se sont prononcés lors des audiences publiques tenues par la commission. Parmi ces intervenants compte notamment un groupe nommé *Mont-Royal/Avenue verte* qui réclame depuis 2002 la transformation de l'avenue Mont-Royal en une rue piétonnière et cycliste «sans voitures», desservie par un système de tramway.

Pour prendre un dernier exemple, en 2000 a lieu la Commission de mobilité Montréal-Rive-sud qui est chargée par le ministre des transports du Québec d'étudier «l'éventualité d'un nouveau lien routier entre Montréal et sa Rive-sud» (la commission Nicolet dont déjà évoquée au chapitre 3). Des professionnels (universitaires ou non, dûment mandatés et rémunérés) de diverses questions liées plus ou moins directement à la circulation des biens et des personnes dans la région, des promoteurs de projets ainsi que les «membres du public» sont invités à intervenir au cours des différentes phases des travaux de la Commission. Le président de la Commission explique que :

la raison d'être fondamentale de la Commission repose sur sa mission de consultation. Se trouve là, en fait, sa principale justification. La Commission entend par conséquent se mettre avec application à l'écoute de l'opinion publique. Elle demeurera indépendante et sans parti pris puisque c'est là l'assise même de sa crédibilité. Évidemment, pour mener à bien sa mission de consultation, la Commission compte sur la collaboration du plus grand nombre et surtout, sur l'expression d'un large éventail d'opinions, d'analyses et de points de vue. C'est à cette condition que la Commission pourra témoigner, avec exactitude, de l'état de l'opinion publique sur les enjeux associés à l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. (Nicolet, R., dans Commission d'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-sud, 2001, pp.2)

Situés au sein du cadre analytique que j'ai déployé depuis le début de cette thèse, ces exemples – choisis parmi d'autres – signalent à mon sens l'existence d'une ligne de force discursive tendancielle produisant un citoyen en tant que sujet de discours légitime et compétent au sein du régime d'expertise dont est tributaire la problématisation du gouvernement de la circulation automobile à Montréal. D'ailleurs, cette ligne de force est systématiquement inscrite dans tous ces programmes et projets que j'ai analysés comme participant du régime de la revitalisation urbaine. Par exemple, dans la présentation qu'elle donne de sa stratégie de «revitalisation urbaine intégrée» (RUI), la ville de Montréal explique que

Inspirée de politiques européennes et américaines, la RUI est une approche originale qui combine l'apport des citoyens, des représentants des secteurs privés et publics, des élus et des organismes communautaires qui, ensemble, travaillent à améliorer la qualité de vie de quartiers défavorisés et les conditions socio-

économiques de leurs résidants. Cette approche donne une voix et des moyens aux citoyens et à leurs représentants.<sup>2</sup>

Mon analyse porte ici deux objectifs complémentaires: je veux d'abord, en argumentant que la remise en question de la solution autoroutière a joué un rôle important dans l'installation d'un nouveau citoyen au sein du régime d'expertise dont est tributaire la problématisation de la circulation automobile à Montréal, décrire le déploiement de ce nouveau sujet de discours à travers les technologies gouvernementales qui le produisent depuis environ le milieu années 1970, et montrer de quelle rationalité générale ils participent. En second lieu, je souhaite discuter les effets qu'elle a eu sur la problématisation en question. Je décris à travers les deux prochaines sections l'émergence de ce citoyen «expert de son milieu de vie» au sein du régime d'expertise dont est tributaire la problématisation qui est l'objet de mon travail. Dans la troisième section, je montre comment ce citoyen et les technologies qui l'ont installé ont affecté cette problématisation.

#### 4.1 La rénovation urbaine : un régime d'expertise professionnel<sup>3</sup>

Dans les années 1940-1970, comme on a pu l'apercevoir en filigrane jusqu'ici dans cette thèse, les pratiques d'expertise professionnelle d'urbanisme et d'ingénierie sont les autorités qui produisent de manière exclusive la problématisation de la circulation des biens et des personnes décrite et le

---

<sup>2</sup> Site consulté le 15 mai 2006 : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=2239\\_2891961&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2239_2891961&_dad=portal&_schema=PORTAL).

<sup>3</sup> L'adjectif «professionnel» est ici employé dans son sens le plus large, et non seulement en son sens légal. Autrement dit, je veux indiquer ici que ce régime est fondé plutôt exclusivement sur les pouvoirs et savoirs produits par des pratiquants d'un métier dûment rémunérés, et non seulement par des professionnels au sens du code des professions. L'urbanisme, par exemple, n'est pas une pratique constituée légalement comme une profession avant 1963 même si elle est au cœur du régime étudié ici bien avant cette année.

programme d'action qu'il conditionne. En effet, et plus précisément, ce sont elles qui effectuent le diagnostic et établissent le programme d'action sur les causes de la congestion, sur les tendances en matière de circulation et de la localisation des populations et de leurs activités, sur le choix des tracés autoroutiers et sur la détermination des zones vétustes à éliminer, sur l'identification et la mise en valeur du patrimoine à préserver, et ainsi de suite. Bref, ces pratiques sont absolument cruciales dans la problématisation singulière qui justifie l'augmentation de la capacité du réseau routier – dont le réseau autoroutier est posé comme la technologie optimale et ultime – car leur participation au régime de pouvoir-savoir qui détermine la problématisation est exclusif, et leurs programmes et projets plus ou moins directement réalisés par et à travers l'appareil étatique.

La façon dont Rose présente la position de l'expertise sous le régime de l'État providence dirige selon moi plutôt efficacement l'attention vers la place et l'autorité de l'expertise dans l'art de gouverner la circulation des biens et des personnes sous le régime de la rénovation :

Welfare might be considered a «substantive» rationality of rule : expert conceptions of health, income levels, types of economic activity and the like, were to be more or less directly transcribed into the machinery and objectives of political government. Simultaneously, the very powers that the technologies of welfare accorded to experts enabled them to establish enclosures within which their authority could not be challenged, effectively insulating experts from external political attempts to govern them and their decisions and actions. (Rose, 1996, p.54)

Si les propos de Rose sont assez peu «situés» (on ne sait précisément ni de quelles technologies ni de quel «lieu» il est question), ils dirigent tout de même efficacement l'attention à la fois vers l'importance des pratiques d'expertise dans l'art libéral de gouverner et, dans ses grandes lignes, vers les façons dont



elles participent du régime de la rénovation urbaine dont il est ici question. Plusieurs indices laissent en effet voir un tel régime d'expertise dans le régime de pouvoir-savoir de la circulation des biens et personnes en vigueur entre 1940 et le début des années 1970 à Montréal. D'abord, rapportant les propos du premier ministre de l'époque, le journal *Le Devoir* note que le ministre de la voirie doit rencontrer le président du comité exécutif de la ville de Montréal pour reconsidérer s'il y a lieu le tracé ou la partie est du tracé du projet d'autoroute est-ouest (troisième version), mais qu'il «n'est pas question que le gouvernement arrête les travaux». Selon le premier ministre, en effet, les savoirs mobilisés par les pratiques professionnelles d'expertise laissent voir que, de manière incontestable,

la construction de l'autoroute (est) justifiée sur le plan technique, sur celui de la croissance économique, sur celui des services, de l'allègement de la circulation sur le boulevard Métropolitain et enfin du raccordement avec le futur aéroport de Sainte-Scholastique. (Note : aujourd'hui Mirabel - FG) (*Le Devoir*, 1<sup>er</sup> février 1971, p.3)

De même, les quelques déclarations effectuées par les professionnels responsables du projet que j'ai pu retrouver laissent clairement entendre qu'ils ont seuls la compétence et la légitimité pour planifier les infrastructures et leur insertion dans les milieux traversés. Par exemple, un expert de l'habitation travaillant pour la Ville de Montréal et impliqué dans le projet questionne, en guise de réponse au documentariste de *Urbanose 5 - L'automobile*<sup>4</sup> qui l'interroge sur l'absence de consultation des résidants des quartiers traversés: «Mais quelle compétence a le locataire de l'avenue de Rouen<sup>5</sup> pour décider si l'autoroute doit passer là ou ailleurs?» Par rapport à d'autres projets d'autoroutes montréalais ou de développement de la ville plus généralement,

---

<sup>4</sup> Cinquième d'une série, il porte en partie sur la troisième version du projet de l'autoroute Est-ouest et son objet principal est la place de l'automobile dans la ville.

<sup>5</sup> Pour mémoire, le premier tracé retenu dans cette troisième version de cette autoroute à l'est du pont Jacques-Cartier passait par la rue de Rouen.

d'ailleurs, cela n'est à l'époque pas quelque chose d'exceptionnel, bien au contraire<sup>6</sup>. Il est même possible de préciser que dans l'ensemble du Québec, sauf quelques rares consultations publiques ponctuelles sur certains grands programmes ou projets<sup>7</sup>, rien n'est normalement prévu pour assurer une surveillance publique des actions de ces pratiques et un examen de leurs savoirs.

Telle que racontée, dans un article de la Revue de l'Ordre des urbanistes, par Mme Blanche Van Ginkel, une urbaniste impliquée dans la saga du projet de *l'autostrade Est-ouest* (seconde version), une controverse qui l'entoure permet d'illustrer encore mieux les exclusivités qui sont alors accordées aux pratiques d'expertise dans l'organisation des activités gouvernementales à Montréal - de même que leur utilisation de ces pouvoirs afin d'assurer leur mainmise sur «leur» domaine d'activité. En effet, le choix des tracés autoroutiers est à l'époque, selon ce que cette urbaniste, une compétence exclusive accordée à l'ingénierie. La firme à qui est confiée la responsabilité de planifier l'infrastructure établit alors son tracé, tel que vu plus tôt, rue de la Commune, dans le Vieux-Montréal. Les raisons avancées pour justifier ce choix sont entre autres que le Port de Montréal (dont une forte part des activités sont alors toujours en grande partie concentrées dans ce que l'on connaît aujourd'hui comme le Vieux-Port) doit être mieux desservi par les infrastructures de transport destinées au camionnage et que ce tracé permet d'éliminer des zones de bâtiments vétustes (cf. Lalonde et Valois, 1960), rénovation urbaine oblige.

---

<sup>6</sup> Pour fournir quelques exemples, le même constat peut être fait à propos des projets quelque peu antérieurs de l'autoroute métropolitaine, des autostrades Décarie, Nord-sud et des deux premières versions de l'autoroute Est-ouest ou de l'autoroute Est-ouest première version.

Un petit groupe d'urbanistes (qu'aucun ordre professionnel ne régit encore à l'époque et dont Mme Van Ginkel fait partie) a alors réussi à obtenir du financement de la part du Conseil du Port de Montréal pour réaliser des études qui vont «démontrer» que le choix du tracé est à revoir. Selon l'étude du groupe, en effet, le choix du tracé doit être révisé pour deux ordres de raison. D'une part, l'ouverture prochaine de la Voie maritime du Saint-Laurent va modifier significativement la dynamique industrielle du secteur en rendant caduque le Canal de Lachine, de sorte que les activités de transport par camion liées au Port que l'on veut faciliter vont s'amoinrir et se déplacer. D'autre part, le tracé doit être révisé afin d'assurer la protection de la valeur historique ou patrimoniale des bâtiments du Vieux-Montréal et du secteur résidentiel qu'il forme. Le groupe fut menacé de poursuite par la firme d'ingénierie en charge du dossier parce qu'il avait empiété sur son domaine de compétence exclusif, c'est-à-dire qu'il avait pratiqué le «génie sans l'accréditation professionnelle requise». (Boisvert, 1999; 2003, pp.51-53)

Il est possible de se donner une meilleure prise encore sur ce régime d'expertise par la négative. En effet, je n'ai retrouvé trace d'aucune consultation ou audience publique concernant de quelque manière la circulation des automobiles et la planification de la ville dans ces années. Dans le cas de la version de l'autoroute Est-ouest des années 1970, par exemple, le premier ministre Robert Bourassa intervient lui-même publiquement pour refuser une requête d'enquête publique effectuée par le Front commun contre l'autoroute - une coalition de groupes sociaux et communautaires et de résidants de

---

<sup>7</sup> Godbout (1983) fait référence à une consultation publique menée dans le cadre de l'élaboration d'un plan de développement de la région Bas-Saint-Laurent/Gaspésie par le Bureau d'Aménagement de l'Est du Québec - un organisme temporaire mis sur pied spécifiquement pour l'occasion, dans les années 1960.

quartiers traversés opposée au projet. Il déclare alors, tel que le rapporte *Le Devoir* :

Il n'en est pas question. Je ne vois pas ce qu'une enquête publique pourrait donner d'utile et de concret alors que nous avons besoin de croissance économique, d'un réseau routier approprié et de créer des emplois. (*Le Devoir*, 1<sup>er</sup> février 1971, p.3)

D'ailleurs, la liste des organisations consultées<sup>8</sup> par le ministère de la voirie en vue de la planification de l'infrastructure inclut une série d'organisations et d'organismes, et elle laisse voir, sinon l'absence de «consultation publique», du moins la consultation d'une sélection plutôt exclusive de certaines entreprises et organisations<sup>9</sup>. Et c'est justement sur ce point que, encore une fois, les contestations entourant le projet d'autoroute Est-ouest du début des années 1970 vont participer significativement à une modification importante de ce régime. On peut en effet comprendre, à la lecture du *Rapport de la Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest à Montréal* déjà cité, que l'illégitimité et l'incompétence présumée des citoyens à évaluer le projet en fonction de leurs propres savoirs est un des objets principaux de ces contestations :

Ce chapitre [final] est fondamental quant au contenu de tout le texte présenté par la commission. L'absence d'une forme de démocratie respectueuse de l'homme

---

<sup>8</sup> Intéressant mais dépassant les besoins de la présente recherche, la présence dans la liste des organisations religieuses catholiques (les protestantes, présentes dans tous les quartiers traversés et même dans le très catholique Hochelaga-Maisonneuve, semblent avoir été ignorées) est notable. La liste comprend en effet: les ministères fédéral et provincial; la Commission des Écoles Catholiques de Montréal; l'Archevêché de Montréal; les paroisses touchées; la Commission des Transports de Montréal; le Bureau du Métro; la Ville de Westmount; la Compagnie des chemins de fers nationaux; le Canadien Pacifique; Radio-Canada; la Commission des services électriques; Hydro-Québec; la Corporation du gaz métropolitain et le Port de Montréal.

<sup>9</sup> Dans les pratiques que je commence à analyser ici et qui sont développées à compter du milieu des années 1970, la terminologie est fort variable pour désigner le citoyen expert dont il est question. Malgré leurs claires différences en termes de réalité transactionnelle au sein des démocraties libérales et des systèmes capitalistes, en effet, les termes «citoyen», «résidant» et «public» sont utilisés de manière indistinctes pour ce faire. Comme elles rendent ainsi et malgré cela opératoires des réalités semblables, je les désignerai pour ma part toutes par le terme citoyen.

(sic) a déjà incité la création de cette commission (...) En aucun moment ou occasion, la population, ou ses représentants, n'ont été consultés. Ainsi jamais les comités de citoyens des quartiers touchés n'ont été consultés sur le projet (...) Aucune «consultation populaire» ou autre n'a donc été tentée. La présente commission a dû jouer le rôle du gouvernement, avec des moyens passablement limités il va sans dire. (Conseil de Développement social du Montréal métropolitain, 1971, pp.60-61)<sup>10</sup>

Pour faire écho aux propos tenus dans le documentaire *Urbanose* par l'ingénieur du ministère de la voirie auxquels j'ai fait allusion plus tôt, la Commission cherche à établir les citoyens comme compétents et leurs savoirs comme légitimes pour participer de l'évaluation de «si l'autoroute doit passer là ou ailleurs», de la forme que l'infrastructure devra prendre, et même de sa pertinence en tant que projet. Plus encore, elle cherche à établir comme rôle normal de l'État québécois leur consultation à propos de ces projets. Bien entendu, ce ne sont pas seulement ces contestations entourant l'autoroute Est-ouest qui vont mener à la modification de ce régime : les multiples points de contestation qui se développent à propos de ce régime gouvernemental au Québec - entre autres alentour de projets comme ceux d'Hydro-Québec (notamment le projet Champigny sur la rivière Jacques-Cartier dans Charlevoix, au milieu des années 1970), de l'aéroport de Mirabel et du parc naturel de conservation à Forillon - ont sans aucun doute aussi leur place dans cette transformation. Mais les projets autoroutiers sont un des types de projets sur lesquels, dès sa mise sur pied, le BAPE (le Bureau d'audiences publiques en environnement) peut être appelé à se prononcer. Le BAPE est un organisme rattaché au ministère de l'Environnement (aujourd'hui le ministère de l'Environnement, du développement durable et des parcs) qui a pour mission «d'informer et de consulter la population sur des questions relatives à la

---

<sup>10</sup> Je trouve intéressant eu égard aux transformations plus larges au Québec que l'on ne pose pas les autorités religieuses comme des représentants de la population ici.

qualité de l'environnement»<sup>11</sup>. Le règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement précise que doivent faire l'objet d'un examen – et éventuellement d'une audience publique – les deux types de projets suivants :

la construction, la reconstruction ou l'élargissement, sur une longueur de plus de 1 kilomètre, d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour 4 voies de circulation ou plus ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus, à l'exception de la reconstruction ou de l'élargissement d'une telle route ou infrastructure routière dans une emprise qui, le 30 décembre 1980, appartient déjà à l'initiateur du projet;

la construction, la reconstruction ou l'élargissement sur une longueur de plus de 2 kilomètres de toute route ou autre infrastructure routière destinée à des fins d'exploitation forestière, minière ou énergétique, dont la durée d'utilisation est prévue pour 15 ans ou plus et qui entraîne un déboisement sur une largeur moyenne de 35 mètres ou plus, à l'exception de la reconstruction ou de l'élargissement d'une telle route ou infrastructure routière dans une emprise qui, le 30 décembre 1980, appartient déjà à l'initiateur du projet (...) (Québec, 1978, Q-2, r.9, pp.1-2)

Ceci est un indice suffisant pour mon propos de l'importance des contestations de cette dimension de la solution autoroutière dans le changement de régime d'expertise que je veux décrire. Ce changement dans le régime d'expertise, la lecture d'un document présentant le BAPE en 1982 (soit à peine un peu plus de dix ans après l'arrêt des travaux de l'autoroute Est-ouest) en donne une bonne idée :

De par sa nature d'organisme gouvernemental, le Bureau d'audiences donne à la consultation de la population ce caractère de permanence. Il constitue de la sorte, pour les citoyens, une forme de garantie de droit de parole et d'intervention dans le processus de décision concernant certains projets susceptibles d'affecter sensiblement leur cadre de vie. (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 1982, p.5)

Au cours de la prochaine section, nous verrons plus en détail le citoyen expert que les pratiques de consultation publique qui concernent d'une façon ou d'une autre la circulation automobile à Montréal va établir à partir de ce moment.

---

<sup>11</sup> Site consulté le 15 mai 2006 : <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/bape/organisme>

#### 4.2 La production d'un citoyen «expert de leur milieu de vie» : une surveillance publique des pratiques d'expertise professionnelles

Avant d'en venir à l'analyse du citoyen qui s'installe à travers – et fonde – les technologies dont il sera ici question, il me semble intéressant de situer d'abord dans un cadre plus général le régime dont il est ici question. C'est que l'installation de ce citoyen «expert de son milieu de vie» et des technologies par et à travers lequel il en vient à exister doit être selon moi comprise comme participant de celle d'un régime de gouvernement «libéral avancé», selon l'expression forgée par Rose (1993). Autrement dit, ce régime de gouvernement libéral avancé de la circulation des biens et personnes, tel qu'il s'est développé à Montréal depuis le milieu des années 1970 comme effet d'un certain nombre de points de lutte (dont le projet de l'autoroute Est-ouest), peut être compris comme le développement d'un art de gouvernement «réflexif» par et à travers le déploiement de technologies de citoyenneté. Qu'est-ce que j'entends ici par le développement d'un art de gouvernement réflexif? Le sens de cette proposition peut être cerné en posant le phénomène auquel elle renvoie en *contradistinction* avec le processus de gouvernementalisation de l'État qui l'avait précédé (Rose a nommé le résultat de ce processus, dans l'extrait cité à la section précédente, l'État-providence) et qu'il vient, selon Dean (1999), «déplacer» et «recoder». Cette gouvernementalisation est le processus par lequel l'État en est venu à exercer lui-même directement diverses fonctions de gouvernement, ou de «conduite de la conduite» d'individus et de populations. Or pour Dean, cette gouvernementalisation de l'État rencontre éventuellement une autre ligne de force qui, elle, assujettit les technologies du gouvernement elles-mêmes à un examen et à des actions visant à les transformer : il nomme ce processus la «gouvernementalisation du gouvernement» et son résultat, un «gouvernement réflexif». Autrement dit, ce qui rend ce mode de gouvernement singulier, ce n'est pas tant l'émergence d'une pensée réflexive sur l'art de

gouverner, mais plutôt le mouvement par lequel cette pensée réflexive sur l'activité gouvernementale en vient à prendre corps dans des technologies qui surveillent elles-mêmes les technologies de gouvernement. C'est ce pliage de l'activité gouvernementale sur elle-même – par l'instauration de technologies de gouvernement des technologies de gouvernement – qui est caractéristique du nouveau régime de gouvernement libéral avancé.

Le travail de Dean est un exercice de synthèse des études de la gouvernementalité. Et il donne entre autres<sup>12</sup> comme exemples de ces technologies de gouvernement des technologies du gouvernement ce que Cruikshank a désigné par la notion de «technologies de citoyenneté», c'est-à-dire un ensemble regroupant une multiplicité de technologies d'estime de soi, d'*empowerment*, de consultation de sujets – conçus en tant que citoyens – qui sont par et à travers elles incités à devenir partie prenante de leur propre gouvernement. Dean précise, en suivant les travaux de Cruikshank, que ces technologies

engage us as active and free citizens, as informed and responsible consumers, as members of self-managing communities and organizations, as actors in democratizing social movements, and as agents capable of taking control of our own risks. (Dean, 1999, op.cit., p.168)

Autrement dit, la gouvernementalisation des technologies gouvernementales a provoqué une reconfiguration des rapports activité étatique/pratiques d'expertise dans un effort visant à «responsabiliser» ces dernières en les

---

<sup>12</sup> Parmi ces autres, il nomme et décrit diverses formes de «technologies de performance» telles l'audit, qui a été analysée par Power (1994). Les technologies de performance, telles que Dean les décrit de manière générale, sont mis sur pied afin de «penetrate the enclosures of expertise fostered under the welfare state and to subsume the substantive domains of expertise (...) to new formal calculative regimes». (op.cit., p.169) Les technologies de citoyenneté sont donc selon moi une sous-catégorie des technologies de gouvernement des technologies de gouvernement.



soumettant à une évaluation publique impliquant d'autres types de savoirs. Dans les termes de Rose, au sein de la formule libérale avancée, ces rapports en viennent à intégrer «a certain «formal» character [where] the enclosures of expertise are to be penetrated through a range of new techniques for exercising critical scrutiny over authority». (Rose, 1993, p. 295)

Les mécanismes et procédures d'évaluation sur lesquels je vais maintenant faire porter l'attention doivent ainsi être comprises comme l'effet direct d'un développement par et à travers lequel une multiplicité d'organismes et associations plus ou moins formels ont revendiqué que des «non professionnels» puissent exercer un certain contrôle sur les forces de développement de leur milieu de vie en en étant considérés comme des experts légitimes et compétents. Dans l'art du gouvernement de Montréal, les pratiques professionnelles d'expertise impliquées dans la gestion gouvernementale de la circulation des biens et des personnes en général, et en particulier leur mise en œuvre de la solution autoroutière, sont parmi les premiers objets privilégiés de ces nouvelles technologies.

Pour rendre compte du citoyen «expert de son milieu de vie» qui se déploie à travers diverses technologies gouvernementales impliquées dans la gestion de la circulation automobile à Montréal, je prends pour point de repère principal le BAPE<sup>13</sup>, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) et l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE). Cette stratégie analytique se justifie assez simplement : même s'ils n'ont pas été mis sur pied au même moment (le BAPE à la fin des années 1970, l'ACÉE au milieu des années 1990 et

---

<sup>13</sup> Il est sans doute important de noter que la *Procédure d'Évaluation et d'Examen des Impacts sur l'Environnement* entre en vigueur en 1978. Adoptée dans la foulée de la *Loi sur la qualité de l'Environnement* de 1972, soit peu de temps après l'arrêt des travaux de l'autoroute Est-ouest, c'est à travers elle qu'est implanté le BAPE.

l'OCPM en 2001<sup>14</sup>), ce sont trois technologies permanentes, et parmi les plus importantes qui permettent une évaluation par ce citoyen de certains projets concernant plus ou moins directement le gouvernement de la circulation automobile au sein du milieu montréalais<sup>15</sup>. En effet, tel que vu plus tôt, les projets autoroutiers montréalais (comme tous ceux du Québec d'ailleurs) sont tous légalement soumis – dans la mesure où ils répondent aux critères établis – à un examen de la part du BAPE. Le gouvernement de Montréal relève dans ce cas de politiques québécoises. Le mandat de l'OCPM, un organisme mis sur pied par la Ville de Montréal et qui a pour mandat d'évaluer les projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire, lui permet d'aborder la circulation des biens et des personnes, comme il l'a par exemple fait à travers les audiences publiques portant sur le projet de plan d'urbanisme de la Ville de Montréal ou divers autres projets de développement tel par exemple le projet *Porte Sainte-Marie*, dans le quartier Centre-sud. Et l'ACÉE a au moins effectué un examen du réaménagement de l'échangeur des Pins, récemment, au centre-ville de Montréal, et mènera vraisemblablement quelque examen du projet de pont sur l'A-25 (dans ce cas, la procédure ne peut être mise en branle avant qu'un

---

<sup>14</sup> Il faut tout de même noter que la mise sur pied de l'OCPM est en quelque sorte la renaissance du Bureau de Consultation de Montréal qui avait été aboli par l'administration du maire Bourque en 1994.

<sup>15</sup> Ce ne sont pas là les seules technologies où est produit ce citoyen. En 2005, par exemple, la commission permanente du conseil de la ville de Montréal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement a mené une consultation publique dans le cadre du *Plan de transport*. La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a aussi mené des consultations publiques sur son «énoncé de vision» visant à établir les orientations à ses actions jusqu'en 2025. Ces autres technologies différant sur quelque points de ceux que je vais d'abord analyser ici dans leur positionnement du citoyen et dans le rôle que l'on prévoit pour celui-ci, je vais les aborder – quoique très brièvement – plus loin.

projet défini soit arrêté) parce que certaines de ses dimensions concernent des domaines de compétence de l'État fédéral<sup>16</sup>.

L'idée n'est pas ici de faire l'histoire de ces organismes en tant qu'institutions mais de montrer l'installation de ce citoyen expert de son milieu de vie par et à travers ces technologies gouvernementales. Je m'efforcerai ainsi, lorsque c'est pertinent, de mettre en rapport le sujet citoyen installé à travers le BAPE, l'OCPM et l'ACÉE à celui qui est produit par d'autres technologies semblables (qu'ils aient juridiction sur les questions de circulation automobile à Montréal ou non) afin de mieux faire ressortir sa singularité.

*Un sujet de discours a priori légitime et important...* Le sujet citoyen «expert de son milieu de vie» – en tant que sujet de discours légitime et normal, c'est-à-dire encadré par des procédures réglées et explicites qui lui prévoient un rôle – pouvant participer à l'évaluation et à la décision en matière de gestion gouvernementale de la circulation des biens et des personnes (et particulièrement la circulation automobile<sup>17</sup>) existe depuis plus ou moins trente ans à travers le BAPE. Dans ce cas, comme dans ceux de l'OCPM et de l'ACÉE d'ailleurs, le citoyen (invariablement définis comme tout individu, association, organisme ou groupe intéressé par le projet évalué<sup>18</sup>) est effectivement a priori considéré comme un intervenant légitime – c'est-à-dire qu'il peut participer au processus de consultation en transmettant un mémoire écrit et\ou intervenir

<sup>16</sup> Dans le cas du projet de pont sur l'A-25, par exemple, ce sont ses responsabilités en vertu de la loi sur les pêches et de celle sur les voies navigables qui justifient son implication.

<sup>17</sup> Il est notable que les projets de transport collectif ne sont pas soumis à ces processus. La prolongation du métro à Laval, par exemple, n'a pas fait l'objet de telles audiences.

<sup>18</sup> Pour l'ACÉE, qui utilise le vocable «public», «le public représente des intérêts multiples, notamment : les résident (sic) locaux; les Autochtones; les fonctionnaires des administrations locales et régionales; les organisations communautaires; les

oralement aux audiences publiques (lorsque c'est le cas) sans avoir à justifier la pertinence de son intervention. Qui plus est, il est assez clair que dans le cadre de ces technologies, on postule que la participation citoyenne améliore l'action gouvernementale sur un milieu donné. En effet, dans une vidéo produite par le BAPE, il est soumis que

parce qu'il connaît bien son milieu, le citoyen peut identifier les problèmes potentiels liés à un projet, et suggérer des solutions qui permettront de l'améliorer (...) en s'informant, en exprimant ses préoccupations et en se prononçant sur un projet, le citoyen permet d'en améliorer la qualité et ainsi assurer le développement durable de son milieu.<sup>19</sup>

Et c'est bien là que l'idée que les savoirs du citoyen sont considérés comme légitimes et experts a priori se voit de la façon la plus éloquente. Leur statut d'expertise vient de la capacité présumée et postulée de ce citoyen à fournir des savoirs, ou un plutôt un type de savoir, que les pratiques d'expertise professionnelles (celles à qui était accordée une certaine exclusivité sous le régime de la rénovation urbaine) sont réputées ne pas pouvoir offrir. Le citoyen, autrement dit, est un expert de son milieu de vie légitime et important a priori parce qu'il fournit des types de savoirs (variablement nommés locaux ou traditionnels) que ces pratiques d'expertise professionnelles ne sont pas jugées aptes à produire.

Le BAPE et l'OCPM considèrent de manière similaire le citoyen comme un expert<sup>20</sup> qui possède des savoirs et des désirs uniques par rapport à son milieu

---

propriétaires de petites entreprises; les établissements d'enseignement; les groupes d'intérêt public; les médias.» (ACÉE, 2003, p.29)

<sup>19</sup> Lien consulté le 30 juillet 2006 : [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/video/film\\_7.mov](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/video/film_7.mov)

<sup>20</sup> Comme ailleurs, la terminologie employée varie quelque peu. À mon sens, que le citoyen soit désigné comme expert ou comme spécialiste de son milieu de vie ne change pas fondamentalement le critère décisif qui permet de le considérer a priori comme détenteur (potentiel) de savoirs légitimes, soit sa capacité à les fournir par l'expérience qu'il a de son milieu de vie. J'utilise pour ma part le terme expert de son milieu de vie (en omettant parfois «milieu de vie» afin d'alléger le texte).

de vie. Dans le *Guide d'accompagnement de la participation citoyenne* de l'OCPM, il est écrit que :

La Ville de Montréal souhaite la participation du plus grand nombre de citoyens, quelle que soit leur opinion. Toute contribution, si modeste soit-elle, présente un intérêt et contribue à éclairer les décisions que les élus auront à prendre. Lorsqu'une consultation publique vous intéresse, n'hésitez pas à y prendre part selon le temps et l'énergie dont vous disposez. N'oubliez pas que vous êtes un spécialiste de votre milieu. Personne n'est mieux placé que vous pour témoigner de ce que vous souhaitez et de la portée que le projet présenté pourrait vraiment avoir sur votre vie et dans votre quartier. Même si vous n'avez pas l'habitude de prendre la parole en public, soyez assuré que vous serez écouté et que votre opinion sera respectée par tous ceux et celles qui sont présents dans la salle. (Ville de Montréal, 2005, p.1)

Par ailleurs, de manière tout à fait semblable, la participation des citoyens est ainsi présentée et justifiée par l'ACÉE :

Votre participation dans le processus fédéral d'évaluation environnementale assure un processus ouvert et équilibré qui renforce la qualité et la crédibilité des évaluations environnementales. De plus, vos connaissances traditionnelles et du milieu à propos du site d'un projet peuvent aider à identifier et à prévenir les effets potentiels dès le début du processus d'évaluation environnementale.<sup>21</sup>

Encore plus précisément quoique un peu différemment, la même agence explique ailleurs que:

Le public est une importante source de savoir local et traditionnel sur l'emplacement physique du projet proposé et ses effets environnementaux probables. À travers les activités de participation du public, les promoteurs du projet peuvent obtenir de l'information, mieux comprendre les préoccupations du public et y réagir, et informer la population des décisions prises. (ACÉE, 2003, p.29)

En somme, si le citoyen peut être considéré comme expert, c'est qu'il est un détenteur - et un fournisseur potentiel - de savoirs «situés», c'est-à-dire provenant de son expérience «du milieu» même dans lequel on cherche à régler certaines difficultés (de circulation des biens et personnes en l'occurrence). Des types de savoirs que les pratiques d'expertise professionnelles chargées de

---

<sup>21</sup> Site consulté le 30 juillet 2006 : [http://www.ceaa-acee.gc.ca/011/index\\_f.htm](http://www.ceaa-acee.gc.ca/011/index_f.htm)

gérer la circulation automobile à Montréal ne sont pas réputées être en mesure de fournir.

*...mais devant se qualifier comme expert compétent.* Mais cette légitimité de leurs savoirs dans le processus d'évaluation publique (justifiée par leur potentiel en tant que source particulière de savoirs) n'accorde pas a priori aux citoyens la compétence à performer leur rôle d'experts. Les technologies chargées d'assurer leur implication dans la délibération publique portent, bien que de façons diverses, des exigences plus ou moins lourdes à la qualification en tant que sujet de discours compétent. C'est donc dire que si la position ou le rôle de citoyen expert est disponible à quiconque, sa performance effective est toujours à reproduire. Par exemple, une participation compétente au BAPE où à l'OCPM<sup>22</sup> porte tout de même, pour le citoyen, le devoir de s'être d'abord informé à propos du projet étudié – notamment à travers l'information qui a été mise à sa disposition. Tel que le précise par exemple le BAPE, il ne s'agit pas de solliciter n'importe quelle participation citoyenne, mais bien une «participation éclairée» (BAPE, 1982, p.11). De là d'ailleurs la grande importance accordée par ces organismes aux activités d'information à propos des projets soumis à l'évaluation comme de la procédure elle-même. Dès sa fondation, en effet, le BAPE a mis en place des lieux de consultation de la documentation relative aux projets comme à sa procédure (en plus de séances d'information préparatoire aux audiences). D'abord situés dans ses bureaux de Montréal et Québec (BAPE, 1982, p.11), ces centres ont rapidement été délocalisés vers les bibliothèques municipales (et celle de l'Université du Québec à Montréal, pour ce qui est de Montréal) puis également vers le site Web de l'organisme afin de maximiser l'accessibilité aux informations employées

---

<sup>22</sup> Le cas de l'ACÉE semble un peu différent. J'y reviendrai.

dans le cadre de l'évaluation.<sup>23</sup>

Le BAPE a aussi produit de semblables outils d'éducation citoyenne, mais le *Guide pratique à l'intention des citoyennes et des citoyens* élaboré par la Ville de Montréal en collaboration avec l'OPCM en vue de guider leur participation aux audiences publiques a le mérite, pour mon propos, d'être plus explicite.

Dans ce guide, la démarche élaborée

a pour objectif de permettre aux citoyens d'exprimer une opinion éclairée après avoir pu consulter la documentation et poser des questions, de façon à s'assurer de bien comprendre le projet soumis à la consultation.» (Ville de Montréal, 2005, p.1)

Les trois étapes que devraient suivre les citoyens sont aussi clairement identifiées et bien développées : s'informer, poser des questions, exprimer son opinion.

1. S'informer adéquatement est un processus qui, selon le *Guide*, peut s'accomplir par quatre démarches complémentaires lors de la période suivant le dépôt d'un projet ou d'un plan mais précédant la consultation publique elle-même.

a) Prendre connaissance de la documentation. Autant que possible, il faudrait se procurer la documentation relative au projet et en prendre connaissance avant la consultation publique. Il est possible de le faire en s'adressant au

---

<sup>23</sup> Cela sort quelque peu du cadre fixé ici (parce que cela dirigerait mon propos vers des considérations sur les politiques de l'archive), mais ceci est donc dire que l'introduction d'un sujet expert a considérablement transformé les patrons de circulation des informations et les délimitations de ce qui constituait le savoir public. Avant les transformations étudiées, le dépôt des documents sur lesquels reposaient les décisions de développement dans un lieu d'archivage public était d'ailleurs volontaire et était effectivement quelque peu aléatoire. C'est ainsi que les documents du projet d'autoroute Est-ouest des années 1970-1971 sont absents des archives de la Ville de

bureau de son arrondissement, à l'OCPM ou au bureau de la direction du greffe.

b) Noter ses premières observations. Au départ, le *Guide* conseille de noter en quelques mots («environ une demi-page») ce qui préoccupe ou intéresse le citoyen dans le projet soumis à consultation. Au besoin, il lui faudrait aussi dresser une liste des problèmes auxquels il est confronté et qui pourraient être amplifiés ou réglés par le projet. Le fait d'avoir ces notes en main permettra au citoyen d'orienter sa lecture de la documentation et sa recherche d'information et d'ainsi centrer ses questions et commentaires sur les points qu'il juge essentiels. De plus, en dressant à l'avance une courte liste de ses préoccupations, estime le *Guide*, il pourra, selon les informations obtenues pendant la consultation, y supprimer ou y ajouter des points. Dans le cas où la consultation porte sur un projet, le *Guide* suggère que le citoyen organise ses premières observations en répondant aux questions suivantes :

Qu'est-ce qui vous convient et ne vous convient pas dans ce projet? Quels sont les impacts positifs et négatifs que vous percevez au départ? En quoi la documentation vient-elle appuyer vos premières observations? En quoi y apporte-t-elle un nouvel éclairage? Quels renseignements vous manque-t-il? (op.cit., p.2)

Dans le cas où la consultation porte sur un programme ou une politique, les questions pertinentes sont plutôt : «Êtes-vous en accord, à première vue, avec les objectifs proposés? Avec les orientations suggérées? Quels seraient les critères et les principes à prioriser?» (ibidem)

c) Préparer ses questions dans le but d'obtenir des réponses assurant de bien comprendre le projet. Les questions du citoyen, précise le *Guide*, peuvent viser à obtenir des «faits» ou des précisions qui clarifieront certains points

---

Montréal comme de celles du MTQ, alors que l'on peut retrouver ceux d'autres projets antérieurs comme les autostrades Est-ouest et Nord-sud.



ou ajouteront à la connaissance qu'il a du projet, ou encore à faire confirmer un élément du projet à propos duquel il a un doute. S'il dispose d'un peu de temps, poursuit-il, le citoyen devrait noter ses questions et les classer par catégorie (question de compréhension ou de clarification). Voici des exemples de questions de compréhension : «Que veut dire tel mot? (...) La décision sera prise en fonction de quelle loi?» Et en voilà d'autres de clarification :

Les promoteur a présenté les résultats d'une étude sur la circulation. Je ne suis pas familier avec ces études. Est-il possible qu'il vulgarise l'information de façon à ce que je sois certain de bien comprendre l'étude, surtout en ce qui concerne mon secteur? (op.cit., p.3)

Aussi, avise l'Office,

notez les questions selon l'importance que vous leur accordez (maximum une page). Pensez que, selon le contexte, vous ne pourrez peut-être pas toutes les poser. Si vous le jugez utile, demandez à vos voisins de vous aider à compléter vos questions, puis demandez-leur s'ils ont bien compris ce que vous désirez savoir, si vous auriez pu être plus clair, plus précis, s'il y a des omissions importantes, etc. (ibidem)

d) Préciser sa position, classer ses arguments. Cette démarche, qui devrait selon le *Guide* tenir en environ une page, consiste pour le citoyen – tout en prenant connaissance de la documentation et en notant ses préoccupations et questions – à commencer peu à peu à préciser sa position. Aussi, ajoutez-il :

Certains arguments prennent forme. Il sera utile de les noter en quelques mots et de leur donner un ordre d'importance (par exemple, du plus important au moins important, ce qui vous semble fondamental et ce qui vous semble du détail). Ainsi, il vous sera facile de peaufiner vos arguments au fur et à mesure que vous entendrez les réponses aux questions du public. (op.cit., p.4)

2. La seconde étape que doit suivre le citoyen pour en arriver à pouvoir «exprimer [son] opinion efficacement» consiste à poser des questions lors de la consultation publique. Cette étape peut s'accomplir par trois démarches.

a) Écouter la présentation du projet. Les responsables du projet en font une brève présentation publique. C'est le temps pour le citoyen d'ajouter à sa liste les nouvelles questions qui lui viennent en tête et de rayer celles auxquelles il a trouvé réponse.

b) Poser ses questions. Habituellement, précise le *Guide*, il est possible de s'inscrire sur place et de poser deux questions avec sous-questions. Si cette façon de faire a pour but de laisser à tous les participants la chance de poser leurs questions, il est tout de même possible de se réinscrire au besoin. Si les questions ont déjà été préparées (c'est-à-dire si l'on a bien suivi la première étape), assure le *Guide*, il sera plus facile pour le citoyen de prendre la parole. Aussi, suggère-t-on, il ne faut pas hésiter à poser des questions qui pourraient paraître banales à première vue car les réponses peuvent parfois être instructives. Il faudrait aussi éviter de faire précéder ses questions de commentaires – ceci évitant de prendre le temps alloué à d'autres questions autant que de faire porter la réponse sur ses commentaires plutôt que sa question. Aussi, précise le *Guide*,

si vous sentez le besoin, parce qu'il y a beaucoup d'information, d'éléments nouveaux à considérer ou qu'il y a un grand nombre de citoyens qui souhaitent prendre la parole, vous pouvez demander de poursuivre la séance le lendemain.  
(op.cit., p.5)

Le *Guide* donne le «conseil pratique» de poser des questions précises, ce qui permet d'obtenir des réponses qui vont aider à bien comprendre le projet soumis à la consultation publique. Par exemple, explique-t-on,

Madame Therrien a appris, en lisant le résumé du projet, qu'il y aurait des changements à la circulation sur sa rue. Sa préoccupation? Est-ce qu'il y aurait une incidence sur la sécurité des jeunes enfants qui y habitent? Elle peut formuler sa question de deux manières, mais l'une entraînera une réponse plus éclairante.

#### PREMIÈRE MANIÈRE

Quels seraient les changements de la circulation sur ma rue?

#### SECONDE MANIÈRE

Quels seraient les changements :

- aux heures de pointe où les enfants se rendent à l'école, entre 8h et 8h30?
- ...Et lorsqu'ils en reviennent, entre 15h30 et 17h30?

En reformulant sa question, Mme Therrien recevra une réponse qui lui permettra d'être rassurée ou, lorsqu'elle présentera son opinion, d'attirer l'attention sur la question de la sécurité des enfants. (ibidem, p. 6)

c) Écouter les questions des autres est la troisième démarche à entreprendre dans cette étape. En effet, les questions des autres citoyens peuvent fournir des informations nouvelles et des éclaircissements que le citoyen recherche. Aussi, les réponses apportées pourraient l'amener à préciser son point de vue et à donner plus d'impact à sa présentation. Par conséquent, précise le guide, il faudrait éviter de donner son opinion immédiatement après avoir obtenu des réponses à ses questions. C'est donc dire qu'il faut écouter les réponses sans porter de jugement. Si les réponses des responsables du projet ne sont pas satisfaisantes, il sera possible d'en tenir compte lors de la présentation de son point de vue. (op.cit., p.6)

3. La troisième et ultime étape consiste - bien entendu - à exprimer son opinion lors de la consultation publique. Celle-ci implique trois démarches.

a) Réviser ses arguments et préciser sa position. À la lumière de tout ce que le citoyen connaît maintenant du projet, il devrait revoir les observations et les préoccupations qu'il avait notées au début du processus afin de dire s'il est d'accord ou non avec le projet et de préciser pourquoi :

Tentez de préciser, dans la mesure du possible, votre position, vos arguments, vos recommandations : vous voyez des avantages au projet? Vous avez des suggestions susceptibles d'améliorer le projet? Vous maintenez certaines réserves? Vous appréhendez des impacts? Vous souhaitez des vérifications additionnelles? Des modifications au projet? Vous n'êtes pas d'accord avec le projet? (op.cit., p.8)

Mais le *Guide* rappelle au citoyen qu'il n'a pas à réagir à tous les aspects du projet.

b) Préparer sa présentation et cibler les points essentiels. Il s'agit ici de préparer sa présentation, «en environ une page». Si la présentation est faite de vive voix, il est souhaitable de préparer des notes de travail. Elles doivent être simples et rédigées dans ses propres mots. Tout en assurant la bonne transmission du message du citoyen, cette page peut l'aider à contenir sa nervosité. «N'oubliez pas : l'important, c'est d'exprimer votre opinion.» (op.cit., p.9) S'il souhaite par ailleurs présenter un mémoire écrit, indique le *Guide*, il doit savoir qu'il n'y a pas de normes à respecter quant à la longueur ou à la forme du document. L'important, c'est que l'opinion et les arguments qu'il fait valoir se rapportent à l'objet de la consultation. Il peut préparer le mémoire en procédant de la façon suivante : identifier les aspects sur lesquels il veut se prononcer; mettre par écrit l'ensemble des renseignements dont il dispose et noter les réflexions qu'ils suscitent; classer ses notes (opinions, arguments et critères et, enfin, recommandations). S'il le juge utile, le citoyen devrait soumettre son texte à des gens de son entourage et se servir de leurs commentaires pour mieux présenter son point de vue. (op.cit., p.10)

Comme il est possible de le constater, s'il est considéré a priori comme un intervenant dont les savoirs et la participation sont légitimes et importants, il est clair que pour le BAPE et l'OCPM, un citoyen qui ne se serait pas d'abord informé et préparé «adéquatement» ne pourrait bien remplir son rôle d'expert de son milieu de vie, d'où les efforts déployés justement pour qu'il soit bien informé et préparé. Dans ces conditions, il est légitime de se poser des questions sur l'expertise citoyenne, son effectivité à l'intérieur du régime.

J'aborderai ces questions dans la section finale de l'épilogue, lors de ma discussion des blocages et possibilités politiques inhérentes au régime de gouvernement actuel.

Tel que déjà souligné, l'ACÉE postule également la légitimité de tous à prendre part aux évaluations environnementales qui sollicitent la participation citoyenne<sup>24</sup>. Et il est notable que la procédure prévoit l'allocation de ressources financières pour les citoyens qui proposent la production de savoirs pertinents et non fournis par les autres participants, ce qui établit une certaine différenciation et hiérarchisation dans la masse des savoirs produits par le citoyen expert.

Pour mieux montrer la singularité du citoyen dont il est ici question, il est intéressant d'examiner les différents critères (plus franchement restrictifs) guidant la qualification des sujets citoyens en tant qu'experts dans le cas de certaines autres technologies de citoyenneté; j'en ai choisi deux utilisant la technique de la consultation publique. Plus précisément, certaines technologies de citoyenneté acceptent et sollicitent la participation par écrit de tous à différents stades des processus d'évaluation et de décision, mais imposent des restrictions quant à la possibilité de participer oralement aux audiences publiques. En effet, se voir accorder le statut d'intervenant n'est pas une

condition *sine qua non* de la participation au processus de la *Régie de l'énergie du Québec* par exemple :

Tout intéressé qui ne désire pas obtenir le statut d'intervenant mais qui voudrait faire valoir certains éléments relativement à une question débattue devant la Régie peut déposer auprès de celle-ci des observations écrites (...) Ces observations doivent être accompagnées d'une description de la nature de son intérêt et de tout renseignement pertinent qui explique ou appuie ses observations. (Régie de l'énergie du Québec, 2004<sup>25</sup>)

De la même façon, le citoyen voulant participer aux audiences du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC) en déposant un mémoire écrit n'a aucune justification à fournir. Mais dans ces deux cas, le citoyen souhaitant intervenir oralement dans le cadre d'audiences publiques devra d'abord convaincre les autorités respectives de la légitimité et de la pertinence de son intervention. Tel que stipulé dans les règles de procédure de la *Régie de l'énergie* :

Dans le cadre de l'étude d'un dossier, tout intéressé peut demander à la Régie d'intervenir auprès d'elle. Si le statut d'intervenant lui est accordé, il peut présenter une preuve écrite ou testimoniale ainsi qu'une argumentation. (Régie de l'énergie du Québec, 2004<sup>26</sup>)

La procédure du CRTC laisse voir de fortes parentés avec celle de la Régie de l'énergie, même si la distinction entre les participants n'est pas effectuée à

---

<sup>24</sup> Toutes les évaluations menées par l'ACÉE ne comprennent pas des audiences publiques. En effet, des audiences sont tenues seulement dans le cadre d'évaluations de type «commission» - ce qui constitue un seul des quatre types d'évaluation que mène l'ACÉE (les autres étant des «examens préalables», des «études approfondies» et des «médiations» - ces dernières sont aussi un cas de figure possible au BAPE). Mais le citoyen peut participer aux autres types si l'ACÉE le juge à propos, en fonction «de la nature du projet, son contexte environnemental et les craintes du public» (ACÉE, 2003, p.18), et il peut toujours participer lorsque le processus est dans la phase où il s'agit d'établir les éléments et enjeux par et à travers lesquels un projet donné sera évalué (ce qui est également une façon de mesurer les «craintes du public», apparemment).

<sup>25</sup> Site consulté le 22 septembre 2004 :

<http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/procedure.html>, chapitre III.

<sup>26</sup> Site consulté le 22 septembre 2004 : <http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/procedure.html>, chapitre III.

travers la qualification en tant qu'intervenant ou non. En effet, tel qu'explique sur le site Web de l'organisme, le membre du public qui veut participer aux audiences est ainsi interpellé : «Précisez pourquoi vos commentaires écrits ne sont pas suffisants et pourquoi votre présence est nécessaire.» (CRTC, 2004<sup>27</sup>) Par ailleurs, il faut noter que les politiques de soutien financier à la participation de ces organismes favorisent elles aussi et de manière discriminante (par une décision a posteriori) les interventions de ceux qui participent «significativement» à la réflexion et à la prise de décision, en remboursant en partie les frais encourus pour produire les savoirs.

Dans le cadre de projets concernant plus ou moins directement la circulation automobile à Montréal, la production d'un citoyen expert de son milieu de vie est devenue une évidence qui fonde et sur laquelle sont fondées les technologies que sont le BAPE, l'OCPM et l'ACÉE. Mais cette qualification en tant qu'expert étant également fonction de la place de ses savoirs dans l'élaboration de la grille d'analyse et de l'évaluation, tout comme du type et de l'objet de savoirs qu'il s'agit d'inciter le citoyen à fournir, il est pertinent maintenant d'examiner ces deux points.

*Des savoirs qui participent de la définition de la grille d'analyse et de l'évaluation du projet.* Dans le cas des trois technologies gouvernementales en question, les savoirs du citoyen expert participent systématiquement, de la définition de la grille d'analyse ainsi que de l'évaluation du projet soumis à l'examen. Dans le cas du BAPE, par exemple, les savoirs du citoyen expert sont en effet toujours, en principe comme en pratique, partie prenante de l'évaluation finale – et cela demeure vrai même si la participation effective au

---

<sup>27</sup> Site consulté le 22 septembre 2004 : [http://www.crtc.gc.ca/frn/INFO\\_SHT/g4.htm](http://www.crtc.gc.ca/frn/INFO_SHT/g4.htm).

processus de consultation publique est assez variable<sup>28</sup>. Cela est le cas d'au moins deux façons. D'une part, un chapitre de l'étude d'impact que tout promoteur doit déposer doit être consacrée à une évaluation de «l'acceptabilité du projet par le milieu» - milieu dont le citoyen est un élément important, même s'il n'est pas le seul<sup>29</sup>. L'on pourrait penser, à ne prendre que cela, que la place des savoirs citoyens dans le processus d'évaluation se résume à une synthèse de leurs «préoccupations» - le second chapitre étant d'ailleurs intitulée «les préoccupations des citoyens». Mais ce serait négliger le fait que, d'autre part, c'est en partie en fonction des savoirs des citoyens que la grille d'évaluation d'un projet particulier se construit. Dans le cas du projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, par exemple, les savoirs en question sont mobilisés à plusieurs moments dans la section 4 du rapport de la Commission, consacrée à l'intégration urbaine du projet et à ses impacts. Que ce soit à propos des variantes de tracé, des enjeux d'augmentation de la circulation automobile et de sa canalisation sur l'axe Notre-Dame, ou encore celui de l'implantation de voies réservées en site propre au centre de l'infrastructure, pour ne prendre que quelques exemples, les savoirs des citoyens sont régulièrement utilisés pour questionner et nuancer certaines affirmations du promoteur du projet. Au fil des ans, des grilles d'évaluation ont été formalisées par le BAPE pour guider les travaux des commissions à propos des types de

---

<sup>28</sup> Le nombre des participants et l'intensité de la participation aux audiences sont fort variables. Quant à ce qui est du nombre, le cas de la rue Notre-Dame fut assez exceptionnel, avec 90 mémoires déposés, 16 séances d'audiences et 1150 personnes ayant participé. Certaines autres audiences ne requièrent que deux ou trois séances et ne reçoivent que quelques mémoires. Pour ce qui est de l'intensité, un des membres de l'équipe du BAPE m'a indiqué que l'équipe avait été impressionnée par l'assiduité et la présence des citoyens s'étant impliqués - ce qui est d'ailleurs souligné dans la lettre de la présidente de la Commission présentant le rapport au président du BAPE.

<sup>29</sup> Dans le cas du projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, par exemple, le Port de Montréal était un des éléments de ce milieu.



projet les plus fréquemment étudiés<sup>30</sup>. Il demeure toutefois que les membres d'une commission donnée ont toute latitude pour intégrer ou non les éléments qui y sont identifiés et que la grille finale est le résultat d'une co-définition à travers les interactions avec les participants aux audiences - ce qui fait régulièrement entrer dans la grille des éléments qui n'étaient pas prévus au départ. Dans le cas des audiences à propos de l'autoroute Notre-Dame, par exemple, la présidente a elle-même fait ajouter à la documentation pertinente aux travaux de la commission une analyse de l'expérience de réappropriation des berges d'un fleuve dans une zone portuaire de la banlieue de Lyon (France) - et ceci à la suite de suggestions par des citoyens que le projet du MTQ empêcherait «durablement» tout accès au fleuve St-Laurent<sup>31</sup>. La réappropriation des berges du fleuve dans la zone portuaire est devenue un enjeu discuté lors du rapport final de la Commission et un des points importants invoqués pour recommander que le projet soit «réexaminé».

Tel que déjà souligné, les formes de la participation du public au processus d'évaluation fédéral canadien sont variables. Mais il est tout de même possible de dire que, dans ce cadre également, la participation citoyenne influence clairement la grille d'évaluation finale d'au moins trois façons. D'abord, à la lecture de quelques-uns de ses rapports, l'ACÉE semble elle aussi produire systématiquement un chapitre exclusivement consacré à la réception du projet par les citoyens. Par ailleurs, la participation citoyenne est toujours impliquée au moment d'établir le type d'évaluation à mener ou les questions qui devront y

---

<sup>30</sup> Des grilles d'évaluation ont été développées pour les projets d'aménagement d'infrastructures routières, de lieux d'élimination de matières résiduelles et de postes et lignes électriques.

<sup>31</sup> Le document en question : Guérin, B. (1998) *Réconcilier une ville et son port : la mutation d'Ivry-sur-Seine*, Compte rendu du Symposium International Paris-Québec, La Réhabilitation Des Cours D'eau En Milieu Urbain, Québec, septembre, pages 65 à 73.

être abordées. Enfin, il est clairement prévu que l'évaluation finale devra tenir compte de ce qui a été établi à ce moment.

\*\*\*

Dans le cadre des trois technologies tout juste examinées, l'implication du citoyen comme sujet de discours légitime et compétent se produit exclusivement a posteriori au sein d'une dynamique «par projet». Bien entendu, et comme je le montrerai plus en détail dans la prochaine section, des efforts ont été déployés par les promoteurs afin de s'assurer de l'acceptabilité de leurs projets pour «le milieu récepteur» (dont le citoyen est un élément) avant que leurs projets ne soient déposés. Reste qu'il s'agissait là bien davantage d'exercices d'intégration et de réponse aux préoccupations de ce citoyen que d'intégration de ses savoirs. C'est donc dire que les savoirs en question sont plutôt impliqués a posteriori que dans la démarche de planification des projets eux-mêmes.

Il convient de noter une tendance plutôt que l'on a d'ailleurs pu remarquer à travers certains des exemples mobilisés jusqu'ici. Diverses pratiques tentent maintenant plutôt d'impliquer les savoirs du citoyen (qui semble tout autant considéré comme expert de son milieu de vie dans ces nouvelles pratiques que les trois technologies de citoyenneté) dans la production même des outils de planification dans la région de Montréal, c'est-à-dire en aval des projets qui doivent actualiser cette planification. Peut-être cela est-il en partie l'effet de l'intensité de l'opposition à certains projets de gestion de la circulation des biens et des personnes – comme ceux de nouveau lien routier entre Montréal

et sa Rive-sud<sup>32</sup> et de *Modernisation de la rue Notre-Dame*. Quoiqu'il en soit, c'est le cas du *Plan d'urbanisme de la ville de Montréal* et de l'exercice d'adoption du chapitre du *Plan d'urbanisme du Plateau Mont-Royal* évoqués. Mais ce positionnement du citoyen fut aussi effectif dans le cadre de l'établissement du *Plan de transport de la ville de Montréal* et dans la production du *Schéma d'aménagement de la CMM*, par exemple. La démarche en cours pour l'élaboration de la *Charte du piéton* de la ville de Montréal comprend des séances d'audiences publiques ouvertes au citoyen. Comme tout cela est encore en développement, il me semble difficile d'effectuer une analyse claire des tenants et aboutissants de cette nouvelle tendance. A priori, toutefois, il ne me semble pas clair que cela a ou aura des effets significatifs sur la problématisation qui forme l'objet de mon travail. C'est pourquoi je ne les analyse pas dans la prochaine section.

#### 4.3 Le régime libéral avancé et la problématisation de la circulation des biens et des personnes à Montréal

Comme cela transparait à travers l'analyse effectuée ci-haut (sans que je n'aie vraiment insisté sur l'idée, toutefois), la production de citoyen expert de son milieu de vie en général, et de la circulation des biens et personnes en son sein en particulier, a installé un régime de vérité où deux types d'expertise distincts se côtoient de manière plutôt exclusive et sont en tension. Afin de surveiller l'expertise des pratiques professionnelles d'urbanisme et d'ingénierie (que l'on peut appeler technico-scientifique), sans toutefois renverser sa position privilégiée dans le processus de problématisation, fut en effet installée ainsi une expertise fondée sur l'expérience du citoyen de son milieu de vie. Tout

---

<sup>32</sup> Bien qu'elle ait été moins «bruyante» (c'est-à-dire présente dans l'actualité médiatique), l'opposition à ce projet autoroutier n'en fut pas moins assez forte. En effet, mis à part les promoteurs de différents projets visant à accroître la capacité automobile, peu d'intervenants ont appuyé l'idée même de ce nouveau lien routier.

cela a été l'effet de critiques entourant la solution autoroutière privilégiée par les pratiques professionnelles d'expertise dans les années 1940 à 1970. Plus précisément, cette transformation fut l'effet de critiques concernant l'exclusivité accordée par l'État aux pratiques d'urbanisme et d'ingénierie dans la gestion de la circulation des biens et des personnes à Montréal, en général et de la solution autoroutière qu'ils ont privilégiée comme technologie pour ce faire. Ces critiques ont cherché et réussi à installer le citoyen comme sujet de discours légitime et compétent.

Or l'émergence de ce nouveau sujet de discours à travers ce régime de gouvernement libéral avancé a eu des effets significatifs sur la problématisation que mon travail a pris pour objet. Mais cela s'est produit de manière plutôt indirecte, en provoquant des transformations dans le «dispositif de connaissance» (Berthelot, 2001, p.206) qui fonde et est organisé par ces pratiques. C'est-à-dire, et plus précisément, en affectant les cadres pragmatique, normatif, et programmatique des pratiques professionnelles d'expertise d'urbanisme et d'ingénierie qui ont conservé la maîtrise de la mise en œuvre des plans et projets de gouvernement de la circulation des biens et personnes à Montréal. M'inspirant ici plutôt librement de Berthelot (op.cit., pp.206-207), j'entends par cadre pragmatique «le contexte d'action ou de préoccupations liées à l'action» (op.cit., p.206) de ces pratiques. Par cadre programmatique, je désigne l'état des savoirs, des schèmes de pensée et des programmes de recherche qui orientent l'intérêt et la sélection des informations à traiter. Et par cadre normatif, j'entends à la fois les règles départageant les bonnes et mauvaises façons de produire les programmes et projets de gouvernement de la circulation, et les normes culturelles et sociales qu'ils doivent négocier. Il est important de se rappeler que ces trois cadres doivent être conçus comme s'interdéterminant, comme le souligne Berthelot. (ibidem)

Pour les fins de la précision et de la clarté : mon analyse ne se veut pas exhaustive, ce qui serait un objectif dépassant très largement le but de mon travail. Mais elle sera effectuée de manière à se donner une prise minimale sur les rapports entre les transformations qui se sont produites dans ces trois cadres par la production d'un citoyen «expert de son milieu de vie» et la problématisation qui est l'objet de mon travail. Après avoir montré brièvement les transformations qui ont eu les effets les plus directs et nets dans les trois cadres identifiés, je mets ensuite brièvement en évidence l'effet de ces développements sur la problématisation en question.

Pour les pratiques professionnelles d'expertise, des cadres pragmatique, programmatique et normatif transformés. Le cadre pragmatique de ces pratiques d'expertise professionnelles, c'est-à-dire leur contexte d'action ou de préoccupations lié à l'action, a été affecté car elles ont été amenées à rendre leur organisation conforme aux exigences de l'évaluation menée par et à travers les technologies de citoyenneté en question. Autrement dit, l'une de leurs préoccupations a été de se rendre et de produire des projets conformes aux exigences de l'examen public qui leur a été imposé. Cette transformation a pris plusieurs formes, mais je ne retiens ici que leur intégration du nouveau sujet de discours dans le milieu participant du processus de problématisation. En effet, l'une des exigences formelles de l'évaluation environnementale est de mesurer l'acceptabilité du projet par le milieu. Tel que vu plus tôt à travers la liste des organisations consultées en vue de la réalisation de la troisième version du projet d'autoroute Est-ouest, la mise en place du régime de gouvernement libéral avancé ne marque sans doute pas le premier moment de la constitution d'un milieu dans le processus de problématisation. Mais le citoyen, dans ce nouveau régime, est devenu un élément important de ce milieu.

Cette intégration du nouveau sujet de discours dans le processus de problématisation est passée par la mobilisation de diverses techniques d'objectivation de ce sujet et de l'expérience qui fonde son expertise, et par la constitution d'un milieu auquel ils sont intégrés. Cela a provoqué et est passé, autrement dit, par des transformations du cadre programmatique de ces pratiques. Le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* est exemplaire à ce propos. En effet, en raison des vives oppositions ayant réussi à contrer la section «est» du projet autoroutier des années 1970-1971, tout comme celui de boulevard qui visait à le compléter (au début des années 1980), mais aussi et surtout des exigences de la procédure d'audiences publiques qu'il a internalisées, des efforts particulièrement intenses ont été investis par le MTQ afin de s'assurer de l'intégration et de l'adhésion des citoyens résidant dans les quartiers riverains à la définition du problème auquel on devait chercher une réponse. Des traces de cela sont d'ailleurs bien visibles dans l'étude d'impact déposée par le MTQ :

Les citoyens sont préoccupés depuis plus de trente ans par une intervention dans le corridor de la rue Notre-Dame. Ces préoccupations ont été analysées afin de cerner les enjeux préalables à l'élaboration d'une solution. Les cinq documents suivants résument ces préoccupations: - «*Rapport de la Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest à Montréal*», octobre 1971; - «*Rapport de la Commission de consultation populaire sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie*» décembre 1983; - «*Rapport d'audiences publiques locales du réaménagement de la rue Notre-Dame*», juin 2000; - «*Atténuation du bruit en milieu résidentiel de moyenne et haute densité - Développement d'une approche intégrée et participative. Étude de cas : corridor de la rue Notre-Dame*», Université de Montréal, avril 1999; - «*Modernisation de la rue Notre-Dame. Bilan des journées portes ouvertes*», Ministère des Transports du Québec, décembre 1999. (MTQ, 2001, chapitre 1, p.10)

Quelle est la nature du travail auquel renvoient les documents identifiés dans cette citation ? Tout d'abord, il faut souligner qu'ils ne sont pas tous le résultat direct du travail du MTQ, les deux premiers étant des initiatives de groupes de citoyens et sociaux ou communautaires. Le premier document (auquel j'ai déjà fait référence à quelques reprises) est issu d'une consultation

populaire menée parallèlement à la réalisation de l'autoroute Est-ouest (version des années 1970) par un regroupement *ad hoc* de groupes sociaux et communautaires. Le second document est aussi issu d'une consultation populaire, qui, pour sa part, a été organisée par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve (CAUHM).<sup>33</sup> Soit dit en passant, bien qu'identifiés par le MTQ dans la liste des documents résumant les préoccupations des résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve, il est remarquable que l'analyse du MTQ ne leur fait par la suite aucunement référence.

Les trois documents suivants ont été produits dans le cadre du projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* déposé en 2001 lui-même. Le CAUHM, encore une fois, fut l'organisme qui mena des audiences publiques dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve : cet exercice, qui ne consistait pas en une consultation sur un projet précis mais plutôt en un nouvel effort pour saisir les «préoccupations» des citoyens à propos du réaménagement de la rue Notre-Dame, a mené à un rapport déposé en juin 2000<sup>34</sup>. Le *Bilan des journées portes ouvertes*, quant à lui, est un document produit par le MTQ lui-même après la présentation publique d'esquisses de son projet : il est le résultat de journées

---

<sup>33</sup> Notons que cet organisme fut d'abord plutôt informel, ayant été mis sur pied par des représentants de groupes communautaires «préoccupés par l'aménagement du quartier» (CAUHM, 1983, p.6), peu avant l'annonce du nouveau projet de boulevard élaboré par le MTQ au début des années 1980. Depuis, il s'est davantage institutionnalisé : il a maintenant un local, des employés permanents et des sources de financement qui lui assurent une relative stabilité.

<sup>34</sup> Depuis les premières audiences menées, une différence notable toutefois: l'organisme - depuis sa fondation opposé à tout projet visant à accroître les volumes de circulation sur la rue Notre-Dame - acceptait maintenant la nécessité d'une telle opération si c'était la seule façon de sortir du statu quo. Ce changement de position est-il la cause ou la conséquence d'un changement à la direction de l'organisme? La question est difficile à trancher. Mais une chose est certaine : la volonté de se poser en partenaire du MTQ dans la réalisation du projet nécessitait un arrêt de l'opposition au postulat fondamental de la nécessaire augmentation des capacités routières dans le corridor Notre-Dame.

portes ouvertes, exercice qui a consisté à recueillir les préoccupations, commentaires et réactions de ceux qui se présentaient pour voir les esquisses qui étaient exposées à quelques endroits dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Enfin, le MTQ a aussi commandé une étude à un groupe de chercheurs de l'Université de Montréal. Ayant d'abord pour mandat d'intégrer les résidents de Hochelaga-Maisonneuve au processus de planification des mesures d'atténuation du bruit, le cadre de cette étude fut largement débordé - le rapport évoquant des préoccupations aux niveaux de la protection du patrimoine, du manque d'espaces verts, et ainsi de suite. Que cette diversité de documents ait été prise en compte par le MTQ est déjà remarquable car cela signale une intégration des préoccupations du citoyen dans le processus d'élaboration du projet, en amont de l'évaluation par le BAPE. Celles-ci sont devenues des objets de recherche que le promoteur du projet a intégrés dans le développement du problème et la détermination des difficultés auxquelles son projet se propose d'être une solution.

Enfin, les transformations de ces cadres pragmatique et programmatique sont liées à des transformations du cadre normatif de ces pratiques. Dans le mouvement qui les a amenées à se rendre conformes aux exigences de l'évaluation publique, et à constituer et à intégrer un citoyen expert de son milieu en tant qu'objet et sujet de savoirs, les pratiques d'expertise ont parallèlement internalisé les nouvelles grilles d'évaluation normatives utilisées par les mécanismes de consultation publique dans l'évaluation de la performance des solutions qu'elles proposent. À ce titre, et en s'inspirant en partie de l'analyse des transformations dans les pratiques d'Hydro-Québec réalisée par Gariépy (1999, p.442 et suivantes), il faut noter quelques changements importants qui ont, comme nous le verrons plus loin, affecté les normes et valeurs culturelles implicites ou explicites soutenant et produites



par la problématisation de la circulation des biens et personnes à Montréal. D'abord, la démarche d'évaluation environnementale fondée sur le concept de développement durable, tout à fait inexistante lors du projet des années 1970, a été développée et systématisée par le MTQ dans le développement de ses projets. Dans son document *La politique sur l'environnement*, le MTQ explique que :

Par [la politique sur l'environnement adoptée], le MTQ se place à l'avant-garde de la protection de l'environnement dans tous les domaines qui le concernent. Cette politique découle du plan stratégique élaboré par Transports Québec pour l'ensemble de ses activités et s'intègre à sa mission. Elle contribue également à atteindre les objectifs de la qualité totale au Ministère. En somme, elle confirme l'importance que le Ministère accorde à l'environnement et officialise le virage environnemental qu'il prend en mettant le cap sur le développement durable. (MTQ, 1994, p.3)

De plus, le MTQ précise un peu plus loin, dans le même document, que l'un des moyens par lesquels il assumera ses responsabilités environnementales est l'intégration «[des] considérations environnementales au processus décisionnel lié aux choix des modes de transport, aux choix budgétaires ainsi qu'à la planification et à la conception des projets et des programmes.» (op.cit., p.9) Il est ici remarquable que l'intégration de ces nouvelles grilles d'évaluation de la performance ne s'est pas réalisée seulement au niveau des grandes orientations de principes du ministère - mais également dans ses projets. C'est bien en fonction de cette intégration de la grille d'évaluation environnementale que le MTQ a développé une expertise scientifique (il existe maintenant un «Service de l'environnement» au ministère) et diverses méthodes spécialisées d'analyse de diverses composantes environnementales (le bruit, la pollution de l'air, le potentiel archéologique, par exemple) qui, lorsque nécessaire, sont mobilisées dans le cadre des «projets d'importance».

Le régime de gouvernement libéral avancé et la problématisation de la circulation des biens et des personnes à Montréal. Dans la problématisation

générale de la circulation des biens et des personnes à Montréal, les changements qu'ont occasionnée l'installation d'un citoyen «expert de son milieu de vie» et du régime de gouvernement libéral avancé dont il est tributaire n'ont certes pas remis en cause la prédominance de l'automobile comme mode de circulation prédominant ni le statut alternatif des autres. Néanmoins, leur émergence est au cœur des transfigurations qui ont mené à l'installation des trois autres lignes de force discursives analysées aux chapitres précédents.

Tel que vu au troisième chapitre, d'une part, ce sont les contestations citoyennes alentour du projet d'autoroute Est-ouest dans les années 1970 qui ont les premières (bien avant les premières études scientifiques à ce sujet) argumenté que l'ajout de capacité routière n'allait pas améliorer la fluidité de la circulation automobile mais amplifier la congestion. Ces savoirs, qui furent développés et systématisés ensuite par différentes pratiques professionnelles (dont celle des ingénieurs de la circulation), ont participé significativement à l'installation de la tension capacité-fluidité qui a été longuement décrite. Tel que vu au quatrième chapitre, d'autre part, en tant que programme de distribution de la population dans l'espace métropolitain dont participe l'autoroute, la rénovation urbaine est contestée par les citoyens y résidant pour sa disqualification relative des quartiers anciens et péricentraux en tant qu'espaces résidentiels, et pour son soutien d'un développement incontrôlé des espaces périphériques - développement qui nuit à la qualité des quartiers centraux en tant que milieux de vie, et qui participe à l'installation de la revitalisation comme ligne de force. Enfin, dans son imbrication avec la revitalisation urbaine, une montréalité définie par l'établissements de rapports au passé et au futur passant par une volonté de développer durablement un patrimoine urbain est aussi amorcée - et reconduite jusqu'à aujourd'hui dans

le régime de gouvernement de la circulation des biens et des personnes. C'est cette ligne de force que nous verrons au prochain chapitre.

## Chapitre 5 : La montréalité et l'art de gouverner la circulation automobile

*We're saving a way of life, a quality of life that we don't find anywhere in North America. It's not just buildings or green space, it's an integration of that and the whole sense of neighbourhoods that most American cities don't have.*  
(Phyllis Lambert, 1980, dans Drouin, 2005, p.85<sup>1</sup>)

Dans le cadre de l'élaboration du projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, le MTQ a sollicité et financé la production d'un rapport technique au titulaire de la *Chaire du Canada de patrimoine urbain* à l'UQAM, le professeur Luc Noppen. L'objectif de cette commande était de pouvoir «faire un intrant» du projet certains des éléments de «l'environnement social, économique et culturel» singulier des quartiers traversés par l'infrastructure planifiée. Ce qui, comme on l'a brièvement vu en introduction, fut fait à travers la planification des corridors panoramique, vert et récréo-touristique, et patrimonial. Pour mémoire, sont par exemple prévus tout au long du parcours: la mise en valeur de la station de pompage Craig et de l'ancienne tonnellerie de la compagnie *Sucre Lantic*; la réalisation d'une esplanade en l'honneur des Patriotes pendus à la prison «Au pied du Courant» ; et la mise en valeur du portique de la compagnie *Vickers*, comprenant une sculpture honorant ses ouvriers. Pour y revenir, le ministre des Transports du moment, Guy Chevrette, présente ainsi l'ouvrage public qui est tiré du rapport et qui est intitulé *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame : mémoires et destins d'un axe est-ouest à Montréal* :

La route fait partie intégrante de notre environnement social, économique et culturel. Plus qu'une simple infrastructure utilitaire, elle est une composante de notre histoire collective.

---

<sup>1</sup> Dans le cadre de son travail de recherche, Drouin a effectué une revue de presse à propos des luttes autour du patrimoine à Montréal dans les années 1973-2003. Je me sers souvent des résultats de son travail pour mes propres fins dans ce chapitre.

Qu'elle soit appelée chemin du Roy, autostrade, axe est-ouest ou autoroute Ville-Marie, la rue Notre-Dame a marqué la société montréalaise du temps de la colonie à nos jours, plus qu'aucune autre route. C'est pourquoi le ministère des Transports participe à la publication de cet ouvrage magnifique, à l'origine un document à caractère technique, commandé à l'occasion des travaux d'élaboration du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

Je vous invite donc à lire et à revivre l'histoire de cette artère stratégique de Montréal ainsi qu'à découvrir la richesse patrimoniale des quartiers Sainte-Marie, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier illustrée de main de maître par le professeur Luc Noppen. (Chevrette, *dans* Noppen, 2001, p.5)

Il est par ailleurs possible de lire, dans le «résumé exécutif» du mémoire que l'Association Habitat Montréal (AHMtI)<sup>2</sup> présente au BAPE dans le cadre des audiences sur le projet en question, la conception de Montréal qui lui permet de s'opposer au projet :

Le règlement de l'étalement urbain et de la dégradation de l'environnement qu'il provoque passe par le réaménagement des quartiers centraux de Montréal.

Plus que n'importe où en Amérique du Nord, ce projet est possible ici. Les quartiers anciens de Montréal sont vivants, diversifiés et humains. À certains endroits et à certaines conditions, ils rendent possible un mode de vie riche de rencontres et d'expériences urbaines tout en permettant aux résidents de choisir la marche, le vélo ou le transport en commun pour la plus grande partie de leurs déplacements.

Tous les espaces en ville ne permettent pas nécessairement ces choix de vie ou de transport. De nombreux projets résidentiels sont développés à des distances trop élevées du cœur du quartier, de ses rues commerçantes, de ses services et des transports en commun pour susciter une dynamique urbaine efficace.

Il faut développer en priorité des espaces qui sont pensés en fonction de ces facteurs : ils doivent faciliter, par leur localisation, des choix de vie et de transports qui permettent aux familles de diminuer leur dépendance à l'automobile tout en augmentant leur qualité de vie. Il est injuste de mettre les citoyens dans des positions où ils deviennent dépendants de leur voiture pour ensuite leur reprocher de l'utiliser. (AHMtI, 2002, p.5)

---

<sup>2</sup> Je suis co-fondateur de cette association de citoyens. Encore une fois, je reviendrai sur les questions que ce double engagement peut soulever au cours du dernier chapitre de cette thèse.

Pour sa part, Monique Désy-Proulx, une résidante du quartier Hochelaga-Maisonneuve qui s'oppose au projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* en raison de la coupure permanente qu'il effectuerait à son avis entre son quartier et le fleuve, et de sa préférence pour des modes de déplacements «plus urbains» (tels les trains légers sur rails), écrit dans son mémoire que :

Montréal m'apparaît comme un bouquet de villages, chacun ayant sa personnalité. Le Plateau est un village d'artistes, d'étudiants, de commerçants, de yuppies. Outremont est un village cossu avec sa montagne et ses beaux magasins. Le village de Saint-Henri a son gros marché bien garni, son canal Lachine et son théâtre Corona. Il y a le village du Mile End. Et celui de la Petite Patrie. Et le Village gay. Autant de quartiers, autant de villages...

Et je suis fière du mien. Mon village est un des plus beaux de l'île. Mon village est un joyau et plusieurs de ses maisons sont des bijoux.» (Désy-Proulx, 2002, p.2)<sup>3</sup>

Ces énoncés, qu'ils servent de fondements pour supporter ou au contraire rejeter le projet du MTQ, indiquent fort bien, à mon sens, que ce que je vais appeler la «montréalité»<sup>4</sup> est une ligne de force discursive tendancielle incontournable pour comprendre la définition du problème des déplacements automobiles à Montréal aujourd'hui - c'est-à-dire depuis plus ou moins le tournant des années 1970 ou, autrement dit, sous le régime de la revitalisation. J'entends ici analyser la montréalité comme un identitaire

---

<sup>3</sup> Le quartier comme double échelle de construction identitaire et de constitution des réseaux associatifs à Montréal a été l'objet d'un certain nombre de nombreux travaux récents en études urbaines. (voir par exemple Germain et al., 2004) Je ne l'ignore pas et le phénomène semble assez significatif pour justifier un programme de recherche. Toutefois, il me semble que celui-ci n'a eu que peu d'effet au sein du régime de pratiques de gouvernement de la circulation des biens et des personnes à Montréal, que ce soit à l'échelle des différents quartiers (à l'exception du Plateau Mont-Royal peut-être, où l'identité du quartier a servi de fondement à diverses propositions de transformations de la planification de la circulation automobile) ou à l'échelle d'analyse que j'ai moi-même privilégiée, soit celle de la ville.

<sup>4</sup> Morrissett et Noppen (2003), et Drouin (2005) ont déjà utilisé ce terme que je leur emprunte. Ils l'ont eux-mêmes emprunté et traduit d'un article que l'architecte Melvin Charney a écrit en 1980, *The montrealness of Montreal*.

historiquement constitué, dans le sens et avec la visée analytique que prêtent Allor et Gagnon à ce concept, c'est-à-dire

le terrain où l'identité est construite dans un mouvement circulaire de référence à ses propres similitudes. On veut ainsi insister sur la nature socialement construite de l'identité collective en tant que résultat de processus et dialogues continus et, en même temps, souligner la contingence historique des relations entre la culture et d'autres ordres de la vie sociale.» (Allor et Gagnon, 2000, p.4, traduction FG)

Il est important de l'examiner ici car cet identitaire est effectif et central dans la définition du problème auquel ce projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, mais aussi dans la problématisation du gouvernement des circulations de laquelle, plus généralement, il participe. En effet, il permet de positionner la ville comme un milieu singulier dont il faut, de manière circulaire, gouverner les circulations de manière singulière. Autrement dit, cet identitaire fonctionne comme un point de passage obligé pour se situer «dans le vrai» lorsqu'il est question de la gestion de la circulation automobile.

Comme l'analyse qui suit le montrera, cette montréalité est aujourd'hui définie par un jeu bien spécifique de références au passé et au futur<sup>5</sup>, c'est-à-dire qu'elle est définie concrètement comme étant un mode de vie distinct supporté

---

<sup>5</sup> Lorsque j'écris «par un jeu bien spécifique de références au passé et au futur» (ou lorsque j'écrirai plus loin «rapport au passé et au futur»), je n'entends pas ici une représentation qui serait une transcription pure de ces passé et futur. Bien plutôt, j'entends, en m'inspirant du concept de «present past» de Allor (1997), la façon singulière dont les passé et futur sont rendus dans le présent. Pour le formuler autrement, je considère qu'en nommant les passé et futur, les pratiques examinées n'établissent pas simplement une relation avec des réalités objectives et préexistantes, mais que ce faisant elles les informent en opérant une sélection et en les inscrivant dans un narratif particulier servant à situer Montréal dans le présent. Aussi, au «present past» de Allor je crois qu'il serait pertinent d'ajouter le concept de «present future», des expressions que je traduis, respectivement, par « passé présent» et « futur présent».

par un patrimoine urbain que l'on veut inscrire dans le cadre d'un développement durable (que je définirai au cours de la suite de l'analyse). À ce mode de vie et patrimoine urbain sont associés toute une série d'éléments hétérogènes tels que par exemple l'organisation fonctionnelle des quartiers centraux et péricentraux (leur grille de rues, notamment), les caractéristiques de leurs immeubles résidentiels et industriels (des symboles populaires dont une grande part fut bâtie au 20<sup>ème</sup> siècle) et, de manière incontournable, les modes de circulation de leurs résidents (en raison de leur configuration spatiale, on se déplace davantage, dans ces quartiers, à pied, en vélo, en transport collectif, et moins en automobile). Ceci contraste fortement avec une définition de la montréalité définie, il y a à peine plus de 30 ans, par une vision de Montréal comme «ville du progrès» et un patrimoine immobilier monumental symbolisant les grandes puissances historiques de la colonisation française<sup>6</sup>. L'objectif est ici de montrer cette transformation qui se produit dans le mouvement de la remise en question de la solution autoroutière, ce qui sera fait dans les deux premières sections. Cela me permettra de mettre en évidence, dans la dernière section, sa participation à la problématisation actuelle des déplacements automobiles à Montréal.

### 5.1 La rénovation urbaine et la montréalité : un patrimoine monumental francophone dont il faut perpétuer le souvenir

Mon analyse de la montréalité sous le régime de la rénovation urbaine débute par un examen du registre patrimonial par et à travers lequel est déterminé et rendu présent le passé de cette montréalité. Pour ce faire, et bien qu'ils

---

<sup>6</sup> Ceci n'est pas dire que l'un a succédé à l'autre en l'effaçant. Bien plutôt, comme l'analyse le montrera, le patrimoine urbain, importante constituante de la montréalité, aujourd'hui inclut, dans sa stratification, ce patrimoine de la ville.



soient loin d'être les seuls lieux de son élaboration, il me semble intéressant d'examiner dans un premier temps les documents où sont développés les projets autoroutiers de l'époque. C'est que s'y trouvent, et ce malgré ce que l'on peut penser généralement de la place de la «culture» dans les pratiques d'ingénierie d'ailleurs, des réflexions qui cherchent à intégrer les infrastructures en question dans le patrimoine montréalais (comme dans son futur d'ailleurs - j'y reviendrai) qui sont fort intéressantes pour mon propos. Mais à mon avis, soit dit en passant, l'importance des dimensions patrimoniales de ces projets pour mon propos n'a peut-être pas tant à voir avec l'identité que porterait par essence un ou l'autre des bâtiments qui y sont identifiés comme devant être sauvés et qui ont été effectivement préservés (et leur présence dans l'espace montréalais) qu'avec les résistances que ces projets ont engendrées. En effet, tel que l'analyse le montrera, c'est à travers ces mouvements de protestation contre la transformation des quartiers centraux et péri-centraux dont les projets autoroutiers formaient une partie significative (et un objet important de contestation) que se sont installés un régime de protection du patrimoine de la ville puis un autre, qui en est venu à englober le premier, de protection du patrimoine urbain.

La seconde version du projet d'autostrade Est-ouest élaborée par les ingénieurs Lalonde et Valois, au tournant des années 1960, est un cas particulièrement éloquent dans l'établissement du rapport au passé particulier de la rénovation urbaine que je veux ici mettre en évidence. Tel que déjà noté au second chapitre, le tracé recommandé «épargne» quatre édifices auxquels les ingénieurs reconnaissent une valeur patrimoniale : l'ancien hôpital des frères Charron puis de Mère d'Youville; une sacristie attenante à l'hôpital en question; l'église Notre-Dame de Bonsecours; et le marché Bonsecours. À mon

sens, l'identitaire montréalais qui s'y déploie peut être caractérisé par la description de quatre traits.

Premièrement, il est clairement lié à l'histoire de la fondation de Ville-Marie et, par là, à la colonisation du «Nouveau monde». Sont jugés historiquement significatifs ces bâtiments qui ont joué des rôles importants dans l'histoire de l'établissement des colons européens sur l'île. Les bâtiments qui supportent les activités religieuses (culte catholique, éducation et soins aux malades) sont certes particulièrement en évidence. Mais les fonctions politiques et commerciales le sont également à travers le marché Bonsecours : ce vaste édifice, notent les ingénieurs, sert à la fois d'Hôtel de Ville, de lieu d'établissement des bureaux de la Corporation et de marché public. À travers ces bâtiments, l'histoire qui est racontée convoque des éléments fondamentaux du narratif de la colonisation. L'idée est alors de protéger certains bâtiments pour assurer la pérennité du souvenir de ce qu'ils symbolisent, tels ici l'église Notre-Dame qui doit rappeler la courageuse traversée de l'océan Atlantique par les colons, bâtiments qui sont ainsi transformés en monuments historiques<sup>7</sup> :

Si cette ancienne église disparaissait, Montréal se mériterait la réputation de ne pas tenir à conserver ses précieux monuments historiques. Sans vouloir faire de Montréal un musée perpétuel, il y a toutefois de rares exemples où l'on doit conserver une bâtisse, même au prix de certains sacrifices. Or, l'église de Notre-Dame de Bonsecours constitue un tel cas. Pendant des siècles, les bras étendus de la statue de Notre-Dame-de-Bonsecours ont accueilli les marins qui traversaient l'Atlantique dans de frêles bateaux à voiles, et cette statue attire encore de nos jours les navigateurs. C'est un sanctuaire vénérable non seulement par son antiquité, mais aussi par son attirance sur des milliers de touristes et d'artistes qui le visitent chaque année. Ce sanctuaire atteste notre fidélité à conserver les jalons précieux de notre histoire. Dès le début de notre travail sur l'établissement

---

<sup>7</sup> Le caractère historique du patrimoine monumental renvoie à quelque chose de plutôt distant, plus ou moins limité en l'occurrence à la période d'établissement de Ville-Marie. Par contraste le régime patrimonial sous la revitalisation «découvrira» des périodes historiques au 19<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> siècles.

du tracé de l'autostrade, nous avons compris qu'il n'était pas question de faire disparaître l'église de Notre-Dame de Bonsecours. (Lalonde et Valois, 1960, p.25)

Qui plus est, et c'est là le second trait de la montréalité, il faut bien voir que ce n'est pas l'ensemble de l'histoire coloniale européenne à laquelle est accordée une valeur historique. En effet, l'identité montréalaise se déploie à travers l'identification de bâtiments liés très spécifiquement à la colonisation française du «Nouveau monde». C'est donc dire que le travail de monumentalisation de bâtiments établit précisément, et exclusivement, une continuité identitaire entre les colons français et le «nous» montréalais. Sans en être absente, la conquête britannique de Ville-Marie, par exemple, semble ici fonctionner comme un des Autres de cette histoire – au côté des peuples autochtones. Le prochain énoncé illustrera d'ailleurs la place des autochtones comme Autre.

En troisième lieu, l'histoire qui permet de juger ces bâtiments comme importants est de manière prédominante une histoire de l'élite coloniale. L'énoncé suivant montre que l'histoire racontée passe en effet par la mobilisation des «grands hommes et femmes» de la colonisation :

L'idée de construire la première chapelle en dehors des limites de la ville de ce temps-là fut conçue par la Bienheureuse Marguerite Bourgeoys, fondatrice de la Congrégation Notre-Dame. En effet, elle voulait en faire un lieu de pèlerinage pour tous les habitants, même les plus éloignés de l'enceinte de la ville. Elle voulait sans doute aussi faire servir cette église d'avant-poste destiné à implorer la protection divine sur la colonie contre les invasions des terribles Iroquois. (op.cit., p.25)

Enfin, comme quatrième trait, les bâtiments doivent généralement présenter certains détails architecturaux ou autres «hors du commun» pour avoir droit à une reconnaissance. Autrement dit, l'architecture ou le contenu des bâtiments ne doit pas être «banal». Un peu bizarrement peut-être, même dans les cas où les détails en question sont disparus pour toutes sortes de raisons (un feu,

par exemple), ceux-ci sont systématiquement notés par les ingénieurs - qui s'appuient eux-mêmes sur les travaux d'un historien. Il peut s'agir des volumes de l'édifice, des matériaux utilisés pour la construction, d'une coupole, du lit qui a vu la mort de tel personnage important, et ainsi de suite.

On peut sans doute se donner une meilleure prise encore sur la singularité de cette définition de l'identitaire montréalais sous le régime de la rénovation en insistant brièvement sur ce qui en est exclu et qui, plus qu'une absence, semble fonctionner comme une sorte de positivité négative (dans la mesure où ce que je vais décrire ici semble avoir fonctionné comme une sorte de repoussoir, de point de définition contre lequel l'on s'appuyait pour inscrire Montréal dans le futur). D'abord, il est notable que l'identification des quatre bâtiments du Vieux-Montréal exclut de fait un grand nombre d'autres bâtiments situés dans le secteur. J'y reviendrai de manière plus détaillée dans la section finale de ce chapitre, mais je note immédiatement que l'autostrade planifiée nécessite la démolition de plusieurs édifices du Vieux-Montréal, que ce soit pour l'infrastructure elle-même ou pour des fonctions afférentes comme des stationnements pour les automobiles. En second lieu, ces bâtiments auxquels on accorde une valeur historique sont exclusivement situés à l'intérieur du périmètre du Vieux-Montréal. Cette exclusivité signifie par exemple que les anciens faubourgs du Vieux-Montréal (des quartiers industriels et ouvriers) sont généralement vus comme historiquement non significatifs - que ce soit certains de leurs bâtiments ou les secteurs dans leur ensemble. Cela est vrai dans le cas de la seconde version de l'autostrade Est-ouest examinée ci-haut, mais aussi dans ceux de l'autoroute Est-ouest qui lui succède, de l'autoroute Décarie, et de l'autostrade Nord-sud. L'autoroute Est-ouest, qui traverse notamment «Westmount en bas» et la Petite-Bourgogne, Centre-sud et Hochelaga-Maisonneuve, nécessite la démolition de

quelques 3000 logements de ces anciens faubourgs sur l'ensemble du tracé<sup>8</sup>. La tranchée de l'autoroute Décarie, dans son tronçon sud, n'épargnera que quelques îlots dans tout le secteur résidentiel qu'elle traverse (je reviendrai brièvement sur la question lors de la prochaine section). Et l'autostrade Nord-sud, quant à elle, devait effacer sous ses pilotis une bonne part du boulevard Saint-Laurent (c'est-à-dire la même «Main» qui sera désignée en 1996 arrondissement historique par le gouvernement fédéral) et plusieurs îlots de la rue Saint-Dominique. Souvent implicitement comme dans ces cas, mais parfois aussi de manière explicite, ces quartiers anciens, qu'ils soient centraux ou péricentraux, ouvriers et souvent parsemés d'industries lourdes plus ou moins désaffectées, sont reconnus comme ne présentant aucun «intérêt historique», c'est-à-dire significatif pour l'identité montréalaise. Un rapport du service d'urbanisme de la ville de Montréal qui, dans l'élaboration de son programme de rénovation de *Victoriatown* (un secteur ancien situé à proximité du centre-ville, au pied du pont Victoria), se demande s'il faut conserver le bâti existant, le restaurer ou le réaménager, conclut que :

De ce qui précède, nous déduisons qu'on ne peut guère envisager la «conservation». En effet, bien que, dans l'évolution de la ville, il s'agisse d'un ancien site, on ne peut pas dire que le caractère du quadrilatère en cause soit typiquement «Vieux-Montréal» et comme tel, son intérêt historique est nul. Il n'est certainement pas plus intéressant du point de vue architectural, car les bâtiments existants ne sont que de banales maisons de faubourg ouvrier. (Ville de Montréal, 1962, p.54)

Dans le même ordre d'idées, on peut constater dans *le Programme détaillé de rénovation Place Desjardins* que les immeubles commerciaux et résidentiels, qui sont «généralement construits de pierre et de brique», sont connus comme n'offrant ni «homogénéité» ni «qualité architecturale particulière». (Ville de Montréal, 1970, p.19) C'est donc dire que les bâtiments qui ne peuvent être

---

<sup>8</sup> Les immeubles résidentiels en question sont pour une large part recouverts de brique ou de pierre et deviendront, comme nous le verrons plus loin, une des caractéristiques de la montréalité sous le régime de la revitalisation.

liés symboliquement au processus de colonisation - à travers l'établissement de Ville-Marie - et aux fonctions des pouvoirs politiques, économiques ou religieux de la colonisation ne se voient pas accorder une grande valeur patrimoniale dans cette vision de l'histoire très particulière qu'établit et dont dépend la notion d'histoire.

Par ailleurs, et comme le laissent entrevoir les deux derniers énoncés, cette définition du patrimoine monumental montréalais est produite par une série de discours et de pratiques qui déborde le cadre strict des projets autoroutiers examinés ici. Il est à noter que je n'ai pas les ressources (surtout en termes de temps) pour en produire une analyse plus systématique et satisfaisante. Toutefois, une liste des bâtiments protégés à Montréal dans les années 1950-1960 peut donner une image générale plutôt cohérente avec ce qui fut mis en évidence ci-haut. Comme trois des seize bâtiments ou lieux désignés ou classés de cette liste sont situés hors de ses limites, cette liste force toutefois à préciser que le Vieux-Montréal n'est pas aussi nettement le réservoir exclusif d'édifices patrimoniaux que ce qui fut mis en évidence plus tôt. L'État québécois a classé sur le territoire de la ville, dans ces années : la Maison de la Côte-des-Neiges (1957); l'arrondissement du Vieux-Montréal et la Maison Nolin (1964); la Maison du Patriote, la Ferme Saint-Gabriel et la Maison Papineau (1965); la Maison Viger (1966); la Maison Cotté, la Maison Bertrand et la Maison La Minerve (1967); la Maison de la Congrégation (1968); la Maison Mass-Média (ou Maison Hubert-Paré) et la Maison Beaudoin (1969). L'État canadien, pour sa part, a désigné comme lieux historiques dans les mêmes années : Monklands/Couvent Villa-Maria (1951); Sir George Étienne Cartier (1951); et Louis-Joseph Papineau (1968). (cf. Drouin, 2005, annexes II et IV) Tout cela ne dément par contre pas la nette prédominance du secteur du Vieux-Montréal comme réserve principale de lieux dits fondateurs de la

montréalité. Ensuite, le caractère français du patrimoine semble largement confirmé. Les édifices et lieux classés et désignés peuvent pratiquement tous être liés, d'une façon ou d'une autre, aux «grands hommes et femmes» de l'histoire de la colonisation française du Canada – où, à la limite, à celle de la résistance à l'ordre impérial anglais (la Maison Papineau, par exemple).<sup>9</sup>

J'ai évoqué au troisième chapitre l'effort d'un groupe d'urbanistes qui, autour de Blanche Van Ginkel, s'est mobilisé pour faire arrêter le projet d'autostrade Est-ouest. La motivation de ce groupe était la valeur patrimoniale qu'il accordait au Vieux-Montréal et qui allait selon lui être ruinée par l'infrastructure. J'ai alors aussi souligné que le projet est vraisemblablement arrêté davantage en fonction des besoins changeants du Port de Montréal vers l'est à la suite de l'ouverture de la Voie maritime du St-Laurent qu'en fonction de cette valorisation patrimoniale. Ces changements dans les besoins du Port sont d'ailleurs ce que conclut l'étude du groupe d'urbanistes en question, qui est soutenue financièrement par les autorités portuaires. Ceci n'empêche pas que quelques années plus tard, en 1964, une classification officielle du Vieux-Montréal en tant qu'arrondissement historique de Montréal est effectuée par l'État provincial<sup>10</sup>. La commission Jacques-Viger est par ailleurs mise sur pied en 1962 par l'administration du maire Drapeau, soit deux ans avant le classement, avec pour mandat de conseiller l'administration

---

<sup>9</sup> Une exception à ce principe est notable car deux monuments à la ruralité sont protégés dans les années 1960 : la ferme Saint-Gabriel et la maison de la Côte-des-Neiges. (Drouin, 2005, p. 53) La question est intéressante mais déborde un peu le cadre fixé ici. Je ne me risquerai donc qu'à un essai d'interprétation, faute de plus d'informations à ce propos : il me semble que cela peut être compris en fonction de l'importance de l'agriculture dans le dispositif de la colonisation canadienne-française du territoire québécois.

<sup>10</sup> Il est notable ici que les efforts de protection du patrimoine ont débuté et ont été effectifs – même si ce fut d'abord de manière détournée – avant l'adoption du règlement de classement en tant qu'arrondissement historique.

municipale sur le développement du secteur historique. Reconnaissance jusqu'alors réservée à l'architecture de rares bâtiments isolés et disséminés dans le secteur, c'est dorénavant l'ensemble du secteur du Vieux-Montréal qui est qualifié d'historiquement significatif.

Mais cette nouvelle reconnaissance ne modifie pas significativement le rapport au passé examiné plus tôt. En effet, la protection du Vieux-Montréal en tant qu'arrondissement historique reconduit les principaux traits caractéristiques mis en évidence. D'ailleurs, la notion d'arrondissement historique, tel que définie dans la *Loi sur les biens culturels du Québec*, renvoie simplement «à un territoire désigné comme tel par le gouvernement en raison de la concentration de monuments ou de sites historiques qu'on y trouve». (Québec, 1972, p.1) Le changement est donc davantage dans l'étendue territoriale de la reconnaissance patrimoniale que dans les traits principaux du rapport au passé qu'elle établit.

Par ailleurs, la montréalité prend aussi forme par l'établissement d'un rapport singulier au futur. En première approximation, l'on peut dire que ce projet consiste à faire de Montréal une «métropole reconnue à l'échelle internationale» (Bilodeau, 2004), ou encore, pour reprendre les mots du maire Jean Drapeau, une «métropole du progrès» ou la «première ville du monde» (Drouin, 2005). Plus concrètement sans doute, ce futur montréalais en fonction duquel elle est programmée est en tous les cas toujours celui d'une puissance économique - souvent canadienne ou nord-américaine, mais aussi «internationale» - à assurer. La transformation du centre-ville participe bien entendu de cet effort pour tailler une place privilégiée à Montréal au sein des réseaux d'affaires, financiers et commerciaux canadiens, états-uniens et internationaux. Cela peut se vérifier, comme le montre Drouin (2003, p.219),



lorsque la «nord-américanisation» de Montréal est posée comme un «processus nécessaire et inéluctable», même si elle est parfois conjuguée sous le mode d'un «mal nécessaire». Soit dit en passant, voilà bien une des idées qui formera l'un des points privilégiés de contestation dans la remise en question de cette définition de la montréalité, les identités états-unienne et nord-américaine servant ici d'Autre – mais comme souvent, j'anticipe.

Les infrastructures autoroutières ont une place importante dans le futur de puissance économique que l'on veut assurer pour Montréal par cette transformation du centre-ville. Pour les déplacements à l'intérieur de cette métropole du progrès autant qu'à titre d'origine ou de destination, c'est de manière prédominante que l'on pense en termes de déplacements automobiles. Ce mode de déplacement, d'après les statistiques alors compilées, est et sera de plus en plus celui qui sera privilégié par la population résidente ou «flottante» dans le futur. C'est ainsi que l'on souhaite par exemple relier l'aéroport de Mirabel au centre-ville via l'A-13<sup>11</sup>. C'est ainsi que l'on pense aussi la construction du métro et l'élimination des tramways, de manière à laissez-faire «jusqu'à un maximum possible» la circulation automobile, en fonction du futur de la métropole et de son centre des affaires. En fait, toutes ces infrastructures de communication sont partie intégrante, avec le centre-ville des affaires notamment, de l'élaboration de ce futur dans lequel Montréal est projetée. Cela est assez clair à la lecture du *Plan directeur des routes à caractère métropolitain* (Lalonde, Girouard et Letendre, 1961) ainsi que dans la plus grande part des projets autoroutiers considérés individuellement, comme ici, dans le projet d'autostrade Est-ouest, où les

---

<sup>11</sup> Un service de navette en autobus avait aussi été mis en place et une liaison ferroviaire rapide prévue. Dans ce dernier cas, toutefois, aucune construction ne fut entreprise.

ingénieurs présentent l'urgence du développement d'un réseau autoroutier en fonction d'un statut de métropole à préserver :

À la lecture des faits qui précèdent, il est bien évident qu'un conférencier éminent avait parfaitement raison de déclarer à une grande convention tenue récemment à Montréal que notre ville perdrait le titre de Métropole du Canada si les autorités compétentes ne prenaient pas immédiatement les mesures d'urgence qui s'imposent dans les circonstances, c'est-à-dire la mise en chantier des autostrades. (Lalonde et Valois, 1960, p.12)

Cette projection dans le futur ne peut non plus se penser sans l'affirmation dans le présent d'une certaine spécificité de Montréal au sein de ces ensembles canadien, nord-américain ou international. En l'occurrence, elle passe par une volonté d'affirmation, à travers divers édifices du centre-ville des affaires, du dynamisme d'une nation ou d'un peuple canadien-français. L'exemple de la Place Desjardins est éloquent :

...le cœur de la métropole acquerra, pour la première fois depuis la fin du Régime français, une physionomie physique et spirituelle qui témoignera du dynamisme canadien-français, face à celui des autres groupes ethniques. (La Haye, Ouellette et Séguin, 1971, p.3, dans Morrisset et Noppen, 2003, p.165)

Le métro et le réseau autoroutier (et en particulier le pont-tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine) sont aussi présentés de la même façon, les prouesses technologiques permettant dans ces cas de «démontrer» le rattrapage scientifique et technique de la nation et d'appeler à son développement, au nom du progrès. Les annonces officielles de ces projets laissent à ce sujet peu de doute. Mais ce type d'énoncé est également produit, dans le cas du Pont tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine par exemple, par des journalistes dans des articles de quotidiens :

...le plan a été respecté, les travaux ont été exécutés et une immense cohorte de fonctionnaires chevronnés, d'ingénieurs de premier ordre, d'entrepreneurs et de sous-traitants, avec dans chaque discipline des Québécois d'expression française aux postes de commande, ont mené des travaux exigeant le maximum de compétence [et] avant tout il y a le progrès à poursuivre, à parfaire afin que la communauté humaine participe à l'essor dont dépend son bien-être. (Champoux, *La Presse*, 12 mars 1967, p.2)

C'est donc dire que, amorcée par des initiatives privées visant à installer des fonctions financières, commerciales et d'affaires dans un nouveau «grand centre des affaires», cette transformation est publiquement soutenue par un «laissez-faire» qui s'appuie sur une vision bien particulière de la place que doit chercher à occuper Montréal en Amérique du nord et dans le monde dans le futur. C'est en partie ainsi qu'est justifié le soutien gouvernemental à l'élimination des taudis et des vieilles industries lourdes qui caractérisaient les vieux faubourgs du Vieux-Montréal.<sup>12</sup> Ces taudis et nouvelles industries appartiennent à un passé économique de la ville qui empêche la réalisation de ce futur vers lequel Montréal doit être dirigé - par la transformation du centre-ville et des infrastructures permettant d'y accéder, d'y circuler et de le quitter librement en automobile. Cette vision du futur de Montréal a servi de base à d'autres projets qui visaient à faire de Montréal, pour reprendre les mots du maire Jean Drapeau, la «1<sup>ère</sup> ville du monde» (Drouin, 2005, p.46). L'exposition internationale de 1967 et les Jeux Olympiques de 1976 sont de ceux-là<sup>13</sup>. Et à propos de ce dernier, il n'est pas inutile de se rappeler, en suivant Morrisset et Noppen, que l'idée du maire Drapeau est à l'époque d'ériger, dans l'est de Montréal (lieu traditionnellement associé à la

---

<sup>12</sup> L'attrait d'une ère post-industrielle a largement débordé les projets pour le centre-ville en ce qu'il a guidé bien d'autres projets dans la région. Par exemple, le premier ministre Pierre Elliott Trudeau présente fièrement l'aéroport international de Mirabel (ouvert en 1975 mais planifié depuis la fin des années 1960) comme une «annonce de l'an 2000» portant «le sceau de la modernité», et il spécifie qu'il «n'a rien à voir avec les brutalités de la révolution industrielle», disant qu'il appartient plutôt «à l'ère post-industrielle». Site consulté le 24 janvier 2005 : [http://archives.radio-canada.ca/IDC-0-17-1442-93921/index\\_souvenirs/politique\\_economie/mirabel\\_inauguration](http://archives.radio-canada.ca/IDC-0-17-1442-93921/index_souvenirs/politique_economie/mirabel_inauguration).

<sup>13</sup> Eu égard à ces deux événements, il me semble assez clair qu'ils ne se résument pas à la fonction d'insertion de la ville dans des réseaux financiers, commerciaux et d'affaires : le rayonnement que l'on souhaitait pour Montréal à travers eux dépasse ces questions. Ceci dit, ces questions sont une dimension centrale à chacun et un examen approfondi de chacun dépasserait largement le cadre d'analyse fixé ici.

communauté francophone), un monument français conçu par un architecte français avec une technologie française. (op.cit., p.178)

C'est dans ce champ identitaire délimité par cette tension entre le passé et le futur de la métropole du progrès que se forment de manière relativement organisée, dès le début des années 1970, des mouvements de résistance ayant pour but de «sauver Montréal» ou certains de ses quartiers anciens centraux ou péricentraux. Ces mouvements de résistance, que ce soit à travers leur contestation de projets particuliers ou encore du régime de la rénovation urbaine plus généralement, vont chercher à influencer le développement de la ville en fonction d'un futur et de passés autres. Comme la prochaine section le montrera, en effet, ceux-ci font éclater le cadre patrimonial monumental de la ville de Montréal afin de substituer le futur de la métropole du progrès par le développement durable de son patrimoine urbain. C'est cette transfiguration qui sera analysée dans la prochaine section.

Mais avant d'y venir, je voudrais remarquer, d'une certaine manière en lien avec ce qui précède, que l'autre passé par rapport auquel la montréalité est définie de manière forte sous le régime de la rénovation est son statut de plaque tournante en matière de circulation des biens et des personnes. En effet, les énoncés sont nombreux qui lient le statut distinctif de Montréal comme métropole économique du Canada à sa position géographiquement et/ou historiquement privilégiée comme lieu de transport, le premier étant présenté comme le résultat quasi naturel des seconds. Dans le *Plan directeur des routes à caractère métropolitain de la Corporation de Montréal métropolitain*, par exemple, on peut lire ceci à propos de la position géographique de «la métropole canadienne»:

Montréal, il ne faut pas l'oublier, est la plaque tournante du réseau de transport maritime, ferroviaire, routier et aérien. Presque toutes les voies de circulation ont

leur terminus ici même ou bien doivent traverser l'île de Montréal en tous sens pour accéder aux autres grandes routes de raccordement. (Lalonde, Girouard et Letendre, 1961, p.35) [en italique dans le texte]

Cette position stratégique en termes de transports est située historiquement comme un trait distinctif de la montréalité, par sa contribution à son statut de métropole du Canada. Je ne reviendrai pas sur cette question mais il me semble que, et bien que l'espoir et la volonté de voir Montréal demeurer la métropole économique et financière du Canada<sup>14</sup> soient pratiquement disparus, cette volonté de reconduire la montréalité à travers sa position historique en termes de transport s'affirme toujours aujourd'hui. Par exemple, le plus récent plan d'urbanisme de la ville de Montréal appelle à la consolidation de la position de Montréal comme «plaque tournante» du transport à travers la consolidation de son réseau autoroutier et du Port de Montréal, notamment. Après avoir noté que Montréal est dans une «situation géographique unique sur le continent nord-américain», on y écrit que

Le rôle stratégique de Montréal a évolué jusqu'à se hisser au rang de plaque tournante du transport des marchandises, particulièrement entre l'Europe et l'Amérique du Nord (...) Le port de Montréal est l'élément structurant du transport des marchandises à Montréal. Les grands réseaux ferroviaires pancanadiens, l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et le développement du réseau autoroutier reliant la ville à l'ensemble de l'Amérique contribuent, avec le port, à soutenir le rôle de Montréal à titre de plaque tournante du transport. (Ville de Montréal, 2004, p.61)

---

<sup>14</sup> Si Montréal est toujours aujourd'hui positionnée comme métropole financière ou économique d'un territoire, il m'appert que c'est le plus souvent comme métropole du Québec. Mais je dois souligner que je n'ai pas analysé avec beaucoup d'insistance la question.

## 5.2 La revitalisation urbaine et la montréalité : un milieu de vie urbain qu'il s'agit de développer durablement

Les résistances par et à travers lesquelles est redéfinie la montréalité, c'est-à-dire ses passé et futur, revendiquent et installent comme ligne de force discursive tendancielle la protection et la revitalisation d'un milieu de vie urbain qu'il s'agit de développer durablement, c'est-à-dire selon les principes de ce qui sera éventuellement nommé le développement durable. Comment cela se passe-t-il ? Tel que déjà noté à une ou deux reprises au cours de cette thèse, une certaine résistance au régime de la rénovation urbaine et à certains de ses programmes et projets s'organise au moment de la construction de l'autoroute Décarie dans les années 1960 (elle fut mise en service à temps pour l'Expo '67). D'après ma lecture de Sénécal et al. (2000, p.128), il semble que ce soit dès lors pour protéger certains éléments du bâti du secteur (un centre communautaire, une église, un presbytère et une école) en tant que parties importantes de leur quartier ou de leur milieu de vie (plutôt que comme monuments historiques) qu'un comité de résidants réclame la construction d'une section de l'autoroute en tunnel. Quoi qu'il en soit, cette résistance est plutôt ponctuelle et c'est à partir du début des années 1970 que la démolition et le remplacement du bâti des quartiers centraux et péricentraux anciens par le projet d'autoroute Est-ouest engendrent des résistances plus organisées qui visent à le protéger en tant que partie importante d'un milieu de vie. En effet, dès le début des années 1970, les contestations qui s'organisent alentour du Conseil de Développement Social du Montréal métropolitain dans Hochelaga-Maisonneuve et la Petite Bourgogne à l'occasion du projet d'autoroute Est-ouest, feront valoir face à ce projet la protection du bâti en tant que patrimoine urbain, c'est-à-dire comme élément participant d'un quartier, d'un tissu ou encore d'un milieu de vie urbains. Ces concepts sont utilisés tout au long du *Rapport de la commission d'audiences*

*publiques populaires sur l'autoroute est-ouest à Montréal* qui fait suite aux audiences que l'organisme met sur pied. Par exemple, en guise de présentation de la synthèse des mémoires et communications verbales qui lui ont été présentés, les auteurs du rapport notent que le projet «soulève la problématique d'une autoroute en milieu urbain, plus spécifiquement dans le centre-ville de Montréal et au travers de quartiers domiciliaires.» (Conseil de Développement du Montréal métropolitain, 1971, p.13) Plus loin, pour prendre quelques autres exemples, ils invoquent tour à tour la priorité de «l'assainissement de l'environnement» (op.cit., p.16) de Montréal, la nécessité d'une «option en faveur de l'homme au détriment de l'auto pour régler les problèmes de transport» (ibidem), ils précisent que l'autoroute va perturber «la vie communautaire de tout un ensemble» (op.cit., p.17) et nuire au «bien-être des Montréalais» (ibidem), et ils soulignent que, comme les décisions d'arrêter des infrastructures semblables dans d'autres grandes villes états-uniennes le laissent voir selon eux, construire une autoroute est «fausser les solutions réelles du problème du transport urbain». (op.cit., p.18)

C'est donc à partir du début des années 1970 que l'autoroute, équipement conçu comme «nécessaire» à la rénovation urbaine (dans la diversité de ce qu'elle comportait comme éventail d'interventions et d'objectifs), sera vue comme étant une nuisance pour le milieu urbain. Mais en quel sens ? La question se pose car ce n'est définitivement pas à ce moment que la notion de milieu apparaît comme cadre d'évaluation de la solution autoroutière et de la circulation automobile qu'elle permet. Les chapitres 2 et 3 ont en effet permis de démontrer que les ingénieurs de la circulation et les urbanistes oeuvrant à la rénovation urbaine posent déjà depuis le milieu des années 1940 les autoroutes, ainsi d'ailleurs que les autres techniques d'augmentation de la capacité automobile, comme des moyens permettant justement d'améliorer le

milieu de vie, en réduisant la congestion et en canalisant sur des routes désignées la circulation automobile au centre-ville, en éliminant des bâtiments vétustes et ne présentant «aucune valeur historique» dans les quartiers péricentraux, et en donnant accès à des espaces périphériques plus «sains». Il est possible de poser cette autoroute comme anti-urbaine, comme nuisible au milieu urbain, pour deux principaux ordres de raisons. D'une part, l'autoroute comme technologie permettant d'augmenter la capacité et d'éliminer la congestion est contestée. L'augmentation de capacité n'élimine pas la congestion, argumentent les auteurs du rapport, mais elle l'aggrave, ce qui remet en question au passage la canalisation que devrait permettre l'autoroute et l'amélioration du milieu de vie de toutes sortes de façons. Je ne m'attarde pas davantage à cette question car l'histoire de la tension capacité-fluidité a déjà été couverte amplement. Mais l'autoroute peut d'autre part être posée comme impropre au milieu urbain qu'elle traverse parce que la consommation d'espace physique et les expropriations et démolitions d'immeubles qu'elle nécessite pour l'établissement de l'emprise provoquent des «déchirures» et des «cicatrices» dans le tissu urbain des quartiers anciens. Autrement dit, l'autoroute est vue comme anti-urbaine parce qu'elle appelle, par sa consommation d'espace, la démolition d'éléments du bâti (le rapport porte une assez longue attention à la démolition de logements, en particulier) et le sacrifice d'un paysage qui sont vus comme des parties importantes d'un tissu, d'un milieu de vie typiquement urbains et, plus précisément souvent, montréalais. En l'occurrence, et par exemple, l'autoroute est qualifiée de pollution esthétique qui nuira au quartier Maisonneuve, à ses résidents, à la vie communautaire du quartier :

Il suffit de constater la laideur du Boulevard Métropolitain pour juger des effets irréparables sur le milieu d'une telle masse de béton. C'est cette structure qui sera érigée dans le centre-ville et dans des quartiers peuplés (...) Quand les résidents de ces Ilots regarderont par la fenêtre, ils verront du béton et des autos ; quand ils se reposeront sur le balcon, ils affronteront la même image (...)



Et Maisonneuve, qui demeure un des rares quartiers résidentiels francophones, avec une vie communautaire agréable, sera à jamais tranché par l'autoroute. (op.cit, p.29)

L'autoroute est ainsi contestée parce qu'elle ne respecte pas le bâti de ces quartiers anciens de la ville, et ceci dans la mesure où ces derniers forment une partie significative d'un cadre hérité du passé qui soutient la vie quotidienne, les liens communautaires. Plus encore, l'autoroute devient une barrière qui privera les résidents du «sens d'appartenance» à la communauté montréalaise. C'est ce qu'écrivent les auteurs du rapport à propos de la Petite Bourgogne :

La réalisation de ce projet coupera définitivement ce quartier de la réalité Montréalaise (sic). L'isolation supplémentaire qu'apportera cette autoroute privera les résidents de la Petite Bourgogne de ce sens d'appartenance fondamental à la communauté Montréalaise (sic). (op.cit., p.56)

En somme, le bâti à protéger est, sous la rénovation urbaine, celui de bâtiments isolés qui peuvent être qualifiés d'historiques, par leur association à la fondation de Ville-Marie. Comme on vient de le voir, l'inclusion du bâti des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Petite Bourgogne comme parties significatives d'un milieu de vie débordait nettement de ce cadre patrimonial assez restrictif. Et en suivant Drouin (2005) à nouveau, il semble que cet éclatement du registre patrimonial se confirmera et se précisera dans les quelques années suivantes. Or cette apparition du bâti des quartiers anciens centraux et péricentraux comme éléments importants d'un milieu de vie forme à la fois les conditions de possibilité et l'effet d'un certain nombre d'autres transformations. Il faut ici en prendre la mesure car elles forment aujourd'hui des traits importants du registre patrimonial par lequel est définie la montréalité dans un rapport au passé.

De la fondation de la colonie à une multiplicité de périodes. La première transformation que je veux mettre en évidence est celle qui a mené à la production d'un patrimoine que l'on pourrait dire, sinon de tous âges, du moins de périodes autres que celle de la fondation de la colonie. Comme le note Drouin (op.cit, p.45), plusieurs voix s'opposant au régime de la rénovation vont en effet, sans nier l'importance de Ville-Marie et de la colonisation dont on charge les bâtiments du Vieux-Montréal de transmettre le souvenir, s'atteler à faire reconnaître d'autres époques de l'histoire de Montréal et, par extension, le bâti qui doit les représenter et les pérenniser. Appelant à la protection d'un registre patrimonial en dehors du Vieux-Montréal, cet énoncé de Lanken illustre bien l'idée :

A city is not an instant kind of thing. Its life is the sum total of all the lives it's ever known. Montreal was born 329 years ago. It has developed from a collection of shanties into a major urban center. Somehow, representative buildings from each stage in that development are still standing. Old Montreal has buildings dating back to 1657 (...). Other areas have houses and religious structures from the 18<sup>th</sup> century, factories and mansions from the 19<sup>th</sup> century, and sky-scrapers from the 20<sup>th</sup>. However, only the buildings in Old Montreal, plus a handful of others around the city, have any sort of permanent protection from the redevelopment projects that deny the city a part of its heritage. (Lanken, D., 1971, dans Drouin, op.cit., p.45)

En vue de leur patrimonialisation, ce mouvement découpe successivement plusieurs périodes qui vont effectivement se stratifier jusqu'à aujourd'hui dans le patrimoine urbain. Je décris ici deux de ces découpages qui me semblent particulièrement importants et significatifs du point de vue de leur effectivité au sein du régime actuel. Le premier est celui qui correspond à la période la plus intense de construction des anciens faubourgs du Vieux-Montréal, soit grossièrement le 19<sup>ème</sup> siècle. En suivant Drouin (op.cit, p.44), c'est en tout cas ce qu'implique la campagne pour protéger le «Montréal victorien» de Sauvons Montréal - un organisme de protection patrimoniale créé dans la foulée des vives controverses qui ont entouré la très discutée démolition de la maison Van

Horne (je m'y attarderai pour ma part un peu plus loin). Comme ce chercheur le montre, cette organisation délimite en effet comme territoire, pour son action, un quadrilatère délimité par les rues Atwater, des Pins, Papineau et le fleuve Saint-Laurent, et borné par le domaine des Messieurs de Saint-Sulpice au nord-ouest et par la «prison des Patriotes» (ou «Au-pied-du-courant») au sud-est. Cela correspond aux limites de la ville de Montréal avant les annexions faites au tournant du 20<sup>ème</sup> siècle<sup>15</sup>. D'ailleurs, cette reconnaissance se sédimente peu à peu, si bien qu'en 1984 la proposition préliminaire pour le schéma d'aménagement de la CUM précise que :

Le milieu bâti, plus particulièrement les noyaux les plus anciens que l'on peut encore reconnaître aujourd'hui, présente un intérêt urbanistique et historique indéniable (...)

Ces ensembles correspondent aux quartiers anciens, aux faubourgs, aux villes et aux villages qui ont existé et qui ont marqué le développement du territoire de la Communauté. Ils se fondent aujourd'hui dans un tissu urbain continu. Ils identifient donc une partie des noyaux les plus anciens de l'agglomération, une partie des anciennes municipalités aujourd'hui annexées à la ville de Montréal et dont l'annexion remonte, pour la plupart, au début du siècle, sinon à la fin du siècle dernier. Ils délimitent le cœur de certains vieux quartiers et faubourgs de Montréal ou recourent une réalité plus contemporaine. (Communauté urbaine de Montréal, 1984, p.11)

Je ne veux pas ici suggérer que tout ce qui fut bâti lors de ce siècle est dès ce moment considéré digne d'entrer dans le patrimoine montréalais. En fait, la volonté de se dégager de la période d'industrialisation et l'attrait de l'ère post-industrielle (tel que le propos de Trudeau que j'ai retenu plus haut en tant qu'énoncé le laisse voir) ne permettent pas encore, à mon avis, de considérer le bâti industriel comme patrimoine – ce qui viendra quelques années plus tard.

---

<sup>15</sup> Il est notable que ce découpage exclut notamment le quartier Hochelaga-Maisonneuve, celui-ci se situant par conséquent à la marge du mouvement de protection patrimoniale. Mais il semble qu'il sera inclus dès 1983 dans les revendications patrimoniales du mouvement de résistance à travers les revendications de protection de son patrimoine industriel par Héritage Montréal.

Cela m'amène au second nouveau découpage que je veux mettre en évidence : celui d'un patrimoine du 20<sup>ème</sup> siècle pour Montréal. Ce 20<sup>ème</sup> siècle, il entre dans le registre patrimonial montréalais via certains des acteurs clés du régime de la rénovation urbaine. Le maire Jean Drapeau, par exemple, exposant en 1974 son projet de ville du 21<sup>ème</sup> siècle, récite pour ce faire ses propres réalisations. Invoquant l'inauguration du Métro, le développement du réseau autoroutier, l'Exposition universelle de 1967 et les Jeux Olympiques à venir, il promet alors que «these would be the basis on which the city will build in the future.» (The Gazette, 1974, dans Drouin, 2005, p.45) Soit dit en passant, mis à part le réseau autoroutier que l'on considère encore de manière prédominante comme une partie «essentielle» du quotidien montréalais sans faire nécessairement référence à son passé<sup>16</sup>, tous ces objets construits dans les années 1950-1960 sont aujourd'hui partie prenante du patrimoine montréalais – que ce soit de manière quasi unanimement apologétique (Expo '67 et le métro) ou plus contestée (les Jeux Olympiques et le Stade olympique). Un autre des projets que plusieurs ajoutent à cette liste est le «Montréal souterrain» construit à compter des années 1960.

Pour y revenir, la solidité du 20<sup>ème</sup> siècle comme «réserve patrimoniale» s'affirmera davantage quelques années plus tard, à travers le mouvement de protection du patrimoine industriel de Montréal qui se met en place au début des années 1980. *L'Écomusée du fier monde*, une corporation sans but lucratif fondée en 1980, est l'un des organismes qui y a participé. Sa mission, tel que

---

<sup>16</sup> Je tiens à souligner qu'elle est prédominante car certains appellent à un classement du réseau autoroutier en tant que monument historique en raison de son état de décrépitude avancée, le qualifiant de ruine et cherchant ainsi à le disqualifier comme support de la circulation des personnes et des biens dans la ville d'aujourd'hui et de demain. *L'Atelier du patrimoine urbain* est l'un de ceux qui lancent cet appel à travers des mémoires et des performances artistiques.

l'organisme la décrit, est de

développer un musée de l'histoire de l'industrialisation et du travail de Montréal [;] faire de la présentation du patrimoine et de l'histoire un moyen d'éducation populaire et d'action collective[;] prendre comme objet d'étude particulier le territoire du quartier Centre-Sud de Montréal : son histoire, son patrimoine, sa culture[; et] contribuer au développement local du quartier Centre-Sud, en collaboration avec divers partenaires locaux. (Écomusée du fier monde, 2002, p.1)

Il est clair que l'industrialisation de Montréal n'est pas cadrée comme ayant débuté avec le 20<sup>ème</sup> siècle par les intervenants qui ont participé à ce mouvement, mais les actions de protection et/ou de mise en valeur du patrimoine industriel présentent souvent sa fin comme étant plus ou moins le moment de la Seconde guerre mondiale.

Pour dresser un tableau plus complet de la diversité des époques désormais inscrites au registre patrimonial montréalais, il me faudrait montrer bien plus. Mais cela n'est pas vraiment nécessaire ici. Mon objectif est simplement de montrer que l'exclusivité de la période historique de la colonisation a été remise en question à travers les résistances à la rénovation urbaine, et que le contenu concret du patrimoine montréalais accueille par conséquent aujourd'hui une grande diversité de périodes historiques qu'il est possible de vouloir pérenniser. Cela fait en sorte qu'il est aujourd'hui possible de soutenir, comme *Héritage Montréal* par exemple, que :

Le patrimoine, c'est bien plus que l'histoire. Le patrimoine fait partie du monde présent et, parce qu'il porte les traces du temps et qu'il témoigne des époques passées, il est une porte pour explorer l'histoire. En retour, connaître celle-ci permet de mieux apprécier la ville où nous vivons. Depuis sa fondation en 1642, Montréal fut tour à tour une ville missionnaire, marchande, industrielle et financière dont l'histoire recèle des moments passionnants qui sont sans cesse rappelés par l'architecture, la forme des quartiers et les vestiges sous le sol. <sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Héritage Montréal, *Guide du patrimoine*. Disponible à cette adresse : [http://www.heritagemontreal.qc.ca/hm\\_fr/gui3\\_fr.htm](http://www.heritagemontreal.qc.ca/hm_fr/gui3_fr.htm).

Vers un patrimoine populaire du quotidien. Parallèlement, et c'est là la seconde transformation que je veux décrire, les résistances vont aussi remettre en cause la dimension exclusivement élitiste et architecturale des efforts de préservation du patrimoine – encore une fois sans la rejeter mais plutôt en l'intégrant. Autrement dit, elles vont adopter et réussir à imposer une conception de l'histoire qui va rendre possible et déterminer un patrimoine qui va permettre d'intégrer le populaire ou vernaculaire, au-delà de l'histoire des grands hommes et femmes et de l'architecture exceptionnelle qui doit les représenter et en assurer le souvenir. À cela, le mouvement de protection du patrimoine industriel que je viens tout juste d'évoquer n'est sans doute pas étranger. En effet, tel que le définit encore une fois *Héritage Montréal* :

Au point de vue architectural, ce patrimoine a un caractère utilitaire, souvent dépourvu d'ornements (...) De plus, l'intérêt de ces édifices ou encore des complexes qu'ils forment, découle des machines, équipements et autres éléments non architecturaux qui participent à l'authenticité et au génie de ces lieux témoins (...) Enfin, la mémoire du patrimoine industriel est aussi portée par les ouvriers, les ingénieurs ou les entrepreneurs et industriels ou leurs familles.» (Héritage Montréal, 2002, p.5)

Si j'utilise encore une fois l'un de ses énoncés, c'est que cet organisme est l'un des acteurs clés dans le mouvement de patrimonialisation de l'industriel dans la forme qu'on lui connaît aujourd'hui. En effet, et tel qu'il l'évoque lui-même dans le même document, c'est en 1983 qu'il organise un premier colloque sur le patrimoine industriel et sa conservation dans Hochelaga-Maisonneuve. Mais il n'est clairement pas le seul, pas plus que le premier participant à ce mouvement. *L'Écomusée du fier monde* est fondé en 1980. À propos de lui-même, le musée (qui définit d'ailleurs son espace muséal comme étant celui de l'ensemble du quartier Centre-Sud) écrit qu'il

oeuvre à la mise en valeur de l'histoire du patrimoine du quartier Centre-Sud de Montréal, microcosme de la Révolution industrielle au Québec, au Canada et en Amérique du Nord dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle.

Accrédité par le ministère de la Culture et des Communications du Québec, l'Écomusée du fier monde est un musée d'histoire industrielle dont le champ d'intérêt est formé par la triade: travail, industrie, culture.<sup>18</sup>

Ses activités sont diversifiées : expositions (dans un ancien bain public), animations, formations et autres lui permettent de remplir sa mission. Et il faut bien noter de surcroît que la patrimonialisation du populaire ou du vernaculaire à laquelle contribue le Musée ne passe pas seulement par le patrimoine industriel. Le collectif *l'Autre Montréal*, également mis sur pied au début des années 1980, est un organisme sans but lucratif qui s'est donné une mission d'éducation populaire sur «les enjeux et les réalités de la vie urbaine». À travers l'organisation de visites guidées de la ville (son activité principale), son objectif est de raconter une histoire du populaire de Montréal qui inclut le patrimoine industriel tout en ne s'y limitant pas. L'«autre» de *l'Autre Montréal*, en somme, c'est l'histoire «officielle», c'est-à-dire celle centrée sur l'architecture et l'élite de la colonisation. La diversité des thèmes abordés lors de ces visites est très grande, constituant chacun en objet de patrimoine urbain, c'est-à-dire un lieu hérité des formes passées permettant de soutenir l'activité quotidienne actuelle et future. Je n'en donne que deux en exemple pour illustrer le propos. La visite *Façades en folie : le patrimoine populaire des quartiers* propose que

certains quartiers recèlent de véritables bijoux : escaliers extérieurs, corniches, frontons, vitraux, des plus sages aux plus exubérants. Une visite pour comprendre ce qui poussait les Montréalais d'hier à tant d'effets et l'occasion de découvrir certains exemples particulièrement réussis de conservation et de mise en valeur d'un patrimoine populaire menacé.

Celle intitulée *Les ruelles de nos quartiers : la ville... côté cour !* annonce pour sa part que :

Témoins de la peur légitime des incendies des Montréalais d'hier, anciens théâtres des commerces ambulants et terrains de jeu de générations d'enfants, les ruelles

---

<sup>18</sup> Site consulté le 20 septembre 2005 : <http://fiermonde.cam.org/>.

montréalaises font peau neuve grâce aux efforts de nombreux riverains qui en font les espaces d'une nouvelle convivialité urbaine.<sup>19</sup>

*Au-delà de l'origine française : une certaine diversité culturelle.* L'expansion et la transformation du patrimoine de la montréalité qui a mené à celui qui s'impose sous la revitalisation est en troisième lieu partie prenante d'un effort pour inscrire le bâti associé à la colonisation française dans un ensemble plus large : celui d'une diversité culturelle. La controverse alentour - et la démolition - de la maison Van Horne est un premier moment de l'installation de cette diversité culturelle. Pour situer rapidement l'affaire, disons simplement, en suivant le travail de Drouin (2005, pp.35-40) que la maison en question, située rue Sherbrooke ouest à l'intersection de Stanley (dans la zone du nouveau centre des affaires), appartenait à un ancien dirigeant de la compagnie de chemin de fer du *Canadien Pacifique*, un états-unien d'origine hollandaise. Les arguments avancés par des citoyens, par la Commission sur les biens culturels et par la Commission Viger pour demander sa sauvegarde au ministère des Affaires culturelles du Québec via les pouvoirs de la *Loi sur les biens culturels du Québec* sont au moins au nombre de trois : le style architectural victorien classique; l'effet négatif de la démolition sur la valeur des édifices du secteur; et la qualité exceptionnelle de la décoration intérieure et de l'artiste qui l'a réalisée. Après avoir dans un premier temps donné un avis favorable à la protection du bâtiment, le ministère change d'avis et décide de ne pas la protéger de la démolition. Pour le ministère, en fin de compte, la maison ne peut être dite un bien culturel «typiquement québécois». Peut-être en raison du caractère implicite des critères en question, cette décision a provoqué de multiples réactions qui vont mener à une ouverture de ce critère dans l'identitaire montréalais. En suivant toujours le travail de

---

<sup>19</sup> Site consulté le 1<sup>er</sup> février 2006 : <http://www.autremontreal.com>.



Drouin, il est possible d'illustrer ce qui se passe en citant l'auteur d'une lettre ouverte dans le journal *La Presse*. Celui-ci demande s'il faut «prêter aux paroles du ministre le sens étroitement nationaliste que croient y voir les anglophones de Montréal?», avant de soutenir qu'il «n'y a pas que les monuments bicentennaires de l'architecture normande, ou la ceinture fléchée à conserver au Québec.» (Pellerin, J., 1973, dans Drouin, 2005, p.37) Ce n'est pas à travers cette lettre que cela va être réalisé, mais celle-ci illustre bien le premier moment du déplacement de la définition patrimoniale vers cette diversité culturelle. La première fêlure dans l'exclusivité du caractère francophone fut l'intégration de la catégorie «anglophone» dans le registre identitaire, lui qui avait jusque-là fonctionné comme un Autre important : c'est bien face à lui que le Canadien-français devait s'affirmer. Si ce fut trop tard pour permettre la sauvegarde de la Maison Van Horne, les classements effectués dès 1974 par l'État québécois laissent voir la rapidité du changement. Cette année-là furent en effet classés, en sus de biens culturels francophones, les maisons Atholstan, Corby, des Sisters of Service, Greenshield, le Mount Royal Club et le United Service Club. (cf. Drouin, op.cit., Annexe II) Bref, un peu comme l'écrit l'architecte Malvin Charney, l'idée de Montréal comme «à la fois le plus grand centre urbain au Canada anglais et la deuxième ville de langue française dans le monde» (Charney, 1975, dans Morrisset et Noppen, 2003, p.169) s'impose comme élément incontournable de l'identitaire montréalais.

Suite à ce premier mouvement, et jusqu'à aujourd'hui, le patrimoine urbain prend encore de l'expansion – tout en reconduisant l'histoire du Même et sa chronologie débutant à la colonisation européenne (spécifiquement française et anglaise), positionnant de fait les immigrants plus récents comme des communautés ethniques. Encore une fois, par manque de temps, je n'en ferai

pas ici un portrait exhaustif – ce qui dépasserait de toute manière les besoins de mon propos. Je noterai simplement quelques exemples illustrant bien l'idée. Le boulevard Saint-Laurent (entre le fleuve et la rue Jean-Talton) se verra accorder le statut d'arrondissement historique par le gouvernement fédéral en 1996. Dans un rapport qui a précédé et servi à justifier son classement, les auteurs décrivent ainsi la place du boulevard dans «l'imaginaire collectif montréalais» :

le boulevard Saint-Laurent, c'est le couloir des immigrants, le tailleur juif ou italien, les restaurants chinois ou grecs, les multiples petits commerces de détail exotiques. C'est aussi le monde du spectacle, du théâtre des variétés aux clubs de nuit, du burlesque et du vaudeville au théâtre de répertoire ou d'avant-garde. Ce sont en outre les bars, les salles de billard, les restaurants, des lieux célèbres, comme la charcuterie Schwartz, où l'on vend le meilleur *smoked meat* en ville ou encore le *Montreal Pool Room*, pour les meilleurs *hot dogs* en ville. Le boulevard Saint-Laurent, c'est encore, selon les époques et les secteurs, le boulevard «dangereux» avec ses salles de jeux clandestines et ses spectacles de type érotique pour une clientèle des plus hétéroclite. (Fulton et Vermette, 1996, p.718)

Les reconnaissances patrimoniales ne se limitent pas au classement en tant que bâtiment, lieu ou arrondissement historique : d'autres sanctions permettent de reconnaître la contribution d'un secteur à la diversité culturelle constitutive de la montréalité de la revitalisation. Par exemple, des portes signalent depuis le milieu des années 1990 l'entrée dans le Quartier chinois et la Petite Italie.

Par ailleurs, ce rapport au passé et l'identitaire montréalais dont il participe sont indissociables de l'établissement d'un nouveau rapport au futur. Les luttes par rapport au projet d'autoroute Est-ouest sont sur ce point encore une fois exemplaires. Les auteurs du rapport d'audiences populaires écrivent en effet que :

il y a progrès quand l'ensemble de la société bénéficie d'un avancement social, économique et culturel par l'apport d'une chose nouvelle. Et le projet de l'autoroute est-ouest à Montréal va à l'encontre même du progrès, car il va à l'encontre du bien-être des Montréalais (...) Et à Boston, Philadelphie, New York,

San Francisco, on a abandonné des projets d'autoroute en milieu urbain parce qu'on a jugé que c'était fausser les solutions réelles du problème du transport urbain. Il y aura donc progrès quand le projet de cette autoroute sera abandonné. (Conseil de Développement du Montréal métropolitain, 1971, p.18)

Ainsi, ces résistances qui cherchent et réussissent à imposer la protection d'un patrimoine urbain montréalais sont indissociables de la reformulation du futur de la métropole et de la conception très particulière du progrès qui l'organise sous la rénovation. Si la notion de progrès en vient à être elle-même rejetée, on le voit ici, c'est en effet au profit d'un développement de Montréal qui tient compte des spécificités qu'elle a héritées du passé et qui permettent de la perpétuer en tant que milieu urbain supportant un mode de vie particulier. Autrement dit, le mot d'ordre, dorénavant, sera l'orientation de l'urbanité montréalaise en fonction de quelque chose que l'on nomme aujourd'hui le développement durable. Bien entendu, ce ne sont pas là des expressions qui sont à ce moment utilisées. Mais le principe même qui le fonde - soit la réalisation d'un développement de Montréal qui permette d'agir sur le milieu de vie de la population de façon telle à permettre la pérennité du mode de vie et du milieu qui sont posés comme lui étant spécifiques -, lui, existe déjà. Dans un document déjà cité qui établit les orientations du développement de la région de Montréal, l'OPDQ conclut sur «une vision de l'avenir régional». Si les objectifs qu'elle a établis dans son rapport sont rencontrés, spéculer l'OPDQ,

L'attrait de l'Île comme milieu de vie s'est considérablement amélioré. Les principaux espaces naturels y ont été conservés et mis en valeur (...), suite aux réaménagements d'espaces vacants, suite à des programmes de protection des espaces libres et suite à la restauration et au recyclage de logements, notamment dans le centre de l'Île, le tissu résidentiel est de meilleure qualité. En outre (...) le piéton a récupéré son droit à cet espace public privilégié qu'est la rue, notamment grâce à des mesures de dissuasion quant à l'usage de l'automobile (...). Ces interventions ont eu d'autant plus d'effets que l'ensemble de l'accessibilité aux différents espaces et aux divers équipements de l'Île s'est beaucoup amélioré, surtout en raison de la priorité accordée au transport collectif, ce qui a amélioré la mobilité des personnes non motorisées (...). Cet attrait rehaussé de l'île de Montréal, accompagné de mesures pour freiner

l'étalement suburbain, a incité plus de gens à y revenir ou à y résider. Cela a eu pour effet de réduire l'exode de la population vers les banlieues extérieures (...). Enfin, le cœur de l'activité montréalaise, le centre-ville, a maintenu son dynamisme grâce à un certain repeuplement, essentiel à son animation, et grâce à l'essor du tertiaire moteur (...). (OPDQ, 1979, pp.253-255)

Voici, présentée de manière synthétique quoique un peu longue, l'image qui se dégage de cette conclusion. Clairement, le futur envisagé pour Montréal depuis ce moment est assez différent de celui que l'on envisageait pour la métropole du progrès à l'époque de la rénovation urbaine. Il s'agit de développer Montréal en fonction de la préservation d'un mode de vie qui est lié à un milieu de vie et caractérisé singulièrement par un identitaire montréalais - lui-même défini par des attributs naturels et artificiels d'un milieu de vie et, circulairement, à un mode de vie qui est posé comme lui étant propre. Et pour ne donner que quelques exemples de la persistance de cette ligne de force jusqu'à aujourd'hui, il est possible de noter que le *Plan de gestion des déplacements* adopté en l'an 2000 par le MTQ pour la région de Montréal - qui est incidemment sous-titré «*Pour une décongestion durable*» - reprend à son compte cette consolidation du centre de l'agglomération au nom du mode de vie et du milieu de vie singulier qu'il forme. En effet, on peut y retrouver l'objectif de ne pas (de ne plus) simplement répondre totalement à la demande de déplacements automobiles, mais de mieux gérer la circulation automobile de façon à revitaliser le centre de l'agglomération, c'est-à-dire de la laissez-faire «juste assez» de manière à décongestionner ce secteur et y favoriser l'usage des modes de circulation alternatifs (collectifs et actifs). (MTQ, 2000, pp.42-44) Dans le récent *Plan de développement durable* de la ville de Montréal, pour prendre un dernier exemple, l'on écrit ainsi le souhait de consolider le développement résidentiel et commercial des zones anciennes :

À Montréal, l'étalement urbain et la fragmentation de la population, des services et des pôles d'emploi qui en découle, rendent difficiles la consolidation des activités sur l'île et l'optimisation des réseaux de transports en commun. Dans ce contexte, l'agglomération montréalaise devra indéniablement son développement

durable à la consolidation des zones stratégiques existantes, la revitalisation des anciens quartiers et l'amélioration de la qualité de vie des milieux résidentiels. (Ville de Montréal, 2005, p.27)

En somme, l'objet principal du développement durable est le mode de vie de la population. Il s'agit de développer ce mode de vie de manière à ce que ces traits distinctifs qui sont identifiés comme durables (les modes de circulation des biens et des personnes alternatifs à l'automobile, par exemple) soient optimisés et les autres, diminués. C'est bien en vue de cet objectif qu'il faut consolider les quartiers anciens centraux et péricentraux, par exemple. En tant que milieux de vie qui permettent et supportent ce mode de vie, ils contiennent la plus grande part de ce qui est identifié comme durable, par exemple : des quartiers denses (c'est-à-dire où les activités résidentielles et d'emploi sont compactes et rapprochées), des quartiers qui permettent donc de circuler quotidiennement en vélo, en marchant, en utilisant les transports collectifs. C'est bien là, dit-on, que réside le futur de la montréalité.

En tous cas, sur le site Web du parti politique municipal Projet Montréal, un message laissé par son chef montre bien que cette ligne de force discursive de la montréalité est centrale dans la gestion de la circulation des biens et des personnes sous le régime de la revitalisation. Qui plus est, et en plus de mobiliser plusieurs des éléments évoqués ci-haut et de confirmer l'analyse en termes de transfiguration plutôt que de substitution d'un régime de «présent passé»/«présent futur» pour un autre (par exemple, l'appel à la cohabitation harmonieuse entre la diversité des groupes composant la collectivité montréalaise n'empêche nullement de caractériser Montréal comme une métropole de langue française), son appel à «plus de Montréal» me semble assez bien montrer l'articulation mode de vie/milieu de vie qui est aujourd'hui au cœur de ce régime :

Projet Montréal soutient (...) que l'option la plus avisée et profitable pour

Montréal est de miser sur ce qui lui est particulier et la distingue, en d'autres mots, de creuser l'écart entre elle et les autres métropoles du continent :

- Montréal est la métropole francophone des Amériques : assumons-le pleinement
- Montréal est âgée de plus de 360 ans : protégeons et enrichissons tout ce qui témoigne de son histoire
- Montréal a de beaux quartiers, agréables à habiter : travaillons à rendre nos quartiers plus beaux, plus attractifs, plus vivants, plus agréables encore à habiter
- Montréal a un Centre-Ville moderne, dynamique et vivant : faisons qu'il témoigne avec plus d'éclat encore de notre maturité économique et de notre art de vivre
- Montréal a un niveau de violence très bas : assurons-nous d'une cohabitation plus harmonieuse encore entre la diversité des groupes composant la collectivité montréalaise d'aujourd'hui
- Montréal est le lieu d'une vie culturelle très riche : faisons qu'elle assume avec plus d'intensité encore son rôle de coeur identitaire et culturel du Québec contemporain
- Montréal est la métropole nord-américaine la moins motorisée : réduisons encore le nombre d'automobiles qui sillonnent ses rues
- Réciproquement, Montréal est la ville où l'on trouve l'un des meilleurs systèmes de transport collectif du continent : faisons-en la métropole des transports durables

On le voit, Projet Montréal n'entend pas faire de Montréal une ville comme les autres mais, au contraire, renforcer son identité et sa personnalité distinctive. Bref, nous ne voulons pas moins de Montréal, mais plus de Montréal.<sup>20</sup>

### 5.3 La transfiguration de la montréalité et la problématisation de la circulation des biens et personnes à Montréal

L'effet général de tout ce mouvement est qu'ont été à leur tour inclus dans le registre patrimonial et identitaire de Montréal les bâtis populaire, industriel et associé à des communautés culturelles diverses des quartiers anciens centraux et péricentraux de Montréal - en tant qu'ils servent de support à la vie ou au mode de vie quotidien de la population, et qu'ils forment une partie

---

<sup>20</sup> Site consulté le 2 avril 2006 : <http://www.projetmontreal.org/message.php>

importante du milieu de vie de ces populations. Autrement dit, le régime de protection du patrimoine urbain qui s'est mis en place à travers diverses résistances à la rénovation urbaine peut être caractérisé par son attention plus générale qui déplace un peu le centre de l'objet patrimonial vers l'ensemble des «formes et fonctions urbaines héritées du passé qui servent de support à la vie quotidienne» (Gosselin, 2000, dans Drouin, 2005, p.7). C'est ce qui permet que soient inclus dans ce patrimoine les grilles de rues, les quartiers, le tissu urbain ainsi que les modes de déplacements en leur sein. En effet, et pour le répéter, certains modes de déplacements sont associés au milieu de vie urbain : la marche, le transport en commun et le vélo, notamment. L'automobile elle aussi peut-être, mais seulement dans une certaine mesure. Il en faut «juste assez».

L'installation d'un patrimoine urbain qu'il faut développer durablement a par ailleurs modifié significativement la façon dont il est possible de penser l'insertion de l'autoroute dans la ville, la négociation de la montréalité lors de la construction d'infrastructures dont l'objectif premier est de laissez-faire les déplacements automobiles. Cette insertion peut analytiquement être découpée selon deux dimensions : la gestion des déplacements automobiles et la consommation d'espace physique de l'autoroute. Sous le régime de la rénovation urbaine, l'autoroute est pensée de façon à épargner des immeubles patrimoniaux isolés tout en favorisant «jusqu'au maximum possible» les déplacements automobiles. Nous avons vu que l'objectif est maintenant de la laissez-faire «juste assez». Cette dimension a déjà été traitée abondamment dans le troisième chapitre. Je ne m'y attarde donc pas plus ici. Pour ce qui est de l'autre dimension (la consommation d'espace physique), j'ai déjà noté que le tracé de l'autostrade Est-ouest est planifié sur la rue des Commissaires, afin d'éviter quatre immeubles particuliers du Vieux-Montréal.

Autrement dit, le problème est alors assez simplement d'éviter les édifices en question lors de l'établissement du tracé - ce qui exclut de fait pas mal d'éléments du bâti de ce secteur. En fait, cela n'exclut pas que l'on puisse construire une autoroute dans le Vieux-Montréal, comme le démontre le projet d'autostrade Est-ouest lui-même, non plus que les ingénieurs puissent envisager un autre «parcours qui passerait en face de l'église Notre-Dame-de-Bonsecours» (Lalonde et Valois, 1960, p.32), même s'ils le rejettent finalement car il serait «inconvenant de passer» à cet endroit. Et cela n'exclut même pas que l'on doive prévoir de «grands changements» au Vieux-Montréal pour adapter le secteur à la circulation automobile et à la nouvelle infrastructure :

De plus, afin d'accueillir les banlieusards qui travaillent dans le bas de la ville, il sera nécessaire de construire des garages à situer entre les rues McGill et Berri, c'est-à-dire à proximité de l'autostrade. Ces améliorations s'imposent pour décongestionner les rues Notre-Dame, McGill, Craig et autres rues avoisinantes.

S'il est vrai que tout le long du parcours de l'autostrade, nous prévoyons qu'il ne faudra faire que très peu de changement dans l'aménagement actuel des rues, il n'en est pas de même dans le secteur compris entre les rues McGill et Berri<sup>21</sup>, car là, il sera nécessaire d'effectuer de grands changements dans la superficie s'étendant au sud de la rue St-Paul. En effet, la chaussée de cette rue sera beaucoup modifiée (sic) afin de dégager le pied des entrées et des sorties de l'autostrade et aussi afin de faciliter les raccordements qui seront nécessaires entre l'autostrade est-ouest et l'autostrade nord-sud qui est projetée à l'est du boulevard Saint-Laurent.

Avant de commencer les travaux de construction de l'autostrade, il faudra compléter les démolitions au plus tôt possible et construire des chaussées de surface afin d'aider la circulation dans cette partie (...) (op.cit., p.47)

Suite à l'installation de la revitalisation et du couple patrimoine urbain - développement durable qui structure l'identité montréalaise, le problème d'insertion de l'infrastructure dans la ville se transforme significativement. D'une part, il n'est plus possible de justifier le régime de gestion des déplacements en direction, au sein et à partir des quartiers centraux et péri-centraux qui vise à les laissez-faire jusqu'au maximum possible. Il faut à

---

<sup>21</sup> Le secteur du Vieux-Montréal.



compter de ce moment les laissez-faire «juste assez» car ils nuisent au milieu de vie typiquement montréalais que ces quartiers incarnent – individuellement mais aussi en tant qu'ensemble – et le mode de vie qu'ils supportent. Cet aspect de la question fut amplement couvert au chapitre précédent, et encore une fois, je ne m'y attarde pas plus. Par ailleurs, il demeure tout aussi inacceptable d'éliminer des monuments patrimoniaux, mais il devient en plus difficilement justifiable d'augmenter les capacités routières et, par la consommation d'espace que cela nécessite, de perturber le tissu ou le milieu urbains. On l'a vu, cela a d'abord forcé la suspension de la construction d'infrastructures autoroutières dans la partie centrale de l'agglomération, c'est-à-dire les quartiers anciens centraux et péricentraux : c'est bien en raison de l'incompatibilité de l'objet autoroute avec le milieu urbain que le moratoire sur les prolongements autoroutiers est édicté en 1978.

Cette anti-urbanité et cette anti-montréalité de l'autoroute est une ligne de force qui conserve sa vigueur jusqu'à aujourd'hui. La décision du MTQ de désigner son projet autoroutier par l'appellation *Modernisation de la rue Notre-Dame* en est à mon sens un bon indice. Présent lors de l'échange, j'ai d'ailleurs un souvenir très distinct de l'embarras du directeur du MTQ lorsqu'il lui est demandé, par la présidente de la commission du BAPE, de clarifier le statut de l'infrastructure lorsqu'elle sera terminée. Embarras qui se lit même dans la transcription de l'échange en question :

**LA PRÉSIDENTE** : Alors, monsieur Fournier, j'aimerais que vous répondiez à cette question qui est claire, et m'expliquer, par ailleurs, pourquoi on parle de l'autoroute Décarie, et dans le cas de la rue Notre-Dame, on parlerait d'autre chose. Alors, donc, j'aimerais connaître quelle sera la classification de cette route-là, comment la nommera-t-on, si elle est faite, et en quoi elle est nommée différemment, si c'est le cas, [...] de l'autoroute Décarie. J'aimerais comprendre ce qu'il en est, moi également.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER** : Madame la présidente, il faut voir d'où est-ce qu'on est parti. Décarie, c'était bien avant mon temps et je ne peux pas vous

parler de ce qu'il y avait là avant qu'on construise Décarie, mais c'est carrément une autoroute, c'est un lien entre d'autres autoroutes. Dans le cas de Notre-Dame, on est en présence d'une rue. C'est la rue Notre-Dame. Et quand le ministère parle de modernisation de la rue Notre-Dame, on part de ce qui est maintenant, de ce qui existe maintenant. Donc, la modernisation de la rue Notre-Dame, c'est vraiment ce qu'on va faire.

**LA PRÉSIDENTE** : Une fois qu'elle sera modernisée...

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER** : J'y arrive.

**LA PRÉSIDENTE** : ... qu'en sera-t-il?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER** : J'y arrive. On a conçu une solution adaptée aux besoins de la problématique qu'on a identifiée et qui présente les caractéristiques ou la majorité des caractéristiques d'une autoroute. Donc, voies rapides, sans accès. Sauf au niveau des grands boulevards. Et, au niveau de la classification, probablement qu'on l'appellera la A-720. Il y a de fortes chances que ce soit ça.

**LA PRÉSIDENTE** : Donc, ça sera l'autoroute 720.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER** : Ça sera probablement l'autoroute 720.

**LA PRÉSIDENTE** : Si c'est A-720...

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER** : A pour autoroute, 720.

**LA PRÉSIDENTE** : A, c'est pour autoroute?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER** : Oui.

**LA PRÉSIDENTE** : Donc, une fois modernisée, elle s'appellerait?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER** : La partie des voies rapides a carrément les caractéristiques d'une autoroute, à quelques exceptions près.» (BAPE, Séance de l'après-midi du 21 novembre 2001, pp.107-109)

Il faut bien dire que «l'aveu» que l'on va «probablement» construire une autoroute est peut-être en partie difficile car il a des conséquences réglementaires. En effet, le plan d'urbanisme de la ville de Montréal à ce moment en vigueur (qui date de 1992) prévoit la construction d'un «boulevard urbain» dans l'axe de la rue Notre-Dame, une désignation relativement contraignante (en matière réglementaire) eut égard à la géométrie que peut prendre l'infrastructure planifiée - des contraintes que vise peut-être un peu

à éviter le MTQ. Mais en fin de compte, il ne me semble pas possible de réduire la question à cet aspect réglementaire. En effet, d'abord, il est assez clair par les propos des fonctionnaires de la ville qui agissent comme personnes-ressources lors des audiences que l'on n'ignore pas que le projet est selon tous les critères établis une autoroute et qu'il déroge au plan d'urbanisme. De plus, jusqu'au tout dernier instant (c'est-à-dire jusqu'à l'élection d'une nouvelle administration municipale au mois de novembre 2001 et même pour quelque semaines encore par la suite), rien ne laissait penser que la ville de Montréal s'opposerait à la construction d'une autoroute. Comme l'ex-maire Bourque le précise lui-même lors de la présentation de son mémoire qui prend la défense du projet en janvier 2002, l'appareil technocratique (en particulier le service de la voirie) de la ville avait d'ailleurs travaillé activement avec le MTQ sur le projet. Tout laisse donc penser que la modification au plan d'urbanisme n'aurait été qu'une formalité pour sanctionner le projet a posteriori et que le MTQ travaillait en fonction de cette procédure. Bref, il me semble que l'appellation de ce projet tout comme l'embarras du directeur du MTQ est bien davantage lié au fait que la promotion d'une nouvelle autoroute traversant les quartiers anciens centraux ou péricentraux de Montréal est devenue et demeure une entreprise périlleuse. C'est qu'elle est vue comme contraire à cette urbanité qui est si importante dans la montréalité de la revitalisation, une sorte d'agression à l'identitaire montréalais.

## Chapitre 6 : Épilogue

*Dans tout dispositif, nous devons démêler les lignes du passé récent et celles du futur proche: la part de l'archive et celle de l'actuel, la part de l'histoire et celle du devenir (...) : comme disait Nietzsche, agir contre le temps, et ainsi sur le temps, en faveur je l'espère d'un temps à venir (...)  
Non pas prédire, mais être attentif à l'inconnu qui frappe à la porte.  
(Deleuze, 1988, p.51)*

Dans le dernier chapitre de cette thèse, il me faut, dans un premier temps, récapituler et synthétiser. Dans un second temps, je souhaite discuter des enjeux, apports et limites analytiques, éthiques et politiques de mon travail en entamant un dialogue avec ceux que ces questions sont susceptibles d'intéresser.

### 6.1 Récapitulation synthèse

Le travail, qui veut s'inspirer de et contribuer à cette tradition d'analyse des rationalités et pratiques gouvernementales contemporaines qui est celle des études de la gouvernementalité, consiste en une généalogie discursive de la présente problématisation de la circulation des personnes et des biens à Montréal. J'ai réalisé une analytique de cette problématisation, l'ayant posée (principe méthodologique premier) en tant que singularité historique - le propre d'une analytique étant justement de viser à rendre compte de la singularité d'un régime de gouvernement. Aussi, j'ai argumenté que cette problématisation est tributaire d'un régime de gouvernement libéral avancé, qu'elle en est son corrélat, et que deux événements l'informent.

Le premier événement est la mise en place d'un régime libéral de gouvernement de la circulation des biens et des personnes qui est centré, depuis le milieu des années 1940 (et jusqu'à aujourd'hui), sur la circulation automobile. Ce régime relègue de fait les autres modes de circulation au statut d'alternatives ou même de support par rapport à elle. En tant que régime d'exercice du pouvoir, il articule la population comme niveau ultime d'action pertinent, les dispositifs de sécurité comme forme de pouvoir prédominante et l'économie politique de la circulation des personnes et des biens comme forme majeure de savoir. Comme niveau d'action pertinent au sein de ce régime, la population apparaît à compter du 19<sup>ème</sup> siècle à travers les pratiques de santé publique. Par rapport au problème du peuplement du territoire en vue de son appropriation par le souverain qu'elle supplante graduellement, la population de la ville apparaît comme une collection d'individus qu'il s'agit de maximiser pour elle-même. En agissant sur son milieu, une réalité transactionnelle à laquelle la population est liée biologiquement et matériellement, l'objectif est d'optimiser les phénomènes que laisse apparaître la population en assurant toutes sortes de circulations, dont celle des personnes et des biens.

Les dispositifs visant la sécurité de la population de la ville (en assurant les circulations dans son milieu) se sont imposés à compter du XIX<sup>ème</sup> siècle de manière corrélative, en supplantant graduellement les dispositifs de souveraineté visant à assurer le peuplement du territoire. En effet, c'est en parallèle que l'on en vient à systématiser les égouts, que l'on élimine les murs d'enceinte qui entourent la ville, et ainsi de suite. Les projets de boulevards ou de réseaux de boulevards s'inscrivant dans le mouvement de la *City Beautiful* – même s'ils sont souvent réduits à leur esthétisme – au début du 20<sup>ème</sup> siècle peuvent fort bien être compris ainsi : des efforts pour agir sur le milieu

de vie qu'est la ville. Autrement dit, dans l'activité gouvernementale, la ville constitue de moins en moins un point d'établissement visant à marquer le territoire au profit du souverain et de plus en plus le milieu de vie qu'il s'agit de gérer afin de sécuriser divers processus naturels de la population.

C'est à compter des années 1920 que j'ai pu repérer les premières traces du développement d'une économie politique de la circulation des personnes et des biens dans la ville - si l'on entend par là un savoir systématique des phénomènes en question et des effets des différentes technologies employées pour les assurer. Comme on a pu le voir à travers les présentations de l'ingénieur Seurot, en effet, l'on commence dans ces années à effectuer des comptages de circulation, c'est-à-dire des relevés indiquant combien de véhicules (de diverses natures) passent à une intersection et une période données, par exemple.<sup>1</sup> L'on commence aussi à produire des savoirs de la largeur optimale des rues, du nombre optimal d'intersections, du mode de circulation optimal, et ainsi de suite. Mais alors que dans les années 1920 la circulation des biens et des personnes est gérée de manière plutôt indifférente

---

<sup>1</sup> Tout au cours de cette thèse, j'ai analysé les rapports de pouvoir-savoir actualisés par les pratiques professionnelles d'urbanisme et d'ingénierie. Si j'avais fait l'histoire de ces disciplines sans discuter les différences dans les processus de leur institutionnalisation et dans leurs fondements épistémologiques, l'on pourrait sans doute me reprocher d'avoir passé sous silence un enjeu de taille. Toutefois, et d'une part, ce reproche postulerait des différences à mon avis un peu trop nettes et appellerait quelque discussion préalable sur ce postulat. Cette discussion devrait par exemple inclure le fait, rapporté par Rioux (2007) lors une conférence récente à propos des apports de la Ligue du progrès civique à la planification urbaine, que les premiers cours d'urbanisme dispensés à Montréal l'ont été à l'École polytechnique de Montréal. Mais d'autre part, et probablement plus important ici, je dois peut-être noter que je n'ai pas fait l'histoire de ces disciplines dans cette thèse. Si l'histoire de ces disciplines a pu apparaître quelque peu en filigrane, c'est seulement dans la mesure où ces disciplines peuvent être ensemble comprises, et malgré leurs éventuelles différences que l'on pourrait discuter par ailleurs, comme des éléments du dispositif gouvernemental qui a été développé pour répondre aux difficultés de circulation des biens et des personnes dans la ville.

eu égard au mode par lequel elle se réalise (c'est-à-dire que l'on compte aussi bien le nombre de tramways que le nombre de voitures qui circulent, par exemple), les années 1940 voient la réalisation d'études et de rapports qui sont centrés sur la circulation automobile. Autrement dit, le mode de circulation automobile est celui qui devient prédominant dans la problématisation de la circulation des biens et des personnes dans la ville. Les autres modes sont dès lors posés comme alternatifs ou supports à lui.

Depuis cette époque, ainsi, il est clair que l'art de gouverner la circulation des biens et des personnes est réalisé d'abord en fonction de la circulation automobile. L'on élargit des rues, régule les flots automobiles par une mécanisation de la signalisation, instaure des politiques de stationnement, construit des tunnels sous le canal de Lachine, et ainsi de suite. Tout cela en vue de libérer la circulation automobile, d'agir sur la congestion pour sécuriser cette circulation, pour qu'elle suive son cours, libre d'entraves. Il est d'ailleurs possible de voir le travail de cette nouvelle hiérarchie jusque dans l'une des stratégies maîtresses qui s'installe en même temps : la ségrégation des différents modes de circulation. En effet, dès le premier projet de construction d'un métro en 1944, l'une des difficultés les plus régulièrement identifiées est l'indifférenciation des usages des rues. Elles sont conçues comme servant de support au transport des piétons, des tramways, des véhicules automobiles de manière indiscriminée et a-hiérarchisante – et en cela elles sont posées comme des facteurs de congestion. L'idée sera donc de créer, dans la mesure du possible, des corridors que l'on dirait aujourd'hui en «site propre». Le métro a le double objectif de créer un tel corridor pour le «transport des masses» et de retirer une partie significative de ces masses des rues pour en réserver le plus possible l'usage aux automobiles. En effet, le métro est en 1944 un projet qui vise à la fois à améliorer le transport

collectif et à pouvoir substituer au tramway un mode de transport moins consommateur d'espace sur rue (on se rappellera que ses rails sont des entraves à la circulation automobile). C'est dans la foulée de cette nouvelle hiérarchie et de cette ségrégation dans les modes de circulation que l'idée d'un réseau autoroutier est proposée dès 1948 dans un rapport du service d'urbanisme de la ville. Celui-ci participe à un effort pour laissez-faire «jusqu'au maximum possible» la circulation automobile.

Ce réseau autoroutier vise généralement à faire communiquer le centre de la ville (qui entre bientôt en mutation vers le nouveau centre-ville des affaires) avec les espaces périphériques dont on souhaite accompagner le développement. En ce sens, il peut être lié à une stratégie de redistribution de la population dans l'espace métropolitain montréalais - ce que j'ai désigné, en détournant quelque peu le sens qu'on lui donne habituellement, par la notion de rénovation urbaine. Tel que vu, celle-ci est en fait la combinaison de trois objectifs concurrents. Le premier objectif est la transformation du centre de la ville (jusque-là occupé par des agrégats d'industries lourdes et de résidences ouvrières) pour en faire à la fois un lieu à densité élevée abritant des édifices d'affaires, des commerces, diverses fonctions publiques et des résidences pour les travailleurs de ce nouveau centre-ville. Il est notable que cet objectif en contient un de déconcentration et d'ex-centration des populations pauvres et ouvrières qui habitent ces secteurs. Une exception (peut-être la seule) à cette règle est le complexe des Habitations Jeanne-Mance - et l'on a vu les débats qui ont entouré ce projet à propos de l'installation ou de la réinstallation de populations pauvres dans le secteur désigné pour le centre-ville, et spécifiquement à des densités élevées. Le second objectif est le développement des espaces périphériques résidentiels, soit les banlieues. L'idée est de fournir une liaison rapide entre ces derniers et



le centre-ville. Le troisième objectif consiste en un effort pour « améliorer » la population des quartiers anciens centraux et péricentraux par l'influx d'une population plus près de la normale socio-économique de la région métropolitaine. Il faut rappeler que ce troisième objectif est le plus souvent subordonné à l'atteinte des deux premiers, c'est-à-dire que la construction d'une autoroute devant permettre de lier le centre-ville aux espaces périphériques est réalisée même si elle nuit à l'objectif d'amélioration de la population de ces quartiers.

Tel que vu au quatrième chapitre, ce réseau autoroutier est planifié par des pratiques professionnelles d'expertise (d'urbanisme et d'ingénierie) auxquelles sont accordées des autorités pratiquement exclusives dans la réalisation de leurs programmes. C'est-à-dire que leurs savoirs «objectifs» sont transcrits plutôt directement dans l'action étatique qui réalise ce réseau et les programmes de laissez-faire jusqu'au maximum possible la circulation automobile, de rénovation urbaine et d'identitaire montréalais desquels il participe. Aucun examen public de ces projets, des pratiques desquels ils sont issus et des savoirs sur lesquels ils sont fondés impliquant des citoyens ne sont prévus. En fait, les énoncés retrouvés à ce propos laissent tous voir que les savoirs non experts de ces questions étaient positionnés comme ne présentant aucune légitimité dans ce régime d'expertise et dans le programme de rénovation urbaine duquel il participe.

Par ailleurs, tel qu'analysé au cinquième chapitre, la réalisation de ce réseau autoroutier, comme le programme de rénovation urbaine dont elle fait partie, sont par ailleurs d'emblée situés et inscrits dans un projet devant faire de Montréal la métropole canadienne-française du progrès. C'est-à-dire que les projets autoroutiers sont fondés sur et visent explicitement à participer à la

production d'un identitaire montréalais qui l'ancre dans l'histoire de la colonisation française du Nouveau monde et vise situer Montréal parmi les villes-phares de la modernité. Le patrimoine montréalais est alors lié à des édifices isolés. Il est monumental et concerne les édifices qui peuvent être associés à l'élite francophone de la colonisation et qui sont - à deux exceptions près - situés dans le secteur historique du Vieux-Montréal. En même temps, ces projets autoroutiers sont associés à la réalisation du positionnement de Montréal comme ville internationale du progrès.

Le réseau autoroutier en question, c'est-à-dire sa planification et sa construction, est une clé importante pour comprendre la présente problématisation de la circulation automobile à Montréal. Il forme en effet dès le début des années 1970 (et en particulier alentour de la troisième version de l'autoroute Est-ouest) l'objet d'une série importante de contestations qui aura pour effet la transfiguration des quatre lignes de force discursives qui structurent la problématisation jusque-là admise. Transfiguration qui constitue le second événement que j'ai repéré. En effet, à travers sa contestation sont remises en question : sa capacité à libérer la circulation; certaines dimensions de sa stratégie de distribution de la population dans l'espace métropolitain (notamment son soutien à une expansion incontrôlée de la banlieue et la relativement moins grande importance accordée à ses objectifs par rapport aux quartiers péricentraux); le programme de réalisation d'une métropole francophone internationale du progrès duquel il participe; et l'exclusivité accordée aux pratiques d'expertise dans sa réalisation. Les contestations ne vont pas annuler les lignes de forces discursives qui informent jusque-là la problématisation en question, mais plutôt les transfigurer - et transfigurer ainsi la problématisation.

D'abord, à travers le projet d'autoroute Est-ouest va être pour la première fois contestée l'autoroute comme technologie gouvernementale permettant de solutionner la congestion de la circulation automobile. D'abord formulée par des organismes sociaux et communautaires opposés au projet en question, l'étude des effets de l'augmentation de capacité routière sur la fluidité de la circulation deviendra éventuellement l'objet d'une série d'études scientifiques et gouvernementales de toutes natures. L'apparent paradoxe par lequel l'ajout de capacité routière provoque éventuellement un accroissement de la congestion automobile en milieu urbanisé en viendra à être le plus souvent désigné par le principe de l'induction. Cela fait en sorte que s'installera durablement une tension entre la capacité et la fluidité au cœur de la problématisation de la circulation des biens et des personnes dans la ville. Le laissez-faire «jusqu'au maximum possible» jusqu'alors posé comme principe d'intervention gouvernementale quant à ce qui est des capacités routières devient un laissez-faire «juste assez». L'installation de cette tension entre capacité et fluidité est liée à une remise en question de la stratégie de distribution de la population et de ses activités sur le territoire. Comme on l'a vu, l'un des objectifs que vise la construction des autoroutes est de fournir des voies de communication rapides en automobile entre le centre-ville et des espaces périphériques. Or c'est cela même qui est dit faire augmenter à la fois le nombre d'automobiles en circulation sur le réseau et la longueur des déplacements effectués en automobile. Cela est donc identifié comme facteur provoquant à terme un retour de la congestion que l'on souhaitait éliminer.

La remise en question de la stratégie de distribution de population dans l'espace métropolitain a été analysée au troisième chapitre. Généralement, cette remise en question a pour effet l'installation d'une stratégie de concentration de la population et de ses activités dans l'espace métropolitain.

J'ai désigné cette stratégie par le terme de revitalisation, employant à nouveau un concept couramment employé aujourd'hui, de manière un peu en décalage par rapport à son sens habituel. La revitalisation vise d'une part la consolidation du centre-ville, à la fois en termes d'emplois dans le secteur tertiaire et en termes résidentiels. Pour ce qui est des quartiers anciens péricentraux, l'objectif est toujours d'en « améliorer » la population, en cherchant à la fois à arrêter l'exode des résidants et à susciter l'installation de segments de la population plus près de la moyenne montréalaise. Cela se fait en installant des programmes de rénovation résidentielle et de revitalisation des artères commerciales, de création d'emplois, et ainsi de suite. La différence la plus notable de la revitalisation avec la stratégie de la rénovation est que cet objectif n'est plus si fermement minorisé par rapport aux autres objectifs, c'est-à-dire qu'il devient de plus en plus l'équivalent des autres et qu'il n'est plus si facilement sacrifié par rapport aux autres. Pour ce qui est des espaces périphériques, l'idée générale est de freiner la dispersion incontrôlée des résidences et des lieux d'emploi. Et c'est aussi ce que la planification du développement de la ville ou de la métropole autour d'un certain nombre de pôles d'emploi vise. Comme stratégie d'ensemble, on peut dire alors que l'on planifie des secteurs plus intégrés en termes fonctionnels, c'est-à-dire que l'on cherche à créer des secteurs où lieux d'emploi, de commerce et de résidence sont plus intégrés. Autrement dit, alors que l'on avait voulu profiter de la vitesse de l'automobile pour répartir les fonctions à des distances qu'elle permettait de franchir aisément, l'on commence graduellement à planifier des secteurs de façon plus intégrée, afin que la circulation puisse s'effectuer par d'autres modes.

Au cours du chapitre quatre, j'ai montré que l'exclusivité qui est accordée à certaines pratiques professionnelles d'expertise (les pratiques urbanistiques et

d'ingénierie, en l'occurrence) en matière de gestion de la circulation des biens et des personnes à Montréal, sous le régime de la rénovation urbaine, est significativement altérée dans la foulée des contestations ayant entouré le projet de l'autoroute Est-ouest. Celui-ci n'est bien entendu pas le seul parmi tous les projets qui ont été l'objet de contestations et mené à la mise en place du BAPE, cet organisme qui constitue la première «technologie de citoyenneté» en ce domaine d'action gouvernementale, c'est-à-dire un mécanisme postulant et fondant tout à la fois un citoyen «expert de son milieu de vie» permettant une surveillance publique des pratiques d'expertise en question. Mais l'inscription des projets autoroutiers (au côté des infrastructures de production hydro-électrique, par exemple) parmi la liste des types de projets soumis d'emblée à une procédure d'évaluation environnementale lors de la mise sur pied de ce mécanisme laisse voir qu'il s'agit bien-là d'un des principaux objets de la contestation de cette exclusivité. À travers des mécanismes tels le BAPE, c'est d'abord dans la surveillance de certains projets de développement que s'est organisée cette surveillance publique par le citoyen ainsi défini. Plus récemment, fait notable, ce citoyen expert de son milieu de vie semble être de plus en plus intégré aux outils de planification (comme les plans d'urbanisme et de transport de la ville de Montréal, par exemple) qui justifient et identifient, en aval des projets de développement. Cette tendance étant trop récente, j'ai toutefois préféré ne pas en produire une analyse trop approfondie – choix qui se justifie d'autant plus que la tendance ne m'apparaît pas devoir transformer significativement la problématisation qui forme l'objet de mon travail.

Tout cela est lié, de manière corrélative, à la remise en question de la montréalité, c'est-à-dire de l'identitaire montréalais. Pour le formuler autrement, la remise en question de la solution autoroutière qui permet

l'installation des trois lignes de force analysées, produit en même temps une reformulation des rapports au passé et au futur par et à travers lesquels l'identitaire montréalais est défini. Sans effacer les précédents éléments qui le définissaient jusqu'alors (un patrimoine monumental, s'incarnant dans quelques édifices pouvant être liés à des personnages symboliques des élites de la colonisation française du Nouveau monde - édifices principalement situés dans le secteur du Vieux-Montréal), les contestations vont mener à une transfiguration significative de l'identitaire qui intégrera ces éléments. Quatre transformations principales, qui ne sont pas présentées chronologiquement ici, ont été identifiées au cinquième chapitre. 1. La protection du patrimoine monumental est étendue à un secteur entier, soit le Vieux-Montréal, en raison de la forte concentration d'édifices monumentaux qu'il présente. Le projet d'autostrade Est-ouest semble être un des objets qui ont accentué les pressions pour qu'une telle protection soit accordée à ce secteur. 2. L'exclusivité du caractère francophone du patrimoine montréalais est ouverte par diverses contestations de démolition d'édifices par des groupes comme *Save Montreal* (Sauvons Montréal) puis Héritage Montréal. 3. À travers les contestations de l'autoroute Ville-Marie (la troisième version de l'autostrade Est-ouest) dans «Westmount-en-bas» et Hochelaga-Maisonneuve, puis les activités des deux groupes identifiés au point précédent, le caractère exclusivement élitiste du patrimoine est remis en question. Sans nier l'importance des bâtiments pouvant servir de monuments perpétuant le souvenir de l'élite de la colonisation, ces contestations ont rendu possible l'inclusion d'un passé vernaculaire, soit précisément un bâti servant de support à la vie quotidienne populaire. 4. C'est à travers ces mêmes contestations que sont installés les quartiers anciens centraux et péricentraux comme objets patrimoniaux. Leur organisation même (leur trame de rues, leur densité, leur mixité de résidences, de services et de commerces) est associée à un mode de

vie qu'il est souhaitable de préserver en vue de la pérennisation de la population, l'objectif ultime du développement durable. Et ceci notamment en raison des modes de déplacement alternatifs à la voiture que cette organisation permet. Cette quatrième transformation est la plus significative ici. C'est sous sa prédominance que sont recadrés les trois points précédents. Autrement dit, c'est elle qui fait de l'objet patrimonial aujourd'hui premièrement un mode de vie distinct : le patrimoine montréalais, c'est aujourd'hui d'abord un certain cadre bâti hérité d'un passé qui permet un mode de vie urbain. C'est aussi à travers elle que la montréalité est installée au cœur du développement durable. C'est un patrimoine urbain. Car c'est ce mode de vie urbain (entendu notamment en opposition à celui associé à la banlieue – principalement en raison de la consommation d'espace, de ressources et du mode de circulation automobile qui sont associés à ce dernier et qui en font le support d'un mode de vie «insoutenable») qui est posé comme permettant un développement consommant judicieusement les ressources, produisant le moins de pollution et permettant d'assurer la pérennité de la population.

Si elles furent ici analysées tour à tour dans des chapitres différents, chacune de ces lignes de force discursives (de même que les transformations et transfigurations qui les ont installées) sont imbriquées – bien que ce soit de façons variables. Par exemple, c'est bien une certaine expertise citoyenne (produite à l'occasion de la troisième version du projet d'autoroute Est-ouest) qui a pour la première fois soutenu que l'ajout de capacité routière allait aggraver la congestion au centre de l'agglomération. Et ceci bien avant que toute une série d'études scientifiques n'utilisent la notion de principe d'induction pour désigner les liens entre l'accroissement de la capacité que permettent les infrastructures autoroutières, le déplacement et

l'éparpillement des populations et de leurs activités dans l'espace urbain, et le retour sinon l'aggravation des problèmes de congestion dans une agglomération. Pour prendre un autre exemple, la montréalité forme le fondement (au moins en partie) de la contestation de certains projets et politiques menés dans ce que j'ai décrit comme étant la rénovation urbaine, soit la stratégie de distribution spécifique de la population dans l'espace montréalais. En retour, cette montréalité se trouve elle-même transformée à travers cette contestation et devient le fondement de la stratégie de revitalisation qui se met graduellement en place à partir des années 1970. Et c'est au moins en partie en fonction de cette stratégie de distribution dans l'espace que la tension capacité-fluidité prend son importance à Montréal.

## 6.2 Enjeux et limites du travail: un dialogue avec quelques interlocuteurs

Je veux dans cette seconde section aborder certains des enjeux et limites analytiques (c'est-à-dire aussi bien théoriques que méthodologiques, éthiques et politiques) qui traversent ma thèse de manière à cerner certains de ses tenants et aboutissants qui me semblent les plus importants. Il s'agit de conclure en ne cherchant surtout pas à «en finir avec» eux, à «faire le point» sur ces questions. Bien plutôt, je veux ici me servir de leur discussion afin d'entreprendre un dialogue avec certains interlocuteurs que cela pourrait intéresser. Je présenterai donc ces enjeux de manière plutôt schématique, indiquerai au passage quelques limites et prolongements possibles de l'exercice que j'ai mené, et formulerai à quelques reprises des questions auxquelles je n'apporterai pas de réponse - car je n'en ai pas.



### *6.2.1 Les courants de recherche universitaire*

Je débute cette section par une discussion de la contribution de mon analytique au courant de recherche posant comme objets d'études la singularité des rationalités et régimes de pratiques de gouvernement contemporains. Car c'est d'abord de ce courant d'investigation académique dont elle s'inspirait et à laquelle elle se voulait un apport, et encore plus spécifiquement les analyses qui ont pris pour objet le libéralisme en tant qu'art de gouvernement. Mais mon intervention ne se voulait toutefois nullement une contribution restreinte aux problématiques, objets et domaines constitués par et à travers le courant des études de la gouvernementalité. Le projet de ce courant n'est pas d'être en tête-à-tête avec soi-même mais de fournir une appréhension critique de la modernité. C'est d'ailleurs pourquoi tout au long de cette thèse j'ai écrit pour engager une conversation avec d'autres interlocuteurs. Comme de nombreux enjeux d'intérêt et de nombreux concepts mobilisés dans les études de la gouvernementalité qui traversent mon travail sont les mêmes qu'en études culturelles, je m'attarde à ceux-ci dans la foulée. Ensuite, mon travail a été écrit pour contribuer aux travaux de ceux qui, en études urbaines, se sont intéressés aux politiques de la circulation des biens et des personnes à Montréal et qui, travaillant dans d'autres perspectives, mobilisent d'autres grilles théoriques et analytiques. Je m'adresse à eux dans un second temps, plus loin. Avant d'y venir, je voudrais insister sur le fait que je m'adresse à tous ces interlocuteurs non pour les combattre comme s'ils étaient des ennemis et engager avec eux une polémique, mais afin de participer à un dialogue avec eux sur les meilleures façons de comprendre les pratiques étudiées et le présent qu'elles contribuent à informer. J'identifie ci-après souvent ces interlocuteurs par des noms propres, mais il faut dire que j'ai choisi ceux-ci parce qu'ils me permettent de situer

rapidement certains des enjeux qui me paraissent les plus importants à traiter.

Études de la gouvernementalité et études culturelles. Je crois pouvoir soumettre avoir contribué d'au moins trois façons aux études de la gouvernementalité, et plus spécifiquement à l'étude des arts libéraux de gouvernement. D'une part, et malgré le nombre relativement important d'objets constitués à travers les investigations associées à ce courant et l'importance des enjeux traversant le gouvernement de la circulation des personnes et des biens aujourd'hui, les analyses du libéralisme en tant qu'art libéral de gouvernement n'ont fait que peu de place au domaine d'activité que j'ai ici parcouru – que ce soit à l'échelle d'une ville ou d'une autre<sup>2</sup>. En ce sens, mon travail se veut à la fois un premier essai contributoire et, par les limites qui lui sont inhérentes, une invitation à le poursuivre, à le prolonger et à l'amener dans d'autres directions. À mon sens, cela pourrait se faire d'au moins trois manières intéressantes. 1. L'analyse que j'ai effectuée a été menée de manière relativement localisée. J'ai fait ce choix parce que la façon dont la circulation des biens et des personnes est problématisée dans les régions urbaines est en variation géographique et temporelle continue, c'est-à-dire que les régimes de gouvernement – qui s'articulent souvent à l'échelle d'une ville ou d'une agglomération métropolitaine – sont variablement localisés dans le temps et l'espace. Par conséquent, les rationalités qui l'organisent et les rapports de force qui se nouent actuellement à Montréal me semblaient posséder une autonomie et une spécificité relatives qui appelaient ce type d'analyse. Je souhaite évidemment que d'autres entreprennent d'analyser les

---

<sup>2</sup> Lorsque cela a été fait, comme par exemple par Joyce (2003), c'est de manière périphérique et somme toute un peu sommaire, comme une dimension d'un problème de recherche plus large, soit la constitution de la ville libérale en Angleterre au 19<sup>ème</sup> siècle, en l'occurrence.

régimes de gouvernement de la circulation des biens et des personnes dans d'autres villes, métropoles ou agglomérations, bref d'autres «localités», dans les mêmes termes. 2. En parallèle, l'importance qu'ont ces questions aujourd'hui dans le gouvernement de la population du Québec, du Canada, de l'Amérique du Nord, de l'Occident et même du monde, en font des objets à mon sens particulièrement importants à traiter, en portant une attention plus grande que je ne l'ai fait aux façons dont d'autres échelles de rationalités et pratiques gouvernementales sont localisées. Dans le cadre des projets de *Modernisation de la rue Notre-Dame* et du prolongement de l'A-25, par exemple, le protocole de Kyoto et les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre qu'il comporte ont déjà été des points de passage obligés pour les intervenants impliqués dans les débats à leur propos. Les promoteurs de ces projets ont dû argumenter que ces projets réduiraient les gaz en question (en éliminant la congestion, en créant des trajets plus courts pour les automobilistes, et ainsi de suite) alors que l'argument contraire était produit par les opposants. Ainsi, le milieu qu'il s'agit de gérer semble devenir tout autant le milieu traversé par une infrastructure que la planète entière, et toute une série de milieux d'échelles intermédiaires en même temps. Il est à noter que cela se produit alors même que le protocole de Kyoto ne porte encore aucune contrainte légale pour l'État québécois. C'est donc dire qu'il pourrait être intéressant, dans ces autres études de différentes localités (villes, agglomérations), de porter une attention particulière aux façons dont sont localisées ces autres échelles de pratiques gouvernementales. 3. Dans la même veine mais d'une manière quelque peu différente, l'étude des rationalités et des pratiques de gestion de la circulation des biens et des personnes peut aussi fournir une porte d'entrée intéressante pour ceux qui s'intéressent à la mise en place d'une «gouvernementalité globale». (Larner, 2004) J'ai tout juste évoqué le protocole de Kyoto. Mais depuis quelques années maintenant,

pour fournir un autre exemple, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) produit des études sur les effets de l'utilisation de l'automobile sur la santé de la ou des populations de la planète, notamment en termes d'accidentés et de morts sur la route. Le résumé de son rapport de 2004, publié conjointement avec la Banque mondiale, débute ainsi :

Les accidents de la circulation constituent un problème de santé publique majeur, mais négligé, qui appelle des efforts concertés en vue d'assurer durablement une prévention efficace. Parmi tous les systèmes auxquels les gens ont affaire au quotidien, les systèmes de circulation routière sont les plus complexes et les plus dangereux. On estime que 1,2 million de personnes sont tuées et pas moins de 50 millions blessées chaque année dans le monde dans des accidents de la route. Selon les projections, ces chiffres augmenteront d'environ 65 % au cours des 20 prochaines années s'il n'y a pas un nouvel engagement en faveur de la prévention. Pourtant, la tragédie que cachent ces chiffres attire moins l'attention des médias que d'autres types de drames moins fréquents. (OMS, 2004, p.1)

Suivre en parallèle ces trois différentes pistes d'analyses permettrait à mon sens une analyse de la globalisation qui ne la réduise pas à un processus homogène et uniformisant. C'est que je crois, en suivant Bauman, que la globalisation existe simultanément, c'est-à-dire de manière tout à fait imbriquée à des processus fort différenciés de localisation :

Globalization divides as much as it unites; it divides as it unites - the causes of division being identical with those which promote the uniformity of the globe. Alongside the emerging planetary dimensions of business, finance, trade and information flow, a «localizing», space-fixing process is set in motion. Between them, the two closely interconnected processes sharply differentiate the existential conditions of whole populations and of various segments of each one of the populations. (Bauman, 1998, p.2)

Et si cette proposition est valide, seule la combinaison d'études montrant à la fois les processus de globalisation des localités et de localisation de la globalité peuvent en offrir une compréhension adéquate. C'est ce que j'appelle ici.

La seconde contribution aux études de la rationalité gouvernementale libérale que j'estime avoir effectuée est concomitante aux pratiques localisées et localisantes que j'ai étudiées. En analysant comment le gouvernement de la circulation des biens et des personnes est posé comme celui d'un milieu caractérisé comme spécifiquement montréalais (notamment à travers l'analyse des transformations de la montréalité), j'estime avoir réussi à montrer que l'analyse des rationalités libérales de gouvernement ne pouvait faire l'économie d'une analyse des processus a-rationnels qui en participent. Il n'est sans doute pas plus rationnel de construire des autoroutes dans la ville afin de libérer et sécuriser la circulation des biens et des personnes, en cherchant à protéger et contribuer à un patrimoine défini principalement par - ou comme - un mode de vie urbain que de le faire en cherchant à protéger un patrimoine monumental destiné à pérenniser les symboles de la colonisation française du Nouveau monde. Mais si j'utilise le terme a-rationnel, c'est que cela n'est pas moins rationnel non plus. Seul l'attachement aux «pierres grises», à un mode de vie qui permet de se déplacer quotidiennement à pied, en vélo, en transport collectif, et la colère de voir son habitat rasé pour les fins de la rénovation urbaine peuvent permettre de comprendre le passage d'un régime à l'autre à Montréal. Encore une fois, cette contribution est en même temps l'indication d'une limite et un appel à poursuivre le travail en ce sens. L'analyse discursive que j'ai proposée ici ne permet peut-être pas une compréhension aussi développée que possible de ces processus et plans d'effectivité, et elle porte sans doute des limites par rapport à ce qu'elle peut permettre d'en comprendre. C'est pourquoi, en termes méthodologiques, le développement d'un appareillage analytique permettant de saisir plus systématiquement la place de ces processus a-rationnels dans les rationalités gouvernementales me semble d'une grande importance. En d'autres termes, pour analyser ces rationalités et les variations continues dont elles sont l'objet à travers le

temps et l'espace, il faut à mon sens accepter d'utiliser - lorsque c'est pertinent - une série de concepts qui ne font actuellement pas partie du vocabulaire le plus courant de ces recherches: la joie, la tristesse, la peur, l'attachement, la colère, et ainsi de suite. Si ces concepts ne sont pas usuels dans les études des arts de gouvernement modernes (qu'ils soient libéraux ou autres), ils sont pourtant les seuls qui peuvent rendre compte de certaines dimensions de ces régimes de pratiques et de rationalités, et de leurs variations. Sans porter préjudice au travail ici effectué (ce n'était pas le but du travail de développer un tel vocabulaire), ce développement pourrait le compléter de manière intéressante.

La troisième façon dont mon travail peut contribuer aux réflexions en cours dans les études de la gouvernementalité est à ce point même où celles-ci rejoignent les outils conceptuels et les préoccupations des études culturelles, ce courant de recherche qui forme une quantité non négligeable dans de nombreux départements de communication en Amérique du Nord. Mon travail peut contribuer à deux réflexions qui ne sont d'ailleurs pas sans liens entre elles, ni avec les enjeux que je viens d'identifier ci-haut: les questions identitaires et la production des localités dans une conjoncture de globalisation.

a) Loin de considérer l'identité comme une «chose» essentielle et qu'un individu ou un groupe posséderait «par nature», on la considère généralement, dans les études de la gouvernementalité comme dans les études culturelles, comme une réalité produite et productive, dans le sens qu'on la conçoit à la fois l'effet et le fondement de rapports de pouvoir et de savoir que l'on cherche à comprendre dans leur «conjoncturalité» (et cela demeure vrai selon moi au-delà des spécificités des différentes conceptualisations employées pour définir

le pouvoir et le savoir et leurs rapports). Mon travail, s'en inspirant, a examiné les rapports de pouvoir-savoir qui ont permis, dans le cadre d'un régime de gouvernement libéral, l'installation d'un identitaire montréalais défini centralement par un mode de vie.

D'abord, dans l'état actuel des savoirs, l'intérêt de mon analyse réside dans la combinaison d'un faible nombre de travaux sur la montréalité (autres que ceux de Drouin et Morrisset et Noppen que j'ai cités, il est possible d'y ajouter un article de Allor (1997)) et de l'absence (outre l'article de Allor en question) de travaux déployant des concepts analytiques proposés par ces deux courants de recherche. En effet, si l'identitaire national québécois a été assez bien analysé par des travaux que l'on peut inscrire dans ce courant de recherche et dont je me suis d'ailleurs fortement inspiré théoriquement et méthodologiquement (Allor et Gagnon, 1994, 2000; Grenier, 1997; Probyn, 1995), l'identitaire montréalais n'a pour sa part pas été étudié explicitement en ces termes par Drouin ou Morrisset et Noppen. Autrement dit, en ajoutant aux savoirs de la montréalité, l'intérêt de mon travail réside dans un premier temps dans ce qu'il contribue à mieux connaître certaines dimensions de la montréalité et de sa transfiguration. Cela est un effort important à poursuivre pour mieux comprendre sa place et son effectivité dans le régimes de gouvernement en place.

Ensuite, en montrant un mode de vie comme élément central de l'identitaire montréalais, mon travail peut aussi contribuer à un effort développé dans certains travaux pour apprécier l'effectivité du déploiement de différentes définitions du concept de culture dans les pratiques gouvernementales. En effet, inspirés notamment par l'histoire de la place de la technologie muséale dans le développement des régimes gouvernementaux modernes de Bennett

(1995), et plutôt que de taire les différentes acceptions du concept diagnostiquées par la généalogie qu'en a effectuée Williams (1975), certains ont développé plus ou moins explicitement le projet de concevoir la culture comme une réalité transactionnelle des pratiques gouvernementales contemporaines et de produire des analyses montrant sa place en leur sein. C'est en effet ainsi que Allor et Gagnon (1994, 2000) et Grenier (1997) ont étudié respectivement le champ culturel comme domaine de gestion gouvernementale et l'exposition muséale «Je vous entends chanter» du Musée de la civilisation du Québec en tant que moment clé dans le dispositif de gouvernement du champ musical au Québec. En montrant comment certains éléments du bâti de la ville sont devenus objets patrimoniaux à travers les politiques du ministère de la culture et des communications, mon travail permet d'étendre les analyses du gouvernement de la culture. En effet, les analyses évoquées ici comme participant de cet effort ont en effet construit des objets de recherche mobilisant implicitement ou explicitement la première et/ou la troisième définitions qu'identifie Williams (op.cit.), soit respectivement un processus de développement intellectuel, spirituel et esthétique, et (ou) les pratiques et produits des activités intellectuelles ou artistiques. Mon travail a permis de montrer que le second sens identifié par Williams, soit celui qui décline la culture comme le mode de vie d'un peuple, d'une période ou d'un groupe donnés est aussi devenu un objet important pour les pratiques de gouvernement contemporaines de la circulation à Montréal. Si je n'ai pas employé le terme culture pour désigner cet objet, c'est assez simplement parce que – contrairement à ce qui se passe d'ailleurs dans d'autres régions urbaines – le terme n'est pratiquement pas utilisé dans le champ discursif montréalais<sup>3</sup>. Mais si le concept de culture n'est pas souvent employé dans ce

---

<sup>3</sup> Quoique, entre autres occurrences, dans le cadre d'entrevues radiophoniques récentes accordées par le chef du parti municipal Projet Montréal entre autres, le terme



cas, ce que la culture entendue comme mode de vie désigne selon Williams (soit les symboles, significations et valeurs surgissant au sein de groupes sociaux ainsi que les institutions, traditions et pratiques à travers lesquelles ils s'expriment et s'incarnent) est clairement au cœur des préoccupations. Comme objets d'interventions, les valeurs de la population montréalaise et les pratiques qui les supportent traversent le champ discursif en entier. Par exemple, l'AMT pose son initiative *En ville sans ma voiture* ainsi :

En ville, sans ma voiture! est l'occasion d'explorer les modes de transports alternatifs à l'auto en solo et de favoriser une réflexion commune sur les solutions possibles pour améliorer la qualité de vie en ville. C'est aussi une journée de fête urbaine pour les citoyens, visiteurs et commerçants du centre-ville, puisque l'événement leur offre l'occasion de redécouvrir les rues du centre-ville autrement, en toute quiétude. Au Québec, 40 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) proviennent du secteur des transports. Ainsi l'événement En ville, sans ma voiture ! permet de contribuer aux efforts de lutte contre les GES et la protection de l'environnement par la promotion de moyens de transport alternatifs à l'automobile en solo.<sup>4</sup>

Pour être bien clair : je ne propose pas ici de substituer des analyses de la façon dont la culture en tant que mode de vie est mobilisée dans les régimes de pratiques gouvernementaux à celles s'attardant aux pratiques mobilisant les deux autres définitions du terme. Je suggère plutôt que l'analyse des façons dont la culture en tant que mode de vie sont déployées dans les pratiques gouvernementales m'apparaît un effort important à poursuivre au sein des études culturelles parce que cela en fournirait une compréhension plus complète.

---

«culture de l'automobile» a été employé par l'animatrice. Lien consulté le 20 avril 2006 : <http://www.radio-canada.ca/radio/emissions/document.asp?docnumero=12852&numero=1660>

<sup>4</sup> Lien consulté le 16 août 2006 : <http://www.amt.qc.ca/comm/enville06/reflexion.asp>

b) Selon Bauman (pour revenir sur la pensée de l'un des penseurs actuellement les plus influents sur les praticiens des études culturelles), la mobilité est aujourd'hui à la fois une des plus grandes valeurs et un des facteurs les plus importants de stratification des formations sociales. Tel qu'il le présente, dans le présent processus de globalisation,

mobility climbs to the rank of the uppermost among the coveted values - and the freedom to move, perpetually a scarce and unequally distributed commodity, fast becomes the main stratifying factor of our late-modern or postmodern times. (Bauman, 1998, p.2)

L'argument de Bauman est doublement intéressant pour mon propos. D'abord il me permet d'attirer l'attention directement vers les préoccupations communes des études de la gouvernementalité et des études culturelles pour les relations de pouvoir et leurs effets dans les formations sociales. Ensuite, il permet également d'attirer l'attention sur les inégalités d'accès à la mobilité en tant qu'un des principaux facteurs de leur stratification. Ne l'ayant pas fait jusqu'ici, je veux discuter quelque peu ces inégalités dans la mobilité qu'a contribué à installer et à maintenir à Montréal la problématisation de la circulation des personnes et des biens analysée tout au cours de cette thèse.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Je ne traite pas ici d'autres dimensions des inégalités que soutiennent cette problématisation mais je ne les ignore pas. C'est d'ailleurs une des sources de motivation pour l'association de citoyens que j'ai fondée avec d'autres : si les résidents des quartiers centraux sont ceux qui possèdent et utilisent le moins l'automobile comme mode de déplacement, ce sont aussi eux qui subissent le plus les inconvénients de son utilisation massive. Un rapport récent de l'Agence de la santé publique de Montréal (2006) met clairement en évidence les effets particulièrement importants des grands volumes de circulation automobile sur la santé et la sécurité de ceux résidant et circulant dans les quartiers anciens centraux et péri-centraux de Montréal. Mais comme cela est de plus en plus documenté et qu'à l'inverse, les inégalités dans la mobilité sont rarement discutées publiquement, et je préfère me concentrer sur les questions concernant la mobilité.

Dit de manière générale, la combinaison de la concentration territoriale et la densité de la population et de ses activités, de l'efficacité et du coût d'accès au système de transport collectif ainsi que de la qualité et du faible coût pour résider dans les quartiers anciens centraux et péri-centraux (toutes choses considérées relativement aux autres grandes villes du Canada et des États-Unis<sup>6</sup>) ont fait en sorte que pendant longtemps même les segments de la population montréalaise les plus désavantagés ont pu se mouvoir assez facilement et rapidement (entre leur lieu de résidence et leur travail et pour leurs loisirs, notamment). La coexistence de certaines tendances, jusque dans leur apparente contradiction (une combinaison de la poursuite de la croissance démographique des espaces périphériques et un certain «retour en ville» freinant la décroissance démographique des quartiers anciens et centraux), rendent toutefois moins certaines ces possibilités. Elles m'incitent en tout cas à identifier quelques aspects inquiétants et à poser quelques questions.

- L'accès à l'automobile comme mode de transport est en lui-même plutôt discriminant. En 2005, le coût annuel moyen d'une automobile d'entrée de gamme est évalué, selon le CAA-Québec (2005) à environ 9 000\$ (pour une distance parcourue de 16 000 kilomètres), de sorte que l'on peut présumer que

---

<sup>6</sup> Des tableaux comparatifs de l'étendue et du nombre d'habitants de certaines grandes villes d'Amérique du Nord ont été produits par la CMM (2002). Pour ce qui est de l'étendue, Montréal s'étend sur 4000 kilomètres carrés. Par comparaison, le dernier de la liste, Phoenix, s'étend sur 37700 kilomètres carrés. (p.68) La population résidante de la grande région de Montréal est évaluée dans le même document à environ 3 400 000 et celle de Phoenix, à 3 200 000. (p.32)

d'assez importants segments de la population n'y ont pas accès<sup>7</sup>. De fait, l'*Enquête Origine-Destination* réalisée en 2003 par l'AMT et d'autres organisations montre que 315 000 ménages ne possèdent pas d'automobile dans la grande région Montréal (ce qui, pour être juste, en inclut un certain nombre qui ont les moyens mais ne veulent pas en posséder et qui ont donc la possibilité d'en louer une lorsqu'ils en ont besoin). Combiné au fait que, depuis quatre ans, le cours du baril de pétrole a plus que doublé (pour prendre un des indicateurs les plus courants, le cours du Brent est passé d'un peu plus de 25 dollars états-uniens en 2002 à environ 70 dollars états-uniens en août 2006) et que, selon une bonne part des spécialistes de ces questions, l'évolution des cours ne risque pas de suivre une courbe inverse significative dans un avenir prévisible, la situation ne risque pas de s'améliorer. En raison d'une problématisation toujours centrée sur l'automobile qui a pour effet que l'on ne prévoit l'amélioration significative du service de transport collectif que dans la mesure où il permet d'atténuer certains points de congestion de la circulation automobile, il semble bien que de plus en plus de personnes parmi les plus pauvres devront se résoudre, dans la région de Montréal, à attendre «cet autobus qui ne vient jamais», pour reprendre un mot de Massey (1992).

- La conception du système de transport collectif comme alternative ou support à la circulation automobile (une de ses fonctions principales est de réduire la

---

<sup>7</sup> Selon la DSP de Montréal, environ 353 000 individus et 223 000 ménages de la région de Montréal ont des revenus de moins de 20 000\$. Il est à noter qu'il ressort clairement des tableaux présentés qu'un nombre significativement plus élevé de femmes que d'hommes sont parmi les individus et ménages de cette catégorie (notamment parce que les familles monoparentales, le plus souvent menées par des femmes, sont surreprésentées dans ces catégories de revenus). Site consulté le 15 juin 2006 : <http://www.santepub-mtl.qc.ca/Portrait/nouvelle/02062003.html> Combiné à une augmentation sensible des coûts du logement, des formes d'énergie, des droits d'immatriculation et ainsi de suite, la proportion de personnes pouvant se permettre de posséder une automobile me semble devoir se restreindre.

congestion automobile) se traduit de plusieurs façons dans l'organisation, le développement et le financement de ce système, et provoque des inégalités importantes dans la mobilité entre ceux qui possèdent ou ont accès à une automobile et les autres (c'est-à-dire aussi bien ceux qui n'en possèdent pas que ceux qui ne peuvent pas conduire une automobile pour toutes sortes de raisons - comme leurs handicaps physiques ou la diminution de leurs capacités à le faire au cours de leur avancement en âge). D'abord, le service est de plus en plus concentré aux heures ou périodes «de pointe», c'est-à-dire aux moments où la circulation automobile est la plus dense. Ce qui fait que les passages des rames de métro et d'autobus sont réduits au minimum en dehors de ces plages horaires, allongeant passablement la durée des déplacements pour ceux qui se déplacent à ces moments (que ce soit pour le travail, les loisirs ou autre). Ensuite, le système est pensé d'abord et avant tout en fonction du centre-ville, là où la plus grande part de la circulation automobile se destine toujours. Ce qui a pour effet de compliquer ou même de rendre pratiquement impossible l'accès à certains secteurs d'emploi et certains services importants dans la ville. Pour donner quelques exemples, un trajet du sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve à l'hôpital Maisonneuve (plus ou moins cinq kilomètres) peut prendre jusqu'à une heure en transport collectif. C'est donc dire que l'accès à des services de santé «de base» peut être passablement ardu pour qui y réside et doit se fier à ce système de transport collectif. Pour prendre un autre exemple, l'accès à certains secteurs industriels de l'est de Montréal est si compliqué que plusieurs entreprises qui y sont situées éprouvent des difficultés de recrutement (on aura compris qu'il s'agit de certaines des industries qui emploient des travailleurs non qualifiés qui, recevant des salaires plutôt bas, ne peuvent se permettre de posséder une automobile). Cela est si vrai que le MTQ a collaboré à la mise sur pied du

Centre de gestion des déplacements de l'est afin de tenter de trouver des solutions à ces difficultés<sup>8</sup>.

- Le développement des trains de banlieues, amorcé depuis 1992 avec la modernisation de la ligne Montréal-Deux-Montagnes, est sans conteste l'une des rares histoires de succès récent quant à ce qui est du système transport collectif. Leur développement depuis ce temps (nombre de lignes, fréquence et capacité des trains) a été spectaculaire. En 2001, l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) a d'ailleurs remis un prix à l'AMT pour ce développement, elle qui en a la charge depuis sa mise sur pied. Les trains remportent tellement de succès de fréquentation qu'il sont remplis à pleine capacité et les demandes d'augmentation du service ne sont pas rares. En offrant une alternative à l'automobile à ceux qui doivent se rendre au centre de l'agglomération, ils ont toutes sortes d'effets positifs qui présentent en eux-mêmes peu de prises à un questionnement critique (diminution du nombre de voitures sur les routes en général, et dans les rues du centre en particulier; diminution conséquente des gaz à effet de serre et autres polluants; amélioration de la mobilité et de l'agrément de ceux qui peuvent en profiter, et ainsi de suite). Ils sont d'ailleurs l'objet de fort peu de questionnement : qui pourrait bien être contre les trains de banlieue? Tous le souhaitent pour tous, bien entendu. Mais voilà, je crois qu'il est souhaitable de poser certaines questions - quitte à ne pas y répondre si elles ne sont pas productives.

Car 1992, l'année de la relance des trains de banlieue dans la région, est aussi l'année d'une réforme du financement des municipalités par l'État québécois

---

<sup>8</sup> Cela est vrai d'autres secteurs et d'autres centres de gestion des déplacements ont d'ailleurs été implantés (dans l'arrondissement St-Laurent, par exemple).

que l'on appelle souvent la réforme Ryan. La réforme en question débordait la question du financement du transport collectif, mais cela en était une dimension importante. Les estimés que j'en ai retrouvés établissent généralement que les responsabilités financières de la seule (ancienne) ville de Montréal (et non de l'ensemble des villes de la région métropolitaine, ce qui augmenterait sensiblement le montant) en matière de transport collectif ont alors augmenté de 75 millions de dollars par année. Cette année 1992, et surtout les suivantes alors que l'administration Bourque était en place (elle a diminué de 70 millions de dollars son soutien à la STM), ont été des années de coupures importantes dans les services sur l'île même. Plusieurs lignes d'autobus ont été revues, les fréquences de passage des autobus et du métro ont été drastiquement réduites (surtout en-dehors des périodes de pointe, où il peut s'écouler plus de trente minutes entre le passage des autobus sur certains circuits). C'est donc dire qu'avec le récent projet du métro à Laval, les autres lignes de trains de banlieue existant actuellement sont pratiquement les seuls projets de développement du système de transport collectif qui ont été entrepris depuis ce temps. C'est d'ailleurs l'AMT qui a effectué une bonne partie de ce développement après qu'elle eut été mise sur pied quelques années plus tard: le budget de l'organisation était de 163M\$ en 1997 (il est en 2005 de plus de 200M\$). C'est donc dire que depuis ce moment, on a significativement amélioré la mobilité de segments de la population résidant dans les espaces périphériques (des segments généralement plus fortunés et possédant habituellement des automobiles) en même temps que l'on a significativement dégradé les conditions de mobilité des résidents du centre de l'agglomération (près de 50% des résidents des quartiers anciens et centraux ne possèdent pas d'automobile, et ont généralement des revenus moins élevés). Je ne suggère pas que cela était un choix explicite et qu'il s'agissait des véritables objectifs des changements dans les politiques de

financement du transport collectif envisagées - il reste que cela semble bien avoir été un de leurs effets. À une époque où les écarts de revenus entre les plus fortunés et ceux qui le sont moins s'accroissent continuellement, doit-on se soucier de cette autre forme d'augmentation de la «puissance d'agir» des uns et de la diminution de celle des autres? Et même au strict plan de l'efficacité à réduire le nombre d'automobiles en circulation, a-t-on jamais évalué les pertes d'achalandage qu'ont occasionné ces coupures du service dans les quartiers du centre de l'agglomération face aux gains occasionnés par le développement des trains de banlieue<sup>9</sup> ? Pas à ma connaissance. Je ne souhaite pas, bien entendu, que l'on réduise ou abolisse les services de train de banlieue. Je questionne simplement la célébration peut-être un peu exagérée du succès des trains de banlieue; tout en permettant de le justifier, n'obscurcit-elle pas au moins partiellement le désinvestissement dans le système du centre de l'île, soit celui desservant les segments de la population les plus pauvres ?

---

<sup>9</sup> Sans permettre d'évaluer l'efficacité des deux types d'investissement, quelques points de repères peuvent montrer la pertinence d'une telle évaluation. Malgré l'importance des investissements qui ont été consentis à leur développement et à l'importance du budget d'exploitation de l'AMT (environ 225 millions de dollars en 2004), les trains de banlieue assurent aujourd'hui seulement 5,9% des déplacements en transport collectif effectués au cours d'une journée dans la région de Montréal. (AMT, 2003a, p.27) Qui plus est, la stabilisation de la part modale des transports collectifs qu'a révélée la dernière *Enquête origine-destination* établit que cette stabilisation est davantage due à une augmentation de l'utilisation des services par les résidents de l'île de Montréal (alors même que le niveau de service offert s'y est nettement dégradé depuis 1992) qu'à celle des résidents de Laval, de la Rive-sud ou des couronnes. En effet, des 26 000 nouveaux déplacements quotidiens effectués en transport collectif, 15 000 sont effectués par les résidents de l'île. (AMT, 2003b, p.22). Ainsi donc, la STM semble réaliser plus avec moins que l'AMT, et malgré les importants investissements effectués dans le développement des trains de banlieue à travers cette dernière, celle-ci accapare nettement moins de nouveaux déplacements que la STM malgré la stagnation de son financement.



Les études urbaines et Montréal. Certains interlocuteurs (des chercheurs ayant particulièrement travaillé les questions de circulation dans la région de Montréal) sont demeurés implicites dans le développement de ma thèse : je reviendrai à eux un peu plus loin. À d'autres, tels Sénécal et ses collaborateurs, j'ai fait explicitement référence. Je le rappelle, ces derniers jugent récemment (Sénécal et al., 2000, p.124) d'intérêt une investigation historique des raisons et justifications soutenant la construction du réseau autoroutier et de ses composantes. Comme je le fais, j'imagine qu'ils constatent que l'on affirme et présuppose bien des choses à propos de cette période et de ces pratiques mais qu'il existe peu ou pas d'investigation systématique des raisons et justifications qu'elles donnent et mobilisent - à Montréal à tout le moins. Dans les termes d'une histoire du présent, quoique sans m'y limiter, j'en ai proposé une. Et même si elle peut certainement être prolongée, précisée et raffinée à l'avenir, il s'agit sans doute là d'une des principales contributions de cette thèse. En faisant l'histoire de ces technologies en les replaçant dans le cadre du développement d'un régime de gouvernement libéral avancé de la population et de ses activités, je n'ai toutefois peut-être pas réalisée cette histoire tout à fait dans les termes dans lesquels ils l'appellent. Pour cerner l'enjeu rapidement, voici ce qu'ils écrivent immédiatement avant d'appeler l'analyse historique de ces questions,

L'autoroute urbaine crée ainsi une tension entre la fonction de transport et l'habitat, voire entre son utilisateur et le riverain : réservée aux véhicules motorisés, elle s'inscrit dans une logique métropolitaine, construite à une époque dominée par certains acteurs favorables à l'urbanisme fonctionnaliste qui appuient du même coup le mouvement de rénovation urbaine et l'effort de décentralisation vers les nouvelles banlieues. Sa planification répondait à une demande d'accélération de la mobilité personnelle. Rien n'était prévu pour atténuer les contraintes ressenties localement, prêtant peu d'attention aux conditions réservées aux riverains; le choix initial du tracé et le type de technologie (pilotis, tranchée ou tunnel) tenaient probablement davantage des

contraintes budgétaires et technologiques que sociales ou environnementales. (ibidem)

Pour le formuler de manière plus schématique, et afin d'être en mesure d'entamer le dialogue que je souhaite amorcer ici, je résume les hypothèses avancées en espérant ne pas trop leur faire violence. À mon sens, elles sont ici que 1) l'autoroute s'inscrit dans une logique métropolitaine visant à soutenir le développement résidentiel des banlieues qui ne tient pas compte des effets locaux (i.e. sur les quartiers anciens centraux et péricentraux) de l'infrastructure; 2) leur justification est effectuée par des acteurs favorables à l'urbanisme fonctionnaliste; et 3) les choix des tracés et des technologies tiennent davantage des contraintes budgétaires et technologiques que sociales ou environnementales. Par rapport à ces hypothèses, et sous un tout autre mode que la contradiction, le travail que j'ai effectué permet d'engager des pourparlers sur ces trois points.

1) À travers l'analyse que j'ai proposée, il est apparu clairement que l'autoroute des années 1940-1970 se comprend effectivement à une échelle métropolitaine. Celle-ci vise notamment à soutenir le développement résidentiel des espaces périphériques, parallèlement à un effort de transformation du centre-ville. Effort de transformation que j'ai analysé comme partie prenante d'une stratégie de redistribution de la population et de ses activités dans l'espace métropolitain. En même temps, il est apparu tout aussi clair que ces interventions étaient conçues comme des moyens d'améliorer le milieu de vie et qu'elles intégraient des préoccupations pour les effets locaux (c'est-à-dire sur les populations des quartiers centraux) des infrastructures. Autrement dit, l'autoroute avait effectivement pour objectif d'améliorer le milieu de vie «local». Je ne rappelle que deux des façons dont cet objectif devait être rencontré, à titre d'exemples. D'une part, en permettant d'éliminer les

«taudis» (ces habitations des classes ouvrière et pauvre qui posaient des difficultés d'hygiène et de désordre publics, notamment) du centre de la vieille ville industrielle, on visait à améliorer - en les dispersant dans des espaces présumés plus adéquats - le milieu de vie de ces segments de la population et on améliorait la qualité du centre-ville comme milieu de vie. D'autre part, ces infrastructures devaient canaliser la grande circulation et éliminer la congestion automobile en répondant «jusqu'au maximum possible» à la demande. Or, comme on l'a vu à travers l'examen du plan Dozois (un ou le seul plan prévoyant la réimplantation des classes pauvre et ouvrière dans le secteur du centre-ville des affaires), cette congestion que l'on souhaitait canaliser et éliminer était vue comme une des principales nuisances à la qualité des milieux de vie résidentiels. Éliminer la congestion et canaliser la circulation étaient vus comme des effets qui allaient permettre d'améliorer la qualité des secteurs résidentiels du centre. Ensuite, les pratiques d'ingénierie qui réalisaient ces projets portaient effectivement attention aux effets locaux des infrastructures - bien que ce ne soit pas exactement et complètement dans les termes dans lesquels cela est fait aujourd'hui. D'une part, comme je viens tout juste de le souligner, la canalisation de la circulation automobile et l'élimination de la congestion étaient vus comme des effets bénéfiques à l'échelle locale. Pour prendre un autre exemple, le tracé initial de la troisième version de cette autoroute Est-ouest (le tracé sur de Rouen) a été choisi par les ingénieurs parce que des études d'urbanistes avaient conclu que celui-ci perturberait le moins les deux «entités distinctes» que formaient à leur sens les secteurs situés de part et d'autre de l'infrastructure.

2) Il ne saurait être question de nier l'importance et l'influence du fonctionnalisme (ni des autres courants urbanistiques d'ailleurs) sur les pratiques de planification urbaine et de gestion de la population dont il a été

question tout au long de cette thèse. Par exemple, il semble assez clair que l'effort de déplacement et de transformation du centre de la ville en centre-ville des affaires, et le développement de banlieues résidentielles possède des parentés trop nettes avec les propositions urbanistiques de Le Corbusier (notamment) pour qu'on puisse ignorer complètement son influence – lui que l'on pose souvent comme le plus éminent représentant du fonctionnalisme. En 1922, tel qu'il le raconte lui-même dans un ouvrage publié quelques années plus tard, celui-ci présente, dans le cadre d'une exposition, un plan «pour une cité contemporaine de trois millions d'habitants» (Le Corbusier, 1929, pp.157-168 et 263-276). Le plan (op.cit., p.164) illustre une ville strictement géométrique : une grille de rues parfaitement symétriques et des rangées de gratte-ciel identiques et espacés de manière tout à fait régulière, en série. Bien que destiné à être un modèle abstrait valable universellement, il est tout de même notoire, soit dit en passant, que Le Corbusier en présente une adaptation lors de la même exposition, adaptation qu'il intitule *Plan Voisin*. Destiné à un site vierge d'environ 600 acres, il est en fait constitué d'espaces libérés par la démolition de milliers de bâtiments sur la «rive droite» de Paris. Ceci dit, les explications et justifications qu'il donne de son plan modèle – toujours dans le même ouvrage – identifient les quatre principes fondamentaux qui le guident : 1. décongestionnement du centre des villes; 2. accroissement de la densité; 3. accroissement des moyens de circulation; 4. accroissement des surfaces plantées. Le centre est desservi par une gare centrale où se croisent (à différents niveaux, étagés) un aéroport pour avions-taxis et une «GRANDE TRAVERSÉE pour véhicules rapides» Nord-sud et Est-ouest, des trains de banlieues et des métros. Au centre, les gratte-ciel abritent les activités d'affaires. À gauche sont établis les grands édifices publics. À droite, les docks et les quartiers industriels avec les gares de marchandises sont parcourus par une des branches de la grande traversée. Tout autour de la

ville, une *zone asservie* (une zone libre accueillant futaies et prairies), destinée à aérer la ville. Au-delà de cette zone, les cités-jardins forment une large ceinture pour la ville. (op.cit, p.163)

Envisager le développement des pratiques et projets de planification de la ville à travers le jeu de certains acteurs aurait toutefois été un projet différent du mien. Car ce que j'ai proposé à travers mon travail portant sur les lignes de force discursives organisant la problématisation en question, c'est une analyse qui permet d'attirer l'attention sur les conditions dans lesquelles il est possible d'être acteur (un citoyen expert de son milieu de vie ne peut performer ce rôle avant que des technologies de citoyenneté ne le lui permettent) ainsi que sur les conditions dans lesquelles les acteurs peuvent «pratiquer», si je peux dire. Par exemple, le patrimoine qu'il s'agit de pérenniser est défini en dehors de l'acteur lui-même, qu'il soit urbaniste ou ingénieur, et il pourra exercer sa profession dans les limites et la positivité de cette définition. C'est que je considère, pour employer librement une formule aujourd'hui célèbre, que ce sont certes des acteurs qui font l'histoire, mais dans des conditions qu'ils n'ont pas eux-mêmes établies. Et ceci même si, tel que vu (à propos de la montréalité, par exemple), ils peuvent eux-mêmes modifier ces conditions à travers leurs activités. Autrement dit, poser la question en termes de jeux d'acteurs eut été passer à côté d'un des postulats/arguments principaux de cette thèse, à savoir que les pratiques en question doivent être comprises dans le cadre du développement et des transformations d'une problématisation participant d'un régime de gouvernement libéral de la circulation à Montréal. En somme, l'on peut bien dire que le fonctionnalisme a eu une influence soutenue sur les acteurs impliqués dans la pratique urbanistique de la période des années 1940-1970 à Montréal. Je n'aurais aucune difficulté à défendre une telle idée. Mais un questionnement

centré sur les acteurs aurait eu pour effet, me semble-t-il, d'extraire ces acteurs des conditions historiques qui organisent leurs pratiques, du régime de vérité qui délimite les actions qu'il leur est possible de mener. Or à mon sens, plusieurs des blocages actuels dans l'art de gouverner la circulation des biens et des personnes à Montréal me semblent tenir autant dans ce régime de vérité que dans les jeux d'acteurs eux-mêmes. Je reviendrai plus loin sur ces blocages.

3) Il serait bien facile de constituer une liste d'indicateurs supportant l'idée que les choix des tracés et des technologies employées dans la réalisation du réseau autoroutier dans les années 1940-1970 tiennent davantage compte des contraintes budgétaires et technologiques que sociales ou environnementales. Aucune étude d'impact environnemental des projets autoroutiers n'est effectuée dans ces années (et c'est justement en réaction à cela - notamment - que des mécanismes comme le BAPE sont mis sur pied). Ce n'est que récemment que le MTQ a commencé à intégrer une politique environnementale dans sa planification. Et ainsi de suite. Sans contester cette idée, je crois néanmoins qu'une certaine prudence est de mise dans l'extension que l'on peut lui donner. Je ne crois pas que l'on doit la laisser sous-entendre qu'il n'y avait aucune considération des impacts environnementaux ou sociaux de ces projets, et que l'économie politique qui supportait ces projets et les stratégies dont ils participaient était exclusivement centrée sur les coûts financiers directs et sur les contraintes technologiques. Tel que vu, ces infrastructures étaient planifiées entre autres afin d'éliminer la congestion et de canaliser la circulation automobile sur ces axes de «grande circulation», ce qui devait avoir pour effet de réduire la pollution et autres nuisances locales générées par la circulation automobile. Les choix des tracés se faisaient certes en fonction des contraintes technologiques de l'époque, mais la seconde

version du projet d'autostrade Est-ouest incorporait également une préservation du bâti patrimonial monumental montréalais qui visait à la fois à pérenniser la mémoire de la colonisation française du Nouveau monde et à affirmer la place présente et future de la nation canadienne-française dans le monde moderne. En somme, si l'économie politique supportant ces projets et la stratégie générale qui les justifiait diffèrent sur plusieurs points de celle qui est en vigueur aujourd'hui, elle s'inscrit tout de même dans le même régime de vérité.

Pour me pencher maintenant sur les auteurs dont les hypothèses et analyses ont nourri implicitement mon travail, comme à peu près tous ceux qui travaillent sur ces questions, Beaudet (2000<sup>10</sup>) constate que les problèmes de congestion (de la circulation automobile) à Montréal s'amplifient d'année en année. L'explication générale qui est donnée de cette situation est que

nous semblons incapables d'imaginer des solutions qui permettraient d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises : le développement des réseaux de transport est maintenant marqué par l'improvisation. (op.cit., p.147)

L'explication se poursuit et se raffine. Il est en effet estimé que les investissements consentis pour améliorer l'offre ne visent plus qu'à répondre aux demandes ponctuelles, sans vision d'ensemble, et que les priorités ne cessent d'être redéfinies (ibidem). C'est ainsi que les réseaux du métro et routier, qui avaient été conçus dans une «perspective métropolitaine», «sont encore inachevés». Les réseaux sont néanmoins prolongés peu à peu, «tronçon

---

<sup>10</sup> Même s'il n'indique pas exactement quelle nature elle a prise, l'ouvrage note la collaboration de Paul Lewis, l'un des chercheurs qui ont le plus travaillé sur les liens entre les politiques d'aménagement et le transport à Montréal. J'ai d'ailleurs cité une intervention de Lewis à la Commission de mobilité Montréal-Rive-sud, au chapitre 3, à propos de la tension capacité-fluidité. J'imagine qu'il a collaboré aux sections concernant les questions de transport telles celle que je résume ici.

par tronçon», «en fonction de priorités qui ne sont plus métropolitaines, mais pour l'essentiel locales.» (op.cit, p.149) Ce qui fait conclure que «d'une perspective réseau, nous sommes progressivement passés à une approche fragmentée, essentiellement clientéliste.» (op.cit, p.150) Et il est noté que, pire encore, cette réponse à la demande de façon ponctuelle se fait au détriment du transport en commun, ce qui va générer une nouvelle demande et de nouveaux investissements pour y répondre quelques années plus tard (le principe de la demande induite).

Encore une fois, mon objectif n'est pas ici de m'opposer absolument à ces analyses mais d'entreprendre un dialogue avec ceux que ces questions intéressent à partir de quelques hypothèses répandues. Je crois que mon analyse historique de la problématisation actuelle de la circulation des biens et des personnes m'autorise à revenir sur deux points établis dans l'analyse synthétisée ici : 1. de la pensée réseau à une réponse ponctuelle et locale; 2. la réponse se fait au détriment du transport en commun.

1. D'une pensée réseau à l'improvisation et à une réponse ponctuelle et locale?  
À la suite de mon analyse des projets autoroutiers (et de mon appréciation de celle du métro, nettement moins fouillée il est vrai), cette proposition me semble devoir être nuancée. En fait, il ne me semble pas très clair que l'on puisse distinguer aussi nettement une discontinuité entre deux périodes ou époques à ce chapitre. Je le rappelle, le réseau autoroutier du centre de l'agglomération est planifié vers la fin des années 1940 par le service d'urbanisme de la ville de Montréal. Si l'ensemble du réseau est effectivement justifié à une échelle métropolitaine, il l'est aussi «localement», et ce de plusieurs façons – que je ne répéterai pas. De plus, chacun des tronçons du réseau, et même ceux qui n'ont pas été réalisés, sont supportés par des



études de circulation automobile qui évaluent la circulation existante dans les secteurs traversés et leur achalandage, lorsqu'ils seront éventuellement construits. Le réseau autoroutier et routier de la ville et chacun des tronçons sont ainsi pensés à la fois «globalement» et «localement. Et en fait, l'intensité des tactiques employées dans ces années par diverses agences gouvernementales afin de libérer la circulation automobile (politiques de stationnement, transformations de rues en sens uniques, éliminations de terre-pleins, «perçage» de parcs, construction de viaducs, de ponts et de tunnels, et ainsi de suite) afin de libérer la circulation automobile était au moins aussi forte qu'aujourd'hui. Et si elles ont bien eu des effets d'ensemble (au moins aussi importantes que le réseau autoroutier), elles étaient rarement réfléchies globalement. Constatait-on des bouchons de circulation sur les boulevards Pie-IX ou Saint-Joseph que l'on éliminait les terre-pleins et ajoutait des voies de circulation. Quant au métro, planifié à la fois localement en fonction du déplacement des personnes dans la partie centrale et, à l'échelle métropolitaine, en fonction de celle des déplacements automobiles (notamment celui des banlieusards) en direction et à partir de celui-ci, ses nombreux plans et les extensions justifiées ponctuellement sont également notoires. Il fut (entre autres) alternativement étendu dans toute la partie centrale de l'île, puis confiné au territoire de l'ancienne ville de Montréal en raison du refus de l'État québécois de contribuer financièrement au projet, puis prolongé vers Longueuil à l'occasion de l'Expo '67, puis vers Honoré-Beaugrand en vue des Jeux Olympiques de 1976, et ainsi de suite. Si les infrastructures autoroutières et le métro étaient clairement pensées en réseau, il me semble tout aussi indiscutables que des considérations très locales et ponctuelles étaient tout aussi parties prenantes des décisions à propos de leurs implantation, tracé et tronçon.

Un peu de la même façon, il me semble clair, comme il est proposé par Beaudet, que les projets autoroutiers et de métro sont aujourd'hui définitivement pensés localement. Il est clair par exemple que de grands efforts ont été déployés par le MTQ pour rendre son projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* «localement» acceptable. Ce projet est par ailleurs, et en même temps, justifié à l'échelle métropolitaine. À court terme, il est bien entendu placé comme un élément clé qui permettra de maintenir le niveau de service du réseau de la métropole en offrant une alternative dans l'axe est-ouest pendant la «mise à niveau» de l'autoroute Métropolitaine. Mais par ailleurs, il est mis de l'avant comme une partie de sa stratégie d'amélioration à long terme de la desserte de l'est de l'agglomération par le MTQ. Il doit en outre pallier à un déséquilibre «historique» entre la qualité de la desserte routière de l'ouest et celle de l'est de l'agglomération. Bref, la planification «globale» (c'est-à-dire régionale ou métropolitaine) existe – sans discontinuité – depuis au moins les premiers plans de réseau autoroutier, soit la fin des années 1940. En même temps, la planification de ce réseau était à la fois justifiée par les améliorations locales qu'elle permettait et avancée comme solution.

2. Le développement de la région, dans la relation transports - aménagement du territoire, se fait au détriment des transports en commun. Cela appelle un mot sur ce qui est postulé dans cette proposition, à savoir que l'objectif des pratiques actuelles serait une réduction de l'usage de l'automobile dans la métropole au profit d'autres modes de circulation, et en particulier une augmentation des circulations par modes de transport collectifs. Si je partage en partie cette analyse, je crois malgré tout que mon diagnostic du régime gouvernemental actuel permet une précision qui est tout sauf insignifiante. Je

le rappelle, j'ai décrit le passage d'un régime de laissez-faire «jusqu'au maximum possible» les déplacements automobiles à un autre de laissez-faire «juste assez», dans la foulée de la remise en question de la capacité de la solution autoroutière à répondre à la demande de déplacements automobiles, de manière à éliminer la congestion (ou à favoriser la fluidité). Ce que j'indiquais par là était certes un changement important dans l'art de gouverner la circulation automobile, mais c'en était en même temps un qui ne remettait pas en question la prédominance de l'automobile au cœur de la problématisation. C'est-à-dire que tout significatif qu'il soit, ce changement dans la problématisation n'a pas bouleversé la relégation au statut d'alternatives ou de support à l'automobile les autres modes de circulation, de sorte que le laissez-faire «juste assez» auquel on a actuellement affaire ne consiste pas en une volonté de réduire le nombre absolu de déplacements automobiles, mais cherche toujours à les faciliter, bien que ce soit «juste assez», soit de manière telle à ce qu'ils ne nuisent pas «outre mesure» au milieu de la population, et par là à sa santé, sa sécurité, et ainsi de suite. Autrement dit, l'idée n'est pas tellement de réduire le nombre absolu de déplacements automobiles, mais d'agir sur les prévisions établies. Les objectifs fixés par le MTQ dans son plus récent *Plan de gestion des déplacements* (voir l'illustration 13 à la page suivante) sont éloquentes à ce propos.

Tableau 6 : Résultats attendus (PPM)<sup>1</sup>

	Situation actuelle 1993 <sup>2</sup>	Situation prévisible 2016 <sup>3</sup>	Situation désirée en 2016	
			Objectifs	Variation par rapport à la situation prévisible
Déplacements totaux (transport en commun et automobile)	1 310 554	1 542 680	1 542 680	0 %
Déplacements en automobile (une seule personne)	774 119	1 053 251	1 000 588	- 5 %
Déplacements en covoiturage	190 929	178 742	195 022	+ 9 %
Déplacements en transport en commun	345 505	310 601	347 074	+ 12 %
Nombre de véhicules-kilomètres	12 027 684	18 363 764	17 445 576	- 5 %
Nombre d'entreprises de plus de 50 employés ayant un programme-employeur	0	S.O.	5 000	S.O.

1 PPM : Période de pointe du matin.

2 Ministère des Transports et STCLM, Enquête origine-destination 1993 pour la région de Montréal.

3 Ministère des Transports, Prédiction des déplacements 1993-2016 pour la région de Montréal.

Illustration 13 : **Agir sur des tendances.** Mettre l'accent sur le développement des transports collectifs ne veut pas dire diminuer le nombre absolu de déplacements automobiles, mais agir sur les tendances qui établissent une augmentation. Tirée du *Plan de gestion des déplacements* (2000, p.78) du MTQ.

Les pratiques et politiques d'aménagement de la métropole, considérant ce laissez-faire «juste assez» en vigueur par rapport à la circulation automobile, sont-elles finalement si incohérentes? Si l'on postule que leur objectif est de réduire le nombre absolu de déplacements automobiles dans la région, il est peut-être possible de répondre par l'affirmative. Mais si l'on prend au sérieux la rationalité gouvernementale qu'ils déploient et qui sert de justification à leurs actions, cela devient au moins plus difficile à trancher. La rationalité en question pose qu'il ne s'agit pas d'agir sur les volumes actuels de circulation automobiles, mais de le faire sur les tendances prévues dans le futur - des tendances qui sont «naturellement» à la hausse. Effet ou cause de la

naturalisation de l'automobile comme mode de circulation normal et privilégié? Probablement les deux à la fois.

### *6.2.2 Engagement (double)*

Comme je l'ai souligné au cours de la thèse, ce travail de recherche a impliqué pour moi un engagement double. D'une part, il se voulait un exercice académique, voulant mettre à profit et contribuer à un courant de recherche qui a comme objectif ultime de produire un savoir des régimes de gouvernement modernes afin d'en montrer la contingence et d'analyser les possibilités de transformations qu'ils portent. Mais justement, et d'autre part, j'ai voulu faire usage du savoir produit afin de participer à certains rapports de forces qui se jouent actuellement dans le régime actuel de gouvernement de la circulation des personnes et des biens.

Cela n'équivaut nullement à présenter cette thèse comme un énoncé politique : je n'y ai d'ailleurs offert jusqu'à maintenant aucune réflexion ou opinion quant à ce que l'on devrait faire. Pour le présenter sans détour, toutefois, je dois dire que j'ai des affinités très claires avec les revendications pour que les voies de circulation, particulièrement dans les quartiers anciens centraux ou péri-centraux, soient l'objet d'un nouveau partage en faveur de modes de circulation autres que l'automobile – soit les transports collectifs, le vélo et la marche. Pour toutes sortes de raisons, l'augmentation des débits automobiles que favorise constamment l'augmentation de capacité des rues dans ces secteurs en particulier ne m'apparaît plus acceptable. Les pollutions sonores et de l'air importantes que ce mode de circulation génère, l'insécurité et le sentiment de ne pas être à leur place que les grands volumes d'automobiles produisent chez les piétons et les cyclistes se déplaçant dans

ces quartiers sont les raisons principales pour lesquelles je juge les pratiques actuelles en général inacceptables (quoique certains changements dans ces pratiques me semblent intéressants). Et je dois aussi avouer que, résidant dans Hochelaga-Maisonneuve, un quartier dit «défavorisé», je suis par ailleurs assez préoccupé par les différences de traitement dont sont l'objet les différents secteurs, et par conséquent les différents segments de la population, de la ville. Sur mon parcours entre ma résidence et l'Université de Montréal, je constate bien que les limites de vitesse ont été abaissées et que d'autres mesures d'apaisement de la circulation automobile commencent à être entreprises dans le quartier plus fortuné d'Outremont (comme par exemple sur la rue Laurier, entre Saint-Urbain et le Chemin de la côte Sainte-Catherine) - cela alors même que Hochelaga-Maisonneuve est l'un des quartiers où les taux d'accidents impliquant une automobile sont les plus élevés sur l'île de Montréal (Direction de la santé publique de Montréal, 2006, p.5) et que l'on ne semble pas incliné à y implanter de telles mesures. De plus, ce quartier a l'honneur douteux d'accueillir un centre national d'information, de suivi et d'enseignement sur l'asthme tant son taux de prévalence y est anormalement élevé (or les liens entre diverses maladies respiratoires, entre autres, et l'exposition à des hauts volumes de circulation automobile apparaissent de plus en plus clairement à travers les travaux récents de la Direction de la santé publique de Montréal (voir notamment DSP, 2005)).

Cela dit, la première forme d'activité menée dans cette forme d'engagement dans les rapports de force en question a été de m'associer à d'autres afin de participer aux débats concernant les enjeux de circulation et d'aménagement de la ville. Nos premières activités ont été menées alentour du projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*. Pour nous donner une certaine consistance, nous avons fondé l'Association Habitat Montréal (AHMtI). Nous

n'étions pas nombreux : trois «co-fondateurs», et quatre ou cinq personnes qui nous aidaient sur divers points. Deux raisons en particulier nous ont poussé à le faire. La prétention de certains organismes sociaux et communautaires du quartier à représenter les aspirations et les intérêts de toute la population y résidant nous avait choqués, d'une part. Nous n'étions pas d'accord, en tous les cas, et nous voulions pouvoir participer au débat public qui allait avoir lieu alentour des audiences. Et d'autre part, nous n'adhérions que partiellement aux revendications, aux objectifs ou aux stratégies de d'autres groupes ou associations de citoyens qui n'étaient pas plus d'accord avec ce projet. Entre autres actions, nous avons donc élaboré peu à peu notre position et avons reçu un bon nombre d'appuis : 150 personnes ont appuyé le mémoire que nous avons présenté au BAPE, si mon souvenir est bon. Cette position n'était ni anti-automobile, ni opposée à l'amélioration de la mobilité des navetteurs. Nous avons plutôt fait la promotion d'un concept de re-développement urbain qui intégrerait un axe de transport collectif fort au centre d'un boulevard comprenant deux voies routières dans chaque direction - c'est-à-dire un projet qui n'augmenterait pas la capacité automobile dans l'axe et qui offrirait un net avantage à ceux qui opteraient pour le transport collectif en direction du centre-ville. Afin de réduire au maximum le niveau de bruit que les résidents habitant les immeubles à proximité de la rue Notre-Dame ont à subir, nous proposons aussi que le camionnage circulant sur cette rue soit dévié sur une voie qui traverse le Port de Montréal et qui est fort éloignée des résidences. Nous croyions que cela pouvait être une solution fort acceptable. Mais il était clair pour nous que nous ne voulions pas nous poser en représentants de la population : nous ne voulions pas parler pour d'autres, mais prendre la parole pour nous-mêmes et ceux qui nous appuyaient formellement. C'est dans cet esprit que nous avons agi dans le cas du projet en question et que nous avons continué de le faire par la suite dans le cadre

d'autres projets, en collaboration et aux côtés d'autres organismes, tel le CRE-Mtl. Au fil de ces années d'implication, j'ai récemment été amené à devenir membre du conseil d'administration de cet organisme, au printemps 2005.

Au-delà du fait que ce type d'engagement a peut-être compliqué et ralenti ma prise de distance critique par rapport à l'objet de mon travail, par rapport aux normes d'une certaine conception de la pratique scientifique, j'en suis conscient, cette seconde forme d'engagement (la participation aux rapports politiques qui forment l'objet même de mon travail) soulève quelques questions éthiques. Elles sont liées à leur implication sur le choix des éléments que j'ai présenté comme étant des énoncés, la validité ou la pertinence de leur cadrage, ou encore la fiabilité de ce que l'on peut appeler les résultats de mon travail. La première réponse que je ne vais qu'entamer est assez générale. Je ne crois pas du tout à la neutralité de la science – si l'on entend par là qu'elle serait valide uniquement si elle était a-politique, extérieure aux relations de pouvoir, et qu'elle était neutre en n'ayant aucun rapport aux valeurs. Entendue ainsi, cette science ne constitue à mon sens ni plus ni moins qu'une pratique qui n'a jamais existé.

En fait, et pour commencer à répondre plus précisément, je considère ma pratique comme ni plus ni moins «politisée» que les pratiques scientifiques et techniques qui ont été d'une façon ou d'une autre l'objet de mon travail. L'ingénierie, l'urbanisme et la santé publique, pour ne considérer que celles-là, sont des pratiques scientifiques et techniques qui produisent des savoirs en participant de rapports de pouvoir tout autant que ma pratique. Et comme on n'invalide pas leurs savoirs pour le simple fait qu'ils sont partie prenante de rapports de pouvoir, je ne comprendrais pas pourquoi l'on se servirait de cet



argument pour invalider celui que j'ai produit. Qui plus est, j'estime avoir travaillé en respectant le principe de la neutralité axiologique que Weber (1959) appelait et posait comme principe fondamental de l'éthique et de la validité de la pratique scientifique. Ce principe n'incite le chercheur ni à se départir de ses valeurs ni à ne pas les prononcer sur la place publique, mais plutôt à ne pas se servir de sa position et de la communication de ses travaux pour les promouvoir. Travailler dans cet esprit était pour moi impératif étant donné que l'un des objectifs principaux de ma recherche était, je le rappelle, de montrer comment la problématisation et certaines des lignes de force discursives tendanciennes forment le socle à partir duquel l'organisation des débats s'effectue, et à partir duquel divers sujets peuvent prendre position dans les rapports de force qui se nouent actuellement. Rencontrer cet objectif nécessitait de ne pas prendre part au débat en effectuant la démonstration : celle-ci eut alors été d'une autre nature, soit fort probablement un plaidoyer qui aurait cherché à montrer comment certaines justifications ou raisons données sont fausses et d'autres, vraies. Or je n'ai jamais cherché à arbitrer les débats, à départager le vrai du faux de propositions, à réfuter ou à accréditer les arguments des uns et des autres. Par exemple, je n'ai jamais cherché à montrer que les arguments déployés par le CRE-Mtl dans le cadre du projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* étaient vraies et celles du MTQ, fausses. J'ai plutôt montré que ces débats ont eu lieu, qu'ils sont incontournables dans l'organisation des débats en matière de politique de circulation automobile aujourd'hui à Montréal et que ce caractère incontournable peut se décrire historiquement. C'est donc dire que j'ai tout simplement tenté de cerner les lignes de force discursives tendanciennes qui encadraient et rendaient possible cet arbitrage entre le vrai et le faux. Autrement dit, je ne crois pas avoir ici «déformé» la problématisation que j'ai analysée et les événements qui l'ont informée. Les lignes de force dont j'ai

analysé la mise en place existant et sont effectives aujourd'hui. Qui veut s'en assurer n'a qu'à lire, comme je l'ai fait, les rapports du BAPE, les plans d'urbanisme et de gestion des déplacements, et les autres documents auxquels j'ai fait référence tout au long de cette thèse. Les lignes de force analysées ici y sont incontournables, à mon avis. Et c'est d'ailleurs là que se situe ultimement la meilleure façon dont on peut juger des implications éthiques de cette seconde forme d'engagement sur mon engagement académique. Si la compréhension que cette thèse fournit de l'objet étudié est intéressante et en permet une compréhension adéquate, ce que je crois, c'est alors que j'aurai respecté le principe de la neutralité axiologique qui est primordial dans la validité de sa démonstration.

### *6.2.3 Blocages et possibilités*

Je termine ainsi. C'est, après tout, l'objectif ultime de ce travail que de repérer les blocages et possibilités inhérentes au régime de gouvernement de la circulation des personnes et des biens actuel à Montréal qu'a révélé mon analyse de la présente problématisation. Et cela, afin de participer à la mise en mouvement collective (déjà amorcée) par lequel des changements peuvent se produire. Les blocages et possibilités que j'identifie ici vont du plus léger au plus sérieux, du plus fragile au plus solide, du plus urgent à celui à envisager éventuellement, dans aucun ordre particulier. Comme cette thèse est déjà longue, je me concentrerai sur quatre d'entre ces blocages qui me semblent les plus importants (et qui me semblent porter les possibilités les plus intéressantes), et je les développerai de manière plus évocatrice que détaillée. De toute manière, ces indications ne se veulent pas prescriptives mais indicatives de possibilités qui sont destinées à ceux qui, comme moi, croient que la voie à suivre est dans l'établissement d'un régime qui permette

de multiplier les possibilités de formes de mobilité dans la ville – multiplication de possibilités que bloque le régime actuel de circulation des biens et des personnes. Je suis fort conscient du caractère forcément limité de l'exercice, mais je crois tout de même important de m'en tenir à ces limites afin de ne pas étirer indûment le propos.

a) Tel que vu au cours de ce travail, la problématisation de la circulation des biens et des personnes demeure centrée sur l'automobile, et ce depuis le milieu des années 1940, reléguant de fait les autres modes au statut d'alternatives ou de support par rapport à elle. Cela demeure vrai malgré le passage d'un régime qui avait pour objectif de les laissez-faire «jusqu'au maximum possible» à un autre qui vise à les laissez-faire «juste assez». De fait, tel que vu, même l'instauration d'un moratoire sur les autoroutes au milieu des années 1970, puis la volonté parallèle de gérer les circulations dans la ville en priorisant le transport collectif (telle qu'inscrite dans l'ensemble des documents de planification de Montréal depuis ce temps) n'ont pas bouleversé l'ordre et la hiérarchie inscrite dans et reconduite par la problématisation. Un des objectifs prédominants, sinon le premier objectif premier du développement des transports collectifs, par exemple, demeure la réduction des points de congestion automobile dans la ville. Et il y a plus : si plusieurs individus, associations et groupes de diverses natures revendiquent aujourd'hui le développement d'alternatives à l'automobile – que ce soit la marche, le vélo ou les transports collectifs – les projets autoroutiers sont même aujourd'hui revenus à l'avant-plan et c'est à eux que l'on réserve les ressources financières les plus importantes. Les limites des revendications pour des modes de circulation alternatifs apparaissent ainsi, dans leur formulation actuelle, des plus sérieuses. Puisque c'est ainsi qu'est cadré le développement de ces modes de circulation, leur développement se fait dans la mesure où il

ne nuit pas à la circulation automobile (c'est-à-dire aux capacités actuelles des rues ni à la fluidité de la circulation automobile), et même où il la facilite. Pour le formuler autrement, en étant conçus comme des alternatives ou des supports, les autres modes de circulation sont développés, dans le régime actuel, dans la mesure où ils supportent et ne remettent pas en cause l'objectif ultime inscrit dans la problématisation qui est de réduire la congestion de la circulation automobile ou d'augmenter sa fluidité. Cela conditionne les pratiques d'aménagement des rues et artères qui, même là où l'automobile est la moins pratique et est la plus nuisible (dans de nombreuses rues et artères des quartiers centraux par exemple), et même là où les autres modes de circulation sont les plus utilisés, partagent presque toujours l'espace public de la rue en priorisant la circulation automobile. Cela conditionne même l'établissement de partenariats pour le développement de ces modes alternatifs : par exemple, tel qu'évoqué au cours de la thèse, Vélo-Québec a dû accepter, pour devenir partenaire de la ville de Montréal dans l'établissement d'un réseau de voies cyclables au centre-ville, que le plan qu'il allait proposer ne diminue pas la capacité des rues et ne nuise pas à la fluidité de la circulation automobile. De sorte que si l'on reconnaît d'une certaine façon le vélo comme un mode utilitaire de circulation à travers ces nouveaux développements (entre le domicile et le travail, par exemple), il reste qu'il est toujours subordonné aux impératifs de la capacité et de la fluidité de la circulation automobile, peu importe le secteur de la ville considéré.

Sans ici pouvoir fournir d'indications fort précises sur la façon d'y parvenir, il me semble impératif de développer et de «normaliser» une position qui ne leur accorde pas le statut ou fonction de support ou d'alternative à la circulation automobile. Une position, autrement dit, qui conçoit plutôt leur développement en et pour eux-mêmes, avec l'objectif explicite de les sortir de leur

marginalité et de multiplier les possibilités quant à ce qui est des formes de mobilité. Concrètement, le développement et la normalisation d'une telle position permettrait plusieurs choses. Cela permettrait de développer une politique de mobilité à Montréal qui n'est pas centrée sur la congestion automobile et qui met les modes de circulation «à plat», sur un même plan a priori, quitte à ce que le mode automobile soit privilégié là où il est le plus intéressant. Quitte aussi, là où les autres modes sont les plus intéressants, à les placer au sommet de la hiérarchie qui guide temporairement le programme d'action.

b) Tel que vu au cours du chapitre consacré à la stratégie de distribution dans l'espace de la population et de ses activités (stratégie que j'ai désignée par l'expression «revitalisation urbaine»), la solution autoroutière a été l'objet d'une remise en question de son objectif de favoriser le développement des espaces périphériques en raison de la grande consommation de ressources qu'elle impliquait et entraînait. Mais précisément, les ressources qui ont jusqu'à maintenant été spécifiquement identifiées dans le champ montréalais de gouvernement de la circulation ont été exclusivement les terres agricoles et certains types d'infrastructures (le CPQ a entre autres critiqué l'autoroute en raison de l'étalement urbain qu'elle provoquait et la nécessité de nouvelles écoles et hôpitaux que cela entraînait). La consommation de ces ressources demeurent des enjeux importants aujourd'hui. Mais le débat s'y limitant, a été exclue jusqu'à maintenant l'une des ressources lui ayant été - et lui étant toujours pour le moment - indispensable : le pétrole. L'une des conditions qui a permis le développement de cette problématisation centrée sur l'automobile était son bas prix, et tout s'est passé jusqu'à maintenant comme si cette ressource était inépuisable.

La hausse des prix du pétrole depuis l'automne 2001 est peut-être une bonne occasion d'inviter à la considération de la consommation de ce type de ressources dans la planification de la circulation des biens et personnes à Montréal, et à son intégration dans la problématisation. En tout cas, cela me semble important car si une part des facteurs expliquant cette hausse de prix peut être passagère (instabilité politique dans certains pays ou régions, menace d'ouragans pour la production états-unienne, spéculation financière, et ainsi de suite), une bonne part des spécialistes de ces questions estime que la hausse des prix est une tendance de fond qui s'explique par une tension de plus en plus importante entre les capacités de production du pétrole (que beaucoup expliquent par la raréfaction des réserves pétrolières) et la demande en forte croissance sur la planète. Je ne veux pas entrer dans le détail d'une question aussi complexe et contestée (certains des spécialistes de ces questions soutiennent en effet que la capacité de production n'est pas limitée, et surtout pas par l'attrition des réserves pétrolières) - je n'en ai pas les compétences pour la trancher -, mais disons que les réserves pétrolières sont estimées par à peu près tous ces spécialistes entre 2 et 3 trillions de barils. (Deffeyes, 2005, p.48) Si le premier chiffre est exact, il semble que nous soyons dans ou près d'une ère où plus de la moitié des réserves pétrolières ont déjà été extraites et que la présente stagnation de la production mondiale indique l'atteinte d'un plateau, ce qui est souvent désigné par le concept de pic pétrolier (*peak oil*). Si le second chiffre est le plus près des réserves réelles (et qu'il est possible d'extraire), le pic pétrolier devrait se produire d'ici 15 à 20 ans (la consommation actuelle de pétrole est d'environ 85 millions de barils par jours et devrait s'établir à environ 100 millions par jour d'ici 2015, selon les prévisions de l'Agence internationale de l'énergie). D'une façon ou d'une autre, en matière de planification de la ville, cette attrition des réserves pétrolières pose (ou posera éventuellement) des défis

énormes – et ils seront de plus en plus grands si l'on continue d'organiser la ville de manière prédominante en fonction des déplacements automobiles.

En considérant cette idée, qui m'apparaît raisonnable, que les réserves pétrolières ne sont pas infinies, et sans verser dans le catastrophisme qui suit souvent ces analyses des réserves pétrolières qui indiquent que nous aurions atteint le pic pétrolier ou que nous l'atteindrons bientôt, il me semble tout de même légitime de soulever la question des effets d'un prix du pétrole éventuellement significativement plus élevé qu'actuellement sur les déplacements quotidiens d'une part importante de la population montréalaise en général, et en particulier de ceux qui, dans cette population, sont déjà en situation financière précaire. Bien entendu, d'autres technologies sont et continueront d'être développées pour faire fonctionner les automobiles avec d'autres sources d'énergie. Mais elles présentent chacune des obstacles assez importants pour que des réserves sérieuses soient émises sur leur viabilité à court, moyen et long terme, et sur la possibilité qu'ils ramènent les coûts de la mobilité automobile à un niveau comparable à ce qu'il est présentement avec le pétrole. L'éthanol et l'hydrogène libèrent moins d'énergie que la quantité nécessaire à les produire, ce qui les rend difficilement envisageables à long terme. Le charbon peut être liquéfié pour produire du combustible mais les coûts de sa transformation et sa libération importante de gaz à effet de serre en font une option pour le moins suspecte à une époque où l'on tente d'en limiter les émissions. La production mondiale de gaz naturel atteindra dans un avenir plus ou moins rapproché lui également un pic (ce qui semble déjà fait aux États-Unis), selon plusieurs experts. Son coût, qui a nettement augmenté ces dernières années, suivra probablement lui aussi une pente ascendante. La voiture électrique me semble l'option la plus intéressante (l'autonomie actuelle de la plupart des voitures électriques est d'environ 80

kilomètres, ce qui lui permettrait d'assurer une large part des déplacements automobiles quotidiens dans la ville), mais là encore un transfert massif vers cette forme d'énergie aurait un effet de pression assez important sur son prix et nécessiterait une augmentation importante de sa production, ce qui par ailleurs ne serait pas sans conséquences environnementales. Dans leur combinaison et avec le développement d'autres options encore, je crois que ces options technologiques et énergétiques permettront à long terme d'inventer des façons de faire fonctionner une bonne part du parc automobile actuel et futur pour les déplacements dans la ville. Mais comme le prix de ces options sera fort probablement significativement plus élevé que celui qui permet quotidiennement à plus de 70% de la population montréalaise de se déplacer, est-ce qu'on ne devrait pas craindre qu'une part de plus en plus importante de la population soit plus ou moins immobilisée et que cela remette en question beaucoup d'autres dimensions liées à la circulation des biens et personnes dans la ville? C'est mon avis. Et je crois que l'on devrait suivre d'autres villes qui ont commencé à réfléchir sérieusement à une planification de la circulation des biens et des personnes en intégrant cette arrivée plus ou moins rapprochée du pic pétrolier. Hamilton, en Ontario, et Portland, en Oregon (aux États-Unis), en sont de bons exemples parmi quelques autres. Le rapport d'un groupe de consultants que l'administration municipale de Hamilton a commandé justifie le rapport ainsi :

The City of Hamilton is engaged in a major planning exercise for the period until 2031, embracing most aspects of municipal responsibility. Questions have arisen as to how much regard the exercise should have for possible steep increases in the prices of oil and natural gas during the planning period, and what form the regard might take. This report responds to these concerns. (Gilbert et al., 2006, p.3)

c) Comme je l'ai montré au cours du troisième chapitre, le régime actuel de gouvernement de la circulation des biens et des personnes intègre comme sujet de discours légitime et compétent un citoyen «expert de son milieu de vie». En



effet, diverses technologies de citoyenneté ont été mises en place, depuis le milieu des années 1970, afin d'établir une certaine surveillance publique des pratiques professionnelles d'expertise qui produisent les projets et plans concernant d'une façon ou d'une autre le domaine de la gestion de la circulation des personnes et des biens. L'une de ces technologies, le BAPE, a d'abord posé ainsi le citoyen par rapport à certains projets importants de développements autoroutiers. Dans la foulée de l'instauration du BAPE, des technologies telles le BCM et l'OCPM ont également permis à ce citoyen de participer de façon plus ou moins directe à la problématisation de la circulation des biens et personnes dans la ville. Et sans que je ne les aie analysés dans le détail, j'ai évoqué le développement plus récent encore de mécanismes de consultation citoyenne dans l'établissement de divers outils de planification de la ville au sein desquels étaient souvent abordés les questions de circulation (notamment les plans d'urbanisme, de transport et de développement durable de la ville de Montréal, le schéma d'aménagement de la CMM). Dans tous les cas, bien que chacune à leur façon, ces technologies de citoyenneté ont permis dans leur pratique effective de faire valoir les savoirs et positions d'individus, groupes et associations divers favorables au développement d'alternatives à l'automobile, et leur opposition à l'augmentation des capacités automobiles, en particulier dans les quartiers anciens centraux et péri-centraux. Ces technologies ont ainsi rendu très difficiles, par exemple, la justification et la réalisation de nouveaux projets autoroutiers en direction du centre-ville (que ce soit le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame* ou un nouveau pont sur l'A-25 ou entre Montréal et la Rive-sud). Et elles ont permis de réaffirmer, à travers le processus de réalisation de différents outils de planification, la volonté générale de voir les efforts de gouvernement de la circulation privilégier les systèmes de transport collectif, par exemple – ce qui, pour le rappeler, est

inscrit dans pratiquement tous les outils de planification de la région depuis près de trente ans.

Mais ces technologies ont aussi au moins deux autres points en commun : d'abord leur ineffectivité générale à permettre la remise en question de la prédominance de l'automobile au sein de la problématisation étudiée, et d'autre part leur incapacité à permettre à ce citoyen de participer à des interventions d'envergure réduite mais qui, par leur nombre et dans leur ensemble, ont peut-être augmenté au moins autant que la construction du réseau routier la capacité routière et les volumes de circulation automobile au, vers et à partir du centre-ville et des quartiers anciens centraux et péri-centraux. Je ne m'étendrai pas inutilement sur l'incapacité de ces technologies de citoyenneté à permettre au citoyen expert de son milieu de vie de remettre en question la prédominance de l'automobile comme mode de circulation privilégié dans la problématisation et la relégation des autres modes de circulation au statut d'alternative ou de support à elle. Je crois avoir bien démontré que malgré des changements significatifs par ailleurs qui ont pris place autour de la remise en question de la solution autoroutière, la problématisation qui en est tributaire n'a pas été affectée à ce propos. Je veux par contre m'attarder quelque peu à l'ineffectivité de ces technologies à permettre à ce citoyen d'agir en tant que sujet de discours légitime et compétent à propos d'interventions d'ampleur réduite mais qui ont probablement participé autant, sinon plus que le réseau autoroutier, à l'augmentation des capacités autoroutières et des volumes de circulation automobile dans les secteurs du centre de l'agglomération montréalaise en particulier. Selon des données compilées par le GRUHM, en effet, les artères de la ville de Montréal qui lient le centre-ville à l'est et au nord de l'île cumulent des débits quotidiens d'environ 250 000 automobiles (dans chacune

des directions).<sup>11</sup> Et cela sans rien dire des voies qui ne sont pas des artères et qui supportent aussi des débits de circulation importants, chacune à leur niveau. L'importance de la circulation sur ces artères collectrices et rues a été rendue possible par une large gamme d'interventions : augmentation du nombre de voies, augmentation de leur largeur, réduction de la largeur des trottoirs, arrondissement des angles des coins de rue, synchronisation des – ou élimination de – feux de circulation, élévation de la vitesse maximale autorisée en milieu urbain, ajout de voies de virage à gauche, réduction de la largeur des terre-pleins, et ainsi de suite. À propos de toutes ces interventions, que l'on les considère individuellement ou dans leur ensemble, le citoyen expert de son milieu de vie n'a pas voix au chapitre. Le BAPE, par exemple, n'est appelé à se prononcer que lorsqu'il y a addition d'une nouvelle voie autoroutière d'un kilomètre ou plus, ce qui concerne finalement assez peu d'interventions. Quant aux outils de planification de la région, s'ils réitèrent depuis une trentaine d'années environ la même volonté générale de développer en priorité le système de transport collectif (pour permettre la décongestion de la circulation automobile), c'est sans exclure toutes ces interventions «mineures» qui visent à augmenter la capacité du réseau routier et, surtout, sans les soumettre à une discussion publique qui pourrait en remettre en question la pertinence. Par exemple, la ville de Montréal a amorcé la mise en place d'un système de gestion dynamique des feux de circulation qui vise à augmenter la fluidité de la circulation automobile sur plusieurs artères situées sur le territoire de l'ancienne ville en augmentant leur capacité. C'est en tout cas de

---

<sup>11</sup> Les artères et leurs débits quotidiens, selon des chiffres compilés par le GRUHM (2002). Entre le centre-ville et l'est : avenue du Parc, 40 000; St-Urbain, 20 000; St-Laurent, 25 000; Saint-Denis, 50 000; Saint-Hubert, 25 000; Christophe-Colomb, 25 000; Papineau, 25 000; Delorimier, 20 000; et Iberville, 20 000. Entre le centre-ville et le nord : Masson, 15 000; Saint-Joseph, 35 000; Rachel, 20 000; Sherbrooke, 45 000; Hochelaga, 25 000; de Rouen, 10 000; Ontario, 20 000; Sainte-Catherine, 20 000; Notre-Dame, 60 000.

cette façon qu'il a été présenté au congrès de l'AQTR par les deux ingénieures qui ont élaboré le système en question :

Afin d'optimiser la capacité de ces grandes artères, le mandat consiste, de façon plus précise, en la production de nouveaux plans de coordination des feux en utilisant des techniques « adaptative en temps réel » pour chacun des réseaux à l'étude. (Tchevera et Lessard, 2005, seconde page non paginée du document)

Ce n'est pas qu'il est impossible de mettre en place des procédures permettant à un citoyen expert de son milieu de vie de se prononcer sur ces interventions ou de réclamer des interventions qui limiteraient la capacité et/ou la fluidité automobile au profit d'autres modes de circulation et/ou de d'autres dimensions de la vie en ville. Pour ne prendre que cet exemple, la ville d'Ottawa a mis en place de procédures explicites pour mettre permettre à un citoyen tout à fait semblable à celui décrit dans cette thèse de réclamer diverses mesures d'apaisement de la circulation « locale » lorsqu'il identifiait des problèmes de volume de circulation automobile, de vitesse excessive ou d'autres comportements qui mettaient en danger les autres utilisateurs de la voie publique.<sup>12</sup> C'est tout simplement que ça n'a pas été fait ici. Selon moi, des actions pour revendiquer une procédure analogue mérite d'être considérée sérieusement.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Ce site, consulté le 20 mars 2006, présente en détail les procédures mises en place : [http://ottawa.ca/city\\_services/traffic/area\\_traffic\\_management/index\\_fr.shtml](http://ottawa.ca/city_services/traffic/area_traffic_management/index_fr.shtml).

<sup>13</sup> Parce qu'elle rend compte à la fois de transformations réelles et effectives et de limites inhérentes au régime discursif dans lequel ils agissent, je crois que la discussion qui précède met en lumière de manière particulièrement éloquente la raison pour laquelle j'ai utilisé le concept de sujet de discours plutôt que celui d'acteur dans cette thèse. L'emploi de ce concept veut permettre de penser à la fois et ensemble la productivité des énoncés produits par les sujets et les conditions de possibilité inscrites dans les régimes dans lesquels ils agissent. Ces conditions de possibilités qui forment le cadre dans lequel les transformations sont possibles, même si le cadre est lui-même parfois transformé par les actions des sujets.

d) Les dichotomies ville-banlieue et automobile-transport collectif sont solidement ancrées dans la problématisation analysée, structurant même l'identitaire montréalais, comme on l'a vu au cinquième chapitre. Avant d'évoquer certaines ouvertures que leur suspension ou leur redéfinition pourrait provoquer ou amplifier, je souhaite expliquer un peu pourquoi leur pertinence respective est douteuse.

- Dans sa description (un peu trop générale à mon sens, mais c'est une autre question) de la nouvelle banlieue états-unienne qu'il nomme *technoburb* (en raison du type d'industrie qui a initié sa dynamique de développement), Fishman argumente comme d'autres que l'un des plus importants effets du mouvement de décentralisation amorcé dans la période d'après-guerre (dont la construction de réseaux autoroutiers a été l'un des éléments clés) a été la recomposition de la dynamique du territoire urbain :

In my view, the most important feature of postwar American development has been the almost simultaneous decentralization of housing, industry, specialized services, and office jobs; the consequent breakaway of the urban environment that nevertheless possesses all the economic and technological dynamism we associate with the city (...) (Fishman, 1987, pp.78-79)

Or, poursuit-il en distinguant cette *technoburb* de la banlieue dans le sens où on l'entend traditionnellement,

By detaching itself physically, socially and economically from the city, the technoburb is profoundly antiurban as suburbia never had been. Suburbanization strengthened the central core as the cultural and economic heart of an expanding region; by excluding industry, suburbia left intact and even augmented the urban factory districts. Technoburb development, however, completely undermines the factory district and potentially threatens even the commercial core. The competition from new sites on the outskirts renders obsolete the whole complex of housing and factory sites that had been built up in the years 1890 to 1930 and provides alternatives to

the core for even the most specialized shopping and administrative services.» (op.cit., p.84)

Contrairement à cette ville états-unienne générique que décrit Fishman, le centre-ville de Montréal n'a pas été complètement miné par le développement des nouvelles banlieues. Il est en effet demeuré le principal pôle économique et d'emploi de la région - ce que la plupart des outils de la planification confirment tout en appelant à sa consolidation -, attirant toujours, en conséquence, la plus grande part des déplacements quotidiens dans la région.

Mais de nombreux indices soutiennent par ailleurs l'idée que les espaces périphériques montréalais sont de plus en plus autonomes, s'étant développés sous le modèle de la *technoburb*, tel que le décrit Fishman. Ces espaces, en effet, semblent de moins en moins pouvoir être décrits comme des «dortoirs», comme ils furent souvent qualifiés depuis 40 ou 50 ans (je laisse de côté la question de savoir s'ils ont jamais été décrits adéquatement de cette manière). De plus en plus, ces banlieues deviennent des lieux où se côtoient des complexes commerciaux (de première nécessité, de divertissement), des pôles industriels (et d'emplois plus généralement), des services de tous ordres (l'Université de Sherbrooke a depuis quelques années un campus à Longueuil, l'Université de Montréal en possède à Longueuil, Laval et Terrebonne). Et l'on pourrait même ajouter à la description des transformations des espaces périphériques effectuée par Fishman car même sa forme résidentielle est en mutation. Alors qu'elle est depuis longtemps associée au bungalow et à une très faible densité d'occupation du sol (justement une des raisons principales pour lesquelles elle est tant décriée, cette faible densité provoquant une grande consommation de ressources), elle se diversifie et se transforme également. De plus en plus de secteurs résidentiels relativement denses y sont construits (condominiums pour célibataires et couples, complexes pour personnes âgées),

augmentant nettement la densité résidentielle jusqu'alors constatée. Le concept de banlieue lui-même ne mérite peut-être pas d'être remisé aux oubliettes, mais il appelle un travail sérieux de redéfinition et de recherche si on veut qu'il permette de saisir adéquatement la réalité qu'il informe.

Dans le même ordre d'idée, l'autre terme de la dichotomie mérite aussi un examen. Ce que l'on désigne souvent comme «la ville» (à Montréal, cette appellation est souvent réservée aux quartiers anciens et centraux) est loin d'être une réalité univoque et clairement distincte de la banlieue - ce que les transformations qu'elle subit continuellement ne font rien pour clarifier, d'ailleurs. Je ne fournis ici que quelques indices de cela. La densité d'occupation de ces quartiers diminue (les appartements sont occupés par une moyenne de personnes de moins en moins élevée), même si depuis quelques années, la croissance de la construction résidentielle permet une certaine stabilisation du nombre de résidents dans de nombreux secteurs. D'anciens secteurs d'emplois auparavant intégrés à des secteurs résidentiels sont peu à peu eux-mêmes transformés en ensembles résidentiels, créant des quartiers où les aires fonctionnelles sont de plus en plus nettement séparées. De grandes surfaces commerciales que l'on situe généralement en banlieue se bâtissent «en ville» (dans Parc-Extension et Saint-Michel, par exemple).

Tout cela indique que la banlieue et la ville deviennent de plus en plus similaires, ou de moins en moins nettement distinctes sur plusieurs plans de leur aménagement fonctionnel, et donc que les conditions dans lesquelles les déplacements quotidiens des «urbains» se font se rapprochent doucement de celles des «banlieusards» - et ce même si des différences significatives demeurent. Je reviendrai sur les implications de cela après avoir discuté la seconde dichotomie relevée.

- La dichotomie automobile-transport collectif mérite elle aussi un peu d'attention. Bien entendu, le nombre moyen de passagers par voiture en déplacement (1,25 selon la plus récente *Enquête origine-destination* de l'AMT (2003a)) et le nombre de voitures immatriculées dans la région laissent voir une forte utilisation et possession individuelle de l'automobile. Mais l'automobile n'est pas par essence un mode de circulation individuel et de possession privée: le fait est qu'elle déplace souvent plus d'une personne, et que Communauto (un service de partage d'automobiles auquel 10 000 Montréalais sont abonnés en 2006) et les taxis ne sont pas congruents avec cette idée qu'une automobile soit une possession individuelle par nature. A contrario, les transports collectifs «publics» sont le plus souvent vus comme des modes lourds permettant de transporter des nombres importants de passagers par véhicules. C'est sans doute vrai dans une large mesure actuellement à Montréal. En effet, et quoique des véhicules opérés notamment par la STM permettent de transporter un nombre relativement réduit de passagers (les véhicules pour personnes handicapées), la plus grande part de l'offre provient de véhicules automobiles à volume relativement important (comme les autobus ou le métro). Mais des exemples de services publics étrangers montrent bien que le transport collectif peut être approprié pour transporter un nombre réduit de passagers. Par exemple, la desserte des circuits «Traverse de Charonne» et «Traverse Bièvre-Montsouris», dans la région de Paris, sont effectués par des «autobus de quartier» pouvant transporter une dizaine de passagers, soit à peine plus que certaines mini-fourgonnettes qu'il est possible d'acheter privément. Ceci pour dire que les deux termes de la dichotomie profiteraient à être conçus plutôt comme les pôles d'un continuum que comme des oppositions absolues.



Si elles me semblent importantes, c'est que ces reconsidérations de ces deux dichotomies devraient permettre d'ouvrir, à la fois individuellement et prises ensemble, un certain nombre de possibilités dans la pensée de l'organisation de la circulation dans la région de Montréal. Il est vrai que certaines de ces possibilités sont déjà ouvertes en partie par la suspension de ces dichotomies : que fait-on, lorsqu'on installe des voies réservées que peuvent emprunter les automobiles à deux passagers et plus sur les autoroutes, si ce n'est concevoir l'automobile comme un mode de transport collectif? Et que fait-on, lorsque l'on cherche à se servir de l'occasion du prolongement du métro à Laval pour y créer un espace densifié autour des stations, si ce n'est planifier un centre-ville en banlieue? Ou encore, que fait-on lorsque l'on planifie les alentours de la gare de train de banlieue de Mont Saint-Hilaire de manière à ce que les résidents du secteur puissent avoir un accès piéton au train qui les amène quotidiennement au centre-ville de Montréal, si ce n'est que considérer que l'automobile n'est pas le seul mode de circulation envisageable pour les déplacements quotidiens en banlieue? Mais il demeure que ces dichotomies continuent d'organiser la plus grande part des pratiques de gestion de la circulation et de l'aménagement du territoire montréalais. Je veux simplement indiquer ici brièvement quelques-unes de ces possibilités que la suspension de ces dichotomies peuvent, en sus de celles que je viens d'identifier, ouvrir.

C'est que la dichotomie ville-banlieue a été et demeure jusqu'à aujourd'hui un élément structurant important dans le développement du système de transport collectif montréalais. En effet, cette dichotomie n'est pas étrangère au fait que le système a été pensé en fonction de fournir un accès relativement rapide entre le centre-ville (considéré comme le lieu d'emploi) et les espaces à

sa périphérie (considérée comme le lieu de résidence).<sup>14</sup> Cela a eu et continue d'avoir deux types d'effets qui sont liés.

D'abord, l'organisation des patrons de déplacements que le système permet et facilite en les privilégiant, que l'on pense aux réseaux d'autobus, de métro ou de train de banlieue, mènent plus ou moins directement vers le centre-ville. Les temps de parcours différenciés que le système rend nécessaires selon qu'un trajet se dirige au centre-ville ou ailleurs, et même dans les quartiers anciens péricentraux, en sont d'ailleurs un bon indice. Cela veut dire que la circulation en transport qui a pour destination d'autres secteurs que le centre-ville est passablement plus compliquée, et que la desserte de ces autres secteurs mériterait sans doute d'être améliorée. Cela a d'ailleurs en partie été reconnu par divers outils de planification de la région, comme les plus récents *Plan d'urbanisme de la ville de Montréal* ou *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine* du MTQ, qui laissent voir respectivement une volonté que les principaux pôles économiques de la région et que les banlieues soient plus efficacement reliés entre eux en transport collectif. Pour aller dans le même sens, je veux simplement attirer l'attention vers la possibilité de favoriser les liaisons entre les quartiers centraux et péricentraux, ces secteurs qui présentent à la fois des conditions de circulation automobile des plus compliquées (à la fois en raison du nombre de véhicules en circulation et de la relative rareté du stationnement) et un grand potentiel d'augmentation de l'utilisation du transport collectif (malgré une hausse constante du taux de possession automobile, ce qui s'explique au moins

---

<sup>14</sup> La raison, souvent notée, que ce système et/ou certains éléments de ce système doit supporter la circulation automobile en la facilitant n'est pas du tout contradictoire avec cette proposition, mais elle la met encore plus en évidence, puisque la congestion se produit principalement là où les volumes de circulation automobile sont les plus importants, soit au sein, en direction et à partir du centre-ville.

en partie en raison de la diversification des lieux d'emploi, il demeure que ceux y résidant en possèdent moins qu'ailleurs).

Ensuite, et fort probablement en raison de l'objectif qui était de transporter des «masses» importantes de personnes vers et en direction du centre-ville de manière quasi-exclusive, les technologies de transport collectif mobilisées jusqu'à aujourd'hui sont des technologies à haute capacité en terme de volume de passagers. Or la diversification et la fragmentation des origines et des destinations des déplacements quotidiens des personnes font en sorte que l'on doit peut-être imaginer, intégrer davantage et multiplier les technologies collectives à capacité réduite et à destinations plus souples. Multiplier et intégrer car elles existent déjà ici, tel qu'évoqué plus haut (le service d'autobus pour personnes handicapées de la STM). Pourquoi ne pas utiliser l'exemple des autobus de quartier pour offrir des liaisons entre des quartiers péricentraux, ou entre des banlieues et des lieux d'emplois importants? Imaginer, parce qu'il suffit peut-être de détourner des technologies à occupation relativement privée pour favoriser leur «collectivisation». Par exemple, pourquoi ne pas permettre aux taxis privés d'agir sur certains circuits, en-dehors de heures de pointe (c'est-à-dire là où la fréquence de passage des autobus a été drastiquement réduite - action qui incite d'ailleurs les travailleurs à horaire atypique à se procurer une automobile), comme sous-traitants des organisations de transport collectif, en leur permettant de percevoir les titres de ces organisations? Selon moi, nous gagnerions sans aucun doute à suspendre ces catégories dichotomiques, pratiques pour une compréhension rapide mais souvent mal adaptées à la ville dans laquelle nous vivons et aux façons dont nous nous y déplaçons.

\*\*\*

Les indications de blocages et de possibilités que j'ai offertes ici ne pointent pas en direction de révolutions «radicales» et absolues (dans ce sens où elles permettraient l'imagination d'une recette qui serait un modèle pour l'ensemble des secteurs de la ville). Elles dirigent plutôt vers des pistes d'actions qui ouvrent la possibilité de prioriser différents modes de circulation dans et entre les différents secteurs de la ville face à une problématisation qui pose l'automobile comme normale de manière plutôt indifférenciée. Pour une part, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de renverser le régime libéral de gouvernement de la circulation des biens et des personnes à Montréal pour en arriver à des transformations intéressantes. De nombreuses autres villes occidentales sont parvenues à agir significativement sur les parts de chacun des modes de circulation en leur sein – et cela en normalisant d'autres modes de circulation dans le cadre d'un régime libéral de gouvernement de la population et de ses activités. Par ailleurs, je dois avouer ma préférence pour les propositions politiques relativement douces : plusieurs des plans, programmes, stratégies ou tactiques mises de l'avant en vue de réorganiser radicalement l'action gouvernementales en matière de circulation dans la ville me laissent quelque peu perplexe. Plus précisément, certains militantismes «anti-automobiles» me semblent tout aussi «absolutistes» et inquiétants que certains des programmes, stratégies et tactiques actuels qui, priorisant de manière absolue l'automobile, nuisent activement à la possibilité de se mouvoir autrement dans la ville. Par exemple, lors d'une conférence qu'il a prononcée dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, un spécialiste (que je ne nommerai pas car, encore une fois, je ne suis pas intéressé par la polémique) a exposé son plan pour aménager les alentours de la station de métro Préfontaine de manière à privilégier les transports collectifs et actifs et à réduire radicalement l'usage de l'automobile. Son plan, qui aurait sans doute été

efficace eu égard à ces objectifs, nécessitait par ailleurs la démolition de plusieurs îlots résidentiels. Car dans le secteur de planification qu'il avait identifié, la densité n'était pas suffisante pour favoriser «au maximum possible» les modes circulation autres que l'automobile. Mais ces îlots résidentiels forment pourtant ce que plusieurs considèrent comme leur milieu de vie, milieux auxquels ils sont profondément attachés. Des endroits, pour reprendre l'expression de Massey (1992), qu'ils considèrent comme leur «chez-soi» et où ils se sont enracinés - ce qu'ont d'ailleurs révélé les réactions antagonistes des résidents présents à cette conférence. Je ne crois pas que ces types de plan et de stratégie radicaux soit nécessaires si l'objectif est de redéfinir le rapport à l'automobile au sein de la problématisation actuelle, de manière à multiplier les possibilités de circuler par des modes diversifiés. Là me semble un des plus grand défis de cette transformation qualitative que je souhaite comme de nombreux autres : qu'elle garde un certain sens de la mesure en n'opposant pas absolument ceux qui la souhaitent à ceux qui préfèrent le statu quo. C'est de toute manière indispensable si l'on veut tenir un discours «vrai» qui puisse être effectif dans cet effort pour agir sur notre temps, en faveur d'un temps meilleur.

## Références

Agence métropolitaine de transport (2003a) **Enquête origine-destination 2003. La mobilité des personnes dans la région de Montréal**, Montréal.

Agence métropolitaine de transport (2003b) **Constat sur la mobilité des personnes dans la grande région de Montréal, Faits saillants révélés par l'enquête origine destination 2003**, Présentation Power point, Montréal.

Allor, M. (1997) **Locating Cultural Activity: The 'Main' as Chronotope and Heteropia**, *Topia*, no.1, printemps, Université McGill, Montréal, pp.42-54.

Allor, M. et Gagnon, M. (2000) **The Cultural Field in Québec**, inédit, Groupe de recherche sur la citoyenneté culturelle, Université Concordia, Montréal.

Allor, M., Gagnon, M. (1994) **L'État de Culture**, Groupe de recherche sur la citoyenneté culturelle, Université Concordia, Montréal.

Angenot, M. (1989) **Mille huit cent quatre-vingt-neuf: un état du discours social**, Éditions du Préambule, Collection « L'Univers des discours », Montréal-Longueuil.

Bauman, Z. (1998) **Globalization : The Human Consequences**, Polity, Londres.

Beudet, G. (2000) **Le pays réel sacrifié**, Collection Interventions, Nota Bene, Québec.

Bennett, T. (2003) **Culture and Governmentality**, dans Foucault, Cultural Studies and Governmentality, Bratich, Packer et Cameron ed., Suny, New York, pp.47-66.

Bennett, T. (1995) **The Birth of the Museum : History, Theory, Politics**, Routledge, Londres.

Berthelot, J.-M. (2001) **Programmes, paradigmes, disciplines : pluralité et unité des sciences sociales**, dans Berthelot (dir.) Epistémologie des sciences sociales, PUF, coll. 1er cycle, Paris, pp. 457-519.

Besner, J. (1997) **Genèse de la ville intérieure de Montréal**, dans *Espace souterrain*, 7<sup>ème</sup> conférence internationale de l'ACUUS, Actes du colloque, Montréal.

Bilodeau, D. (2004) **Modernisation et utopie : l'architecture des infrastructures olympiques de Montréal pour les jeux de 1976**, Trames, no 15, pp.215-229.

CAA-Québec (2005) **Coût d'utilisation d'une automobile**, dépliant, Montréal.

Communauté métropolitaine de Montréal (2002) **Vision stratégique, Tome 1 : diagnostics et défis**, Montréal.

Cruikshank, B. (1994) **The Will to empower : Democratic Citizens and Other Subjects**, Cornell University Press, Ithaca, NY.

Dansereau, F. (1974) **Les tendances du redéveloppement du centre-ville de Montréal et des zones limitrophes : Analyse des permis de construire de 1960 à 1970**, Institut national de la recherche scientifique - Urbanisation, Montréal.

Dean, M. (1999) **Governmentality. Power and Rule in Modern Society**, Sage, Londres.

Dean, M. (1996) **The Constitution of Poverty : Toward a Genealogy of Liberal Governance**, Routledge, Londres.

Dechêne, L., Robert, J.-C. (1995) **Le choléra de 1832 dans le Bas-Canada : mesure des inégalités devant la mort**, dans Keating et Keel (dir.), Santé et Société au Québec 19<sup>ème</sup> - 20<sup>ème</sup> siècle, Boréal, Montréal, pp.61-84.

Deffeyes, K.S. (2005) **Beyond oil : The view from Hubbert's Peak**, Hill and Wang, New York,

Deleuze, G. (1988) **Foucault : historien du présent**, dans Le Magazine littéraire, n° 257, septembre, texte extrait de l'intervention de G. Deleuze au colloque « Michel Foucault, philosophe », organisé du 9 au 11 janvier par l'Association pour le centre Michel-Foucault.

Deleuze, G. Guattari, F. (1980) **Mille plateaux**, Minuit, Paris.



Direction de la Santé publique de Montréal (2006) **Le transport urbain, une question de santé**, Rapport annuel sur la santé de la population montréalaise, Montréal.

Direction de la Santé publique de Montréal (2005) **Impacts sur la santé publique du transport**, Power point utilisé lors d'une présentation effectuée dans le cadre des audiences publiques du BAPE sur le projet de pont sur l'A-25 entre Laval et Montréal.

Divay, G., Hamel, P.J., Rose, D., Séguin, A-M., Sénécal, G., Bernard, P. (2004) **Projet pilote de revitalisation urbaine intégrée. Démarche d'évaluation**, rapport déposé à la ville de Montréal, Montréal.

Donzelot, J. (1994) **L'invention du social**, Éditions du Seuil, Paris.

Drouin, M. (2005) **Le combat du patrimoine à Montréal (1973-2003)**, Presses de l'Université du Québec à Montréal, Montréal.

Drouin M. (2003) **La destruction de la maison Van Horne : une lutte pour la sauvegarde du patrimoine montréalais ?**, dans Noppen et Morisset, dir., Les identités urbaines : échos de Montréal, Nota Bene, Québec, p. 213-225.

Du Gay, P., Hall, S., Janes, L., Mackay, H., Negus, K. (1997) **Doing Cultural Studies: The Story of the Sony Walkman**, Vol. 1, Culture, Media and Identities series, Sage, Londres.

Farley, M. Keel, O., Limoges, C. (1995) **Les commencements de l'administration montréalaise de la santé publique (1865-1885)**, dans Keating et Keel (dir.), Santé et Société au Québec 19<sup>ème</sup> - 20<sup>ème</sup> siècle, Boréal, Montréal, pp.85-114.

Fishman, R. (1987) **Beyond Suburbia : The Rise of the Technoburb**, dans LeGates et Stout ed., The City Reader, second edition, Routledge, Londres.

Foucault, M. (2004a) **Sécurité, territoire, population**, Cours au Collège de France, 1977-1978, Gallimard/Seuil, Paris.

Foucault, M. (2004b) **Naissance de la biopolitique**, Cours au Collège de France, 1978-1979, Gallimard/Seuil, Paris.

Foucault, M. (1984a) **Polémique, politique et problématisations**, dans Dits et Écrits, 1994, Vol IV, Gallimard, Paris, pp.591-598.

Foucault, M. (1984b) **Le souci de soi**, Histoire de la sexualité vol. 3, Gallimard, Paris.

Foucault, M. (1983) **Structuralisme et post-structuralisme**, dans Dits et Écrits, 1994, Vol. IV, Gallimard, Paris, pp.431-457.

Foucault, M. (1980) **Table ronde du 20 mai 1978**, dans Dits et Écrits, 1994, Vol. IV, Gallimard, Paris, pp.20-34.

Foucault, M. (1978) **La gouvernementalité**, dans Dits et Écrits, 1994, Vol III, Gallimard, Paris, pp.635-657.

Foucault, M. (1977) **Entretien avec Michel Foucault**, dans Dits et Écrits, 1994, Vol.III, Gallimard, Paris, pp.140-160.

Foucault, M. (1971) **Nietzsche, la généalogie, l'histoire**, dans Dits et Écrits, 1994, Vol. II, Gallimard, Paris, pp.136-156.

Foucault, M. (1968) **Réponse à une question**, Esprit, Mai, pp.850-874.

Foucault, M. (1969) **L'archéologie du savoir**, Gallimard, Paris.

Germain, A., Morin, R., Sénécal, G., (2004) **L'évolution du mouvement associatif montréalais : un retour au territoire programme?**, Lien Social et Politiques, no 52, 2004, pp. 129-138.

Godbout (1983) **La participation contre la démocratie**, Éditions coopératives A. Saint-Martin, Montréal.

Gordon, C. (1991) **Governmental rationality : an introduction**, dans Burchell, Gordon et Miller ed., The Foucault effect. Studies in governmentality, The University of Chicago Press, Chicago, pp.1-52.

Goyer, P. (2005) **Administration municipale et développement de l'habitation sociale**, présentation effectuée à l'Association Canadienne d'Habitation et de Rénovation Urbaine, avril, 30 diapositives. Présentation disponible à l'adresse suivante : <http://www.chra-achru.ca/francais/View.asp?x=646>. Lien consulté le 15 octobre 2005.

Grenier, L. (1997) **«Je me souviens»... en chansons : articulations de la citoyenneté culturelle et de l'identitaire dans le champ musical**

**populaire au Québec**, Sociologie et Sociétés vol. XXIX, no. 2, pp.31-47.

Graham, C., Farzaneh, S. (1992) *Mont-Royal - Ville-Marie: vues et plans anciens*, Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal.

Groupe en recherché urbaine Hochelaga-Maisonneuve (2002) **Mémoire**, Mémoire présenté dans le cadre des audiences publiques du BAPE sur le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame, Montréal. Réf: DM 10.

Hacking, I. (1990) **The taming of chance**, Cambridge University Press, Cambridge (Mass.).

Hall, S. (1996) **New Ethnicities**, dans Morley et Chen ed., Stuart Hall : Critical Dialogues, pp.441-449, Routledge, Londres.

Hall, S. (1996) **On Postmodernism and Articulation**, dans Stuart Hall : Critical Dialogues in Cultural Studies, Morley, D. et Chan, K.-H. (éditeurs), Routledge, Londres, pp.141-145.

Joyce, J. (1999) **The politics of the liberal archive**, *History of the human sciences*, Vol 12 (2), pp.35-49.

Larner, W. ed. (2004) **Global Governmentality**, Routledge, Londres.

Le Corbusier (1929) **Une ville contemporaine**, dans Urbanisme, nouvelle édition de 1966, Collection de «l'esprit nouveau», Vincent, Fréal et Cie, Paris.

Lewis, P., Beaudet, G. (1997) **La répartition des commerces de**

**vêtements dans les galeries marchandes et sur les artères du centre-ville de Montréal : complémentarité ou concurrence?**, dans *Espace souterrain*, 7<sup>ème</sup> conférence internationale de l'ACUUS, Actes du colloque, 12 pages.

Massey, D. (1992) **A place called home**, *New Formations*, 17, été, pp.3-15.

Morriset, L.K., Noppen, L. (2003) **Entre identité métropolitaine et identité urbaine : Montréal**, dans *Identités urbaines*, pp.157-181, Éditions Nota Bene, Montréal.

Noppen, L. (2001) **Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame : mémoires et destins d'un axe est-ouest à Montréal**, Ministère des Transports du Québec, Montréal.

Power, M. (1994) **The audit society**, dans Hopwood et Miller ed., *Accounting as social practice*, pp. 299-316, Cambridge University Press, Cambridge.

Probyn, E. (1995) **Outside belongings**, Routledge, Londres.

Rabinow, P. (1989) **French modern: norms and forms of the social environment**, MIT Press, Cambridge (Mass.).

Rioux, G. (2007), **Émergence d'une réflexion moderne en planification urbaine : apports de la Ligue du Progrès Civique pour la métropole montréalaise**, conférence tirée du mémoire de maîtrise du même titre prononcée dans le cadre des activités du Laboratoire d'histoire et de

patrimoine de Montréal de l'Université du Québec à Montréal, 31 janvier, Montréal.

Robert, J.-C. (1994) **Atlas Historique de Montréal**, Art Global, Montréal.

Rose, N. (1993) **Government, Authority and Expertise in Advanced Liberalism**, Economy and Society, Vol 22 (3), pp.283-299.

Rose, N. , Rabinow, P. (2003) **Foucault Today**, dans Rose et Rabinow éditeurs, dans The essential Foucault: selections from the essential works of Foucault, New Press, New York, pp.vii-xxxv.

Sénécal, G., Archambault, J., Hamel, P.J. (2000) **L'autoroute urbaine à Montréal : la cicatrice et sa réparation**, dans Espaces dégradés, contraintes et conquêtes, Montréal, Presses de l'Université du Québec, coll. Géographie contemporaine, 2000, pp. 123-143.

Weber, M. (1959) **Le savant et le politique**, Plon, Paris.

Williams, R. (1975) **Keywords : A Vocabulary of Culture and Society**, Fontana, Londres.

## Archive

### Introduction

Agence métropolitaine de transport (2004), **Développement du transport collectif dans l'Est de Montréal**, présentation *Power point*, 10 décembre.

BAPE (2002) **Projet de Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le Ministère des Transports du Québec**, Rapport d'enquête et d'audience publique, no. 162, Québec.

Brisset, P. (1999) **Proposition d'un tunnel en grande profondeur sous le quartier Hochelaga-Maisonneuve**, document préparé pour la Coalition Ville, Fleuve et Renaissance du quartier Hochelaga-Maisonneuve, décembre, déposé dans le cadre des audiences publiques du BAPE sur le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, Montréal. Réf : DC8.

CRE-MTL (2002) **Mémoire sur le projet de «Modernisation de la rue Notre-Dame»**, déposé dans le cadre des audiences publiques du BAPE sur le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, Montréal: DM 34.

Direction de la santé publique de Montréal (2004) **Transport et santé publique**, présentation *Power point*, Troisième forum international *Mobilité urbaine et transports avancés*.

Équiterre (2002), **Modernisation de la rue Notre-Dame : pour un projet qui respecte les principes du développement durable**, Mémoire

déposé aux audiences du BAPE sur le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, Montréal. Réf : DM 6.

Ministère des Transports du Québec (2001) **Étude d'impact sur l'environnement. Modernisation de la rue Notre-Dame**, Août, N/Réf. : 0040067-194-IT-01.

Noppen, L. (2001) **Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame : mémoires et destins d'un axe est-ouest à Montréal**, pour le Ministère des transports du Québec, Québec.

Vélo Québec (2003) **Le vélo urbain : l'option de transport moderne**, Mémoire présenté à la Commission parlementaire sur la mise en œuvre du protocole de Kyoto, Québec.

Ville de Montréal (2002) **La rue Notre-Dame: un nouveau boulevard urbain multimodal entre l'est et le centre-ville**, Mémoire déposé dans le cadre des audiences publiques du BAPE sur le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, Montréal. Référence: DM85.

### Chapitre 1

Bérard, M. (1964) **Les routes du Québec**, Ministère de la voirie, Service technique de la circulation, Québec.



Casgrain, JPB, l'Hon. (1909) **The Problems of transportation in Canada**, Discours prononcés au sénat entre le 14 octobre 1903 et le 11 mai 1909, Laflamme et Proux imprimeurs, Québec.

Dechêne, L., Robert, J.-C. (1995) **Le choléra de 1832 dans le Bas-Canada: Mesure des inégalités devant la mort**, dans Santé et Société au Québec, Keating et Keel dir., Boréal, Montréal, pp.61-84.

Montreal Tramways Company (1944) **Report on a subway plan for Montreal**, préparé pour le compte du *Greater Montreal Economic Council*, Montréal.

Noppen, L. (2001) **Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame : mémoires et destins d'un axe est-ouest à Montréal**, Étude préparée pour le Ministère des transports du Québec, Québec.

Seurot, P. (1930) **Çà et là dans les rues de Montréal**, présentation effectuée à la Chambre de commerce du district de Montréal, dans le Bulletin de la Chambre de commerce du district de Montréal, Mai, Montréal, pp. 57-60.

Seurot, P. (1929) **Transportation problems in modern cities**, Conférence au Canadian Railway Club, pour le compte de la *Montreal Tramways Company*.

Ville de Montréal (1944) **Urbanisation de Montréal**, rapport préliminaire préparé en vue du plan directeur, Service d'urbanisme, Montréal.

Ville de Montréal (1946) **Études sur la circulation. Un programme**, Service d'urbanisme, Montréal.

## Chapitre 2

Agence métropolitaine de transport (2002) **Motifs et contexte de la révision d'un plan stratégique**, *Forum*, avril, pp.22-25.

BAPE (2001) **Transcription des audiences sur le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame**, séance du 20 novembre en après-midi, Québec.

CDEC Anjou/Montréal-Est (2001) **Mémoire**, Mémoire déposé dans le cadre des audiences du BAPE sur le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, Montréal. Réf : DM 13.

Comité des transports de la région de Montréal (1977) **Le transport des personnes**, Rapport, Septembre, Service de planification de la Communauté urbaine de Montréal, Montréal.

Comité interrégional du transport des marchandises (2002) **Une approche globale, des solutions multiples**, Mémoire présenté à la Commission d'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-sud, Avril, Montréal.

Commission d'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-sud (2001) **Transcriptions de la séance du 1<sup>er</sup> juin**, Ministère des transports du Québec, Québec.

Conseil de Développement social du Montréal métropolitain (1971) **Rapport de la commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest à Montréal**, Octobre, Montréal.

Conseil Régional de l'environnement de Montréal (2002) **Mémoire sur le projet de « Modernisation de la rue Notre-Dame »**, Mémoire déposé dans le cadre des audiences du BAPE sur le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, Montréal. Réf : DM 34.

Direction de la santé publique de Montréal (2005) **Impacts sur la santé publique du projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa et solutions proposées**, Mémoire présenté au Bureau des audiences publiques sur l'environnement par la Direction de santé publique de Montréal, DM51.

Lalonde, Girouard et Letendre, ingénieurs conseils (1961) **Plan directeur des routes à caractère métropolitain**, préparé pour la Corporation de Montréal Métropolitain, Montréal.

Lalonde, Girouard et Letendre ingénieurs conseils (1959) **Autostrade Décarie**, Projet préparé pour la Cité de Montréal, Avril, Montréal.

Lalonde et Valois ingénieurs conseils (1959) **Cité de Montréal : liste des plans supplément à Autostrade EST-OUEST**, Projet préparé pour le compte de la Cité de Montréal, Mars, Montréal.

La Presse (1967), photos avec sous-titre, mardi 14 mars, p.1.

Ministère des transports du Québec (2002) **L'induction des déplacements et le modèle de transport de la région de Montréal**, document déposé dans le cadre des audiences publiques du BAPE au sujet du projet de prolongement de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal, PR8-2.

Ministère des transports du Québec (2001) **Étude d'impact sur l'environnement. Modernisation de la rue Notre-Dame**, Août, N/Réf. : 0040067-194-IT-01.

Ministère des transports du Québec (2000) **Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Pour une décongestion durable**, Québec.

Office de planification et de développement du Québec (1980) **Les études d'impact d'un réseau express de transport**, Dossiers techniques de la région de Montréal, Québec.

Office de planification et de développement du Québec (1979) **Les orientations d'aménagement de Montréal**, Dossiers techniques de la région de Montréal.

Québec (2002) **Décret numéro 1130-2002**, 25 septembre.

Québec (1984) **Option d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal**, ministère du Conseil exécutif, ISBN 2-550-11208-3.

Surface transportation policy project (2001) **Easing the burden. A companion analysis of Texas Transportation Institute's Congestion study**, Mai, Washington.

Surveyer, Nenniger et Chênevert ingénieurs conseils (1959) **L'autostrade NORD-SUD**, Projet préparé pour la Cité de Montréal, février, Montréal.

Ville de Montréal (2002) **La rue Notre-Dame: un nouveau boulevard urbain multimodal entre l'est et le centre-ville**, Mémoire déposé dans le cadre des audiences du BAPE sur le projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*, Montréal. Référence: DM85.

Ville de Montréal (1948) **Une autostrade est-ouest**, Service d'urbanisme, Montréal.

### Chapitre 3

Barcelo (1968) **Méthodes d'analyse urbaine. «SYMPAP»**, s.éd., Montréal.

Bureau d'audiences publiques en environnement (2002) **Projet de Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le Ministère des Transports du Québec**, Rapport d'enquête et d'audience publique, no. 162, Québec.

Coalition Ville Fleuve et Renaissance du quartier Hochelaga Maisonneuve (1999) **Proposition d'un tunnel en grande profondeur sous le quartier Hochelaga-Maisonneuve**, Préparé par l'architecte Pierre Brisset dans le

cadre des audiences publiques locales menées par le CAUHM sur le projet de prolongement de l'autoroute Ville-Marie, Novembre.

Collectif en aménagement urbain Hochela-Maisonnette (2002) **L'aboutissement d'une longue démarche**, Mémoire présenté aux audiences du BAPE sur le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame, Montréal. Réf : DM2.

Comité des transports de la région de Montréal (1977) **Effets des moyens de transport sur l'urbanisation**, Québec.

Communauté métropolitaine de Montréal (2005) **Cap sur le monde : pour une région métropolitaine attractive**, Projet de schéma d'aménagement et de développement, Montréal.

Communauté métropolitaine de Montréal (2003) **Vision 2025. Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable**, Document d'énoncé de vision, 20 pages.

Conseil du Patronat du Québec (2000) **La réforme municipale proposée profitera-t-elle au contribuable?**, Commentaires sur le projet de loi 124, Mémoire présenté à la Commission de l'aménagement du territoire de l'assemblée nationale dans le cadre du projet de Loi 124 (Loi modifiant la loi sur l'organisation territoriale municipale et d'autres dispositions législatives).

Divay, G. Hamel, P.J. Rose, D., Séguin. A.-M., Sénécal, G., Bernard, P. (2004) **Projet pilote de revitalisation urbaine intégrée. Démarche d'évaluation**, Rapport présenté à la Ville de Montréal, Septembre, Montréal.

Drapeau, J., Desmarais, P. (1957) **Main arguments against Field-Dozois Plan**, dépliant édité par la Ligue d'Action Civique (Civic Action League), Montréal.

Lalonde, Girouard et Letendre, ingénieurs conseils (1961) **Plan directeur des routes à caractère métropolitain**, préparé pour la Corporation de Montréal Métropolitain, Montréal.

Lalonde, Valois, ingénieurs conseils (1960) **Autostrade Est-Ouest à proximité du fleuve St-Laurent**, préparé pour la Cité de Montréal, mars.

Marsan, J.-C. (1983) **Montréal, une esquisse du futur : essai**, Institut québécois de recherche sur la culture, Québec.

Marsan, J.-C. (1965) **Rénovation urbaine dans le Vieux-Montréal**, Thèse de doctorat, École d'architecture, Université de Montréal.

Ministère des transports du Québec (2001) **Étude d'impact sur l'environnement. Modernisation de la rue Notre-Dame**, Août, N/Réf. : 0040067-194-IT-01.

Ministère des transports du Québec (2000) **Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Pour une décongestion durable**, Québec.

Morriset, L.K., Noppen, L. (2003) **Entre identité métropolitaine et identité urbaine : Montréal**, dans *Noppen et Morisset dir., Les identités urbaines; échos de Montréal*, Éditions Nota Bene, Québec, pp.157-181.

Municipalité régionale de comté de Laval (2004) **Second projet de schéma d'aménagement révisé de la municipalité régionale de comté de Laval**, Laval.

Office de planification et de développement du Québec (1979) **Les orientations d'aménagement de Montréal**, Dossiers techniques de la région de Montréal, Québec.

Office de planification et de développement du Québec (1977) **Le système urbain**, Dossiers techniques de la région de Montréal, Québec.

Québec (1984) **Option d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal**, Ministère du Conseil exécutif, ISBN 2-550-11208-3.

Régnier, M. (1971) **Urbanose. 5- L'automobile**, Documentaire, Office National du Film, Canada.

Sénécal, G., Germain, A., Bénard, J. (2002) **Portrait des pratiques communautaires et locales en revitalisation urbaine et sociale sur le territoire de l'île de Montréal. Rapport final**, INRS Urbanisation, Culture et Société et Centre d'intervention pour la revitalisation des quartiers (CIRQ), Montréal.

Société d'habitation du Québec (2001) **La revitalisation des quartiers**



**anciens : un puissant stimulant socio-économique, L'habitat en bref, no 7, novembre, Québec.**

Surveyer, Nenniger et Chênevert ingénieurs conseils (1959) **L'autostrade NORD-SUD**, Projet préparé pour la Cité de Montréal, février, Montréal.

Ville de Montréal (2005a) **Habiter Montréal**, Dépliant explicatif du programme de Rénovation majeure, Montréal.

Ville de Montréal (2005b) **Choisir de nouvelles voies**, Document d'énoncés et d'objectifs en vue de la réalisation du *Plan de transport*, Service des infrastructures, transport et environnement, Montréal.

Ville de Montréal (2005c) **Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise**, Service des infrastructures, transport et environnement, Avril, Montréal.

Ville de Montréal (2004) **Plan d'urbanisme de Montréal**, 16 mars, Montréal.

Ville de Montréal (1993) **Plan d'urbanisme**, Service de l'habitation et du développement urbain, Montréal.

Ville de Montréal (1970) **Programmes détaillés de rénovation (1970-1974)**, Service de l'habitation, Montréal.

Ville de Montréal (1966) **La petite Bourgogne. Rapport général**, Service d'urbanisme, Septembre, Montréal.

Ville de Montréal (1965a) **La petite bourgogne**, Bulletin spécial no 1, Service d'urbanisme, Montréal.

Ville de Montréal (1965b) **La petite Bourgogne. Rapport préliminaire**, Service d'urbanisme, Septembre, Montréal.

Ville de Montréal (1965c) **Plan directeur Vieux-Montréal**, Service d'urbanisme, Division de l'aménagement urbain, Novembre, Montréal.

Ville de Montréal (1962) **Zonage du Flanc sud du Mont-Royal**, Service d'urbanisme, Montréal.

Ville de Montréal (1954) **Projet de rénovation d'une zone d'habitat défectueux et de construction d'habitation à loyer modique**, Comité consultatif pour l'élimination des taudis et pour l'habitation à loyer modique (Président Paul Dozois), Montréal.

Ville de Montréal (1948) **Une autostrade est-ouest**, Service d'urbanisme, Montréal.

Ville de Montréal (1944) **Urbanisation de Montréal**, rapport préliminaire préparé en vue du plan directeur, Service d'urbanisme, Montréal,

#### Chapitre 4

Agence canadienne d'évaluation environnementale (2003) **Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Un aperçu**, Décembre, Ottawa.

Boisvert, A. (2003) **Rencontre avec Blanche Lemco Van Ginkel**, Extrait de la revue «Urbanité» du printemps 1999, Urbanité, novembre 2003, pp. 47-57.

BAPE (2001) **Grille d'analyse : projets de construction, reconstruction et élargissement d'infrastructures routières**, Québec.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (1982) **Le Bureau d'audience publiques sur l'environnement**, Gouvernement du Québec, Québec.

Commission d'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-sud (2001) **Transcriptions de la séance du 22 mai**, Ministère des transports du Québec, Québec.

CAUHM (2000) **Rapport d'audiences publiques locales du réaménagement de la rue Notre-Dame**, 3 vol, Montréal.

CAUHM (1983) **Rapport de la Commission de consultation populaire sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie**, Montréal.

Commission de l'aménagement urbain et du développement durable (2004) **Rapport de consultation publique** à propos du *Chapitre du Plateau Mont-Royal du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal*, novembre.

Conseil de Développement social du Montréal métropolitain (1971) **Rapport de la commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest à Montréal**, Octobre, Montréal.

Guérin, B. (1998) **Réconcilier une ville et son port : la mutation d'Ivry-sur-Seine**, Compte rendu du Symposium International Paris-Québec, La Réhabilitation Des Cours D'eau En Milieu Urbain, Québec, septembre, pages 65 à 73.

Lalonde, Girouard et Letendre, ingénieurs conseils (1961) **Plan directeur des routes à caractère métropolitain**, préparé pour la Corporation de Montréal Métropolitain, Montréal.

Lalonde, Valois, ingénieurs conseils (1960) **Autostrade Est-Ouest à proximité du fleuve St-Laurent**, préparé pour le compte de la Cité de Montréal, mars.

Le Devoir (1971) **L'autoroute est-ouest : M. Bourassa refuse toute enquête publique**, 1<sup>er</sup> février, p.3.

Ministère des transports du Québec (2001) **Étude d'impact sur l'environnement. Modernisation de la rue Notre-Dame**, Août, N/Réf. : 0040067-194-IT-01.

Ministère des transports du Québec (1999) **Projet de réaménagement de la rue Notre-Dame. Bilan des journées portes ouvertes**, Synthèse des commentaires recueillis lors des rencontres d'information tenues les 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre, transparent déposé aux audiences du BAPE sur le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame, Montréal. Réf : DC15.

Ministère des transports du Québec (1994) **La politique sur l'environnement du Ministère des Transports du Québec**, Direction des Communications du ministère des Transports du Québec, Québec

Québec (1978) **Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement**, Q-2, r.9, Québec.

Régnier, M. (1971) **Urbanose. 5- L'automobile**, Documentaire, Office National du Film, Canada.

Ville de Montréal (2005) **Participer à des consultations publiques s'informer poser des questions exprimer son opinion**, Guide pratique à l'intention des citoyennes et des citoyens, Office de consultation publique, Montréal.

#### Chapitre 5

Association Habitat Montréal (2002) **Une ville conçue pour ceux qui l'habitent**, Mémoire déposé dans le cadre des audiences du BAPE sur le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame, Montréal. Réf : DM 54.

Bureau d'audiences publiques en environnement (2001) **Transcriptions Séance de l'après-midi du 21 novembre**, Projet de Modernisation de la rue Notre-Dame, Montréal. Réf: DT 4.

Désy-Proulx, M. (2002) **Mon village au bord du fleuve**, Mémoire déposé dans le cadre des audiences du BAPE sur le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame, Montréal. Réf : DM 4.

Champoux, P. (1967) article non titré, dans La Presse, 12 mars, p.2.

Communauté Urbaine de Montréal (1984) **Schéma d'aménagement. Proposition préliminaire**, Service de la planification du territoire, avril, Québec.

Conseil de Développement social du Montréal métropolitain (1971) **Rapport de la commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest à Montréal**, Octobre, Montréal.

Drouin, M. (2005) **Le combat du patrimoine à Montréal (1973-2003)**, Presses de l'Université du Québec à Montréal, Montréal.

Drouin M. (2003) **La destruction de la maison Van Horne : une lutte pour la sauvegarde du patrimoine montréalais?**, dans Noppen et Morisset, dir., Les identités urbaines : échos de Montréal, Nota Bene, Québec, p. 213-225.

Écomusée du fier monde (2002) **Mémoire de l'Écomusée du fier monde sur la Station de pompage Craig du 2000 est rue Saint-Antoine**,

Mémoire déposé dans le cadre des audiences du BAPE sur le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame, Montréal. Réf : DM 11.

Fulton, G., Vermette, L. (1996) **L'arrondissement historique du boulevard Saint-Laurent (la «Main»)**, Montréal (Québec), Commission des lieux et monuments historiques du Canada, Direction des services historiques, Ottawa.

Gabelin, D., Lanken, D., Pape, G. (1975) **Montreal at the crossroads**, Harvest House, Montréal.

Héritage Montréal (2002), **Mémoire**, Mémoire déposé dans le cadre des audiences du BAPE sur le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame, Montréal. Réf : DM 78.

Lalonde, Valois, ingénieurs conseils (1960) **Autostrade Est-Ouest à proximité du fleuve St-Laurent**, préparé pour la Cité de Montréal, Mars, Montréal.

Ville de Montréal (2005) **Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise**, Service des infrastructures, transport et environnement, Avril, Montréal.

Ministère des transports du Québec (2000) **Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Pour une décongestion durable**, Québec.

Morriset, L.K., Noppen, L. (2003) **Entre identité métropolitaine et identité urbaine : Montréal**, dans *Noppen et Morriset dir., Les identités urbaines; échos de Montréal*, Éditions Nota Bene, Québec, pp.157-181.

Noppen, L. (2001) **Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame : mémoires et destins d'un axe est-ouest à Montréal**, Étude effectuée pour le Ministère des transports du Québec, Québec.

Office de planification et de développement du Québec (1979) **Les orientations d'aménagement de Montréal**, Dossiers techniques de la région de Montréal, Québec.

Québec (1972) **Loi sur les biens culturels**, Chapitre B-4, Québec.

Ville de Montréal (2004) **Plan d'urbanisme de Montréal**, 16 mars, Montréal.

Ville de Montréal (1962) **Réaménagement urbain : "Victoriatown"**, Service d'urbanisme, Montréal.

### Épilogue

Gilbert et al. (2006) **Hamilton : the electric city**, Rapport préparé pour la ville de Hamilton, Avril, Hamilton (Ontario).



Ministère des transports du Québec (2000) **Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Pour une décongestion durable**, Québec.

Organisation mondiale de la santé (2004) **Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation : résumé**, Genève.

Tcheverna, C Lessard, I. (2005) **Gestion dynamique des feux de circulation à Montréal**, Présentation effectuée dans le cadre du 40<sup>ème</sup> congrès de l'AQTR, Montréal.

Annexe A

**Annexe A : 1958-1973, la période de construction de la plus grande part du réseau autoroutier montréalais. Tableau tiré de Communauté Métropolitaine de Montréal (2001 p.195).**

Tableau 4-15

Tableau chronologique de mise en service des autoroutes et sections d'autoroutes de la région de Montréal

Date	Autoroute	Désignation	Tronçon
30/11/58	15	Autoroute des Laurentides	Montréal-Laval
04/09/59	15	Autoroute des Laurentides	Laval-St-Jérôme
25/12/60	40	Boul. Métropolitain (voie élevée)	Boul. Décarie-boul. Pie IX
28/06/62	10	Autoroute des Cantons de l'Est	Pont Champlain-Boul. Taschereau
--/07/63	640	-----	St-Eustache- A-15 des Laurentides
--/11/63	40	Transcanadienne	Montée St-Charles-Boul. Décarie
23/12/63	40	Transcanadienne	Kirkland-fin des voies élevées
01/01/64	15	Autoroute des Laurentides	St-Jérôme-Ste-Adèle
26/11/64	20	Transcanadienne	St-Hyacinthe-St-Hilaire
18/07/65	40	Transcanadienne	Vaudreuil à l'île de Montréal (pont de l'île aux Tourtres)
--/10/65	25	Pont Pie IX doublement	Pont Pie IX- route 344 Terrebonne
--/10/65	40	Boul. Métropolitain	Boul. Pie IX - Anjou
01/12/65	35	-----	A-10 Cantons de l'Est-St-Jean
03/12/65	Rte 132	-----	Candiac- Pont Champlain
03/12/65	Rte 132	-----	Pont Tunnel-Pont Champlain
20/12/65	20	-----	Échangeur Nord-Pont Mercier
22/12/65	10	Autoroute des Cantons de l'Est	Boul. Taschereau-Omerville
--/10/66	25	Pont Pie IX doublement	Route 344- route 125
07/11/68	520	Côte de Liesse	Montréal-Dorval
10/12/68	20	Transcanadienne	St-Hilaire-Pont Tunnel
12/12/68	20	-----	Dorion-Rivière Beaudette
12/12/68	20	Transcanadienne	Pointe-Fortune-Como
17/12/68	15	Ancienne route 9	Candiac-frontière américaine N.Y.
17/12/68	540	Vaudreuil	Raccord A-20 et A-40
13/03/67	25	Pont Tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine	Jacques Cartier-Montréal
13/03/67	25	Montée St-Léonard	Montréal-Anjou
--/04/67	25	Pont Pie IX doublement	Montréal-Laval
21/04/67	10	Autoroute Bonaventure	
25/04/67	15	Autoroute Décarie (4 voies rapides)	Turcot-boul. Métropolitain
25/04/67	20	-----	Échangeur Turcot-Pont Mercier
25/06/67	40	Autoroute Rive-Nord	Anjou-Berthierville
--/10/67	30	Contournement Rive-Sud	Route 116 - A20
01/07/68	15	Autoroute Décarie (6 voies rapides)	Turcot - boul. Métropolitain
30/08/68	40	Autoroute Rive-Nord	Berthierville - route 138
02/11/72	20	Est-Ouest	Turcot - Guy
10/06/73	20	Est-Ouest	Entrée de l'aqueduc
03/08/73	640	-----	A15 des Laurentides - Chemin Gascon route 337

Source : Direction des communications du ministère des Transports du Québec