

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LA MOBILISATION CITOYENNE CONTRE LE PROJET DE TROISIÈME LIEN DANS
LE QUARTIER SAINT-ROCH À QUÉBEC : VERS UN DISCOURS CRITIQUE
MUNICIPALISTE?

MÉMOIRE
PRÉSENTÉ
COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE EN SCIENCE POLITIQUE

PAR
JÉRÉMY HUGONNIER

MARS 2023

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.04-2020). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

REMERCIEMENTS

À Caroline Patsias, ma directrice de recherche, pour ces commentaires francs qui ont contribué à questionner ma démarche et faire avancer ce mémoire, mais aussi pour l'éveil intellectuel qu'elle a su me transmettre auprès d'une littérature que je ne connaissais pas.

À celles et ceux qui se sont mobilisés contre le troisième lien et qui continuent de le faire, votre dévouement est une richesse largement sous-estimée qui mérite d'être soulignée.

À mes amis (DD, Gab, Jay, Hugo, Marko, Max, Mendo, Melou), merci d'être encore là.

À mes parents, ma sœur et la famille pour l'amour, les encouragements et le soutien.

À Laurie, *my sweet love*, pour tout le reste.

Pour Michel

REMARQUES GÉNÉRALES

Premièrement, il importe d'insister sur la distinction entre le *municipalisme libertaire* (théorie politique élaboré par Murray Bookchin) et le *municipalisme*. Ce dernier évoque un ensemble de courants critiques qui traitent de la ville et de l'urbain. Ainsi, lorsque nous utilisons le terme *municipalisme* sans qualificatif, c'est à celui-ci que nous faisons référence. Pour éviter cette confusion, nous avons tenté de présenter le plus souvent possible le terme *municipalisme* sous l'expression «discours municipaliste», comme référence à la synthèse conceptuelle des courants politiques qui traitent de la ville. Ces termes font l'objet d'une définition approfondie dans le cadre du mémoire.

Deuxièmement, les passages cités directement des auteurs sont en italique. Cela permet de marquer la distinction entre nos propos, et ceux qui ont contribué à notre réflexion.

TABLE DES MATIÈRES

REMARQUES GÉNÉRALES.....	iv
TABLE DES MATIÈRES.....	v
LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX.....	vii
LISTE DES ABRÉVIATIONS.....	viii
RÉSUMÉ.....	ix
ABSTRACT.....	x
INTRODUCTION.....	1
Aperçu du mémoire.....	4
CHAPITRE 1 - REVUE DE LITTÉRATURE.....	8
Le New Urbanism.....	9
Vers un discours municipaliste : Prima pars.....	12
Le droit à la ville.....	12
Le municipalisme libertaire.....	14
La dépréciation théorique des approches municipalistes.....	16
L'approche réformiste du droit à la ville.....	16
Les critiques du municipalisme libertaire.....	19
Compendium.....	22
Le troisième lien : pistes d'analyse.....	23
CHAPITRE 2 - CADRE THÉORIQUE.....	25
Autogestion et démocratie directe.....	25
Valeur d'usage et échelle humaine.....	26
Dimension écologique.....	28
Vers un discours municipaliste : Secunda pars.....	30
CHAPITRE 3 - CADRE MÉTHODOLOGIQUE.....	31
Méthodes de recherche.....	31
Posture épistémologique.....	33
Le quartier Saint-Roch.....	34
Constitution de l'objet d'analyse et procédures de recherche.....	35
A - La séance d'audience publique du 4 mars 2020.....	36
B - Les entretiens semi-dirigés de l'automne 2021.....	37
Limites de la recherche.....	40
Éthique de recherche.....	41
Analyse des données.....	43
CHAPITRE 4 - RÉSULTATS.....	47
Logos et procédé réflexif.....	47

Automobilité technique et culturelle.....	48
Préoccupations environnementales.....	52
Critique des processus de gouvernance.....	54
Identité collective et rapport affectif.....	59
Redéfinition de l'idéal démocratique.....	64
Mémento.....	67
Généralités et originalités du discours d'opposition.....	68
Argumentaire primaire : Points communs et discours dominant.....	69
Argumentaire secondaire : Particularités discursives des citoyens de Saint-Roch.....	72
Réponse partielle.....	75
CHAPITRE 5 - ANALYSE ET DISCUSSION.....	77
Les couples conceptuels à l'épreuve de la réalité sociale.....	77
A - Autogestion et démocratie directe.....	79
Quelle vision du pouvoir public?.....	79
Quelle vision de la démocratie et de la citoyenneté?.....	85
Quelle conception du pouvoir citoyen?.....	88
B - Valeur d'usage et échelle humaine.....	91
Comment est défini l'espace idéal?.....	91
Quelles demandes en termes de redistribution de l'accès à l'espace et à ses ressources?.....	97
C - Dimension écologique.....	102
Comment est abordée la problématique écologique?.....	103
Vers un discours municipaliste : Ultima pars.....	107
ÉPILOGUE.....	110
«Stadtluft macht frei» : En faveur d'une autre réactualisation.....	113
ANNEXE A - RÉSUMÉ DES EXPERTS.....	115
ANNEXE B - RÉCAPITULATIF DES ENTRETIENS SEMI-DIRIGÉS.....	117
ANNEXE C - AFFICHE D'APPEL À LA PARTICIPATION.....	118
ANNEXE D - GRILLE D'ENTRETIEN.....	119
ANNEXE E - CERTIFICAT COMITÉ ÉTHIQUE.....	126
ANNEXE F - FORMULAIRE DE CONSENTEMENT.....	127
BIBLIOGRAPHIE.....	132

LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

Figure	Page
1.1 FIGURE : VISION GOUVERNEMENTALE DU TRANSPORT COLLECTIF POUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC.....	2

Tableau	Page
3.1 TABLEAU DE SYNTHÈSE : CADRE D'ANALYSE POUR L'INTERPRÉTATION DES FONDEMENTS POLITIQUES DU MUNICIPALISME CHEZ LES CITOYENS.....	45
5.1 TABLEAU QUALIFICATIF : DÉSIGNATION DES ENSEMBLES THÉMATIQUES DE L'ARGUMENTAIRE CITOYEN SELON LES COUPLES CONCEPTUELS.....	78

LISTE DES ABRÉVIATIONS

BAPE : Bureau d'audience publique sur l'environnement

CAQ : Coalition Avenir Québec

PLQ : Parti Libéral du Québec

PQ : Parti Québécois

QS : Québec Solidaire

REC : Réseau Express de la Capitale

RSTC : Réseau Structurant de Transport en Commun

TOD : Transit-Oriented Development

RÉSUMÉ

Par une interprétation municipaliste de la réalité sociale, cette recherche tente d'approfondir la pertinence des concepts de droit à la ville et de municipalisme libertaire dans l'analyse de problématiques urbaines. Se situant à l'interstice des questionnements portant sur les reformulations contemporaines de ces concepts dans une perspective d'amenuisement de leur potentiel critique et radical, le développement d'outils conceptuels proche de leurs fondements originelles ambitionne de saisir certains phénomènes politiques, dans une optique de réactualisation de ce bagage théorique. Via la mobilisation de l'observation participante par une séance d'audience publique et la réalisation d'entretiens semi-dirigés au coeur du mouvement citoyen d'opposition au troisième lien dans le quartier Saint-Roch à Québec, nous proposons un examen des principaux arguments justifiant cette opposition, ainsi qu'une analyse à tendance municipaliste de ce discours.

Mots-clés : Troisième lien, Saint-Roch, droit à la ville, municipalisme libertaire, urbain, participation citoyenne.

ABSTRACT

“THE SOCIAL MOVEMENT CONTESTING THE THIRD LINK PROJECT IN THE SAINT-ROCH DISTRICT IN QUEBEC CITY : TOWARDS A MUNICIPALIST CRITICAL DISCOURSE?”

Through a municipalist interpretation of social reality, this research attempts to deepen the relevance of the concepts of the right to the city and libertarian municipalism in the analysis of urban issues. Positioned at the intersection of questions relating to the contemporary reformulations of these concepts, within a context of decrease of their critical and radical potential, the development of conceptual tools close to their original foundations aims to grasp certain political phenomena, with the objective of updating their theoretical framework. By the mobilization of participant observation through a public hearing session and the realization of semi-directed interviews at the heart of the citizen movement opposing to the third link (*troisième lien*) in the Saint-Roch district in Quebec city, we propose an examination of the main arguments justifying this opposition, as well as a municipalist-oriented analysis of this discourse.

Key-words : Third link (*troisième lien*), Saint-Roch, right to the city, libertarian municipalism, urban, participatory citizenship.

INTRODUCTION

L'élection de 2018 marque un point de rupture dans l'histoire politique récente du Québec, alors que la Coalition Avenir Québec (CAQ) s'impose désormais comme un parti important sur l'échiquier électoral. Certains chercheurs, comme Frédéric Boily, voient dans cette victoire politique le triomphe d'une offre idéologique qui diffère des lignes de fracture imposées par la question nationale, et l'alternance bipartite entre le Parti Québécois (PQ) et le Parti Libéral du Québec (PLQ) qui en découle (Boily, 2018, p. 8). En misant sur l'identité québécoise, un conservatisme modéré, et l'émergence de la culture entrepreneuriale, la CAQ offre une nouvelle avenue politique pour les électeurs (*Ibid.*, p. 43). Ce discours semble avoir trouvé un écho particulier à Québec¹. Pour s'assurer du soutien de la population dans la région, les caquistes ont dû miser sur une promesse forte : la réalisation du projet routier de troisième lien.

Régulièrement discuté et disputé depuis les années 1970², le troisième lien a pour objectif d'offrir un autre point d'entrée dans la Ville de Québec. Situé plus à l'est, ce nouveau lien permettra de désengorger les ponts à l'ouest, unique point d'accès routier à la rive nord du Saint-Laurent dans la région. Le 17 mai 2021, après quelques modifications³, le troisième lien est annoncé par la CAQ⁴. Désormais intégré dans le mégaprojet du Réseau Express de la Capitale (REC), il prendra la forme d'un tunnel de 8,3 km avec six voies routières superposées. Certaines de ces voies seront réservées au transport en commun électrique, alors que des stations de transit, intégrées au réseau de transport de la ville de Québec, seront également aménagées à l'intérieur du tunnel. Construit sous le fleuve Saint-Laurent, le troisième lien reliera les centres-villes de Lévis et de Québec. Des sorties autoroutières sont prévues à Lévis près de l'autoroute 20 et de la rue Monseigneur-Bourget, au centre-ville de Québec à hauteur de l'autoroute Dufferin-Montmorency, avant de terminer vers l'autoroute Laurentienne tout près d'ExpoCité. Pour l'instant, les coûts évalués pour la réalisation du

¹ En effet, la CAQ a remporté 15 des 18 comtés de la région de Québec aux élections générales de 2018.

² L'idée est d'abord évoquée par la firme d'ingénieur Vandry & Jobin dans un rapport commandé par le Ministère du Transport du Québec publié en 1969.

³ Le projet fut initialement prévu encore plus à l'est, tout près de l'île d'Orléans, avant d'être abandonné (Paris, Audrey. «Bonnardel met une croix définitive sur le tracé du 3^e lien à l'est». *Radio-Canada*. 18 août 2020.)

⁴ Pour des précisions sur le projet, voir le site du gouvernement rec.quebec.

lien contribuera au transport collectif, avant de s'engager à le financer⁹. Du côté provincial, les partis de l'opposition ont tous critiqué la forme actuelle du projet¹⁰. Cependant, seul Québec Solidaire¹¹ (QS), qui dénonce l'insertion du troisième lien dans un projet global de réorganisation du réseau de transport de la région de Québec pour augmenter l'acceptabilité sociale, rejette formellement l'idée. Cette dynamique se retrouve également au niveau des partis municipaux impliqués dans la campagne électorale municipale de 2021, alors que seul Transition Québec s'oppose formellement au troisième lien¹².

À l'échelle sociale, deux discours bien identifiés se distinguent. D'un côté, ceux et celles en faveur, entre autres les entrepreneurs et la Chambre de Commerce de Lévis¹³, reprennent les arguments du gouvernement en mettant de l'avant les possibilités de développement économique associées à celui-ci. Le projet devrait en effet augmenter considérablement les échanges interrégionaux entre Québec, Chaudières-Appalaches et le Bas-Saint-Laurent. Surtout, il permettra aux entreprises de la région un accès plus facile à de la main-d'œuvre qualifiée¹⁴. Ce développement de l'espace régional en périphérie des centres urbains de Québec et Lévis devrait également favoriser la revitalisation des villages en facilitant l'accès à la propriété dans le contexte d'un marché immobilier urbain hors de prix¹⁵. Enfin, le troisième lien devrait, en théorie, amener une réduction de la congestion routière, en offrant plus de possibilités aux travailleurs devant se rendre au centre-ville de Québec¹⁶.

De l'autre, les opposants, notamment par le biais de la campagne provinciale «Non au troisième lien¹⁷», dénoncent l'impact économique et environnemental du projet¹⁸. La coalition cherche ainsi à déconstruire la dimension «transport collectif» telle que présentée par le gouvernement et l'urgence de régler les enjeux de congestion routière dans la région de

⁹ Nadeau, Jean-François. «Jean-Yves Duclos dit comprendre les inquiétudes face au 3e lien». *Radio-Canada*. 1er juin 2021.

¹⁰ Nadeau, Jean-François. «Nouveau bras de fer à l'Assemblée nationale concernant le 3e lien». *Radio-Canada*. 1er juin 2021.

¹¹ *Ibid.*

¹² Pour plus d'informations voir directement le site du parti au transitionqc.org.

¹³ Gagné, Louis. «Plus de 80% des entreprises de Lévis en faveur du 3e lien». *Radio-Canada*. 21 juin 2021.

¹⁴ Chapsal, Agnès et Gagné, Louis. «Appui massif des entreprises au tunnel Québec-Lévis». *Radio-Canada*. 27 mai 2021.

¹⁵ Porter, Isabelle. «Bellechasse et le tunnel de tous les espoirs». *Le Devoir*. 22 mai 2021.

¹⁶ Gagnon, Marc-André. «3^e lien : Les gens sont tannés du trafic à Québec dit la vice-première ministre». *Le Journal de Québec*. 26 février 2019.

¹⁷ Cette coalition regroupe plusieurs organismes tels que Accès Transports Viables, Vivre en Ville, Équiterre, Fondation David Suzuki, Trajectoire, et le Conseil Régional de l'Environnement de la Capitale-Nationale.

¹⁸ Porter, Isabelle. «L'opposition au 3e lien Québec-Lévis passe en deuxième vitesse». *Le Devoir*. 18 mai 2021.

Québec¹⁹. Malgré la part accordée au transport en commun, celle-ci semble encore insuffisante face à la proportion de route réservée à la voiture solo²⁰. De plus, le modèle urbain induit par la construction d'infrastructures autoroutières comme le troisième lien, et plus largement le REC, est également remis en cause (Tremblay-Racicot, 2019). Ce dernier mènerait directement à de nouvelles formes d'étalement urbain, en augmentant la dépendance à la voiture et en amenuisant le niveau de désirabilité des réseaux de transport en commun, allant ainsi à l'encontre des principes de mobilité durable²¹.

Face à ces discours d'appui et d'opposition, celui émanant des citoyens des quartiers centraux de la Ville de Québec attire notre attention. Centré autour de trois séances d'audiences publiques datant de 2019 et 2020, au D'Auteuil²², à l'Espace Félix-Leclerc²³, et au Club social Victoria²⁴, les citoyens s'organisent, se politisent et se mobilisent. Plus récemment, l'annonce officielle du troisième lien a relancé la mobilisation, impactée dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Des manifestations²⁵, des occupations citoyennes²⁶ ainsi que plusieurs prises de position de la part de Conseils de quartier, notamment ceux de Vanier²⁷ et de Saint-Roch²⁸, démontrent les nombreuses inquiétudes à l'endroit du troisième lien et l'opposition grandissante chez les habitants du centre-ville de Québec.

Aperçu du mémoire

Les éléments présentés en introduction tendent à souligner que le débat concernant la réalisation du troisième lien se polarise autour de certains acteurs établis (parti politique, organismes, et coalition) qui dominent l'espace médiatique. Dans ce contexte, la mobilisation citoyenne peine à se faire entendre. Pourtant, l'étude de ce discours d'opposition semble être

¹⁹ Martin, Stéphanie. «Troisième lien: trop cher et inutile, soutiennent des groupes environnementaux». *Le Journal de Québec*. 18 mai 2021.

²⁰ Moalla, Taïeb. «3e lien: des experts et des écologistes sceptiques face au mégaprojet». *Le Journal de Québec*. 17 mai 2021.

²¹ *Ibid.*

²² Gagnon, Marc-André. «Les opposants au 3^e lien se mobilisent : Québec Solidaire tiendra une assemblée publique le 13 mars». *Le Journal de Québec*. 21 Février 2019.

²³ Lavallée, Jean-Luc. «Mobilisation contre le troisième lien: Dorion récidive à l'Île d'Orléans». *Le Journal de Québec*. 1er mai 2019.

²⁴ Béland, Gabriel. «Le quartier St-Roch craint le bulldozer du troisième lien». *La Presse* (Québec). 4 Mars 2020.

²⁵ Pontbriand, Marie-Maude. «200 manifestants contre le 3e lien à Québec». *Radio-Canada*. 29 mai 2021.

²⁶ Voir le groupe Facebook «Citoyen.ne.s en action contre le troisième lien et pour la reprise de l'Îlot Fleuri».

²⁷ Martin, Stéphanie. «Sorti du tunnel: les impacts du 3e lien inquiètent à Vanier». *Le Journal de Québec*. 20 mai 2021.

²⁸ Lelièvre, Dominique. «3e lien: de vives inquiétudes exprimées dans le quartier Saint-Roch». *Le Journal de Québec*. 28 mai 2021.

l'une des pistes à privilégier pour comprendre l'impact éventuel du projet sur la vie quotidienne des citoyens. À travers les différentes activités de politisation et de mobilisation, ces derniers produisent un discours politique d'opposition au troisième lien. Celui-ci semble même, à première vue du moins, évoquer des arguments qui sont porteur d'une autre vision du politique²⁹. Il est donc primordial de s'intéresser au contenu de ce discours.

Sur le plan intellectuel, ce projet de recherche fait état d'une proximité avec les travaux de Jonathan Durand-Folco, qui affirme que la ville est dorénavant appelée à constituer le nouvel espace du politique, et par conséquent le lieu à investir pour transformer la société (Durand Folco, 2017). Malgré plusieurs études sur le rapport entre discussion politique et citoyenneté (Eliasoph, 1998; Walsh, 2004), il reste à explorer la relation entre discours politique et la mobilisation d'un argumentaire municipaliste, dans une perspective de réappropriation de la citoyenneté et de la quotidienneté. À ce titre, il importe de vérifier où et comment s'exprime aujourd'hui le municipalisme. Ce dernier réfère à une démarche philosophique «*d'affirmation de la ville*», et aux différents courants théoriques qui l'investissent en tant que lieu et objet des transformations politiques et sociales (Cuccioletta et Guay, 2019, p. 188; Durand Folco, 2017, p. 12). Dans le cas qui nous concerne, nous nous intéresserons plus spécifiquement au droit à la ville et au municipalisme libertaire. Nous reprendrons ainsi le *modus operandi* proposé par Durand-Folco alors que nous chercherons non «*pas à déterrer des vieilles idéologies pour les plaquer machinalement sur les enjeux du présent, mais bien [à] opérer une rencontre inédite entre les promesses inaccomplies du passé et les nouvelles tendances qui se dessinent sous nos yeux*» (Durand Folco, 2017, p. 12).

Plus précisément, nous nous concentrerons sur le cas de la mobilisation citoyenne s'opposant au troisième lien dans le quartier Saint-Roch à Québec. Nous chercherons à répondre à la question générale de recherche suivante : comment les citoyens de Saint-Roch formulent leur opposition au projet de troisième lien? Cela nous permettra de cerner les principaux éléments critiques qui caractérisent le discours d'opposition citoyen. Ensuite, nous tenterons de nous rapprocher de nos aspirations théoriques en cherchant à comprendre, comment ces oppositions reformulent le discours municipaliste, ou dans le cas inverse, quelles sont les limites du municipalisme pour expliquer leur mobilisation. À ces questions de recherche

²⁹ Une résolution adoptée par le Conseil de quartier Saint-Roch «fait part de préoccupations concernant la pollution atmosphérique et sonore, d'éventuelles conséquences sur la santé de la population et l'impact visuel néfaste qu'aurait le réaménagement de bretelles d'autoroutes dans le secteur de l'Îlot Fleuri» (Lelièvre, Dominique. 28 mai 2021).

s'ajoutent deux objectifs principaux. Le premier consiste simplement à proposer un examen du discours critique des citoyens de Saint-Roch face au troisième lien. Le second sera de démontrer que ce dernier constitue un exemple de reformulation, dans sa forme originelle et radicale, du discours municipaliste. Ces objectifs seront explicités au sein des cinq chapitres suivants.

Le premier chapitre consistera en une revue de littérature portant sur trois corpus principaux : le *New Urbanism*, le droit à la ville et le municipalisme libertaire. Le premier corpus permettra d'évoquer la critique générale de la ville contemporaine du 20^e siècle. Surtout, il mettra en lumière une approche technique des enjeux de l'espace urbain. Pour nuancer ce premier constat de la littérature scientifique, nous discuterons ensuite de la notion de droit à la ville. Ce second corpus permettra d'offrir un discours alternatif, ancré dans une théorie politique de l'espace et des transformations sociales. Nous aborderons également le contexte actuel de dépréciation théorique, c'est-à-dire de reformulation politico-institutionnelle de cette approche, en soulignant la manière dont les écrits originaux d'Henri Lefebvre ont perdu une part de leur potentiel radical de transformation. Nous répéterons ensuite le même exercice pour le municipalisme libertaire de Murray Bookchin, troisième corpus, dont les principes théoriques, abondamment critiqués, ont subi un sort semblable au droit à la ville. Une fois ces corpus explorés, nous terminerons ce chapitre en soulignant la manière dont la problématique du troisième lien constitue une occasion de penser l'expression du municipalisme aujourd'hui. Cet effort de contextualisation s'avèrera primordial lorsque nous tracerons les principales pistes d'analyse exposées dans les sections subséquentes.

Le second chapitre portera sur le cadre théorique. Celui-ci sera fortement inspiré des écrits de Lefebvre et Bookchin sur la ville. Suite à la présentation des grandes lignes de leur théorie au premier chapitre, nous tenterons de relever ici la proximité qui existe entre les deux auteurs. En identifiant trois couples conceptuels clés, qui font état des rapprochements entre le droit à la ville et le municipalisme libertaire, nous serons à même de présenter une posture municipaliste commune. Ainsi, les notions d'autogestion et démocratie directe, de valeur d'usage et d'échelle humaine et de dimension écologique seront précisées, en vue de proposer une synthèse conceptuelle. Pour finir, ces couples conceptuels seront mobilisés lors de l'analyse du discours des citoyens de Saint-Roch s'opposant au troisième lien.

Dans le troisième chapitre, nous expliciterons en détail le cadre méthodologique de notre recherche. Nous débiterons en précisant les impératifs théoriques de la méthode d'analyse de données qualitatives. Dans le cas qui nous concerne, deux méthodes ont été utilisées pour la collecte de données : l'observation participante et la réalisation d'entrevues semi-dirigées. Ce passage sera également l'occasion d'aborder notre posture épistémologique. Nous discuterons par la suite des procédures de recherche pour la séance d'audience publique, en plus d'aborder le processus de recrutement, les critères de sélection et la grille de question derrière la tenue des entretiens. À cela, nous ajouterons un commentaire sur les critères éthiques de notre démarche, ainsi que les limites de la recherche. Enfin, cela nous mènera à notre mode opératoire, présenté sous la forme d'un tableau, à travers lequel sera conduit notre analyse.

En plus de présenter les résultats de notre enquête, via l'identification des principaux arguments soulevés chez les opposants au troisième lien, le quatrième chapitre permettra de se prêter à un premier exercice d'analyse. Ce faisant, nous tenterons d'organiser dans un premier temps, les énoncés citoyens au sein de catégories discursives de manière à aborder convenablement notre objet d'étude. Dans un second temps, nous tenterons d'identifier les principaux points de convergence entre le discours citoyen et le discours d'opposition dominant dans l'espace médiatique, mais aussi les arguments particuliers à l'opposition citoyenne dans Saint-Roch. Ces éléments permettront en définitive de réaffirmer notre capacité à analyser le discours d'opposition citoyen au troisième lien sous l'angle de la théorie municipaliste, en plus de fournir une réponse partielle à notre question générale de recherche.

Finalement, le dernier chapitre permettra de confronter les principaux résultats d'enquête à notre cadre analytique, afin d'entrevoir notamment la manière dont les données présentées correspondent à notre compréhension du municipalisme dans la perspective de leur reformulation. Nous serons ainsi en mesure de vérifier notre posture initiale de recherche sur la formulation citoyenne d'une critique du troisième lien, qui emprunte aux éléments fondamentaux du discours municipaliste, en discutant des résultats obtenus, et en partageant certaines réflexions face à ceux-ci.

CHAPITRE 1 - REVUE DE LITTÉRATURE

Avant tout, il apparaît incontournable de souligner la pertinence de la ville comme objet d'étude en sciences sociales. D'abord discutée sous la forme de la *Cité* dans la pensée classique, la ville contemporaine³⁰ a quant à elle nourri les réflexions entourant les sociétés capitalistes. En effet, la vie quotidienne urbaine se trouve dominée par un mode de consommation fondé sur la présence des relations matérielles dans les rapports sociaux. Cela contribue à la formation d'une conscience politique propre à l'environnement urbain. Cette dernière, qui se définit chez Simmel comme une nouvelle forme d'individualisme découlant d'une surstimulation sensorielle qui se traduit par un *spleen* social (Simmel *et al.*, 2018), trouverait plutôt son explication dans une logique structurelle chez d'autres penseurs comme Frédéric Lordon. Ainsi, les rapports sociaux seraient directement imbriqués dans des rapports salariaux³¹, conduisant à ériger en système la dynamique de désir-servitude désormais institutionnalisé sous l'égide de l'hétéronomie matérielle.

«[Cette] incapacité de pourvoir par soi-même aux réquisits de sa reproduction comme force de travail (et tout simplement comme vie) et la nécessité d'en passer par la division du travail marchande rendent l'accès à l'argent impératif, et font de l'argent l'objet de désir cardinal, celui qui conditionne tous les autres ou presque» (Lordon, 2010, p. 25).

Ces rapports sociaux et matériels apparaissent donc comme les principaux vecteurs de transformations de la vie quotidienne urbaine³², consumant toujours plus la rupture entre la ville contemporaine et la cité classique (Lefebvre *et al.*, 2009a, p. 39). Dans les soixante dernières années, c'est la démocratisation de l'accès à la propriété et à la voiture, élément de justification d'un étalement urbain de plus en plus éloigné des centres-villes, qui contribue à agrandir ce fossé (Huber, 2013, p. 17). La cristallisation de l'hégémonie culturelle américaine en Occident contribue directement à la transformation des lieux de travail et d'habitation, et à

³⁰ C'est-à-dire une communauté qui se distingue d'un village ou d'un État, délimitée par un territoire et un ensemble de loi et d'institution publique qui assure le vivre-ensemble.

³¹ Défini comme «l'ensemble des données structurelles (celles de la double séparation) et des codifications juridiques qui rendent possible à certains individus d'en impliquer d'autres dans la réalisation de leur entreprise» (Lordon, 2010, p. 19).

³² En complément, la société bourgeoise contemporaine met l'emphase sur la rupture entre loisir et vie quotidienne (travail-famille) par des moyens marketing, renforçant ainsi le sentiment que l'actualisation individuelle est intrinsèquement liée à cette séparation, et que cette dernière est un vecteur important de la vie bonne et du citoyen-travailleur accompli (Lefebvre, 2009b, p. 42).

la manifestation «*of a deep cultural and political shift away from public life*» (Calthorpe, 1993, p. 18). Désormais caractérisées par la notion de gigantisme, les villes sont aujourd'hui devenues des entités géographiques aux frontières poreuses, totalement intégrées au circuit économique mondialisé (Amin, 2006, p. 1011; Wirth, 1938).

Le New Urbanism

En réponse à une vision consumériste et marchande de la ville, un groupe d'urbanistes décide, au tournant des années 1960, de proposer un nouveau modèle urbain en réinvestissant la ville comme un lieu propice à l'habitation et l'émancipation de la vie quotidienne (Jacobs, 1992, p. 4). Mené par des figures importantes telle que Jane Jacobs, le nouvel urbanisme (*New Urbanism*) s'impose progressivement comme une alternative crédible au modèle urbain dominé par la voiture et la banlieue.

Centrée autour d'une lecture plus sociale de l'urbanisme, cette nouvelle approche de l'objet urbain a contribué à redéfinir l'activité urbanistique comme un processus politique et social plutôt qu'un simple processus technique (Davidoff, 1965, p. 331). Ainsi, le nouvel urbanisme offre un plaidoyer pour la complexification du rôle de l'urbaniste dans les affaires publiques. La figure du technicien, comme celle d'un agent neutre au service des pouvoirs publics, est déconstruite au profit de celle d'un acteur du changement (*Ibid.*). Cela contribue à de nouvelles formes d'oppositions³³, qui favorisent la revitalisation des pratiques de l'urbanisme. Certains vont même jusqu'à inscrire «*the achievement of equity in the distribution of public resources*» comme l'une des tâches fondamentales de la discipline (Talen, 1998, p. 22). D'autres, y voient l'opportunité d'aborder les contradictions des sociétés modernes, en fournissant un ancrage physique qui peut servir de mode d'intégration pour des «*ways of life*» moins alignés sur le couple production/consommation (Goodman et Goodman, 1990, p. 21).

Au cœur de cette démarche scientifique, un constat se dégage chez les urbanistes : la fin de la Deuxième Guerre mondiale marque un point de rupture³⁴ dans les pratiques d'innovation en

³³ À ce titre les frères Goodman soutiennent que les citoyens doivent s'impliquer directement au sein des instances de planification urbaines. Ils affirment : «the best defense against planning - and people do need a defense against planners - is to become informed about the plan that is indeed existent and operating in our lives; and to learn to take the initiative in proposing or supporting reasoned change» (Goodman et Goodman, 1990, p. 10).

³⁴ Une passage de l'ouvrage de Peter Calthorpe permet en outre de préciser notre conception de ce point rupture : «The suburb was the driving force of the post WWII era, the physical expression of the privatization of life and specialization of places which mark our time. The result of this era is that both the city and the suburb are now

ce qui a trait aux enjeux de l'espace urbain (*Ibid.*, p. 6). Les pouvoirs publics exploitent le modèle de la banlieue à outrance, en finançant la construction d'un réseau autoroutier qui se développe rapidement dans le contexte d'une urbanisation extrême (Haumont, 1968, p. 181). Ce modèle économique performant et profitable est reproduit en dépit de ses conséquences sociales (Jacobs, 1992, p. 243). Dès lors, la fonction s'accroît au détriment des significations, et les symboles s'uniformisent en même temps que l'expérience urbaine (Haumont, 1968, p. 182).

De manière plus spécifique, la voiture et le réseau routier deviennent les dénominateurs communs de notre quotidienneté urbaine. Par l'investissement massif dans les structures autoroutières, les États mettent en place un support d'action qui permet le développement d'un modèle urbain centré autour des infrastructures de transport (Offner, 1993, p. 238). Même si les liens de causalité entre voiture, autoroute et vie urbaine doivent être questionnés (*Ibid.* p. 241), ces «supports d'actions» favorisent l'émergence d'une logique de consommation énergétique et matérielle - donc environnementale - pénétrée par un ensemble de rapports sociaux complexes et inéquitables (Illich et Giard, 2018, p. 17). Par conséquent, la prééminence du transport dans les modes d'organisations de l'espace urbain combinée au manque d'innovation et de considérations éthiques dans les pratiques urbanistiques, accentuent l'influence des industries (particulièrement celle du transport) dans la configuration de l'espace social (*Ibid.*, p. 41).

Le nouvel urbanisme doit donc être considéré comme la réponse de certains urbanistes plus progressistes aux enjeux d'organisation de cet espace urbain. En mettant de l'avant les principes de diversité et de multiplicité, ce mouvement tente d'insuffler une nouvelle vitalité économique et sociale aux environnements urbains (Jacobs, 1992, p. 14). En écho à ces objectifs se pose donc la question de la pérennité économique et sociale des villes, dans le contexte de dévitalisation des années 1960, particulièrement en Amérique du Nord ³⁵.

«The main responsibility of city planning and design should be to develop - insofar as public policy and action can do so - cities that are congenial places for

locked in a mutually negating evolution toward loss of community, human scale, and nature» (Calthorpe, 1993, p. 9).

³⁵ Précisons ici que la dévitalisation semble directement lié au modèle urbain centré sur la banlieue et la voiture : «As long as cheap, clean suburban land is made accessible through unrestrained zoning practices and federal highways dollars, the inner city will continue to suffer from disinvestment» (Calthorpe, 1993, p. 18).

this great range of unofficial plans, ideas and opportunities to flourish, along with the flourishing of the public enterprise» (Jacobs, 1992, p. 241).

À ce titre, le modèle du *Transit-Oriented Development* (TOD) de Peter Calthorpe mérite d'être souligné comme une tentative intéressante d'agencer la mission économique, environnementale et sociale de la ville. Définis comme «*a coordination strategy involving the fields of urban transportation and urban planning*» dans une perspective locale, les TOD se caractérisent par une intégration de l'échelle humaine dans la vie quotidienne (Paulhiac Scherrer, 2019, p. 469). Cela inclut les modes de transports actifs (marche, vélo) et collectifs (autobus, métro, tramway et train) (*Ibid.* p. 470). Mis en œuvre à travers une démarche collective, qui inclut généralement un ensemble hétéroclite d'acteurs locaux et régionaux, les TOD personnifient l'idéal urbanistique que l'on retrouve dans le nouvel urbanisme (*Ibid.* p. 471).

Au cœur de la réflexion de Calthorpe se trouve le conflit entre piétons et voitures³⁶. Ces forces d'opposition contribuent à la polarisation des pôles *Ville/Banlieue*, et à la fonctionnalisation de l'espace (Calthorpe, 1993, p. 18). En intégrant l'échelle humaine dans la vie quotidienne, l'objectif est de répondre aux besoins sociaux primaires (travail, école, service, emploi, commodité) à l'intérieur d'un périmètre défini où les déplacements sont possibles sans l'usage de la voiture (*Ibid.*, p. 16-17). En diversifiant l'offre de transport, les inégalités au niveau des opportunités sociales sont réduites, alors que la voiture n'est plus une prérogative à l'emploi ou à l'accès à certains services (Vandersmissen, 2004, p. 203). En somme, les TOD proposent de nouveaux schémas de développement («*patterns of growth*») qui représentent une alternative au modèle de l'autoroute et de la banlieue³⁷ (Calthorpe, 1993, p. 34).

S'il apparaît évident que le nouvel urbanisme constitue un effort louable de décroisement du paradigme intellectuel de l'urbanisme classique (Wirth, 1938, p. 4), quelques écueils méritent cependant d'être soulignés. Malgré les constats lucides de certains auteurs sur la nature institutionnelle des transformations urbaines, les pistes de réflexions menant à une

³⁶ Ce dernier est défini par Jane Jacobs comme : «the conflicts between pedestrians and vehicles on city streets arise mainly from overwhelming numbers of vehicles, to which all but the most minimums pedestrians needs are gradually and steadily sacrificed» (Jacobs, 1992, p. 346).

³⁷ Plus précisément Calthorpe affirme : «it is time to break the cycle of government investment in an interstate system of highways which fundamentally breeds sprawl or the beltway of our cities while subsidizing decentralization» (Calthorpe, 1993, p. 35).

critique structurelle de la constitution de l'objet urbain ne sont que très peu abordées dans cette littérature. En effet, les mécanismes mis de l'avant par le nouvel urbanisme s'apparentent, «dans un contexte politique qui accentue l'inégale distribution des richesses depuis des décennies», à un processus de légitimation et de «pacification sociale sans remise en cause des racines des rapports de domination» (Clerval, 2016, p. 243, 254). Une telle perspective fige les conceptions du *Technè* et de la *Politeia*, alors que l'urbanisme préserve son monopole technique. Les possibilités de transformation sociale, émanant de l'implication d'une part grandissante de la population directement touchée dans son quotidien par des enjeux proches de cette discipline (logement, accès à l'espace public, identité collective, etc.), restent par conséquent assujetties à des processus décisionnels souvent inéquitables (Bacqué et Gauthier, 2011, p. 42-43).

Vers un discours municipaliste : *Prima pars*

Ces éléments mènent à la formulation d'une réponse spécifiquement politique aux enjeux relatifs à la ville et à l'organisation de l'espace. Dans un contexte de mobilisations sociales importantes, comme celles de Mai 68 et du mouvement hippie aux États-Unis, un nouveau discours émerge remettant en cause les fondements politiques des Lumières. Dès lors, la question urbaine se politise à travers une critique de la rationalité instrumentale et de l'idée que la science, en tant que monopole professionnel de la technique, doit guider l'action publique (Bacqué et Gauthier, 2011, p. 44). Dans ce contexte social particulier, deux approches sont au cœur de cette démarche de politisation : le droit à la ville et le municipalisme libertaire. Ces approches municipalistes permettent de saisir l'objet urbain à travers «des ancrages politiques et sociaux», tout en offrant un regard distinct de celui déjà exploré à travers le nouvel urbanisme (Durand Folco, 2017, p. 13).

Le droit à la ville

Originellement publié comme un manifeste par Henri Lefebvre³⁸ en 1968, le droit à la ville met l'accent sur les notions d'autogestion et de réappropriation sociale de l'espace (Harvey et Demange, 2015). Ce faisant, Lefebvre propose une réflexion critique sur la ville et l'urbain, qui culmine à travers la conquête citoyenne des espaces sociaux (Costes, 2014, p. 7-8). Cette

³⁸ Philosophe et sociologue français d'influence marxiste, Henri Lefebvre (1901-1991) est surtout connu pour ses écrits sur la vie quotidienne, la ville et l'urbain. Il aura connu une carrière prolifique, enseignant dans plusieurs universités françaises, et publiant de nombreux articles et ouvrages. Il occupe aujourd'hui une place importante dans la pensée politique occidentale, principalement par l'entremise de sa réflexion autour du concept de *droit à la ville*, élaboré dans la foulée des événements de Mai 68.

démarche réflexive vise donc à proposer une vision contre-hégémonique de la ville contemporaine, où la réappropriation collective du cadre urbain contribue à restaurer la valeur d'usage (Purcell, 2013). Cette dernière est entendue comme une reformulation pratique de la notion économique développée par Marx³⁹. Elle réfère à l'utilité sociale des espaces, qui se manifeste parmi les représentations physiques de la ville (Lefebvre *et al.*, 2009a, p. 4). La valeur d'usage se construit en opposition à un cadre spatial qui, en tant que fonction décisive dans la logique systémique capitaliste, est orienté vers l'accumulation, la production et donc la valeur d'échange (Lefebvre, 1972, p. 30).

Cette lecture critique du développement de la ville contemporaine permet en outre de problématiser le rôle de l'État dans le cadre urbain (Carlos, 2012, p. 68). La constitution de l'État adviendrait ainsi au sein d'un processus dialectique qui implique un mouvement continu entre industrialisation et urbanisation (Lefebvre *et al.*, 2009a, p. 6). L'industrialisation serait la première étape d'un processus plus large d'urbanisation⁴⁰ qui culmine avec la production de l'espace (Lefebvre, 2000). À travers cette analyse, Lefebvre cherche à dévoiler les intentions qui se cachent derrière ces phénomènes. Il dénonce la vision instrumentale de la ville, où l'organisation spatiale se fait en faveur de la valeur d'échange, au détriment de la valeur d'usage (*Ibid.*, p. IX).

Ces modes d'organisation spatiale sont rendus possibles grâce au monopole technique, propriété des pouvoirs publics, institutionnalisé à travers l'urbanisme. Cette science interdisciplinaire contribue à imposer une logique épistémologique fondée sur la gestion technique de l'espace (Lefebvre, 1972, p. 49-50). L'urbanisme devient le moteur du déplacement de la valeur d'usage à la valeur d'échange. Dès lors, pour croître de manière optimale, le capital s'appuie sur l'État qui lui, par l'entremise de son monopole sur l'appareil bureaucratique, intervient dans l'organisation de l'espace social. Cette activité de planification de la part des pouvoirs publics correspond à «*un processus de légitimation du processus continu de valorisation du capital*» (Carlos, 2012, p. 77). Ce processus contribue à la consolidation de l'hégémonie capitaliste, qui utilise l'urbain comme véhicule vers la mondialisation et l'uniformisation de l'expérience de la quotidienneté (Castells, 1975, p. 13).

³⁹ À ce titre, reprenons ici les mots de Marx : «le caractère utile d'une chose en fait une valeur d'usage», ou plus spécifiquement, la valeur dite naturelle de la chose consiste en «son aptitude à satisfaire les besoins nécessaires ou à servir aux commodités de l'existence humaine» (Marx, 2014, p. 39).

⁴⁰ Ce phénomène se définit plus spécifiquement comme : «a spatially grounded social process in which a wide range of different actors with quite different objectives and agendas interact through a particular configuration of interlocking spatial practices» (Harvey, 1989, p. 5).

Le droit à la ville nous permet de cette façon de repenser la logique productiviste qui caractérise la relation entre l'État et l'urbanisme en tant que discipline et instrument de l'hégémonie économique et sociale (Busquet, 2013; Castells, 1975; Holm, 2010).

En somme, le droit à la ville doit permettre de «*redéfinir les formes, fonctions, structures de la ville...ainsi que les besoins sociaux inhérents à la société urbaine*» (Lefebvre et al., 2009a, p. 95). Autrement dit, c'est un cadre de pensée diffus, multiple et revendicatif, qui se conçoit dans une perspective de rupture critique et radicale avec le mode de production capitaliste (Carlos, 2012; Holm, 2010, p. 91). L'objectif est donc de participer à la constitution d'un espace de réflexion qui permet de «*radically rethink the social relations of capitalism, the spatial structure of the city and the assumption of liberal democracy*» (Roussopoulos, 2017, p. 20). À travers le droit à la ville, Lefebvre dévoile les processus économiques et sociaux qui régissent et transforment l'espace urbain, désignant ainsi la ville et l'urbain comme les nouveaux lieux de la valeur, et donc les lieux à investir pour transformer la société.

Le municipalisme libertaire

Élaboré par Murray Bookchin⁴¹, le municipalisme libertaire propose également une analyse critique du développement de la société capitaliste à travers la ville. S'érigeant dans la continuité de plusieurs travaux réalisés dans la pensée libertaire (de Souza, 2012b, p. 5), Bookchin présente une analyse tripartite des éléments constitutifs de la société contemporaine, à travers le champ social, l'État et le champ politique (Biehl et Bookchin, 2013, p. 38).

Le champ social se définit d'abord comme le domaine privé de la vie économique et de la production (*Ibid.*, p. 28). Largement soumis à l'influence de l'État, il permet le développement, mais surtout l'abondance, des conditions matérielles d'existence, grâce à un mode de production axé sur le développement technologique (Bookchin et Gerber, 2016, p. 26). L'État, quant à lui, s'apparente à un appareil bureaucratique professionnel et organisé qui institutionnalise les normes sociales (Bookchin et Barret, 2011, p. 104). Plus précisément, il

⁴¹ Philosophe américain plus proche des courants anarchistes, Murray Bookchin (1921-2006) est un pionnier de la pensée écologiste, s'intéressant plus particulièrement à la relation entre planification urbaine et environnement via le concept de municipalisme libertaire. Auteur prolifique, il participe à la mise sur pied de l'*Institut of Social Ecology* au Vermont, contribuant à faire de l'écologie sociale une science multidisciplinaire aujourd'hui abondamment mobilisée.

est défini comme «*a distinct artifact of ruling class, a professionalized monopoly of violence to assure subjugation and exploitation of human by human*» (Bookchin, 1991a, p. 166).

Chez Bookchin, la constitution de l'État s'effectue au sein de rapports antagonistes avec d'autres entités en compétition pour le pouvoir politique comme la ville. Cette dernière perd son influence en étant progressivement intégrée à celui-ci, par des processus historiques comme le gigantisme⁴² et l'urbanisation (Biehl et Bookchin, 2013, p. 63). Ces phénomènes de complexification de la réalité sociale et des rapports urbains seraient ainsi responsables de l'effacement progressif de la figure citoyenne (Bookchin, 1992, p. XXV). En professionnalisant et en problématisant l'accès au privilège de la gouvernance, l'État produit des relations politiques conflictuelles. Les citoyens sont conséquemment réduits à des données quantifiables dans l'appareil bureaucratique, dépourvus de rôle politique (*Ibid.*, p. 12).

En vue de repolitiser la figure citoyenne, le municipalisme libertaire incite au dépassement de l'État capitaliste par la mise en œuvre d'un nouveau mode de production et d'organisation de l'espace. En ce sens, il importe de (re)construire le politique, en s'inspirant de la *Cité* et de son esprit civique (Bookchin, 1991b, p. 178). Cette dernière est définie comme «*un espace de vie et de rencontre à échelle humaine qui permet de réaliser un certain ancrage dans les écosystèmes qui entourent les humains*» (Tremblay-Pepin, 2015, p. 95). Cette réhabilitation politique de la *Cité* sert à mettre de l'avant une conception plus tangible de l'espace politique, qui implique *de facto* un processus de décentralisation du pouvoir et de certaines institutions politiques à l'échelle locale (Biehl et Bookchin, 2013, p. 76). De cette façon, «*la citoyenneté se crée pendant la participation politique démocratique, dans la profusion des discussions et des interactions qui engendrent la connaissance, l'apprentissage et la raison*» (*Ibid.*, p. 106).

Pour finir, le municipalisme libertaire constitue la proposition de Murray Bookchin pour transformer la société (Bookchin et Barret, 2011, p. 267). Son analyse historique des rapports antagonistes entre *Ville* et *État*, menant à l'effacement de l'esprit politique caractéristique de la *Cité*, permet de dénoncer la consolidation de l'État à travers des processus d'institutionnalisation et de professionnalisation du politique (Bookchin, 1992, p. 135). En

⁴² Concrètement, cela signifie que les villes modernes «constitutes a sharp rupture with traditional expression of authority and urban space. It retains hierarchical space by virtue of its structural gigantism – but hierarchical space of a very specific kind. Power is utterly abstracted by transferring it from persons to institutions, from definable individuals to faceless bureaucracies» (Bookchin, 1991b, p. 104).

outre, cette critique dévoile les processus d'intégrations économiques et politiques subis par la *Ville*, ainsi que l'appropriation du champ politique qui advient au détriment de celle-ci (Biehl et Bookchin, 2013, p. 102; Bookchin, 1992, p. 3). En construisant un cadre politique propice au développement et à la diffusion de la démocratie directe, Bookchin contribue au réinvestissement de la figure citoyenne et plus généralement de l'utopie urbaine.

La dépréciation théorique des approches municipalistes

Cette brève description des fondements théoriques du droit à la ville et du municipalisme libertaire permet de les présenter comme des cadres d'analyse politique résolument critiques de l'objet urbain. Or, il apparaît important de se questionner sur l'influence qu'exerce aujourd'hui le discours originel du droit à la ville et du municipalisme libertaire dans l'explication des phénomènes urbains. En effet, malgré la popularité de Lefebvre et Bookchin, les principes politiques fondamentaux élaborés par ces penseurs ne sont que très peu mobilisés à travers la littérature. Et lorsqu'ils le sont, c'est au mieux dans une version affaiblie de leur potentiel critique (Belda-Miquel *et al.*, 2016; Purcell, 2002; Roussopoulos, 2017). Cela semble attribuable, du moins en partie, aux nombreuses critiques et reformulations de leurs écrits. En fait, celles-ci contribuent, aux yeux de plusieurs auteurs, à la dégradation normative des principes politiques fondamentaux du droit à la ville et du municipalisme libertaire, au profit d'une lecture plus sociale et keynésienne, abondamment reprises par les institutions publiques (Dikeç et Gilbert, 2002, p. 60; Purcell, 2002, p. 100). Nous poursuivrons ici cette réflexion en approfondissant notre compréhension du phénomène de dépréciation théorique des approches municipalistes.

L'approche réformiste du droit à la ville

Tout d'abord, il existe des tensions évidentes, dans la littérature sur le droit à la ville, entre ces racines soixante-huitardes résolument critiques et radicales, et ces reformulations contemporaines. La perspective féministe du droit à la ville et l'approche des *urban policies*, constituent des exemples probants de ce phénomène. La première permet de réfléchir à la manière dont les ressources de l'espace sont distribuées inégalement selon les genres (Mathivet, 2016, p. 33). L'espace serait ainsi un lieu de codification des normes et intérêts sociaux dominé par des rapports patriarcaux (*Ibid.*, p. 31). Cette réinterprétation du droit à la ville évoque une nouvelle manière de se réapproprier l'espace, dépassant le cadre convenu de

la quotidienneté, en défendant plutôt la place des femmes et des communautés LGBTQ2S+ en ville (*Ibid.*, p. 33).

L'approche des *urban policies*, mise quant à elle sur les tables de concertation et un discours politique basé sur le droit pour réactualiser cette approche (Belda-Miquel *et al.*, 2016, p. 321). Ces mécanismes impliquent une participation étroite des citoyens au processus décisionnel, où se développent la perspective de l'autogestion et celle de l'habitant, se rapportant au droit à la ville (*Ibid.*, p. 323). Dès lors, les budgets participatifs et le rapport spécifique à la citoyenneté qu'ils impliquent, peuvent être interprétés comme relevant du cadre théorique proposé par Lefebvre (*Ibid.*, p. 323).

Ces reformulations plus contemporaines permettent de garder à l'esprit le propos de Lefebvre, tout en offrant les bases d'un discours critique citoyen qui permet de produire «*a conjoint claim by the users of urban space to take greater control over its production*» (Purcell, 2013, p. 561). En véhiculant une expérience politique proprement citoyenne, il est possible de contribuer directement aux conditions d'émancipation d'une communauté, particulièrement dans le cas des plus marginalisées (Belda-Miquel *et al.*, 2016, p. 321-323). De plus, les groupes et les mouvements sociaux en lutte dans le champ politique urbain disposent d'une agentivité qui valorise l'autonomisation des luttes politiques. De cette façon, le droit à la ville «*can also be codified in law, if mobilized groups decide that is a desirable strategy in their particular context*» (Purcell, 2013, p. 566).

Or, cet exercice de reformulation fait croître en popularité le discours désormais réformé de Lefebvre auprès des institutions publiques. Cela permet à ces dernières de justifier la mobilisation de certains principes politiques du droit à la ville en vue de promouvoir un environnement urbain économiquement et socialement dynamique. Pour y arriver, les institutions publiques - municipales, nationales et internationales - misent sur un ensemble de droits urbains imbriqués dans des mécanismes politico-institutionnels (Costes, 2014, p. 8). Cela entraîne un déplacement de la confrontation à la coopération en imposant un cadre légal à la contestation, institutionnalisant au passage le discours critique envers la ville et l'urbain originellement promu par Lefebvre (Busquet, 2013).

Ce phénomène de judiciarisation de la problématique urbaine contribue à amoindrir la dimension politique du droit à la ville (Attouh, 2011). Dès lors, la contestation est confinée à

des processus techniques qui valorisent la notion de droit individuel dans sa conception plus libérale, au détriment de la définition proposée de Lefebvre (*Ibid.*). En effet, cette dernière réfère plutôt à l'expression d'une demande commune («*conjoint claim*»), qui tire sa force de la multiplicité des groupes impliqués dans cette réclamation en vue de promouvoir un droit collectif à l'appropriation de l'environnement urbain (Purcell, 2013, p. 566).

Cette judiciarisation est également présente au sein de la littérature scientifique, alors qu'une lecture géographique de l'objet urbain est désormais synonyme, à tout le moins chez certains auteurs, d'un déplacement sémantique de la production de l'espace vers la justice spatiale. Celle-ci se définit comme «*l'ensemble des moyens utilisés par la puissance publique pour atténuer les inégalités entre classes socio-spatiales*» (Dejean, 2013, p. 173). Cette notion devient donc un outil par lequel une redistribution mécanique des ressources de l'espace est légitimée (*Ibid.*, p. 179). De cette façon, les pouvoirs publics normalisent les processus d'urbanisation et d'aménagement en entérinant ces derniers lorsqu'ils sont consensuels et précédés d'un processus de concertation axé sur la redistribution des richesses⁴³ (*Ibid.*). Cette reformulation normative effrite les ancrages politiques du droit à la ville, en réduisant le concept d'espace à une ressource soumise à un mode de gestion technique. Bref, l'appellation «justice spatiale» tend à judiciariser la question urbaine, contribuant au passage à déplacer le discours critique de l'échelle citoyenne vers l'échelle politico-institutionnelle.

Finalement, l'intérêt que portent les institutions publiques et la littérature scientifique pour les thèmes théorisés par le droit à la ville, ne rend pas justice à la radicalité de l'approche développée par Lefebvre (de Souza, 2012a, p. 315-316). Plus précisément, «*there is no doubt that discourses around the concept of Right to the city itself has become a contested territory where competing conceptions close to Lefebvre's meaning of Right to the city were silenced... in favour of those put forth by actors with less radicals perspectives*» (Roussopoulos, 2017, p. 17). En effet, les quelques exemples rapportés ci-dessus nous aiguillent sur la perte de la dimension radicale de cette approche (Belda-Miquel *et al.*, 2016, p. 321-323). En ce sens, ces reformulations ne permettent pas de bousculer le rapport dominant-dominé en ce qui a trait à l'urbain, contrairement à l'effort théorique de Lefebvre (Garnier, 2014).

⁴³ En ce sens, «la planification ne peut pas être un instrument de changement social, mais de domination, d'intégration et de régulation des contradictions, et ses effets sont à analyser du point de vue social, et non par rapport à un chimérique ordre spatial» (Castells, 1975, p. 13).

Les critiques du municipalisme libertaire

Les travaux de Bookchin ont inspiré une part importante de la littérature radicale sur la ville. À ce titre, John Clark doit être cité comme l'un de ses principaux épigones. Néanmoins, comme tout bon disciple, ce dernier est amené à questionner les postulats théoriques originaux de Bookchin. Notamment, la prétention de ce dernier à fournir un cadre explicatif universaliste du développement de la ville et de l'expérience urbaine.

En effet, la ville, telle que présentée par Bookchin, se développe en filigrane de l'*Histoire*. Pour bien comprendre, cette dernière doit être comprise dans son sens hégélien, c'est-à-dire comme un mouvement continu vers le progrès, qui implique la réalisation d'une rationalité intrinsèque. En ce sens, la rationalité politique inhérente aux valeurs véhiculées par le municipalisme libertaire mènerait inévitablement vers un autre modèle social que la société hiérarchique capitaliste (Clark, 2013, p. 250). Caractérisée par la démocratie directe et l'écologie, Bookchin entrevoit son projet politique comme le moment fondateur d'une nouvelle forme de communauté qui incarne cette notion de progrès (*Ibid.*). Or, cette interprétation linéaire du développement historique des sociétés urbaines ne repose sur aucun postulat. Si bien, que cette opposition dialectique entre municipalisme libertaire et capitalisme, relève d'une distinction binaire arbitrairement définie (Clark, 1998, p. 139). Cela a pour conséquence d'ancrer la communauté dans une perspective éthique et moralisante du politique (*Ibid.*).

Dès lors, les fondements théoriques du municipalisme libertaire sont fragilisés. Pour expliquer cet effritement, Clark nous suggère de regarder vers l'avatar politique sur lequel Bookchin fonde la transformation du politique. En effet, ce dernier s'attèle dans ses écrits à réinvestir la figure de l'individu par l'entremise de la réappropriation du concept de citoyenneté, qui réfère désormais au «*higher ideal of selfhood and community*» (Clark, 2013, p. 252). L'individu, en tant qu'entité politique, est ainsi appelé à jouer le rôle d'agent historique de la transformation sociale dans le municipalisme libertaire (Clark, 1998, p. 138). Cependant, les référents historiques sur lesquels Bookchin s'appuie restent limités à l'expérience historique athénienne et féodale. Ceux-ci s'érodent au fil de l'histoire, alors que l'on retrouve dans l'exercice contemporain de la citoyenneté, des ressemblances limitées avec l'idéal démocratique de la *Cité*. Aux yeux de Clark, cela entraîne l'idéalisation des pôles *Cité/Citoyenneté*, sans contenus historiques spécifiques autres que ceux mobilisés par

Bookchin. Ce faisant, il s'appuie sur un contexte historique et culturel plutôt que politique pour définir ces éléments et appuyer les fondements théoriques du municipalisme libertaire (*Ibid.* p. 146).

Cette perspective conduit Bookchin à une simplification du monde social à la municipalité et à la communauté (*Ibid.*, p. 153). Ainsi, l'explication historique qu'il fournit concernant le développement des communautés urbaines apparaît contradictoire avec la consolidation de l'État. En tant que processus de complexification de la réalité sociale, ce dernier s'impose comme un ensemble qui englobe mieux la sphère du politique que celle de la municipalité (Clark, 2013, p. 262). La ville contemporaine émerge de cette façon comme le lieu de la consommation et de la sociabilité, plutôt que celui du politique (Clark, 1998, p. 155; Simmel *et al.*, 2018). Par conséquent, le champ politique ne peut être uniquement perçu comme étant proprement urbain (Clark, 2013, p. 262). Il serait même dissout dans sa quasi-totalité dans le champ social et l'État (*Ibid.*, p. 261).

Cette critique de Clark fait d'ailleurs écho aux travaux de Michel Freitag et de Max Weber. Selon eux, la proximité politique entre *Cité* et *État* serait beaucoup plus forte que ne l'entend Bookchin. Au point où, le système démocratique athénien préfigurerait davantage les institutions étatiques, qu'un modèle urbain sur lequel aligner un idéal politique municipaliste (Freitag, 2016, p. 173). La *Cité* ne se développerait pas selon des principes communautaires qui contribuent à solidifier les intérêts de classes et de castes, mais bien sur l'opposition de groupes sociaux en lutte pour imposer des formes institutionnelles spécifiques (*Ibid.*, p. 171). Dès lors, ces formes institutionnelles relèvent de la capacité de ces groupes à fédérer le pouvoir économique, et non de leur spécificité urbaine (Freitag, 2016, p. 181; Weber *et al.*, 2014, p. 13). Cette lecture antagonique de Bookchin permet de recentrer le développement historique de l'urbain vers les dimensions inhérentes aux systèmes socio-politiques (économie, corporation, monopole, pouvoir) plutôt qu'une lutte extériorisée sur l'affrontement entre *Ville* et *État*.

Enfin, cette obsession de Bookchin pour les formes démocratiques de la *Cité* le conduit à une sujétion à l'assemblée. Celle-ci devient l'unique mode d'expression des valeurs politiques propres au municipalisme libertaire, faisant de cette institution le lieu exclusif du pouvoir. Cette sanctuarisation de l'assemblée s'avère toutefois problématique. Notamment, en raison de la dimension éthique et vertueuse que lui confère d'emblée Bookchin, alors que rien

n'indique que la participation politique équitable et la démocratie directe y seront appliquées sans embûches (Clark, 2013, p. 275). L'assemblée peut effectivement être un lieu d'expression de rapports de pouvoir⁴⁴.

«Among the problems that often emerge in such bodies are competitiveness, egotism, theatrics, demagogy, charismatic leadership, factionalism, aggressiveness, obsession with procedural details, domination of discussion by manipulative minorities, and passivity of the majority» (Ibid., p. 278).

Ce biais à l'endroit de l'assemblée amène donc une vision dogmatique du changement social. D'une part, en raison de l'incompatibilité entre la complexité de notre monde politique contemporain et la formule proposée dans le municipalisme libertaire, où tout sujet est traitable au sein d'assemblées pouvant comporter des milliers de membres (*Ibid.*, p. 272). D'autre part, en raison de l'atomisation et de l'étiollement du filet social dans les quartiers (*neighborhood*), soit la communauté organique du politique chez Bookchin, traversés par des conflits de nature ethnique et social et confrontés à des phénomènes comme la mondialisation, la gentrification, la spéculation financière et le tourisme de masse (*Ibid.*, p. 277; Öz et Eder, 2018). Bref, cela assujettit le municipalisme libertaire à une démarche politique soumise aux conditions évoquées par Bookchin (Clark, 1998, p. 161).

En définitive, l'affaiblissement du potentiel critique du municipalisme libertaire serait concomitant aux ambivalences répétées de Bookchin (Gundersen, 1998, p. 209). Son cadre explicatif du développement de l'urbain échoue à nous convaincre de son acuité. De plus, la citoyenneté serait une notion trop vaste et contestée pour constituer l'élément spécifique sur lequel fonder ses aspirations transformatives (Clark, 2013, p. 255). Dès lors, l'argumentaire développé autour de la *Cité*, nécessite un regard critique et une certaine prudence dans sa mobilisation pour l'étude de phénomènes politiques contemporains.

⁴⁴ Les mouvements sociaux comme *Occupy* ou les *Indignados* semblent confirmer en partie la perte d'influence des assemblées comme haut lieu de la démocratie participative, alors que les comités de travail portent des sujets difficilement traitables en grands groupes (Clark, 2013, p. 274). L'assemblée ne peut à elle seule occuper l'espace central de décision, alors que la démocratie doit exprimer une certaine horizontalité qui contredit le principe de centralisation inhérent à l'assemblée dans le municipalisme libertaire (Clark, 2013, p. 275). Ce dogme de l'assemblée ne laisse pas une place suffisante à l'expérimentation politique et à la diffusion du pouvoir comme vecteur d'émancipation.

Compendium

Que retenons-nous de l'effort de contextualisation entourant la démarche analytique et politique du droit à la ville et du municipalisme libertaire présentée plus haut? *Primo*, que ces approches offrent des outils théoriques importants dans la quête citoyenne pour l'autonomisation des espaces de la quotidienneté. *Secundo*, que toutes deux désignent l'État comme un acteur central dans le processus d'organisation de l'espace menant à l'urbanisation et ultimement à l'affaiblissement du pouvoir citoyen. *Tertio*, que ces approches se retrouvent aujourd'hui confrontées à leurs propres contradictions et reformulations⁴⁵.

Nous avons tenté de dresser un bref portrait des tensions au sein de la littérature, entre ces réactualisations réformistes et ces origines radicales. Cet exposé a d'ailleurs permis de mettre en lumière la perte progressive de la dynamique révolutionnaire du droit à la ville dans ces reformulations contemporaines (Costes, 2010, p. 185). Du côté du municipalisme libertaire, c'est plutôt la conception limitée des sources de changement dans les sociétés modernes, ainsi qu'une vision étroite des institutions politiques conséquence du biais municipaliste, qui mine son potentiel transformatif (Clark, 2013, p. 262). Ainsi, des deux côtés du spectre municipaliste, apparaît un phénomène d'évaporation de la forme critique et radicale de ces approches.

Dès lors, notre questionnement initial sur la prééminence de ce discours dans les luttes citoyennes contemporaines prend tout son sens. Bien qu'il faille reconnaître la dimension polysémique du droit à la ville, ainsi que la justesse de certaines reformulations, quelques éléments relevés plus haut permettent de souligner la pertinence des écrits originaux de Lefebvre. *Idem* pour le municipalisme libertaire où, l'effort de réflexion mené par Bookchin possède une influence et une valeur démocratique qui ne peut être négligée. Il importe donc de ne pas invalider l'ensemble des propositions municipalistes, particulièrement dans le cas où elles permettent de produire une analyse critique d'un phénomène social (*Ibid.*, p. 289).

⁴⁵ À noter que l'apport théorique dégagé par la revue de littérature ci-dessus fait l'objet d'un tableau synthèse dans le chapitre sur le cadre méthodologique (p. 45). Ce faisant, les éléments retenues pour l'analyse y sont détaillés. Cet outil d'analyse permet ainsi de présenter les propositions que nous jugeons pertinentes pour réaliser l'analyse, constituant au passage une synthèse des principaux postulats théoriques caractéristiques des interprétations originelles et réformistes du municipalisme présenté dans le cadre de notre enquête.

Le troisième lien : pistes d'analyse

Si les éléments théoriques présentés jusqu'ici semblent se prêter à l'analyse de problèmes urbains⁴⁶, il importe maintenant d'évoquer la manière dont la problématique du troisième lien constitue une occasion d'étudier les formes d'expressions contemporaines du municipalisme.

Réinterprété comme «*un récit symbolique de la tragédie occidentale*» par certains observateurs (Beudet, 2021, p. 18-19), la concrétisation de ce futur lien autoroutier fait allusion à un modèle urbain particulier, empreint de sa propre conception du politique. Marqué du sceau de l'influence urbanistique post-Seconde Guerre mondiale, Québec est «*la plus américaine des villes québécoises, notamment en raison de sa faible densité et de l'ampleur de son réseau autoroutier*» (Dubé *et al.*, 2021, p. 9). S'appuyant sur le paradigme de l'automobilité⁴⁷, l'éventuelle édification du troisième lien implique donc une continuité dans les pratiques de mobilité, qui influencent à leur tour les manifestations de la vie quotidienne urbaine. Cette première remarque générale complexifie ainsi la conjoncture du troisième lien dans la mesure où, au-delà de la question de la mobilité, cette problématique urbaine aborde des enjeux typiquement municipalistes comme l'organisation de la quotidienneté et de ces rapports sociaux.

En ce sens, les aspirations économiques de plus en plus décomplexées des promoteurs du troisième lien⁴⁸ renforce ces lignes de fractures. En effet, ce type d'infrastructure routière est fortement associé à un développement axé sur la consommation individuelle (*Ibid.*, p. 24-26). Cette prééminence du cadre économique dans la problématique du troisième lien évoque par conséquent un ensemble de logiques structurantes. Ce faisant, la question du rôle de l'État - comme agent aménageur de l'espace et de la production au sein des structures urbaines - soulève des enjeux avec lesquels le discours municipaliste a permis de nous familiariser. Dès lors, cette seconde remarque rejoint les conclusions de Dubé *et al.* sur la nature déterminante de la réalisation du troisième lien quant à l'évolution urbaine de la Ville de Québec (*Ibid.*, p. 12).

⁴⁶ Défini chez Castells comme : «une série d'actes et de situation de la vie quotidienne dont le déroulement et les caractéristiques dépendent étroitement de l'organisation sociale générale» (Castells, 1975, p. 8).

⁴⁷ Ce dernier repose sur trois piliers : la propriété privée, la consommation d'énergie fossile et la mobilité individuelle (Nemoto *et al.*, 2021, p. 2).

⁴⁸ Bourque, François. «Des bons sentiments et beaucoup de fumée». *Le Soleil*. 19 mars 2019.

Enfin, la polarisation que nous soulignons d'entrée de jeu face aux positions divergentes des tenants et des opposants au troisième lien nourrit la dynamique de controverse sur le transport dans la région de Québec (*Ibid.*, p. 48). Cette occurrence favorise l'émergence de la dimension résolument politique de cette problématique (*Ibid.*, p. 66), créant au passage une brèche permettant l'analyse de certains discours d'oppositions présentement sous-étudiés⁴⁹.

La somme des éléments abordés dans ce chapitre nous permet donc de penser que le projet politique municipaliste mérite d'être confronté à un cas concret. Si une part importante de l'exposé à jusqu'ici été accordée à décrire les fondements de ce projet politique, c'est qu'il occupe un rôle déterminant en vue de réaliser notre analyse. À ce titre, la synthèse ultérieure devrait permettre de confronter les écrits municipalistes originaux au discours des citoyens s'opposant à la réalisation du troisième lien dans le quartier Saint-Roch à Québec. Ce faisant, nous espérons être en mesure d'affirmer (ou d'infirmer) l'apport théorique municipaliste dans la constitution d'une réflexion citoyenne critique, tout en apportant une contribution politique et scientifique à la problématique du troisième lien.

⁴⁹ À ce sujet, nous souhaitons souligner trois éléments. Premièrement, peu d'études ont été réalisées sur le troisième lien (Dubé *et al.*, 2021, p. 64-66), et ce, particulièrement en sciences sociales. Le sujet étant d'actualité, les diverses modifications et les externalités - comme la pandémie - ont constitué des obstacles importants. Deuxièmement, l'un des seuls ouvrages publiés sur le sujet, celui de Dubé *et al.*, malgré des qualités évidentes, souffre de la vision macroscopique que nous dénonçons en introduction. À ce titre, la revue des événements marquants sur la controverse du transport à Québec (troisième lien et tramway) est très évocatrice. En effet, sur la soixantaine d'événements marquants recensés entre 2009 et juin 2021, aucun ne fait mention du mouvement citoyen d'opposition au troisième lien (Dubé *et al.*, 2021, p. 92-94). Cela était à prévoir pour les événements de plus petites envergures comme certaines manifestations (malgré la présence dans la liste d'au moins deux manifestations anti-tramway). Toutefois, l'absence des séances d'audiences publiques de mars 2019 et mars 2020 dans la liste, semble curieuse considérant la popularité de ces soirées et leur couverture médiatique importante. Enfin, la schématisation de la guerre culturelle et de ces différentes coalitions sur le transport ne constitue pas un véhicule adéquat pour analyser le discours citoyen (Dubé *et al.*, 2021, p. 141). Ce dernier est par conséquent dilué à travers les positions les plus médiatisées des opposants. Ces éléments tendent donc à soutenir notre lecture de la problématique urbaine que constitue le troisième lien.

CHAPITRE 2 - CADRE THÉORIQUE

Nous tenterons, dans ce chapitre, de préciser les limites du discours municipaliste, en revenant sur certaines notions clés qui ont été introduites dans la discussion sur le droit à la ville et le municipalisme libertaire. Cet exercice s'avère une étape cruciale pour la réalisation de notre analyse. Nous espérons ainsi dégager une lecture plus claire, précise et harmonisée de ce discours critique. Pour ce faire, nous avons identifié trois couples conceptuels, appelés à constituer nos outils analytiques, qui permettent de retourner aux fondements des écrits de Lefebvre et Bookchin : l'autogestion et la démocratie directe, la valeur d'usage et l'échelle humaine, ainsi que la dimension écologique.

Autogestion et démocratie directe

L'autogestion représente chez Lefebvre la dimension de conquête des espaces et l'esprit de révolte caractéristique de l'urbain (Harvey et Demange, 2015, p. 211). Celle-ci se définit plus précisément comme : «*le droit à une centralité renouvelée, un droit à l'appropriation de [l'espace et] de ses symboles, de ses fonctions*» (Busquet, 2013, p. 115-116). De manière générale, c'est un droit à la participation citoyenne et à l'organisation collective de la quotidienneté (*Ibid.*). Cette définition sommaire comporte à la fois une dimension économique - dans la planification même de la production - et politique - au niveau des processus décisionnels (Busquet, 2012, p. 8). De plus, elle personnifie l'esprit utopique typique du droit à la ville (Carlos, 2012; Costes, 2010; Garnier, 2014). Dénuée de lien direct avec une forme institutionnelle quelconque, la conception lefebvrienne de l'autogestion implique un cadre évolutif qui s'oppose au «*fétichisme de la forme organisationnelle*» (Harvey et Demange, 2015, p. 225). Toutefois, elle reste campée dans une perspective radicale qui confronte les postulats de la société capitaliste. La réappropriation citoyenne du cadre urbain advient donc au profit d'un nouveau mode de production et d'organisation de la société centré autour d'une gestion plus démocratique des communautés et de ces espaces (Purcell, 2013). Ce faisant, l'autogestion permet la cristallisation des rapports sociaux antagonistes en désignant l'espace, la quotidienneté, et plus généralement l'urbain, comme les lieux d'affrontement de ces forces divergentes (Carlos, 2012, p. 78).

De son côté, la démocratie directe doit être comprise comme l'exercice politique qui advient lors de l'assemblée. De manière spécifique, elle réfère à l'autonomisation du pouvoir citoyen

par la prise de «*décisions relatives à leur communauté et à la société dans son ensemble*» (Biehl et Bookchin, 2013, p. 36). En tant qu'action collective, cette notion fait appel aux mythes fondateurs de la démocratie athénienne, et celle des *townships* américain du 17^e et 18^e siècle (Biehl et Bookchin, 2013; Bookchin et Barret, 2011, p. 13). On est ainsi appelé à voir dans le mythe de la cité démocratique les germes d'une nouvelle forme de liberté guidée par la communauté (Bookchin et Barret, 2011, p. 13). Cela permet le développement de la citoyenneté qui se crée à même la participation politique. Les discussions, les débats, les décisions et les échanges stimulent l'apprentissage et la connaissance, alors que l'interaction politique s'épanouit dans la quotidienneté en étant renforcée par un ensemble de liens de proximité (Biehl et Bookchin, 2013, p. 106). La démocratie directe permet donc aux citoyens de se développer, à travers leur activité politique, à la fois comme individus et comme membres de la communauté (*Ibid.*). En ce sens, la réappropriation citoyenne des pratiques de l'espace politique et public entraîne la revitalisation des liens de proximité qui fondent la communauté et la gestion collective de celle-ci (*Ibid.*, p. 102).

En somme, l'autogestion s'impose comme une notion forte et revendicative (Holm, 2010, p. 91). Toutefois, cette radicalisation de l'activité politique proposée par Lefebvre s'affermi à travers les pratiques de la démocratie directe chez Bookchin. En reprenant la notion de démocratie directe par ses racines libertaires, c'est-à-dire en s'intéressant directement aux actions politiques qu'elle implique, plutôt qu'à son cadre institutionnel, il devient possible d'identifier un ensemble de pratiques qui reflète l'idéal municipaliste (de Souza, 2012b). Définie comme telle, la démocratie directe évoque une conception plus organique où l'action, la discussion et les débats sont le moteur du politique (*Ibid.*, p. 15). Ce faisant, la définition de la démocratie directe dans le municipalisme libertaire parfait notre compréhension de l'autogestion (de Souza, 2012a, p. 317).

Valeur d'usage et échelle humaine

L'autonomisation du pouvoir politique citoyen et la gestion des espaces de la quotidienneté trouve ancrage dans la notion de valeur d'usage, comme forme de résistance à la rationalisation de l'espace urbain (Harvey et Demange, 2015, p. 246-247). Cette production de l'espace fait état de la tension historique entre valeurs d'échange, comme dynamique de rentabilité et état sensible de la ville contemporaine, et valeurs d'usage, comme idéalisation de la ville antique et féodale et de ces rapports de proximité (Lefebvre *et al.*, 2009a, p. 6).

Ainsi, le droit à la ville dans sa version originelle réclame une ville où la valeur d'usage prime sur la valeur d'échange, permettant le développement d'«*une vie sociale et [d']une vie quotidienne urbaine libérée des contraintes... inhérentes à la modernité*» (Busquet, 2013, p. 115-116). La réclamation citoyenne entourant la valeur d'usage correspondrait donc au désir d'une ville où les espaces sont conçus de manière à jouir de la quotidienneté, plutôt que selon la logique productiviste (Mathivet, 2016, p. 42).

Bookchin affirme quant à lui qu'«*il est clair que le but de la révolution, aujourd'hui, doit être la libération de la vie quotidienne*» (Bookchin et Gerber, 2016, p. 59). Cette dernière, qui se déroule dans une échelle originellement humaine, est désormais soumise au gigantisme par l'entremise de l'urbanisation. En ce sens, l'échelle humaine permettrait la consolidation des intérêts communs par la proximité communautaire en développant les «*liens dans la sphère publique*» par «*la proximité résidentielle et les problèmes et intérêts communs qui apparaissent dans une communauté particulière*» (Biehl et Bookchin, 2013, p. 74). La communauté est ainsi appelée à se définir par le principe d'auto-identification et d'appartenance à un espace public partagé qui lui correspond (*Ibid.*, p. 73). La proximité devient alors un vecteur identitaire important qui renforce les liens entre les individus et leur adhésion à l'idée de communauté.

Lefebvre suggère donc, à travers la valeur d'usage, de créer des espaces sociaux-spatiaux qui se situent à l'extérieur du circuit de la valeur. Des espaces qui ont de prime abord une fonction sociale. Cela permet de les enraciner dans la communauté, en les assujettissant aux liens de proximité qui se créent à même la gestion et l'usage de ces espaces. Bookchin complète ensuite Lefebvre par l'apport d'une éthique politique où l'échelle humaine étaye le concept de citoyenneté (Bookchin, 1992, p. 249). Cette citoyenneté renouvelée propose une avenue qui personnifie l'échelle humaine et qui s'oppose au gigantisme des villes contemporaines (Bookchin, 1991b, p. 104). Cette justification de l'importance des processus de discussion, de démocratie directe et d'échange entre les citoyens devient un vecteur de réappropriation collective de l'espace urbain et de l'arène politique qu'est la ville (Biehl et Bookchin, 2013, p. 102). De cette manière, le couple conceptuel valeur d'usage/échelle humaine incarne cet espace politique idoine à la ville, ce lieu où se déroulent les nombreuses pratiques démocratiques qui permettent l'exercice d'une citoyenneté proprement urbaine.

Dimension écologique

Chez Lefebvre, la ville est profondément marquée par le rapport à l'environnement (Lefebvre, 1972, p. 30). En effet, il n'y a pas de ville «*sans une matière à modeler, sans une réalité pratico-sensible, sans un site, sans une nature, sans un environnement*» (Lefebvre et al., 2009a, p. 46). Dès lors, l'instrumentalisation politique de la ville par l'État invoque un ensemble de rapports de domination qui adviennent au détriment de celle-ci et de la nature.

«La nature aujourd'hui encore passe dans une certaine idéologie pour simple matière de la connaissance et pour l'objet des techniques. Elle est dominée, maîtrisée. En tant que maîtrisée et dominée en elle-même, elle s'éloigne. Or, on s'aperçoit tout à coup qu'en étant maîtrisée, elle est ravagée, menacée d'anéantissement et menaçant du même coup l'espèce humaine, encore liée à la nature, de se voir entraînée dans l'anéantissement» (Lefebvre, 1972, p. 56).

En tant que théâtre où se consolident l'hégémonie et la logique du système social, les espaces urbains, façonnés politiquement, imposent une écologie spécifique propre aux sociétés capitalistes, qui est remise en cause par le droit à la ville (Lefebvre, 1970, p. 220; 1972, p. 57-59). À travers l'opposition à cette écologie moderniste, Lefebvre cherche plutôt à nous convaincre, par le réinvestissement de la notion de valeur d'usage, de s'aligner sur le processus de «production» de la nature. Celui-ci implique la création - par opposition à production - d'œuvres, soit, «*quelque chose d'irremplaçable et d'unique*», qui se distingue du produit - en soi de la production comme activité social - en vue d'offrir «*des ressources à une activité créative et productrice*» mais surtout de fournir des valeurs d'usages qui ont fonction de bien naturel (Lefebvre, 2000, p. 85). Le rapport entre *Ville* et *Environnement* constitue donc une part importante de la pensée de Lefebvre, en étant intimement lié à l'objet urbain et à la notion de valeur d'usage (Lefebvre, 1972, 2000; Stanek, 2011).

Du côté du municipalisme libertaire, il est également impossible de faire fi de la question écologique dans son élaboration. En tant que penchant politique du projet philosophique de l'écologie sociale développé par Bookchin, les rapports communautaires inhérents à la ville doivent être imbriqués dans une logique de coopération avec la nature. Cela implique une redéfinition de la production, désormais «*oriented towards meeting human needs, responding to ecological imperatives, and developing a new ethics base on sharing and cooperation*»

(Bookchin, 1991a, p. 4). Dans cette perspective, les rapports avec la nature seraient plus équitables en raison de la proximité dans les rapports de production - notamment à travers une redéfinition du rapport *Ville/Campagne* - où les sphères de la vie quotidienne et de la (re)production seraient appelées à s'interpénétrer (Bookchin, 1991b, 1992).

De plus, la définition de l'État fournie par Bookchin désigne les rapports de domination que celui-ci impose, comme cause et effet de la dégradation environnementale. En ce sens, nos rapports pernicious avec la nature seraient objectivés via le désir de domination de l'humain sur l'humain (Bookchin et Barret, 2011, p. 71). Cette lecture de la consolidation de la société hiérarchique et anti-écologique capitaliste correspondrait à une perte de sens pour les sociétés contemporaines, originellement en symbiose avec la nature (Bookchin et Gerber, 2016, p. 31). En réinvestissant la ville, à travers la mobilisation du mythe de la *Cité*, Bookchin cherche à recouvrer l'harmonie entre *Nature* et *Culture* (Bookchin et Barret, 2011, p. 283, 292). Ainsi, la ville serait la condition naturelle de la société humaine en symbolisant au mieux cet équilibre entre rapports sociaux et environnementaux (*Ibid.*, p. 53).

La dimension écologique inhérente au droit à la ville et au municipalisme libertaire apparaît dès lors comme une part importante de leur apport critique, voir un élément incontournable en vue de lier ces deux approches. En effet, Lefebvre développe une conception détaillée de la nature à travers la théorie de la production de l'espace (Lefebvre, 1972, 2000). Par sa critique de l'urbanisation, il introduit la question écologique au sein du discours sur le droit à la ville (Stanek, 2011, p. 25-26 & 50). En ce sens, une critique politique et écologiste en contexte urbain serait en phase avec la conception originelle de cette approche. Toutefois, elle ne peut simplement traiter de la transformation de l'espace physique et de ses rapports, mais se doit d'adresser les enjeux sous-jacents qui relèvent du mode d'organisation de l'espace et du système social (Busquet, 2012, p. 5). Cette analyse se retrouve par ailleurs chez Bookchin, alors que la critique de la ville contemporaine, désormais désignée comme un espace synthétique, permet d'évoquer le déracinement fondamental des communautés humaines (Bookchin, 1992, p. 222). Cette conception de la rupture entre *Nature* et *Culture* est déterminante dans l'édification des rapports sociaux, où l'environnement est réduit à sa fonction de ressource en étant soumis à la volonté individuelle et à un certain monopole technique (Bookchin et Gerber, 2016). Une critique de l'instrumentalisation de la nature en ville serait donc en phase avec la conception originelle de cette approche. Cependant, celle-ci devra également faire l'objet d'une réclamation à caractère politique. C'est l'agencement de

ces deux composantes qui permettra de délivrer le potentiel réellement écologique du municipalisme libertaire.

Vers un discours municipaliste : Secunda pars

Que retenir donc? D'abord, que ce travail de recherche mobilise un ensemble de notions qui permettent de définir les fondements politiques originels du droit à la ville et du municipalisme libertaire, mais surtout de les dévoiler comme discours proprement municipaliste (de Souza, 2012c, p. 692). Ensuite, que cet effort analytique témoigne d'un effort de synthèse, sans pour autant prétendre à l'exhaustivité. Comme nous avons tenté de le présenter, le municipalisme est un discours multiple où s'opposent différentes visions du politique. Or, le cadre conceptuel élaboré ici pointe vers une certaine unité au sein des écrits de Lefebvre et Bookchin. La proximité de ces auteurs dans leur analyse respective de l'urbain, les amènent à développer un bagage conceptuel qui pose des constats semblables. Qui plus est, leurs écrits évoluent en parallèle, dans un cadre spatio-temporel similaire, les amenant ainsi à se retrouver à travers de nombreux points de convergences (de Souza, 2012a, p. 320). Il apparaît donc pertinent d'unir ces approches au sein d'une seule et même perspective municipaliste. Enfin, cette manière de faire souligne l'horizontalité entre celles-ci, tout en contribuant à l'élaboration d'un champ lexical plus achevé, où les notions se complètent de chaque côté du spectre marxiste et libertaire.

CHAPITRE 3 - CADRE MÉTHODOLOGIQUE

Après avoir posé nos assises analytiques dans les chapitres précédents, la présente section sera consacrée aux impératifs méthodologiques de la recherche. Dans un premier temps, nous soulignerons l'angle qualitatif de celle-ci en traitant des fondements théoriques de l'observation participante et des entretiens semi-dirigés. Nous effectuerons ensuite un commentaire sur notre posture épistémologique, en plus d'aborder des éléments permettant de contextualiser notre enquête avec une brève présentation du quartier Saint-Roch. Dans un second temps, nous nous rapprocherons de notre objet d'analyse en présentant nos deux phases de collecte de données. Cela permettra de détailler les différentes procédures de recherche - observation, critères de participation, recrutement, prise de contact, guide d'entretien - mises en œuvre lors de la séance d'audience publique et des entretiens, mais aussi d'aborder les limites de la recherche et les principes éthiques ayant guidés notre démarche. Finalement, dans un troisième temps, nous traiterons de l'opérationnalisation de notre cadre théorique, présenté via un tableau récapitulatif, appelé à constituer l'outil analytique mobilisé ultérieurement dans la discussion.

Méthodes de recherche

Du point de vue méthodologique, cette étude de cas⁵⁰ du mouvement d'opposition citoyen au troisième lien dans le quartier Saint-Roch à Québec préconise une approche qualitative. Enraciné au sein de processus sociaux, cette dernière implique la mobilisation d'outils de recherche, essentiellement centrés sur la collecte de données expérientielles, afin de faire sens de la réalité observée (Chevrier, 2009, p. 70-71; Dowling, 2010, p. 26). Loin d'en dégager des vérités immuables, cette approche aspire à saisir les nuances du monde social en réfléchissant à ses causes et ses structures, mais surtout à proposer une démarche pour appréhender ses déclinaisons⁵¹ (Bradshaw et Stratford, 2010, p. 70). Tirant notre inspiration des nombreux travaux de recherche préconisant des enquêtes terrains (Eliasoph, 1998; Hochschild, 2018; Pattillo, 2008, 2013), nous mobilisons ici conjointement l'observation participante et les entretiens semi-dirigés dans le cadre de la collecte de données.

⁵⁰ Définie par Baxter comme «an intensive study of a simple unit for the purpose of understanding a larger class of (similar) units» (Baxter, 2010, p. 81).

⁵¹ Proche du constructivisme, cette posture implique que la connaissance : «is the product of embodied knowers, located in particular places and spaces» (Mansvelt et Berg, 2010, p. 338).

La notion d'observation participante se définit avant tout comme «*un outil de cueillette de données où le chercheur devient le témoin des comportements des individus et des pratiques au sein des groupes en séjournant sur les lieux mêmes où ils se déroulent*» (Martineau, 2005, p. 6). Différents degrés d'intégration peuvent y être associés en fonction du niveau d'implication sur le terrain d'enquête (*Ibid.*, p. 9). Certains participent activement aux interactions. D'autres se tiennent à l'écart, souhaitant plutôt saisir les phénomènes dans leur naturalité (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 146). Or, ces distinctions s'uniformisent graduellement par le biais de l'élaboration du matériel de recherche. Plus qu'un compte-rendu systématique, la prise de notes constitue le point commun de la démarche d'observation. En rendant compte des interventions et des interactions, mais aussi des ambiances et des émotions, celle-ci agit comme un vecteur de «*conversion à la recherche*» (Martineau, 2005, p. 10; Soulé, 2007, p. 130).

Les entretiens semi-dirigés servent à acquérir une sensibilité particulière face à une réalité sociale. Véritable processus dynamique où les personnes participantes alimentent les réflexions des chercheurs, cette méthode permet de s'immiscer directement dans le quotidien des sujets (Dunn, 2010, p. 105). En recueillant «*his or her unique perspective to illuminate key social mechanisms*» (Pattillo, 2013, p. 167), elle souligne la manière dont ils et elles conçoivent la quotidienneté et ces fondements politiques⁵² (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 170). De plus, l'aspect semi-dirigé ajoute une certaine flexibilité à la structure des entretiens. Les chercheurs s'assurent ainsi de créer des rapports interpersonnels qui humanisent le processus de recherche⁵³ (Dunn, 2010, p. 107).

Au croisement de l'ethnographie et de la science politique, l'agencement de ces méthodes est non seulement commun en sciences sociales, mais il fait état d'une complétude qui amenuise les biais inhérents à l'utilisation de l'une seule d'entre elles (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 102-104). Ce faisant, il constitue une façon authentique de travailler au dévoilement du sens de l'objet, tout en octroyant une proximité avec le terrain d'enquête qui s'avère déterminante dans le processus de co-construction des savoirs (Hochschild, 2018, p. 273;

⁵² À ce titre, les objets d'études en sciences sociales sont plus souvent qu'autrement des sujets «in the sense that they have consciousness and agency» (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 97).

⁵³ En complément : «In a non-directive interview the interviewer must be an active listener; he or she must listen to what is being said in order to assess how it relates to the research focus and how it may reflect the circumstances of the interview» (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 118).

Pattillo, 2013, p. 219-223). Le dialogue interne émanant de l'analyse simultanée des phases d'observation et d'entretiens, apporte *in fine* une validation supplémentaire des constats de recherche, renforçant par le fait même certaines interprétations (Hochschild, 2018, p. 10; Pattillo, 2013, p. 221).

Posture épistémologique

Si l'observation participante et les entretiens semi-dirigés s'apparentent à des mises en situation tangibles où se réifient certaines conceptions du monde social (Ancelovici, 2019, p. 8-9; Bourdieu et Thompson, 2001, p. 204), leur mobilisation dans l'identification d'un discours collectif d'où émaneront les constats de la recherche comporte des implications épistémologiques qui méritent notre attention.

Avec le bagage théorique municipaliste qui nous suit dorénavant, il apparaît difficile d'entrevoir la matérialisation de l'objet de recherche autrement qu'au milieu d'une micropolitique de la quotidienneté⁵⁴, où la démarche épistémologique est astreinte à une proposition émancipatrice. Celle-ci devra en effet «*produire [des] connaissance[s] scientifique[s] en rapport avec un projet collectif contestant les différentes formes d'oppressions humaines*» (Wright *et al.*, 2017, p. 29). En ce sens, la présentation des fondements méthodologiques de notre enquête supra revendique cette appétence. Empreinte d'une dimension organique, voire d'une *praxis* par laquelle sont saisies les médiations de l'objet urbain (Lefebvre *et al.*, 2009a, p. 86), ces méthodes prescrivent l'adoption d'une posture de recherche réflexive.

Entendu comme «*a process of constant, self-conscious scrutiny of the self as a researcher and of the research*» (Dowling, 2010, p. 31), cette dernière impose aux chercheurs une critique de leur engagement individuel. Il s'agit plus précisément d'analyser «*your own situation as if it were something you were studying*» (*Ibid.*). Ces éléments contribuent directement à l'édification de la recherche, alors qu'elle se dévoile comme étant davantage que la somme

⁵⁴ Cette expression renvoie aux propos de Deleuze et Guattari. En effet, la réalité sociale se définit chez eux par ces lignes de fuites, par ce qui échappe aux phénomènes macroscopiques (Deleuze et Guattari, 1980, p. 263). La micropolitique réfère par conséquent aux «ensembles du type perception ou sentiment : leur organisation molaire, leur segmentarité dure, n'empêche pas tout un monde de micropercepts inconscients, d'affects inconscients, segmentations fines, qui ne saisissent ou n'éprouvent pas les mêmes choses, qui se distribuent autrement, qui opèrent autrement. Une micropolitique de la perception, de l'affection, de la conversation, etc.» (*Ibid.*, p. 260).

de ses données⁵⁵. En tant que processus, elle se constitue des aprioris des chercheurs et d'une certaine agentivité attribuable aux dynamiques politiques. Référant à des pratiques culturelles, des relations et des événements qui fondent les codes et structures de l'environnement observé, celles-ci se composent également des actions initiées par les sujets (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 23-24; Sewell, 1992, p. 20). Régulièrement confrontée à des extériorités, la démarche se dynamise, tandis que l'élaboration des intuitions et des impressions de recherche se complexifie (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 28).

Enfin, bien que la position de chercheur résonne avec un ensemble de rapports de pouvoir, la prise en compte de ces préceptes permet à tout le moins d'atténuer certaines tensions émergeant de l'empirisme. Par ce processus d'abstraction se révèle la dimension collective de la démarche, entraînant la concrétisation d'une conscience immanente impérative à l'épanouissement des principes émancipateurs enjointes par la méthode.

Le quartier Saint-Roch

Ancré dans la multiplicité d'interactions et de réalités sociales qui parsèment l'expérience citoyenne, cette dimension collective s'exprime également dans le bagage politique et social dont témoigne l'histoire récente du quartier Saint-Roch. En effet, en tant que théâtre des événements observés, celui-ci occupe une place primordiale dans l'analyse⁵⁶.

Situé en Basse-Ville, sous la falaise du Cap-Diamant, tout près des fortifications du Vieux-Québec, le quartier dispose d'un emplacement stratégique dans le centre-ville de Québec. Sa spécificité tient à sa population hétéroclite et son caractère ouvrier, issue d'une longue histoire politique et sociale (Freedman, 2011, p. 68; Nicole, 2001, p. 4). Cette même spécificité laisse aujourd'hui place à l'uniformisation progressive de l'expérience urbaine marquée par diverses vagues de revitalisation et la fonctionnalisation de l'espace.

C'est l'état avancé de délabrement urbain qui, au tournant des années 1970, stimule ces premières vagues de revitalisation, centré autour des autoroutes, des centres commerciaux et de la voiture (Ducharme, 2021, p. 64). Les logements y sont insalubres et l'état de la rivière

⁵⁵ En ce sens, les données sont réellement du matériel réflexif dans lequel se construit la recherche (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 158).

⁵⁶ Ce nouvel effort de contextualisation vise à rendre compte «des conditions socio-historiques au sein desquelles l'objet de l'analyse est produit, construit et reçu» (Bourdieu et Thompson, 2001, p. 47). À la manière des travaux de Mary Pattillo, il offre une profondeur supplémentaire aux enjeux soulevés ultérieurement par l'analyse (Pattillo, 2008, p. 24-78).

Saint-Charles est désastreux (Freedman, 2011, p. 13). L'exode des travailleurs vers les banlieues de Sainte-Foy laisse dans le quartier une population défavorisée où pullulent la criminalité et la prostitution (*Ibid.*). Ce contexte socio-économique difficile force les citoyens à s'organiser. Apparaissent alors de nombreux organismes communautaires qui renforcent le tissu social et subviennent au besoin de la population (*Ibid.*). Cette présence contribue à l'accroissement de la participation citoyenne aux activités du quartier, renforçant l'idée que Saint-Roch doit défendre et préserver son cadre de vie (*Ibid.*, p. 20).

Plus récemment, certains projets, comme *l'Îlot Fleuri*, continuent de nourrir ce raisonnement. Cet espace communautaire actif entre 1991 et 2007, constitue un lieu de rassemblement notable dans le quartier. Animé par des habitants et des artistes sans autorisation municipale, *l'Îlot Fleuri* développe une mission sociale en servant quotidiennement des repas pour des gens dans le besoin (*Ibid.*, p. 14). De plus, cet espace a pour objectif de redorer l'image du quartier à travers un jardin communautaire aménagé chaque été, où sont exposées sculptures et œuvres d'art.

Enfin, les années 2000 arrivent sous le signe d'un nouveau plan de relance économique désormais axé sur la culture et l'implication de la communauté artistique (Nicole, 2001, p. 11). De nombreux ateliers, la Faculté des arts visuels de l'Université Laval et la coopérative Méduse s'installent dans Saint-Roch (Ville de Québec, 2017, p. 15). Aujourd'hui caractérisé par un certain dynamisme et de nombreux travaux de construction, le quartier attire de plus en plus d'entreprises, particulièrement dans le secteur des nouvelles technologies et de l'administration, entraînant notamment une augmentation de l'offre commerciale (Saillant et Nadeau, 2018, p. 182-183; Ville de Québec, 2017, p. 17). Sans bouleverser complètement l'équilibre économique et social des territoires de la capitale nationale, ces éléments pavent la voie à l'embourgeoisement progressif du quartier (Nicole, 2001, p. 4).

Constitution de l'objet d'analyse et procédures de recherche

Disposant dorénavant de bases méthodologiques solides et d'un contexte particulier à notre enquête, il paraît possible de s'atteler à saisir les ramifications de notre objet d'analyse. En vue de lui imposer une certaine finitude, deux points de ruptures ont été identifiés (Whyte, 1993, p. 325). Agissant à titre d'unité d'analyse, la séance d'audience publique et les

entretiens semi-dirigés constituent les ancrages pratiques à travers lesquels s’objectifie le discours politique analysé au chapitre suivant.

A - La séance d’audience publique du 4 mars 2020

D’abord, celle-ci fût organisée à l’initiative de Catherine Dorion, députée de Taschereau pour Québec Solidaire, au Club Social Victoria dans Saint-Roch⁵⁷. Couverte par certains médias⁵⁸, la soirée avait pour objectif de rassembler les citoyens inquiets de la réalisation du troisième lien au centre-ville de Québec⁵⁹. Environ une cinquantaine de personnes étaient présentes. Dans une ambiance conviviale, une personne fut désignée à l’animation, alors que la séance débuta par une brève présentation de son déroulement. On nous proposa une présentation de quinze minutes où trois experts sont venus traiter d’enjeux soulevés par le troisième lien⁶⁰. Celle-ci fut ensuite suivie d’une plénière, dont l’objectif était d’offrir un espace de discussion inclusif. En ce sens, on mentionne que les tours de paroles, limités à trois minutes, seront déterminés selon un mode d’alternance paritaire. Par ailleurs, les citoyens furent invités à se présenter avant de débiter leur intervention. Finalement, il fut spécifié qu’une des tables situées au-devant de la salle ferait office de secrétariat, celui-ci ayant pour tâche de produire un compte-rendu écrit des interventions émises lors de la soirée. Au total, c’est une trentaine d’interventions qui ont eu lieu durant la plénière qui dura un peu plus d’une heure trente.

Cette première phase de collecte de données a été pour nous l’occasion de réaliser une observation couverte⁶¹. D’une part, cela a permis de se familiariser avec l’observation participante, alors que d’autre part, nous avons pu obtenir accès au terrain d’enquête sans contraintes (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 51-52). De cette manière, les notes d’observations colligées portent spécifiquement sur la manifestation des phénomènes intrinsèques à la séance d’audience publique. Consignée dans un journal de bord, cette prise de notes naturaliste fut l’occasion de se plier avec exactitude aux ambiances et aux propos tenus par les participants lors de la soirée. Ce choix stratégique a donc permis de présenter

⁵⁷ Soulignons que cette séance d’audience publique constitue, à ce point précis dans le temps, un lieu important de politisation sur l’enjeu spécifique du troisième lien. De par la nature de la soirée, avec notamment la place prépondérante des interventions citoyennes, celle-ci offre un regard unique sur le discours d’opposition citoyen en formation.

⁵⁸ Bernier, Jérémy. «Le troisième lien mal accueilli au centre-ville». *Journal de Québec*. 4 mars 2020.

⁵⁹ La séance était intitulée : «Soirée de consultation publique : préoccupations liées à un 3^e lien au centre-ville».

⁶⁰ Pour un résumé de ces interventions voir la notice compilée dans l’Annexe A.

⁶¹ Cela signifie que nous n’avons pas dévoilé notre posture de recherche (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 84; Soulé, 2007).

une synthèse authentique des événements. En ce sens, le journal constitue une part importante du matériel d'enquête, étant un témoin direct de l'évolution du processus réflexif sous-tendu par notre démarche, mais aussi en étant producteur des résultats d'enquête par la combinaison d'un ensemble de notes analytiques et expérientielles (Dowling, 2010, p. 31; Hammersley et Atkinson, 2007, p. 150).

Par ailleurs, nous avons également sollicité la participation de l'équipe d'organisation de la soirée en vue d'obtenir l'accès au *verbatim* de la rencontre. Après confirmation, celui-ci nous a été transmis en format *Word*⁶². Ce faisant, nous avons pu effectuer des validations supplémentaires quant aux propos tenus en comparant ce document avec nos notes personnelles.

B - Les entretiens semi-dirigés de l'automne 2021

La seconde phase de collecte de données se compose de six ($n = 6$) entretiens semi-dirigés réalisés entre septembre et octobre 2021⁶³. Ceux-ci varient en durée, allant de 1h05 minutes pour la plus courte à 2h pour la plus longue. Ces différences s'expliquent principalement par la dimension semi-dirigée, où les conversations se sont parfois spontanément allongées. Ces entretiens ont tous eu lieu sur la plateforme numérique *Zoom*, facilitant ainsi leur enregistrement à des fins de retranscription. Définies comme une description des énoncés, mais aussi des gestes, des intonations et des expressions des personnes participantes, ces transcriptions, réalisées entre octobre et novembre 2021, constituent le principal support matériel des entretiens (Dunn, 2010, p. 120).

Les personnes avec qui nous nous sommes entretenus sont tous et toutes des citoyens du quartier Saint-Roch s'opposant au troisième lien et répondant à certains critères. Élaboré afin de s'assurer d'interroger des personnes pertinentes pour la réalisation de notre enquête (Bradshaw et Stratford, 2010, p. 73; Hammersley et Atkinson, 2007, p. 104), nous recherchions des personnes majeures, parlant français ou anglais, habitant le quartier Saint-Roch et ayant participé à l'un des événements suivants :

⁶² Notez que la copie obtenue fût toutefois caviardée. Cela signifie qu'elle ne comporte aucun nom des personnes s'étant exprimées. Elle comporte cependant la manière dont ils et elles se sont présentés (ex: membre du Conseil de quartier, maman et citoyenne, citoyen cycliste, etc.).

⁶³ Voir Annexe B pour un tableau récapitulatif des entretiens.

- La séance d’audience publique au d’Auteuil du 13 mars 2019⁶⁴.
- La séance d’audience publique à l’Espace Félix-Leclerc (Île d’Orléans) du 1er mai 2019⁶⁵.
- La séance d’audience publique du 4 mars 2020 au Club Social Victoria⁶⁶.
- L’occupation citoyenne de l’*Îlot Fleuri* du 18 juin 2021⁶⁷.

Ceux-ci ont été choisis afin de s’assurer de la constitution d’une réflexion préalable dans la formulation de l’opposition chez les personnes participantes. Disposant d’un *modus operandi* similaire à celui exposé plus tôt - présentation introductive d’experts ou de citoyens et plénière - ces trois séances d’audience publique agissent comme des pôles de constitution du discours critique envers le troisième lien. L’occupation citoyenne de l’*Îlot Fleuri* du 18 juin 2021 a elle été sélectionnée en raison du fait qu’elle incarne, aux dires même de ces organisateurs⁶⁸, un lieu de résistance, qui s’avère propice à la réalisation de notre analyse.

Nous avons également imposé certains critères d’exclusion avec deux objectifs en tête. Premièrement, il était primordial de préserver le point de vue spécifique propre à la quotidienneté de Saint-Roch. Deuxièmement, nous voulions, dans cette perspective, éviter de discuter avec des personnes sur-politisées en fonction de leur appartenance professionnelle. C’est pourquoi les personnes participantes ne pouvaient être à l’emploi d’un parti politique (municipal, provincial ou national) ou d’un organisme impliqué dans la campagne «Non au troisième lien»⁶⁹.

En ce qui concerne notre stratégie de recrutement, plusieurs techniques ont été utilisées. D’abord, notre présence sur les réseaux sociaux a permis d’observer les interactions au sein de différents groupes⁷⁰. Il fut donc possible d’identifier un bassin de personnes s’opposant au

⁶⁴ Racine, Jean-François. «Tous réunis contre le troisième lien». *Journal de Québec*. 13 mars 2019.

⁶⁵ Lavallée, Jean-Luc. «Mobilisation contre le troisième lien : Dorion récidive à l’île d’Orléans». *Journal de Québec*. 1er mai 2019.

⁶⁶ Bernier, Jérémy. *Ibid.*

⁶⁷ Organisé à l’initiative du comité autogéré «Citoyen.ne.s en action contre le troisième lien et pour la reprise de l’Îlot Fleuri», cet événement militant ayant pour titre «l’Îlot Fleuri vs le troisième lien : occupation citoyenne» constitue un des points de mobilisation récent ayant été populaire dans Saint-Roch.

⁶⁸ En effet, le message affiché sur la page Facebook du groupe se lit comme suit : «un 4@7 chill [où] on se fabrique des affiches anti-troisième lien pour nos fenêtres et on plante des fleurs et de la verdure sur la place! L’Îlot Fleuri appartient aux citoyens et le 3e lien n’y sortira pas!! Amenez vos petites plantes, vos enfants, vos guitares, votre chaise longue : on occupe ce terrain, on y met du beau et on organise la résistance»!

⁶⁹ Pour rappel, cela inclut les organismes suivants : Action Transport Viable, Vivre en ville, Équiterre, Fondation David Suzuki, le Conseil Régional de l’Environnement et Trajectoire.

⁷⁰ Dans le cadre de l’enquête terrain, nous avons joint les groupes Facebook «Comité citoyen Saint-Roch» et «Contre un troisième lien autoroutier» et la page «Non au troisième lien et passe le tram». Par l’entremise de

troisième lien potentiellement aptes à répondre à nos critères de participation. En échangeant avec elles et eux, nous avons pu confirmer leur intégration à notre perspective de recherche. Ces personnes ont par la suite été sollicitées en vue d'obtenir des recommandations pour d'autres candidats correspondant à nos critères. Cette méthode *boule de neige* a permis de constituer un second bassin de personnes à interroger (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 105). Nous avons également affiché un appel à la participation⁷¹ sur les groupes Facebook mentionnés précédemment. Pour ce faire, nous avons demandé la permission auprès des administrateurs. Les personnes répondant aux critères de l'affiche étaient ainsi libres de nous contacter directement pour signifier leur intérêt.

Au niveau de la prise de contact, celle-ci fût principalement numérique. En effet, nous avons établi la communication avec les personnes participantes sur les réseaux sociaux et par courriel. Ces premières approches ont toutes débuté par la présentation de nos affiliations universitaires (*Ibid.*, p. 86), avant d'informer les participants de la manière dont nous avons eu connaissance de leur contact (groupe Facebook et/ou recommandation)⁷². Cela a permis d'établir un lien de confiance, tout en légitimant notre démarche. Nous avons par la suite procédé à la présentation du sujet de recherche, des critères de participation, et, une fois ces éléments confirmés, notre désir de discuter plus longuement en entretien. Moyennant l'acquiescement à l'ensemble de ces conditions, nous leur avons ensuite transmis le formulaire de consentement. La lecture et la signature de celui-ci constituaient l'étape préalable à la participation aux entretiens. Lors de ceux-ci, nous avons tenté de créer un espace de discussion inclusif et sécuritaire en laissant l'opportunité aux personnes participantes de poser des questions sur le cadre de la recherche (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 110).

Pour finir, le guide d'entretien⁷³ a été élaboré de manière à élucider deux axes de recherche. Nous cherchions d'abord à saisir la relation entre les personnes participantes et le troisième lien, en tentant de comprendre leur parcours citoyen. À travers une compréhension plus fine de la manière dont les sujets se situent dans l'environnement urbain, il devenait possible

ceux-ci, nous avons été mis au courant de la séance d'audience publique à laquelle nous avons participé, ainsi que de d'autres événements. Il est important de noter que notre analyse ne mobilise aucun commentaires émis par les internautes sur les réseaux sociaux.

⁷¹ Pour une copie de l'appel à la participation, voir Annexe C.

⁷² Dans le cas des personnes répondant à l'appel à la participation, nous les avons remerciés de leur intérêt à participer à notre étude avant d'enchaîner avec une procédure *idem* à celle utilisée pour les personnes directement contactées.

⁷³ L'annexe D comporte une copie du guide d'entretien.

d'exacerber le caractère potentiellement disruptif de celui-ci par rapport à la quotidienneté. Ensuite, nous avons tenté d'identifier les fondements politiques de leur opposition. En questionnant les sujets sur leur interprétation des retombées éventuelles de la réalisation de ce projet routier, nous avons pu identifier un ensemble de phénomènes politiques se rapportant à l'urbain. Suivant la prescription méthodologique de la tradition municipaliste, nous avons pu *«élabore[r] et construi[re] un objet théorique, un objet possible à partir d'informations portant sur la réalité ainsi que d'une problématique posée par cette réalité»* (Lefebvre et al., 2009a, p. 99), se prêtant davantage à l'analyse.

Afin de cibler ces éléments, nous avons constitué trois blocs de questions. Premièrement, nous avons cherché à préciser la compréhension citoyenne du projet de troisième lien et ses motifs d'opposition, mais aussi les implications de sa réalisation pour le quartier Saint-Roch. Deuxièmement, nous avons interrogé le processus de politisation des personnes participantes. Nous les avons questionnés sur la place de la parole citoyenne dans le débat concernant le troisième lien, mais aussi sur l'impact des événements auxquels ils et elles ont participé dans la constitution de leur réflexion critique. Troisièmement, nous avons souhaité évaluer les connaissances antérieures du municipalisme chez les personnes participantes et, plus généralement, leur perception de la ville comme objet politique.

Limites de la recherche

Malgré ses qualités, la démarche prescrite par notre méthode de recherche comporte certaines limites. Outre sa dimension longitudinale⁷⁴, nous avons dû, dans l'intention de proposer un objet d'analyse saisissable, circonscrire la collecte de données à la phase d'observation et d'entretien. Bien que cette sélectivité confère une dimension spécifique à notre bagage de données (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 37), elle entraîne cependant une

⁷⁴ Selon Baxter, elle doit être considéré ainsi dans la mesure où, «there was a revisit, with the researcher returning to the case after an interviewing time period during which no appreciable research was done» (Baxter, 2010, p. 90). Dans notre cas, il existe un écart de plus d'un an entre nos deux moments de collecte de données. Cela s'explique principalement par le déclenchement de la pandémie de COVID-19. Après la séance d'audience publique du 4 mars 2020, d'autres événements devaient avoir lieu, mais l'arrivée des mesures sanitaires (notamment les interdits de rassemblements), doublés du retard dans l'annonce du troisième lien ont ralenti considérablement la collecte de données. Avec les allègements réglementaires du printemps 2021 et la reprise progressive de la mobilisation citoyenne, ce moment apparaissait propice à la reprise de notre enquête terrain et à la tenue des entretiens.

limitation de la portée interprétative des constats de recherches, compromettant ainsi leur exhaustivité⁷⁵ (*Ibid.*, p. 88).

Sur le plan technique, ces limites s'illustrent à travers les difficultés éprouvées lors de la phase de recrutement pour les entretiens. Souhaitant s'inscrire dans une perspective résolument organique à la manière de Hochschild (2018), Pattillo (2008, 2013) et Whyte (1993), les outils de recrutement ont été élaborés de façon à laisser une place influente aux personnes participantes dans le but de consolider l'accès au terrain d'enquête. Le caractère exclusif de nos critères de participation à toutefois restreint le bassin de personnes aptes à participer aux entretiens. Cette tendance fut confirmée par la méthode *boule de neige*, alors qu'à mesure que ceux-ci ont progressé, les mêmes personnes furent régulièrement référencées. Sans compromettre l'intégrité des données recueillies en entretiens, l'organicité du processus de recrutement semble avoir directement contribué à l'étendue de l'échantillon⁷⁶.

Sur le plan méthodologique, la méthode de l'observation participante se limite à une réalité physique dont l'ensemble des paramètres ne peut être contrôlé (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 84). Dévoilant uniquement ces phénomènes politiques intrinsèques, celle-ci ne peut exprimer l'ensemble des positions de la communauté étudiée (*Ibid.*, p. 88). De la même manière, les entretiens semi-dirigés ne peuvent s'octroyer l'apanage du discours d'opposition, alors que la réalité observée se limite à l'expérience des personnes participantes. Cette conjoncture entraîne donc le développement d'une certaine prudence dans l'analyse des données, et le recours à un sens du jugement aiguisée de manière à assurer le développement de conclusions pertinentes lors de l'analyse⁷⁷ (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 20; Waitt, 2010, p. 230; Whyte, 1993, p. 336).

Éthique de recherche

Enfin, notre démarche empirique a été soumise à l'approbation du *Comité éthique de la recherche pour les projets étudiants impliquant des êtres humains* de l'Université du

⁷⁵ Il semble toutefois n'y avoir «few if any rules in qualitative inquiry related to sample size, and it depends on what is needed in the way of knowledge, on the purpose of the research, on its significance and for whom, and on logistics and resources» (Bradshaw et Stratford, 2010, p. 76).

⁷⁶ Bradshaw et Stratford soulignent malgré tout que : «conducting in-depth interviews with a small number of the right people will provide significant insights into a research issue» (Bradshaw et Stratford, 2010, p. 75).

⁷⁷ Par conséquent, «the richness of information, its validity and meaning, is more dependent on the abilities of the researcher» (Bradshaw et Stratford, 2010, p. 76).

Québec à Montréal (UQÀM). L'obtention d'une certification spécifique pour la portion des entretiens semi-dirigés⁷⁸ assure une conformité aux exigences de la recherche en vigueur au Canada. Plus qu'un engagement formel à protéger l'anonymat et les données recueillies, cette certification encadre le processus de recrutement et la prise de contact avec les personnes participantes. Ces éléments permettent par conséquent de garantir une liberté dans la prise de parole des personnes participantes, tout en les protégeant d'éventuelles conséquences politiques et sociales associées à la recherche. Bien que dans notre cas, celle-ci ne comporte que très peu de risques, il était tout de même primordial de tenir des standards élevés en matière de confidentialité.

Ainsi, nous avons insisté sur la présentation de ces éléments dans le formulaire de consentement⁷⁹ et lors des entretiens. Véritable résumé de l'ensemble de nos engagements éthiques, ce formulaire contient les principales informations relatives à la recherche. Les personnes participantes y sont notamment informées des modalités de publication, de leurs droits et des personnes à contacter en cas de plaintes. De plus, nous avons souligné au début de chaque entretien le fait que les personnes participantes étaient enregistrées à des fins de transcription uniquement. De façon à garantir l'intégrité du processus de recherche, ces transcriptions ont été transmises aux personnes participantes. L'objectif étant d'une part de confirmer que les propos inscrits correspondent à ceux énoncés durant l'entretien, et d'autre part, de solliciter une fois de plus leur participation au processus d'enquête. Certains ont d'ailleurs saisi l'opportunité d'apporter des commentaires menant à quelques modifications, alors que d'autres ont simplement profité de l'occasion pour soutenir notre démarche.

Pour ce qui est de la séance d'audience publique, celle-ci fût exemptée de l'obtention d'une certification éthique en raison de sa nature publique. Or, en sollicitant la participation de l'équipe du comté de Taschereau à travers l'obtention du *verbatim*, nous avons tenté d'être le plus fidèle possible aux événements et aux interventions rapportés. En vue de protéger les citoyens ayant participé à la soirée, nous avons également procédé à l'anonymisation des statuts de présentation, en plus de minimiser la publication de caractéristiques identificatoires dans l'analyse. En somme, même sans certification particulière, nous avons tenté d'être en adéquation avec les engagements éthiques qui guident notre démarche.

⁷⁸ Voir Annexe E.

⁷⁹ Voir Annexe F.

Analyse des données

En terminant, soulignons que l'approche qualitative inhérente à notre enquête s'exprime à nouveau au moyen de la démarche d'analyse essentiellement thématique. Par les interactions émanant des contacts directs avec l'objet d'étude - séance d'audience publique et entretiens - la prise de notes et leur retranscription, et la relecture, nous avons pu apprivoiser progressivement l'objet de recherche (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 151; Pattillo, 2013, p. 223).

Dès lors, en vue d'identifier des constats pertinents, il fût également nécessaire de requalifier une partie des énoncés encourus. Afin de dégager des lignes argumentatives fortes, nous avons d'abord cherché à analyser des énoncés aux propos similaires et répétés. Par conséquent, les affirmations relevant d'une même nébuleuse sémantique (par exemple : *automobile, voiture, congestion routière, circulation, etc.*) ont été rassemblées, pour chaque phase d'observation, au sein d'un ensemble discursif thématique. Ce travail de réorganisation a permis de s'intéresser plus spécifiquement aux récits communs et aux fondements argumentatifs des opposants, dans le cadre de la réponse à notre question générale de recherche.

Nous avons ainsi porté une attention particulière à deux types d'énoncés. D'abord, à ceux faisant état d'un rapport conflictuel au politique⁸⁰ (par exemple : «L'affaire c'est que les avantages du troisième ne justifient pas l'effort qu'on veut faire, ni le massacre écologique qu'on veut faire, ni le massacre citoyen que ça pourrait représenter au niveau architectural, mais aussi au niveau humain⁸¹»). Ensuite, à ceux proposant une interprétation du monde social, ou plus précisément une vision du politique (par exemple : «Saint-Roch est déjà passé sous le bulldozer des autoroutes, et depuis les années 1980, on essaie de réparer les dégâts⁸²»). Dans le cas de la séance d'audience publique, ce deuxième type d'énoncés représente la majorité des interventions, étant donné la nature de l'exercice. Ces critères ont cependant permis de filtrer les propos recueillis en entretiens dans la mesure où leur dimension semi-dirigée a parfois mené les participants à s'exprimer sur des éléments dépassant le cadre de notre étude.

⁸⁰ Cela réfère de manière plus spécifique aux interprétations et aux réflexions à même d'identifier un ensemble de symboles permettant de définir et redéfinir le contexte politique dans lequel s'enracine la problématique (Bourdieu et Thompson, 2001, p. 204).

⁸¹ Tiré des notes terrains pour les entretiens; intervention de PP5.

⁸² Tiré des notes terrains pour la séance d'audience publique; intervention de C3.

Sur le plan analytique, les énoncés retenus ambitionnent de dévoiler l'unité discursive que forme l'agrégation des données de nos deux phases d'observation dans la perspective de production du discours d'opposition. En ayant identifiés plus tôt au chapitre 1 et 2 des thématiques au fondement même de l'approche municipaliste, cette relecture des énoncés s'avèrent propice à la confrontation de notre cadre analytique avec l'empirie de notre enquête (voir le tableau ci-dessous).

Dans le but de concrétiser ces intentions, nous avons procédé au codage des énoncés. Mélangeant théorie et pratique, cette synthèse en forme de grille d'interprétation occupe un rôle central dans l'analyse des données de recherche. Les couples conceptuels précédemment évoqués - autogestion et démocratie directe, valeur d'usage et échelle humaine, et dimension écologique - constituent ainsi des méta-catégories où sont répertoriés des thèmes et sous-thèmes aptes à élucider les phénomènes observés (*Ibid.*). Les questions d'observation renvoient quant à elle à des critères et des sous-questions dans et par lesquelles peuvent être interprétées les interventions citoyennes recensées (Eliasoph et Lichterman, 2003, p. 784-787). Agissant comme un ensemble de balises, celles-ci permettent finalement d'intégrer les énoncés au cadre analytique en les associant à l'une ou l'autre des deux interprétations originelles ou réformistes.

Pour finir, notez que deux codes alphanumériques distincts ont été utilisés pour présenter les données de recherches au chapitre 4. L'appellation *C* - pour citoyens - suivie d'un nombre à été utilisée pour référer aux propos tenus lors de la séance d'audience publique (par exemple : C1, C2, etc.). Dans le cas des entretiens, les personnes participantes sont désignées par la mention *PP*, suivie d'un nombre attribué en fonction de l'ordre chronologique des entretiens (par exemple : PP1, PP2, etc.). Les propos étant précédés de l'une de ces deux dénominations réfèrent textuellement à ceux énoncés par les citoyens lors de l'une de nos deux phases de collecte de données.

3.1 TABLEAU DE SYNTHÈSE : CADRE D'ANALYSE POUR L'INTERPRÉTATION DES FONDEMENTS POLITIQUES DU MUNICIPALISME CHEZ LES CITOYENS

	Approche originelle	Approche réformatrice	Critères et questions d'observation
Autogestion et démocratie directe	<ul style="list-style-type: none"> - Droit à la participation et à l'organisation citoyenne de la quotidienneté : • Initiatives citoyennes d'actions collectives. • Organisation politique fondée sur des liens de proximité. • Rejet de la démocratie représentative. • Nouvelles structures décisionnelles (assemblée ou comité citoyen). - Gestion citoyenne des espaces : • Décisions à l'échelle du quartier. • Horizontalité et déconstruction de la hiérarchie. • Réappropriation des usages de l'espace. 	<ul style="list-style-type: none"> - Réclamation d'un droit d'administration citoyen : • Mise en avant des processus de concertation et de collaboration (budget participatif). • Médiation entre les intérêts publics et citoyens (procédural). • Prise en compte des intérêts citoyens comme processus de légitimation. - Dépolitisation de la figure citoyenne : • Plaidoyer pour l'expertise. • Dévalorisation des processus de décisions citoyens. • Prise en main systématique des enjeux urbains par les autorités publiques. 	<ul style="list-style-type: none"> - Quelle vision du pouvoir public ? • Par exemple : Partage du pouvoir au sein des instances de consultations (PPU, CdQ, etc.), décentralisation du monopole de l'expertise et du savoir technique, ingérence, absence de considération pour les besoins citoyens. - Quelle vision de la démocratie et de la citoyenneté ? • Comment se définit la communauté politique ? Par exemple : Partage de l'expérience de la quotidienneté, classe sociale, cohabitation, mixité, territoire, liens sociaux, etc. • Quelle conception d'un « nous » collectif, légitimant l'action citoyenne ? Par exemple : Appartenance à un territoire (quel territoire?), mode de vie (comment se définit-il?), partage d'un récit historique (quel constat sur l'évolution urbaine de Saint-Roch?). - Quelle conception du pouvoir citoyen ? • Quelle réclamation politique en termes de démocratie directe ou participative ? Par exemple : nécessité de changer le paradigme de la participation citoyenne, culture militante, etc. • Quelle interprétation pour la portée transformative du changement social produit par l'accroissement et la mise en œuvre du pouvoir citoyen ?
Valeur d'usage et échelle humaine	<ul style="list-style-type: none"> - Droit collectif à jouir de l'espace public : • Reconfiguration du territoire (et de ses structures spatiales) à l'échelle du quartier. • Prééminence de la quotidienneté dans l'accès à l'espace public. • Usage dédié à la vie quotidienne (espace de vie et de rencontre). - Critique de la production de l'espace : 	<ul style="list-style-type: none"> - Réclamation d'une justice spatiale : • Discours sur une redistribution plus équitable des ressources de l'espace (logique politico-institutionnelle). • Dénonciation de la dimension économique de l'urbanisation (embourgeoisement, perte d'espaces publics au profit d'espaces privés, etc.). • Difficulté liée à la cohabitation dans un contexte de nouvelle mixité sociale 	<ul style="list-style-type: none"> - Comment est défini l'espace idéal ? • Par exemple : Accès et proximité des services (habitation, alimentation, loisir, éducation travail, etc.), cohabitation harmonieuse (ressources pour la gestion des cas de consommations, d'itinérances et de santé mentale, présence de travailleurs et de familles, etc.), souhaits, etc. - Quelles demandes en termes de redistribution de l'accès à l'espace et à ses ressources ? • On agit pour qui ? Par exemple : Habitants, citoyens en général, générations futures.

	<ul style="list-style-type: none"> • Dévoilement de la dimension politique de l'espace. • Utopisme. - Redéfinition de la communauté politique : • Établissement de nouveaux liens de proximité. • Prééminence de la vie publique. • Possibilité de transformation civique et politique. 	<p>(santé mentale, itinérance, travail, famille).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Judiciarisation des demandes citoyennes. - Planification urbaine et nouvelles pratiques urbanistiques : • Prééminence de la logique économique dans l'organisation de l'espace. • Modernisation (travaux de réfection, transformation des espaces historiques). • Gestion technique de l'espace. • Discours lié à la sécurité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Quelles injustices spatiales sont dénoncées ? Par exemple : Espace organisé pour la voiture, fonctionnalisation de l'espace (quartier de transit, quartier où l'on vient pour travailler; quartier pour les démunis, etc.). • Quelle vision urbanistique pour le quartier ? Par exemple : Principalement dédié à l'habitation, potentiel de densification, statut de centre-ville (proximité, accès aux commerces, à la culture, aux loisirs, etc.). • Quel type de structures sont réclamés ? Par exemple : infrastructure de mobilité active et durable, espaces verts, rues partagées, etc.
<p>Dimension écologique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Reconnaissance de la domination technique. : • Fin de la domination de l'humain sur l'humain. • Développement urbain en coopération avec la nature. • Meilleur rapport entre ville et campagne. - Analyse politique et sociale des processus d'urbanisation : • Discours sur les transformations des modes de production. • Critique de l'automobile. • Critique de l'étalement urbain (banlieurisation). 	<ul style="list-style-type: none"> - Impact de la vie quotidienne sur l'environnement. : • Augmentation de l'accès aux parcs, de la canopée urbaine et des structures de transport actif. • Réaménagement urbain (ruelles vertes, espace protégé, etc.). - Complexification des rapports écologiques de la communauté politique : • Atomisation de la communauté politique. • Remise en cause de la décentralisation et de l'échelle humaine comme vecteur des vertus municipalistes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Comment est abordée la problématique écologique ? • Via quels éléments ? Par exemple : Mode de vie (propriété privée, consommation), transformation dans les pratiques de mobilité urbaine, équilibre entre ville et campagne.

CHAPITRE 4 - RÉSULTATS

Ce chapitre sur la présentation des résultats sera divisé en deux actes. Le premier implique d'abord une revue synthétique des énoncés citoyens. Nous nous intéresserons ainsi aux principaux arguments relevés lors des phases d'observation et d'entretien. Ces derniers seront présentés à travers un ensemble de thèmes structurants, qui s'avèreront essentiels au processus d'objectivation des données mobilisées dans l'analyse proposée au chapitre suivant. Ce premier acte permettra en outre de comprendre la posture citoyenne et les différents arguments qui justifient l'opposition au troisième lien. Il permettra également d'identifier un ensemble d'arguments qui sera par la suite confronté, dans le second acte, aux positions dominantes déjà présentes dans l'espace médiatique, via une brève comparaison avec le discours défendu par la «*coalition des opposants*⁸³». Par l'entremise de cet exercice comparatif, nous serons en mesure d'observer que certaines positions tenues par les citoyens de Saint-Roch - soit celles déjà énoncées dans le premier acte - empruntent aux arguments du discours dominant pour justifier l'opposition au projet. Ces éléments récurrents de l'opposition au troisième lien ont ainsi été regroupés au sein d'un premier ensemble discursif (l'argumentaire primaire), de manière à souligner la prééminence de certains arguments dans l'opposition au détriment de d'autres. Or, nos résultats préliminaires distinguent également des arguments spécifiques à la posture citoyenne, qui renvoient directement à l'expérience de la vie quotidienne dans les quartiers centraux. Ces derniers ont quant à eux été classés au sein d'un second ensemble discursif (l'argumentaire secondaire), de manière à marquer la différence entre les arguments dominants et les arguments spécifiquement développés par les citoyens de Saint-Roch. La synthèse de ces observations à la fin du présent chapitre, doit en définitive contribuer à l'élaboration d'une réponse à notre question générale de recherche, portant sur la manière dont les citoyens formulent leur opposition au troisième lien.

Logos et procédé réflexif

Plus spécifiquement, nous souhaitons insister sur les procédés réflexifs *infra*, et notamment sur l'exercice de qualification des énoncés propre à l'identification des principaux

⁸³ Cette coalition renvoie aux travaux discutés dans l'ouvrage de Dubé et *al.* (2021) sur lesquels nous reviendrons dans ce chapitre. *Grosso modo*, elle fédère différents acteurs - notamment les représentants de Transition Québec, de Québec Solidaire, de divers organismes communautaires et ceux impliqués dans la campagne «Non au troisième lien», mais aussi certains citoyens - autour de l'idée générale de la collectivisation de la demande individuelle en matière de mobilité (Dubé *et al.*, 2021, p. 140).

arguments relevés par notre enquête. Cet exercice implique de présenter les principaux motifs justifiant l'opposition au troisième lien sous l'égide de thèmes - identifiés par notre analyse - où se retrouvent des énoncés possédant une certaine proximité argumentative et idéologique. Ces thèmes renvoient aux injustices et aux principaux éléments récurrents appelés à constituer le cœur de cette critique proprement citoyenne du troisième lien. Cette schématisation, via ce procédé de classement discursif, s'impose par conséquent comme un ensemble de frontières symboliques contribuant à délimiter les fondements de l'opposition au troisième lien, mais également certains éléments *sui generis* à l'argumentaire des citoyens de Saint-Roch.

La seconde partie analytique du chapitre propose de revenir sur ces frontières symboliques de l'opposition citoyenne au troisième lien de manière à effectuer une courte synthèse de leurs principaux éléments constitutifs. En réduisant le contenu de nos résultats à ces thèmes, il devient possible de simplifier notre compréhension des principaux arguments, en plus d'entrevoir plus facilement les rapprochements possibles avec le discours dominant. Cet exercice doit ensuite permettre de souligner certaines particularités discursives, afin d'entrevoir avec plus d'acuité les éléments qui permettent de saisir la formulation spécifique de l'opposition au troisième lien chez les citoyens de Saint-Roch.

Mentionnons enfin que dans l'esprit de notre méthode d'enquête, nous avons souhaité, dans ce premier acte, présenter le plus fidèlement possible les énoncés émis par les citoyens. Nous adoptons en ce sens une démarche d'écriture descriptive de manière à placer les énoncés des acteurs au centre de notre exposé. Nous espérons ainsi respecter les principes épistémologiques prescrits par la méthode employée, tout en affichant une certaine proximité avec les écrits nous ayant inspirés (Auyero, 2003; Eliasoph, 1998; Hochschild, 2018; Pattillo, 2008, 2013; Whyte, 1993).

Automobilité technique et culturelle

Tout d'abord, la somme des énoncés citoyens a directement contribué à désigner l'automobilité⁸⁴ comme l'une des principales cibles de l'opposition. Celle-ci se présente via

⁸⁴ En complément des fondements de l'automobilité mentionné plus tôt; ce terme désigne la prééminence de l'automobile privée dans le cadre urbain, en dévoilant «non seulement le moyen de transport en tant que tel, mais [bien] l'ensemble du système sociotechnique qui soutient [son] utilisation : infrastructures routières, règlements et politiques de transport, idées d'autonomie individuelle, marché international des combustibles fossiles, système de distribution des carburants, modèles de développement, cultures professionnelles, approches

deux composantes - technique et culturelle - abondamment rapportées dans le discours citoyen. En effet, la première s'exprime notamment via les préoccupations en lien avec l'augmentation anticipée de la circulation routière et de la présence de voitures dans le quartier. En ce sens, C3 mentionne que l'imbrication du Réseau Structurant de Transport en Commun (RSTC) avec le troisième lien dans le projet du REC inquiète les citoyens : «la construction du futur réseau de transport structurant va déjà affecter le quartier et sa circulation». Cela se retrouve également chez PP2 qui affirme se sentir «super insécure avec les voitures. Tsé, je veux dire, on le sent par rapport à d'autres quartiers... Rajouter encore plus de voitures dans [le] contexte [du troisième lien], je pense que c'est juste trop angoissant».

Ces appréhensions s'articulent principalement autour de réalités quotidiennes. En ce sens, pour PP4, l'arrivée de sorties autoroutières va directement amener «plus de bruits, plus de poussières. Du bruit peut-être à une autre hauteur, qu'on va entendre encore plus qu'en ce moment». Tandis que pour PP6, le troisième lien annonce «la diminution de la qualité de l'air, de la sécurité, de la place qu'on fait au transport en commun pis au transport actif puis à la mobilité durable en général. Après ça... Le trafic en ville, le bruit, la poussière, la perte de verdissement». Des propos encore plus catégoriques sont tenus par PP5 :

«La période de travaux, c'est bruyant, c'est intense, c'est massacrer la tranquillité de la faune quelque part. Même si on passe sous terre, j'imagine qu'il y aura quand même des incidences. Ils vont faire venir des tonnes de ciment, de bétons ou je ne sais pas trop quoi qui sont déjà pas carboneutre dans leur production. C'est aussi... On parle de terres agricoles qui ne sont pas touchées sur la Rive-Sud... Faut pas être lucide pour voir que si jamais quelque chose sortait du côté de la Rive-Sud, il y aura plein de maisons qui vont se construire autour, qui vont être vendues aux promoteurs au détriment des terres agricoles à proximité justement de la ville de Québec et Lévis... Pis eh... Au niveau écologique, c'est déplacer des voitures. C'est inciter à prendre la voiture. Ça s'adresse à des gens qui ne sont pas forcément habitués à se déplacer d'autres manières, d'agir différemment».

d'aménagement et représentation collectives relatives à la mobilité personnelle et collective» (Dubé *et al.*, 2021, p. 19).

Dans le contexte actuel, la prolifération de ces désagréments, mais surtout l'augmentation de la circulation routière par l'entremise de la réalisation du projet semble inévitable pour les opposants. Selon PP1, «ces autos-là, faut toute que ça revienne, par Laurentienne vers le centre-ville... Tsé, toutes les autos qui vont se déverser à Vanier, elles vont toutes rentrer là. Pis là je suis inquiet de ça». Ces éléments poussent d'ailleurs C3 à se questionner sur la capacité d'accueil de Saint-Roch : «Peut-on se permettre d'ajouter encore une autre couche de trafic dans le quartier»?

Pour certains, la réponse semble claire. On ne peut continuer d'«amener des liens [routiers car cela] va amener plus de voitures là où on ne peut plus en mettre davantage», affirme C9. Même son de cloche pour C8 qui mentionne qu'«il y a déjà de la congestion dans les quartiers», et C12 selon qui, «tout ce qui va sortir de ce tunnel va sortir dans Limoilou et dans Vanier. Après, ils vont revenir vers le centre-ville. Ce n'est pas logique. On ajoute encore de la congestion».

Si ces critiques du projet font d'abord écho au sentiment général d'injustice que soulève le troisième lien dans Saint-Roch, elles permettent surtout de souligner la manière dont la dimension technique de l'automobilité nourrit la dénonciation d'iniquités ouvrant la voie à un processus de politisation. En effet, la dimension technique de l'automobilité s'intéresse plus spécifiquement aux infrastructures routières, à la présence automobile et à une approche spécifique de l'aménagement urbain. Elle permet ainsi de désigner des externalités négatives (comme le bruit, la diminution de la mobilité active, la pollution atmosphérique, le sentiment de sécurité, etc.), mais aussi des préjudices relatifs à l'organisation de l'espace de Saint-Roch. Ces externalités négatives et ces préjudices sont enfin politisés à travers la mise en avant d'injustices liées au fait de devoir subir les inconvénients anticipés par la réalisation du projet. Cela contribue par conséquent à renforcer la prééminence de cette première interprétation de l'automobilité dans le discours citoyen.

Cette dernière fut ensuite complétée par la mise en lumière chez les opposants de la dimension culturelle de l'automobilité. PP1 affirme en ce sens que le troisième lien exprime «un continuum de la culture, pis je pèse le mot culture, dans laquelle on vit. Pas la culture de la chanson, mais bien la mobilité automobile comme culture. Notre société à de la misère à se départir de ce modèle-là». *Idem* pour PP5 selon qui les infrastructures comme le troisième lien inciteraient «à prendre la voiture, à acheter des voitures et à consommer du gaz».

C3 affirme d'ailleurs que le quartier Saint-Roch est «déjà passé sous le bulldozer des autoroutes et depuis les années 80 on essaie de réparer les dégâts». Ces derniers réfèrent plus spécifiquement aux transformations urbanistiques - nous les avons déjà évoquées brièvement plus tôt - qui ont largement imprégné l'imaginaire collectif du quartier. Celles-ci semblent d'ailleurs nourrir une certaine inimitié envers la voiture et les autoroutes. En effet, C24 partage ses réflexions au sujet de la voiture comme objet de consommation d'une certaine classe sociale privilégiée, alors que plusieurs citoyens n'ayant pas accès à la mobilité individuelle privée sont dépendants des structures de mobilités actives et collectives. C24 affirme ainsi : «On dit souvent : laissez le choix aux gens de prendre leur voiture ou leur vélo. Beaucoup de gens n'ont pas les moyens, n'ont pas le choix de prendre autre chose qu'[une] voiture»! C27 soutiendra à son tour cette posture critique en y allant d'une affirmation encore plus catégorique : «Travailler sur l'idée de résoudre le problème de trafic? Y'a pas de matière. Le problème c'est la voiture. Peu importe où l'on met l'autoroute, ça ne se règlera pas».

Dans le même ordre d'idée, PP1 affirme que c'est «le véhicule en soi [qui] est agressant. Faut que tu le surveilles, c'est une carcasse, c'est une grosse machine. Eh... C'est bruyant, s'il klaxonne, c'est encore pire... On est toujours aux aguets». PP2 avait de son côté déjà déclaré que «si le troisième lien débarque, je déménage... Ç'a été comme ma façon de sortir de l'angoisse que ça générerait. Parce que tsé je veux dire un quartier comme Saint-Roch, c'est un quartier où t'es pour marcher». Ce faisant, la prolifération de cette culture automobile entrerait en contradiction avec les caractéristiques fondamentales mêmes de l'espace dans Saint-Roch. Cette conception est également corroborée par PP5 selon qui : «Saint-Roch, ça peut être super agréable... On peut tout faire à pied, mais on est vraiment envahi par la voiture. Elle prend trop de place dans le quartier», et par PP4 pour qui les contraintes matérielles de l'espace du quartier contribue à justifier cette posture critique :

«Les gens des fois ont l'impression que c'est parce qu'on fait la guerre aux chars, mais tu te dis : si tu veux être le plus efficace au centre-ville [tu as le choix entre] marcher 15 minutes ou être pogné 15 minutes dans le trafic. Pis 15 minutes, c'est quand ça ne va pas plus mal! Tsé, on se déplace à pied ou en vélo, parce que c'est ce qui est le plus adéquat dans l'environnement dans lequel on vit».

Cette expression de l'automobilité renvoie ainsi au désir des autorités publiques de moderniser les structures routières sur la base d'un modèle jugé désuet par les opposants. «Eux voient la modernité dans l'innovation technologique. On est pu là. On dirait qu'ils sont restés avec l'idée d'une modernité où il y a des autoroutes à six voies», affirme d'abord PP1; qui précise sa pensée un peu plus loin, mentionnant que «leur modernité est vraiment technique. Mais [les autorités publiques] ne voient pas que la modernité aujourd'hui se conçoit dans une plus grande harmonisation avec l'environnement. Si t'as pas ça, t'es pas dans une modernité, t'es dans un *dead end*». Des propos similaires sont exprimés par PP5 : «On en est plus là. Sérieusement, on est tellement en retard (rires malaisés)... C'est un projet d'une autre époque vraiment», et PP2 qui affirme avec ironie : «[Les autorités publiques] voient vraiment Saint-Roch comme étant une espèce de pôle d'échange, justement là comme si c'était par là que toutes les autos transitent, pis qu'il ne fallait absolument pas ralentir la circulation. Faut absolument pas créer d'obstacles aux voitures... Tsé, ça nuit à la mobilité...». Du côté de PP6, ce sont davantage les inégalités inhérentes à ce type de structures qui sont perçues négativement : «En donnant toujours plus de place à la voiture, on donne la ville pis l'accès à la ville aux gens en âge pis en capacité physique de conduire. Tous les gens qui n'ont pas leurs permis en raison de l'âge ou d'un handicap, on leur enlève un peu cet accès-là».

En définitive, les intentions prêtées au troisième lien par les opposants sont directement liées au renforcement de la fonction transitoire du quartier dans laquelle s'imbriquent les logiques techniques et culturelles associées à l'automobilité que porte le troisième lien.

Préoccupations environnementales

Les inconvénients imputés au troisième lien par les opposants rejoignent ensuite un deuxième pan essentiel de la critique citoyenne, soit celui liés aux préoccupations environnementales. En effet, le projet apparaît comme contradictoire avec les efforts déjà consentis dans le quartier, alors que son impact écologique est anticipé négativement. Pour C2, le projet s'opposerait en pratique et en esprit aux initiatives mises en branle par la Ville de Québec (et ses quartiers) dans un contexte de lutte aux changements climatiques. Il est mentionné que «la Ville et certains commerces et organismes essaient d'aider certains quartiers à développer des stratégies bonnes pour l'environnement pour pallier, justement, aux changements climatiques». Les efforts collectifs, poursuit C2, visent déjà «une

diminution de la circulation, de la pollution sonore, de la pollution atmosphérique. [Car] l'enjeu de la qualité de l'air est majeur». Plus qu'un simple désagrément à la qualité de vie, le projet fragiliserait la lutte locale aux changements climatiques.

Outre son impact environnemental, l'augmentation de la circulation routière doit également être interprétée dans une perspective de santé publique. Dès lors, C2 souhaite que «les questions de santé publique soient mises de l'avant plutôt que les questions de circulation automobile». C5 abonde dans le même sens, en affirmant que les urgences sont aujourd'hui de plus en plus confrontées «aux effets des particules fines, de la mortalité respiratoire, des cancers, de l'infertilité, du diabète, de l'exposition au bruit, de la sédentarité, de l'obésité et des maladies cardiovasculaires». Cela a un «impact majeur [par les coûts qui lui sont associés] sur le système de santé» poursuit C5.

Les citoyens suggèrent par conséquent de se concentrer sur des projets à plus petites échelles, afin de mieux intégrer ces préoccupations. PP1 mentionne que les autorités publiques «veulent un nouveau gros projet. Mais je pense que [les citoyens] s'en vont ailleurs. Pas dans du mégaprojet. Dans du *slow down* de consommation, de se rapprocher de la nature tout ça». Cet ailleurs réfère plus spécifiquement à des modes de déplacements alternatifs à l'automobile. Or, en vue de concrétiser cette alternative, il semble impératif de (re)valoriser le statut piétonnier dans Saint-Roch, considéré à l'heure actuelle comme «de seconde zone [et sans] importance» selon PP6. Pour ce faire, nous devons investir dans «des infrastructures cyclables et sécuritaires. Rendons les déplacements à pied sécuritaires à la place. Parce que, demander son piéton à tous les coins de rue puis attendre une minute 45 secondes pour avoir sa priorité de passage, ce n'est pas viable» poursuit PP6.

Cette intervention s'inscrit pour PP6 dans la nécessité de repenser notre modèle urbain, à l'aune des défis climatiques auxquels doivent désormais faire face les sociétés contemporaines : «Il faut changer drastiquement nos modes de vie. Nos façons de se déplacer, de construire, de penser, de *designer* les villes. [Le troisième lien] fait exactement ce qu'il ne faut pas. Combien de ressources ça va prendre? Combien de tonnes de béton ou d'asphalte, pi de pétrole ça va prendre juste pour construire ce tunnel-là»? PP3 propose à son tour un raisonnement similaire alors que les experts semblent clairs sur l'impact néfaste d'un tel projet sur l'environnement et les finances publiques : «Tous les experts, que ce soit en émission de GES, en étalement urbain, se sont positionnés contre. Comme quoi c'est un

désastre environnemental. Puis y'a aussi l'aspect financier. C'est 10 milliards. C'est tellement d'argent qu'on ne peut même pas se l'imaginer». PP3 s'offusque d'autant plus de ces décisions, alors que d'autres besoins lui apparaissent plus criants : «Que le gouvernement soit prêt à mettre autant d'argent, alors qu'il dit qu'il à pas les moyens de payer les éducatrices en CPE, de rénover les écoles... Le troisième lien c'est : on s'en fout de l'environnement, pi on s'en fout des finances publiques». L'intervention suivante de PP4 résume une part du malaise suscité par les préoccupations environnementales et économiques associées par les opposants au troisième lien :

«Une des choses qui me dérange beaucoup, en dehors du... Tsé, le gaspillage d'argent, ça moi, comme personne, je trouve que c'est un gaspillage d'argent. Du côté de l'environnement, ça n'a aucun sens. Sur l'aménagement urbain, ça va juste reporter le problème plus loin. Tout ça, oui j'y adhère. Mais ce qui fait que je me mobilise, c'est parce que pour moi rendu-là, de ramener ça là, au centre-ville, de rouvrir une cicatrice qu'on essaie de réparer depuis des années, de défaire le tissu urbain, je suis dans un milieu où ce projet-là va nuire... Là, pour moi, on tombe dans le registre de l'agression».

Enfin, C12 et C22 renforcent à nouveau la prééminence de cette dimension écologique dans le discours d'opposition, portant cette fois notre attention sur certains enjeux plus macroscopiques. Selon C12, le troisième lien contribuerait à «développer de nouveaux *spots* [de développement immobilier]... sur le dos des champs et des forêts», tandis que C22 s'inquiète des conséquences de l'étalement urbain sur l'intégrité territoriale des secteurs agricoles situés sur la Rive-Sud de Québec. Ce faisant, C22 affirme : «N'oubliez pas nos terres agricoles. Nous devons conserver nos milieux humides aussi. Tout ça c'est des puits à carbone, des éponges pour défaire les îlots de chaleur», réitérant l'importance de protéger ces espaces au détriment de projets comme le troisième lien.

Critique des processus de gouvernance

Ces deux premiers thèmes permettent donc de désigner certains écueils dans les processus de gouvernance liés à la réalisation du troisième lien. Si les motivations derrière un tel projet ont déjà été questionnées, les incohérences qui subsistent à l'égard du troisième lien

contribuent à la remise en cause par les opposants de l'expertise déployée et des processus de gouvernance mis en œuvre par les autorités publiques.

En effet, l'expertise - ici principalement représentée par les domaines de la mobilité active et collective, du développement urbain et plus généralement de l'urbanisme - s'apparente dans le discours citoyen à un rempart à l'endroit de certaines contradictions émanant parfois du politique. Elle contribue ainsi à asseoir des connaissances et à politiser certains enjeux (environnement, santé, sécurité, etc.) dans le but d'accompagner et de légitimer les interventions des autorités publiques. Or, le cas du troisième lien illustre *a priori* la montée des injustices en lien avec l'absence de partage des savoirs issues de l'expertise, contribuant ainsi à affaiblir la légitimité des autorités publiques dans le projet.

Dès lors, les externalités négatives mentionnées préalablement poussent les citoyens à réclamer la démonstration de la légitimité technique, mais aussi économique du troisième lien, de manière à justifier les sommes conférées à sa réalisation. C8 relève en ce sens le paradoxe d'investir des milliards de dollars dans un projet visant à résoudre un simple enjeu de congestion routière : «On aborde un faux problème. C'est intense de construire un pont pour des milliards pour régler un problème [de congestion sur le pont Pierre-Laporte] qui est léger et qui n'arrive que deux fois par jour». De son côté, C11 s'inquiète du niveau d'acceptabilité sociale de tels investissements à l'échelle provinciale. «Je me mets dans la peau de celui qui vit en région, de celle qui travaille 40 heures par semaine et qui entend parler d'infrastructure de milliards de dollars investis dans les grandes villes et pas dans les régions et dans le communautaire...», laissant son intervention en suspens. Ce budget devrait plutôt être l'occasion de «réinvestir dans le communautaire» selon C11, afin de «construire des ponts entre les individus plutôt que pour les voitures».

Traduisant un malaise palpable chez les citoyens, la question économique est l'occasion pour C4 de réclamer la démonstration par les autorités publiques de la pertinence d'un tel projet. Le troisième lien ne répondrait pas à des besoins clairement identifiés par les experts mentionne C4, soulignant qu'en l'absence de cette démonstration «le projet de 3^e lien n'est pas nécessaire». Cet élément est à nouveau évoqué dans l'intervention de C28 qui affirme : «Je ne veux pas de troisième lien : écoutez les experts!» Cette dernière renforce l'impression que le discours citoyen pèse peu au sein des processus décisionnels. Ce faisant, en l'absence d'une écoute attentive pour les indignations citoyennes, C28 apostrophe les autorités

publiques réclamant à tout le moins une prise en compte de l'expertise et de ses conclusions dans les critères de réalisation du troisième lien.

Par ces réclamations, les opposants souhaitent plus spécifiquement être soutenus par un discours d'expertise qui permettrait d'une part d'étoffer leur propre argumentaire, et d'autre part de dénoncer les incongruités du troisième lien dans la perspective de consolidation d'un rapport de force. C'est C21 qui souligne l'importance de cet aspect, en réaffirmant qu'il n'y a «pas d'étude [du côté des partisans] qui justifie la réalisation du troisième lien... Nous avons besoin d'études d'impacts». Cette intervention fut d'ailleurs l'occasion pour C19 d'émettre des constats sur la gestion du projet, réclamant une plus grande communication entre les différents acteurs impliqués alors que «les nouveaux projets [d'infrastructures] sont souvent contradictoires», opposant par exemple initiatives écologiques locales et développement du réseau routier. Il y a là une nécessité de «développer une vision commune» pour C19, dont la finalité permettrait une meilleure intégration des intérêts divergents face aux enjeux de l'espace. Ces éléments accentuent par conséquent le décalage entre les aspirations politiques attribuées aux partisans du troisième lien par les opposants, et les intérêts citoyens soutenus - du moins en partie - par un discours scientifique qui dénonce les conditions de réalisation actuelles du projet⁸⁵.

Ces divergences impliquent également différentes modalités de recevabilités du projet chez les opposants, qui s'expriment plus particulièrement via des préoccupations d'ordre technique et politique. En effet, certains citoyens sont très critiques de la dimension technique du projet, et ce peu importe sa mouture. C'est le cas de PP5 pour qui même «une infrastructure qui se concentrerait juste sur le transport collectif, je ne suis pas sûr. Moi j'ai vraiment beaucoup de mal avec cette conception du développement économique». PP5 poursuit : «le mi-chemin vers un troisième lien transport collectif, pour moi ce n'est même pas un mi-chemin, c'est déjà un troisième lien qui à pas rapport». PP6 évoque des propos similaires, en affirmant que «même si le projet était gratuit», il serait tout de même associé à de «l'aménagement d'un autre siècle... On dirait qu'on est revenu en 1930, avec l'idée que le béton va tout arranger les choses».

⁸⁵ Lavoie, Jonathan. «Des experts dénoncent les faussetés de la CAQ sur le 3e lien». *Radio-Canada*. 2 novembre 2021.

Certains insistent plutôt sur la critique des différents biais politiques entrevus auprès des pouvoirs publics. En ce sens, C9 ne voit pas d'intérêts pour les habitants du centre-ville dans le projet actuel :

«C'est quoi les avantages pour les citoyens des quartiers centraux? Le troisième lien impacte[ra] les gens du centre-ville sans leur rendre service. Ce n'est pas pour nous ce projet-là. Nous l'autoroute Laurentienne passe à côté de notre quartier [et] on en subit déjà les impacts... Arrêtez d'amener vos voitures chez nous... Si vous voulez amener une autoroute, amenez-la plus loin et laissez les chars là-bas».

Poursuivant son intervention, C9 affirme que le troisième lien est «un projet qui sert les intérêts des banlieusards». Trahissant une charge politique contre cette classe sociale, cette dénonciation associe directement le projet à l'imaginaire de la banlieue auprès des opposants. En effet, le clivage entre *Ville* et *Banlieue*, contribue à désigner la circulation routière et la commercialisation du quartier comme des conséquences relatives à la démocratisation de l'accès au centre-ville. Cela apparaît d'autant plus clair lorsque C12 souligne : «On dit qu'on veut revitaliser la rue Saint-Joseph, mais pensez-vous que les gens qui sont habitués de prendre leur voiture vont vouloir se promener sur une rue commerciale⁸⁶ [comme celle-là]»? Ces éléments renforcent ainsi la rupture entre la conception citoyenne de l'espace du quartier et le caractère intrusif du troisième lien et de la clientèle banlieusarde qui lui est associée.

À l'inverse, d'autres citoyens démontrent une ouverture relativement à des modifications au tracé ou à la fonction associée au troisième lien. Pour PP1, un lien uniquement dédié au transport collectif constitue la base de négociation minimale permettant d'entrevoir la réalisation du projet :

«Le seul réel lien de mobilité qui est acceptable entre Lévis et Québec, moderne, c'est un lien de transport en commun. Aucune auto. Ces gens-là viennent ici, comme j'ai dit, probablement, pour venir travailler en ville, profiter de la ville, les loisirs, la culture, etc. C'est ça qu'ils viennent faire. Faut pas faire un troisième lien qu'ils vont venir se

⁸⁶ La rue Saint-Joseph est aujourd'hui reconnue comme un des attraits commerciaux majeurs du quartier Saint-Roch. Caractérisée par une chaussée en pavés et une faible concentration de voitures sur cette artère, la rue est développée sur le modèle du carrefour à aire ouverte dans une zone propice à la mobilité active.

chercher du stationnement de notre bord. Arrivé ici être dans le trafic et tout. Ce qu'il faut faire c'est les emmener avec un lien, et ici, les prendre en charge, de notre côté».

De son côté, PP4 hésite devant les conditions socialement acceptables pour justifier le projet : «Je vais avoir de la misère à être pour tout ce qui va augmenter la fracture dans [Saint-Roch]». Cette prudence semble liée aux inquiétudes générées par le renforcement de la fonction transitoire du quartier, et ce peu importe la nature individuelle ou collective du projet réalisé dans le cadre du troisième lien. «Moi ce qui m'inquiète, c'est que je ne voudrais pas que ça devienne encore un autre terminal. Encore là, ils mettent les affaires bruyantes qu'ils ne savent pas quoi faire avec. Qu'ils oublient encore qu'il y a du monde qui habite à côté...» affirme PP4. Ces propos sont toutefois nuancés lorsque PP4 mentionne : «S'il y a moyen de le faire sans créer plus de cicatrices, en nourrissant le lien... Y'a peut-être une façon de le faire de manière intelligente ce troisième lien-là, celui strictement transport en commun».

Or, dans le contexte actuel, PP3 demande : «Est-ce que ça se peut un lien qui ne favorise pas l'étalement urbain, qui n'augmente pas les GES, dans la construction, et dans son entretien»? Devant la démonstration de cette faisabilité par des experts, certains se disent ouverts à s'informer et à entrevoir le projet. «Tsé, si un expert me dit : *Avec telle idée innovatrice, on y arrive, voici les preuves et tout ça*. Je serais quand même prêt[e] à être à l'écoute... Mais on dirait qu'avec la connaissance que j'ai, j'ai l'impression que ça ne se peut pas présentement» nous dit PP3. De plus, avec les débats actuels, PP3 s'inquiète des perceptions parfois faussées chez les personnes en faveur du projet vivant à l'extérieur des quartiers centraux :

«Moi c'est un défaut que je vois dans le sens où... On se fie un peu trop des fois sur le citoyen. On demande à Monsieur [et] Madame tout le monde qui reste à Charny : *Heille toi, as-tu le goût d'un troisième lien?* Tsé, c'est peut-être intéressant que les gens écoutent les experts avant de donner leur opinion. De voir qu'il y a des impacts négatifs à ça... Le troisième lien représente peut-être aussi un peu [ça], la perte de confiance envers l'expertise».

Cette perte de confiance envers l'expertise renvoie finalement au désir formulé plus tôt par les opposants d'être appuyés et soutenus par un discours d'expertise, appelé dans ce cas-ci à occuper un plus grand rôle dans l'espace public. Celui-ci est en effet perçu comme une façon de préserver l'intégrité des intérêts de la population. Ce faisant, l'expertise contribuerait à

rééquilibrer les débats, dans un contexte où certains biais politiques - ceux notamment évoqués à l'égard des banlieusards - nuisent aux positions défendues par les opposants, entraînant le débat sur la réalisation du troisième lien sur un terrain proprement politique, et donc partisan.

Identité collective et rapport affectif

Ces oppositions permettent également de dessiner les contours d'une identité collective propre à l'expérience quotidienne des quartiers centraux, qui se placerait en rupture avec le reste de l'expérience urbaine proposée ailleurs à Québec.

En effet, les représentations techniques et culturelles de l'automobilité discutées plus tôt auront notamment permis de mettre en lumière la manière dont les citoyens ont développé une vision spécifique de l'espace dans Saint-Roch. Ce dernier serait ainsi imprégné de ce régime socioculturel. PP6 mentionne en ce sens que Saint-Roch est fortement marqué par ses liens routiers : «De la Couronne pis Dorchester, c'est quand même vraiment intense, tu parles de boulevards de quatre voies de large à sens uniques qui traversent le quartier. C'est quand même vraiment fou! Ça défigure le quartier». Cette impression est également présente chez PP5 qui nous parle cette fois du boulevard Charest : «[C'est] une grosse cicatrice qui divise le quartier en deux, d'un côté t'as Saint-Roch plus calme on va dire, pis l'autre Saint-Roch de l'autre côté plus *rock and roll*, où il y a plus d'organismes communautaires».

La présence de ces liens routiers fait écho pour PP2 aux conséquences de l'hégémonie de l'automobilité sur les aménagements urbains dans Saint-Roch depuis plus de cinquante ans : «On connaît les effets de l'urbanisation complètement déshumanisante des années 1970. On est en train d'essayer d'en guérir [dans le quartier]...». Cette lecture se retrouve à nouveau chez PP5 qui nous dit : «On est dans un quartier qui en a assez mangé depuis l'implantation des bretelles de l'autoroute Dufferin...». Le troisième lien viendrait par conséquent renforcer cette impression que Saint-Roch subit historiquement des transformations urbanistiques jugées néfastes par les opposants. Cette affirmation est également corroborée par PP4 :

«Ce qui est fascinant ici, c'est qu'on est tout proche d'une série d'erreurs qui ont été faites. Tsé, ils ont bétonné la rivière Saint-Charles, ils ont couvert le mail, ils ont construit ces bretelles-là, ils ont traversé en haut... Ils ont séparé le Vieux-Québec de

Saint-Jean-Baptiste avec l'autoroute Dufferin qui est un grand boulevard hostile aux piétons... Tsé, on a commencé à les réparer [ces erreurs-là]... C'était vraiment plus bétonné avant, vraiment plus hostile... Faque, quand on voit ça [le troisième lien], on a l'impression que c'est un retour en arrière... C'est pour ça que c'est très inquiétant pour nous. C'est comme réouvrir une fracture dans le quartier... Comme si ça cicatrisait, pis là on veut recouper».

À ces transformations historiques s'ajoute aujourd'hui le poids de celles en cours. En effet, plusieurs personnes ont mentionné que Saint-Roch subit déjà, au courant de l'été et de l'automne 2021, d'importants travaux⁸⁷ qui contribuent à la dégradation du cadre de vie. PP5 souligne qu'actuellement, «il y en a, je te jure, qui ne dorment plus parce que les travaux, c'est vraiment hallucinant. C'est fou!» *Idem* chez PP2 selon qui «en ce moment, on a de gros travaux partout, partout, partout... On est dans les travaux jour et nuit. Les riverains dorment pu! Eh... Il y a de la poussière, de la pollution partout. Du bruit. Pis tsé là, le trafic c'est énorme». La réalisation du troisième lien contribuerait donc à ce contexte de transformations urbanistiques décrié par les citoyens.

De plus, ce contexte urbanistique s'opposerait aux initiatives mises en branle afin de contribuer à la qualité de la vie quotidienne. PP5 mentionne à ce titre que Saint-Roch reste malgré tout «un quartier qui travaille fort pour avoir une belle vie de quartier. Qui soit respectueuse et tolérante envers tous les profils de citoyen[ne].s... Mais là, si l'on vient mettre du béton en plus des gens, ça devient complètement fou. C'est comme sacrifier le quartier, se foutre [de celui-ci] et des gens [qui y habitent]». PP3 fait part des constats semblables, en soulignant la manière dont le troisième lien s'oppose aux efforts citoyens :

«Je pense qu'au centre-ville, les gens paiaient dans l'autre sens. Ils veulent que l'autoroute Laurentienne devienne un boulevard urbain. Ils veulent augmenter la canopée, faire des projets pour augmenter notre qualité de vie, pas pour la diminuer. Pis tsé, le troisième lien, je pense que globalement, c'est un projet pour l'extérieur de Québec. Tsé, pour entre guillemets, tasser la Basse-ville pour donner un raccourci, pour se rendre au centre-ville. C'est faire fi du fait qu'on est un quartier ici pis qu'on essaie de vivre pis d'être heureux».

⁸⁷ Ces derniers sont des travaux préparatoires réalisés dans le cadre du projet de tramway. Côté, Gabriel. «Tramway : travaux préparatoires dès avril dans Saint-Roch». *Mon Saint-Roch*. 25 mars 2021.

Ces disparités entre le cadre de vie propre à Saint-Roch et la perception que génère le quartier auprès des autorités publiques se trouvent en partie dans des considérations sociales, alors que les citoyens ont cherché à dresser un portrait de la réalité de la mixité dans Saint-Roch. Pour PP5, il existe différents «profils [citoyens] qui ne passeraient pas nécessairement ailleurs : des itinérants, des *junkies*, des personnes avec des problèmes de santé mentale, etc». Ce faisant, le quartier est le théâtre de nombreuses tensions vécues quotidiennement. Pour PP6, «Saint-Roch, c'est vraiment, tu as des condos de luxes à côté de soupe populaire pis tsé... Tu as des gens intoxiqués qui ont besoin d'aide à côté de monde en tuxedo». Cette mixité sociale entraîne d'ailleurs «des confrontations pis des insatisfactions de part et d'autre» parce qu'elle «se polarise sur les extrêmes pis que la cohabitation est difficile» poursuit PP6.

Elles se retrouvent également au niveau de la fonction transitoire, fortement associée à l'espace du quartier, dont fait état cette intervention de PP2 :

«J'ai l'impression que mon quartier, tsé c'tun quartier qui a du potentiel. Tsé, si on veut dire qu'il y a un centre-ville à Québec, c'est certainement Saint-Roch. Sauf que j'ai l'impression que pour les élus... Ce n'est pas un quartier à habiter! C'est un quartier à traverser, où l'on pourrait venir travailler. On pourrait parker des gens marginalisés qui viennent de partout au Québec. C'est comme si on ne voyait pas Saint-Roch comme un milieu de vie».

Ces exemples témoignent ainsi du conflit ressenti par les opposants entre la vision du quartier portée par les autorités publiques, résolument ancrée dans une perspective fonctionnaliste, et la vision citoyenne de cet espace, portant davantage sur la capacité et la possibilité de réellement habiter Saint-Roch. Dès lors, ces témoignages consomment la rupture entre la perception qu'invoque le quartier dans l'imaginaire citoyen et le caractère disruptif du troisième lien, tel que porté par les autorités publiques.

Si ces tensions impactent négativement la vie quotidienne dans le quartier, elles n'occupent cependant pas une place centrale dans le processus d'auto-identification encouru dans le discours citoyen. En effet, les opposants conçoivent plutôt le quartier via un ensemble de représentations positives. C'est le cas de PP5 pour qui Saint-Roch est «vraiment le plus

central des quartiers... Il y a une richesse culturelle, une énorme vie de quartier. Il y a des salles de spectacles, des bars, des galeries d'art, des organismes communautaires...». Du côté de PP3, c'est plutôt «la proximité de la ville [avec] beaucoup de services. [La présence d'un] service d'autobus, [de] loisirs, [de] sports, [de] culture. C'est tout à proximité. Saint-Roch c'est aussi se déplacer en vélo... C'est du bon voisinage [où] il y a beaucoup de diversité», qui constitue les caractéristiques appréciées. Pour PP1, c'est davantage l'expérience du quotidien qui renforce ce sentiment d'appartenance au quartier : «Quand tu prends la rue (en tant que piéton), été comme hiver, et ya pas de trottoirs... Ça développe la solidarité avec les autres. Tu veux t'impliquer pour que ça change. Ça développe l'appartenance pis ça fait que tu veux t'impliquer dans ton milieu».

Ces éléments renforcent les contrastes entre Saint-Roch et le reste de la Ville de Québec, confirmant l'unicité du quartier dans ce paysage urbain, tout en justifiant l'identité à protéger, comme le souligne PP3 :

«J'ai déjà un collègue qui m'a dit, je ne sais pas comment il avait dit ça, mais quelque chose comme : *Ah Saint-Roch c'est une place pour les étudiants. On ne peut pas élever une famille là.* Comme si c'était un endroit que tu prends en dernier recours. Mais tsé, c'est quelqu'un qui à jamais pris le temps de venir s'asseoir dans un parc ici. De voir comment on à une belle vie de quartier. Oui, il y a beaucoup de routes et de bétons, mais l'équilibre, avec les espaces verts pis la vie culturelle, c'est beau pis c'est vraiment plus intéressant que ce qu'on voit ailleurs»⁸⁸.

L'envie de préserver ce cadre de vie se comprend plus spécifiquement par la possibilité de pouvoir, dans un futur proche, continuer de vivre en famille dans Saint-Roch. C'est d'ailleurs l'une des raisons qui poussent PP3 à s'opposer au troisième lien : «Moi ce que je regrette beaucoup, c'est quand mes enfants vont grandir, de savoir qu'ils vont être en sécurité. De savoir qu'ils sont capables de se rendre à 1 kilomètre de chez nous, sans avoir quinze intersections dangereuses à traverser». PP5 adopte une posture similaire, soulignant :

⁸⁸ Par ailleurs, cette beauté est aussi un élément central de l'identité collective propre à Saint-Roch. Cela est notamment souligné par PP1, qui nous dit : «Quand tu regardes les jardins, le parc L'Allier, c'est beau ce qu'ils ont fait là... Cette structure-là du troisième lien, elle va venir encore plus enlever ça». On retrouve également cet élément chez PP4 qui affirme que la Ville de Québec est un joyau architectural, et que de défigurer des quartiers historiques par l'implantation de voies autoroutières ne se ferait pas ailleurs : «On imaginerait-tu faire ça à Venise [ou] à Dubrovnik? Tsé, [le troisième lien] c'est vraiment défigurant. C'est littéralement défigurer un quartier».

«[Qu']il y a des familles qui y vivent, qui résistent tant bien que mal déjà, malgré tous les problèmes qu'il y a. S'ils mettent vraiment le troisième lien, je ne vois pas l'intérêt pour [elles] de rester. On va devenir un quartier, je ne sais pas comment ça peut devenir en fait, un quartier de tour à bureau, avec de jeunes professionnels... Avec l'arrivée des bretelles, c'est la qualité de vie qui en prend un coup dans le quartier».

Le désir d'assurer la pérennité de l'unicité du cadre de vie proposé dans Saint-Roch contribue finalement aux différents rapports affectifs qui traversent l'expérience quotidienne telle que rapportée par les opposants. L'affect, défini très sommairement par les forces mouvantes et les ressentis ayant la capacité de pousser les agents à se laisser prendre par les flux sociaux traversant le quotidien (Lordon, 2010, p. 74), doit être souligné comme l'une des composantes essentielles du discours d'opposition proprement citoyen. C12 affirme en ce sens : «Ce que j'entends c'est : on est délaissés à Laires, à Saint-Roch. Ben moi je suis dans St-Sauveur et je travaille dans Vanier. Je me sens délaissé dans les deux places». D'autres ont aussi mentionné se sentir «angoissés», «délaissés», voire même «agressés» par la réalisation du troisième lien. Ces ressentis se révèlent comme l'un des principaux motifs de mobilisation pour certains citoyens.

S'il semble évident que les enjeux de l'espace public soient principalement relatifs aux questions d'ordre macroscopique - nous y reviendrons - le défi des opposants consiste plutôt à placer l'expérience quotidienne, le ressenti et le vécu au centre des réflexions justifiant l'opposition au troisième lien. En ce sens, pour PP4, comme pour d'autres citoyens, plusieurs «ne maîtrise[nt] pas les codes de la militance et de la politique... [car] ce n'est pas [leur] façon de [s']exprimer ou d'analyser le monde». C'est plutôt leur propre expérience de la quotidienneté qui leur confère une expertise, cette fois proprement citoyenne :

«Tsé j'essaie de garder mon axe de résident dans ma façon de travailler. Parce qu'il y a des gens qui sont plus compétents que moi pour parler de l'impact écologique, d'urbanisme [ou] de circulation... Faque, moi je les écoute, j'entends l'argumentaire, mais je ne me sens pas... Si je le répétais, j'aurais l'impression d'être juste un perroquet... Par contre, comme résident, là je considère que j'ai une forme d'expertise. Parce que ça fait 25 ans que j'habite-là. Parce que j'ai vu beaucoup de choses se passer à cet endroit-là. C'est pour ça aussi que je me permets de m'impliquer. Parce que je

sens que j'ai une forme de savoir, de savoir de résident qui me donne une forme de légitimité...».

Ces ressenties contribuent donc à l'édification d'un récit collectif propre aux réalités du centre-ville, où ce dernier s'articule principalement autour de considérations futures (cadre de vie, pérennité, unicité, etc.), mais également par la reconnaissance d'un certain désintérêt d'une partie de la classe politique pour l'expertise citoyenne et les préoccupations locales. Le troisième lien apparaît ainsi comme une rupture drastique avec le cadre de vie proposé dans Saint-Roch, ne correspondant pas aux critères identitaires soulevés par les opposants.

En définitive, ces éléments permettent de saisir le contexte clivant dans lequel évolue Saint-Roch. En effet, le quartier est déchiré entre ces aspirations émancipatrices, visant à faire du quartier un endroit écologique propice à la mobilité active et collective et au renforcement des liens de communautés, et ses transformations urbanistiques récentes, résolument proches du régime de l'automobilité, qu'ambitionne de perpétuer le troisième lien. Dès lors, les frontières de l'identité collective que dessinent les citoyens à même l'opposition au troisième lien contribuent à nourrir le fossé entre les désirs émis par la communauté et les injustices relevées dans le cadre de la réalisation du projet.

Redéfinition de l'idéal démocratique

Finalement, ces tensions entourant le débat sur le troisième lien constituent une occasion pour les citoyens de formuler un ensemble de critiques politiques qui s'actualise par l'importance de la participation citoyenne aux affaires de la communauté. PP5 mentionne à ce titre que les citoyens devraient s'impliquer «minimalement dans [leur] vie de quartier, dans [leur] communauté. Pour le bien commun tsé»! Des propos similaires sont rapportés chez PP1, selon qui : «Tous les citoyens devraient s'engager, et ensemble on devrait s'occuper de nos affaires et se conscientiser, s'éduquer pis prendre cette conscience-là de : on ne fait pas juste se lever à 8h le matin pour aller faire sa job». «On est tous atomisés pis l'autre personne fait de la politique à notre place» enchaîne PP1. Il importe donc de saisir les opportunités de faire communauté, comme le souligne à son tour PP6 :

«Nous en tant que citoyen, en tant qu'habitant d'un milieu, on a le devoir de s'impliquer dans notre milieu, dans [notre] communauté tsé. Connaître ses voisins, créer des liens,

juste une fête des voisins même! On vit dans des sociétés qui sont beaucoup [trop] atomisées. On est individualisés. On manque d'interactions les uns avec les autres, ça c'est clair. Donc, il y a une partie qui nous revient [de] sortir de ce cocon-là, [d']arrêter notre Netflix puis aller dans la rue parler à notre voisin. S'organiser ensemble pour, entre autres, des luttes sociales».

Or, les structures de représentations actuelles, notamment les Conseils de Quartier, n'offrent pas l'opportunité de conduire un réel exercice démocratique pour les opposants. Cela génère de la frustration, alors que selon PP6, ces derniers pourraient être «une super structure, mais ça reste dans le consultatif. Ils peuvent seulement faire des recommandations au conseil municipal pis au conseil d'arrondissement. Mais des recommandations, ça ne fait pas de grosses affaires». Saint-Roch est plutôt caractérisé par des initiatives ponctuelles et des organismes communautaires, à défaut d'avoir des structures démocratiques permettant d'actualiser les espérances citoyennes. Pour PP4, il y a :

«Plein d'initiatives et tout ça, mais par exemple j'entends souvent parler du «Com-Pop» même si je n'habite pas le quartier (Saint-Jean-Baptiste). Il y a une culture là[-bas], qui est assez organisée de militance. Je n'entends pas parler de ça dans Saint-Roch. On entend plus des initiatives, tsé de l'huile de coude! Des gens qui font plein de choses *trippantes*, mais moins organisées».

Selon PP5, le contexte particulier du quartier renforce cette perspective selon laquelle les initiatives se font davantage dans un contexte pratique. La nécessité d'avoir des institutions démocratiques pour prendre le relais des efforts citoyens permettrait ainsi de les pérenniser :

«Il y a tellement d'enjeux dans Saint-Roch... Les gens sont déjà très mobilisés pour les travaux qu'il y a au centre-ville pour le tramway, et ça demande énormément d'énergie. De l'énergie qu'on a pas après... Comment dire... Pour débattre au niveau des tracés [du troisième lien]. Ça prend de l'énergie d'être citoyen... Tsé, c'est un quartier hypercentral avec pas tant un gros bassin d'habitants. Donc, quand ça se mobilise, s'il y a cinquante personnes ça devient vite énorme».

Afin d'atténuer ces insuffisances démocratiques, PP6 propose d'instaurer «des cultures de concertation. Pas juste de consultation, ces structures-là doivent avoir un certain pouvoir».

Ceci dit, même si PP6 pense que «c'est la démocratie directe qui devrait primer», les contraintes structurelles associées au cadre urbain contemporain imposent certaines nuances. En effet, PP6 enchaîne : «Je dis ça, mais je [comprends] qu'on est 800 000 à Québec et qu'on ne peut pas faire une assemblée générale tout le monde ensemble. Mais en même temps, on peut quand même rendre les quartiers plus autonomes, avoir des budgets participatifs pis tout ça...». PP1 renforce aussi cette idée en affirmant être en faveur d'une démocratie proprement citoyenne :

«Moi je suis vraiment pour une démocratie de proximité. Ça peut même commencer au quartier. Le plus près de leur situation de vie, les premiers concernés, les premiers à prendre des décisions sur leur destinée. Nécessairement y a des questions plus larges, qui touchent plus l'organisation globale... Mais la démocratie de proximité est très importante. Pour que les gens s'approprient le pouvoir, pis exercent un pouvoir sur leur destinée».

Pour PP2, la manifestation de cet idéal politique passe par la concrétisation de comités citoyens : «Ça ne serait pas obligé d'être un seul comité qui fait tout ça, mais tsé ça pourrait être un comité de parents de Saint-Roch, un comité d'aménagement, de sécurité routière, de protection des arbres, ou un gros comité citoyen qui aurait plein de sous-comités». À cela s'ajoute une dimension informative selon PP5, alors qu'il est de la responsabilité des quartiers d'occuper un rôle, «pas [nécessairement] d'éducation populaire, mais d'exposer et de donner accès à l'information. Ça peut passer par différents organes, on peut donner davantage de pouvoir aux organismes communautaires [ou] aux Conseils de Quartier. Mais c'est ça, redescendre l'information à échelle humaine». Finalement, PP6 développe une vision claire de certains processus politiques à mettre en œuvre afin d'améliorer les conditions de vie dans Saint-Roch :

«On devrait avoir des comités citoyens indépendants de l'administration municipale, qui pourraient être financés par une enveloppe qui ne rend pas de compte, qu'elle soit municipale ou provinciale. Pis qu'ils puissent gérer des budgets, je pense. Tsé, les budgets participatifs devraient être en lien aussi avec la densité de population. Il y a des services qu'on a besoin dans Saint-Roch, genre des toilettes publiques, qu'ils n'ont pas besoin d'avoir en banlieue. Ce n'est pas les mêmes enjeux nécessairement, pis je pense

que c'est les résidents qui sont les plus à même d'identifier ces choses-là tsé... En gros d'avoir plus une vraie démocratie, un porte-parole, pis des moyens d'action».

Cette redéfinition de l'idéal démocratique permet donc d'identifier des visions de politique propre au discours des opposants. Celles-ci impliquent notamment une transformation des institutions démocratiques locales au profit d'une implication et d'une participation citoyenne accrue. Ces nouvelles institutions doivent également posséder un certain pouvoir décisionnel par l'entremise duquel l'expertise citoyenne - fondée sur l'expérience de la quotidienneté - serait sollicitée et valorisée. Enfin, ces visions s'appuient également sur la préséance des liens de proximité et une représentation de l'idéal communautaire fondées sur des valeurs partagées empreintes de solidarité.

Mémento

Ces éléments constituent par conséquent l'essentiel des arguments relevés dans le discours critique citoyen s'opposant au troisième lien. En ce sens, interroger l'expérience de la quotidienneté aura permis de dévoiler les tensions inhérentes au régime de l'automobilité, et plus spécifiquement à la place qu'occupent la voiture individuelle et la circulation routière dans Saint-Roch. Ces dualités s'illustrent principalement par un ensemble de préoccupations liées au renforcement de la fonction transitoire du quartier. Ainsi, la prépondérance de ces questions, mais surtout la démonstration de ces répercussions négatives, aura contribué à l'élaboration d'une critique collective de la voiture. Il serait toutefois réducteur de voir dans cette dernière un simple rejet de l'automobile ou une «résistance au changement» pour reprendre les mots de PP4. C7 tempéra d'ailleurs ces propos en affirmant qu'il y a «un problème de dialogue public. Toute intervention contre le troisième lien est une intervention contre la voiture. On mérite de la nuance et un dialogue plus sain». Cependant, en tant que symbole de nombreux privilèges, l'automobile incarne tout de même un système de mobilité auquel est adjoint un mode de vie et un type de développement urbain dont les formes matérielles se résument à l'image de la banlieue, se plaçant conséquemment en rupture avec les efforts et les initiatives citoyennes consenties dans Saint-Roch.

Si les modalités de recevabilité du projet varient quelque peu, il n'en reste pas moins que les dissonances spatiales émergeant des antagonismes entre la conception citoyenne de

l'espace et le troisième lien renforcent le scepticisme ambiant. Les autorités publiques s'enlisent par conséquent dans une crise de légitimité marquée par des enjeux de santé publique et de gouvernance. En outre, l'incapacité à fédérer un consensus scientifique et technique appuyant la réalisation du troisième lien, doublé des sommes colossales dédiées au projet dans un contexte politique de crises multiples (crise climatique, crise du coût de la vie, crise sanitaire, etc.), contribue à l'essor d'un argumentaire hétéroclite oscillant entre affect et rationnel. Cette posture semble participer à la consolidation d'une identité collective propre au centre-ville de Québec, dont Saint-Roch est le porte-étendard, menant ultimement au désir de protéger le cadre de vie dans et par lequel se manifeste cette subjectivité. Cette volonté s'enracine en définitive dans un ensemble de propositions démocratiques caractérisées par la prédominance de la participation citoyenne et des liens de proximité dans l'action collective, nourrissant le désir d'assurer la postérité de ces visions identitaires et politiques propres à Saint-Roch comme forme d'opposition intrinsèque au troisième lien.

Généralités et originalités du discours d'opposition

Nous avons tenté ci-dessus de présenter les résultats d'enquête. Cela a mené à une revue détaillée, mais surtout descriptive, des échanges encourus lors de notre observation de la séance d'audience publique ainsi que lors des entretiens semi-dirigés. Nous avons donc cherché d'une part, à faire sens de la réalité observée en dégageant des lignes argumentatives répétées, caractéristiques du discours d'opposition rencontré, et d'autre part, à identifier un ensemble de thèmes structurants appelés à occuper le rôle de frontières symboliques, en vue de saisir plus précisément les contours du discours d'opposition citoyen au troisième lien.

En guise de deuxième acte, nous reviendrons maintenant sur ces frontières, afin d'insister sur les principales forces structurantes encourues lors de notre enquête. Il sera ainsi possible de comprendre comment ce discours se distingue des positions dominantes adoptées par la «*coalition des opposants*» dans le cadre des débats sur le transport à Québec (Dubé *et al.*, 2021), en proposant notamment - nous y reviendrons - des visions du politique plus proches de certains préceptes municipalistes. Nous serons également en mesure de justifier cette proximité, en soutenant que notre objet d'étude peut réellement être interprété sur la base de notre cadre théorique, avant d'explorer davantage cette relation ultérieurement.

Pour ce faire, nous souhaitons d'abord revenir sur la classification argumentative - primaire et secondaire - proposée en introduction de ce chapitre. En ce sens, l'argumentaire primaire évoque certains éléments récurrents de l'opposition, c'est-à-dire communs aux citoyens de Saint-Roch ainsi qu'à la «*coalition des opposants*». Cette distinction argumentative doit notamment permettre de distinguer plus clairement les points de convergence entre certains arguments énoncés par les citoyens dans le cadre de notre enquête et ceux émis par la «*coalition des opposants*». L'argumentaire secondaire renvoie quant à lui à certains éléments évoqués uniquement par les citoyens de Saint-Roch, c'est-à-dire des arguments plus ou moins absents des débats publics et du discours dominant. Il doit finalement permettre de relever plus facilement les arguments spécifiques à Saint-Roch.

Argumentaire primaire : Points communs et discours dominant

Tout comme les citoyens de Saint-Roch, les représentants de la «*coalition des opposants*» ont un biais favorable envers le transport actif et collectif. Cela implique une conception de l'espace qui prône la densification, mais aussi la réalisation d'un nouveau *vivre ensemble* centré autour d'une représentation spécifique de la communauté, marquée d'un souci particulier pour les enjeux environnementaux (Dubé *et al.*, 2021, p. 141). Le troisième lien «*favoriserait [en ce sens] l'étalement urbain et entraînerait une hausse des émissions de gaz à effet de serre*» (*Ibid.*, p. 59). Afin d'appuyer cet argument, la «*coalition des opposants*» exige que «*le gouvernement fédéral commande une évaluation environnementale, en plus d'un BAPE. Leur argument [étant] qu'aucune étude n'a encore démontré la nécessité d'un tel tunnel*» (*Ibid.*). Au même titre que les éléments recueillis par notre enquête, ces références aux enjeux environnementaux et au discours d'expertise peuvent être interprétées sur la base d'une critique des processus de gouvernance et de l'action publique associés au troisième lien.

En effet, au niveau ontologique, la figure de l'individu occupe ici un rôle central dans les processus décisionnels déterminants la quotidienneté (*Ibid.*, p. 141). Ces derniers étant toutefois soumis à des systèmes de désirs et d'influence, les représentants de cette coalition ont conscience que les «*choix individuels [ne peuvent être entièrement] libres [dans la mesure où] ils sont structurés en partie par [certains] intérêts économiques*» (*Ibid.*). Cela s'exprime sur le plan politique par un désir pour une action publique forte, agissant de pair avec des recommandations appuyées par des experts (*Ibid.*). Ces mesures, visant à remédier aux

externalités que représentent les choix parfois individuels et parfois structurels, ont pour objectif l'atteinte d'un bien commun défini en partie par des inquiétudes d'ordre écologique «*tel que proposé par le discours scientifique*» (*Ibid.*).

Ce faisant, l'opposition à la «*culture du tout-à-l'auto telle que perpétuée par le troisième lien*», est aussi dénoncée par la «*coalition des opposants*» (*Ibid.*, p. 63). Cette solution technique *a priori* temporaire au problème chronique que constitue la congestion routière ne contribuerait qu'à nourrir la «*dépendance [à l'automobile] sur le long terme*» (*Ibid.*, p. 59). Ces références critiques à la voiture individuelle sont accompagnées d'un plaidoyer pour l'augmentation de l'offre de mobilité collective, perçue comme la seule solution réellement plausible aux enjeux de congestion routière (*Ibid.*).

Les éléments présentés par la «*coalition des opposants*» pour justifier l'opposition au troisième lien renvoient donc à un ensemble d'arguments abordant des thèmes connexes à ceux précédemment évoqués par l'exercice de qualification des énoncés présentés dans le premier acte, où les propos citoyens ont été classés sous l'égide de catégories discursives synthétiques permettant ainsi de clarifier un argumentaire parfois hétéroclite. Plus spécifiquement, ces catégories discursives évoquent une certaine proximité avec les thèmes des préoccupations environnementales, de la critique des processus de gouvernance et de l'expression culturelle de l'automobilité que l'on retrouve dans le discours des citoyens de Saint-Roch.

En effet, au niveau des préoccupations environnementales, les citoyens ont, comme la «*coalition des opposants*», abondamment exprimé leurs inquiétudes relativement aux impacts anticipés du troisième lien sur l'écosystème du quartier Saint-Roch, mais aussi sur celui de la Rive-Sud de Québec. En ce sens, le troisième lien est associé à une perte de verdissement, où la présence de voitures individuelles semble incompatible avec la santé de la canopée urbaine et la prolifération d'espaces verts. Ces inquiétudes environnementales s'incarnent également à travers des considérations liées à la santé publique et à la qualité de l'air. Dès lors, les citoyens interprètent le projet comme étant ancrée dans une dichotomie entre les efforts pro-environnements consentis dans le quartier, et l'impact potentiellement négatif du troisième lien sur ces derniers. En vue de renforcer la prééminence de cet argumentaire, les citoyens de Saint-Roch exigent, comme la «*coalition des opposants*», la réalisation «*d'étude d'impact*» et d'une écoute attentive des autorités publiques envers les experts, afin de

réellement prendre en considération le discours scientifique dénonçant les conditions actuelles de la réalisation du projet, notamment sur le plan écologique⁸⁹.

En ce qui concerne la critique des processus de gouvernance, les citoyens mentionnent que les aménagements urbains réalisés en marge des propositions actuelles s'apparentent à une lecture purement technique des enjeux sociospatiaux, où prédominent des principes d'organisation de l'espace caractérisé par l'axiome de la fonctionnalisation. Comme pour la «*coalition des opposants*», ces éléments contribuent à soustraire partiellement le projet à l'analyse des experts en mobilité et en urbanisme, et leur jugement perçu comme arbitraire, voire apolitique. Les citoyens souhaiteraient plutôt voir les autorités publiques adopter une posture collaborative, marquée par une approche concertée afin d'arbitrer l'ensemble des intérêts divergents.

À ces éléments s'ajoute enfin l'expression culturelle de l'automobilité. Les citoyens ont mentionné que la forte présence de voitures dans Saint-Roch est directement liée à des inconvénients qui ont des répercussions constantes et quotidiennes. À l'instar de la «*coalition des opposants*», c'est la prolifération de culture automobile telle que perpétuée par le troisième lien qui pose problème aux citoyens. En effet, celle-ci entrerait en contradiction avec les principes d'aménagement du territoire induits par l'espace du quartier, mais aussi avec les principes constitutifs de la vie quotidienne, davantage fondée sur la mobilité active et collective. Comme nous l'avons vu précédemment, ces éléments mènent à la formulation de nombreuses revendications auxquelles s'oppose en esprit et en pratique le troisième lien, et dont la finalité mènerait pour les citoyens de Saint-Roch comme pour la «*coalition des opposants*» à une augmentation de certaines injustices.

Ces éléments présentent donc les rapprochements relevés par notre analyse entre les principaux thèmes identifiés à même la critique citoyenne du troisième lien et ceux défendus par la «*coalition des opposants*». Cette proximité permet en ce sens d'évoquer la pertinence de ce premier ensemble discursif qualifié ici d'argumentaire primaire. Cette classification permet notamment de discerner les points communs de l'opposition, en renforçant certaines postures dominantes via les parallèles établis par la démonstration de la proximité relevée

⁸⁹ Cet élément est fortement imprégné d'un rapport à l'expertise, alors que plusieurs interventions citoyennes s'appuient sur le consensus technoscientifique rejetant les modalités antérieures et actuelles du projet. À ce sujet voir : Gagné, Louis. «L'Ordre des urbanistes pourfend le discours de la CAQ sur le troisième lien». *Radio-Canada*. 25 avril 2022.

dans le cadre de cette brève analyse comparative. Pour finir, ces thèmes semblent également posséder un certain ascendant sur le discours général, c'est-à-dire commun aux citoyens de Saint-Roch et à la «*coalition des opposants*», d'opposition au troisième lien, en raison de leur forte présence dans l'espace médiatique, délimitant par conséquent les frontières symboliques de cette représentation spécifique de ce discours (*Ibid.*, p. 63-64).

Argumentaire secondaire : Particularités discursives des citoyens de Saint-Roch

Inversement, certains arguments énoncés par les citoyens de Saint-Roch occupent une place secondaire au sein de l'espace médiatique et du discours d'opposition au troisième lien entendu dans celui-ci. En effet, ce dernier serait en partie dominé par certains thèmes associés à l'argumentaire primaire relevé ci-dessus, réduisant ainsi l'apport proprement citoyen dans le débat public. Or, nos résultats d'enquête montrent que les citoyens de Saint-Roch et du centre-ville seront affectés d'une manière particulière par le troisième lien. En ce sens, l'ensemble des injustices relevées à même ce discours politique constitue un moteur essentiel de la mobilisation citoyenne justifiant en partie l'opposition au projet dans Saint-Roch.

Ces éléments permettent par conséquent de renforcer la pertinence de l'argumentaire secondaire, et plus particulièrement des thèmes de la critique de la dimension technique de l'automobilité, celui du développement de l'identité collective et de rapports affectifs propres à l'expérience de la quotidienneté dans Saint-Roch, mais aussi celui de la redéfinition de l'idéal démocratique.

Si les citoyens ont d'abord été en mesure d'identifier la culture politique et urbanistique induite par l'automobilité, ils et elles ont également désigné le développement de structures routières dans le quartier comme des éléments relevant de la dimension technique de ce phénomène. Bien que celle-ci ait déjà été définie comme un système politique qui incite à la consommation énergétique et matérielle et qui, pour assurer ces conditions de déploiement optimales, nécessite un développement technologique constant et un type d'organisation de l'espace spécifique, nous souhaitons plutôt insister ici sur sa matérialité.

En effet, les particularités discursives associées au thème de la dimension technique de l'automobilité par les citoyens de Saint-Roch révèlent de nombreuses injustices relatives à la réalisation du troisième lien (bruit, infrastructure, poussière, etc.), mais aussi à son éventuel

impact quotidien (circulation, étalement urbain, sentiment de sécurité, etc.). Présenté par les citoyens de Saint-Roch sous l'égide des *cicatrices urbaines*, ces références à l'expression technique de l'automobilité tel que matérialisé par le troisième lien contribuent à définir le cadre matériel de ce phénomène. En ce sens, ces cicatrices prennent plusieurs formes, incarnant à la fois des liens routiers - comme l'autoroute Dufferin, le boulevard Charest et les bretelles surplombant l'*Îlot Fleuri*, et prochainement le troisième lien -, des travaux préparatoires - comme ceux actuellement en cours pour la portion tramway du REC⁹⁰ -, mais aussi des différents projets de revitalisation, comme ceux ayant mené à l'éviction de familles défavorisées et à la réfection du Mail Saint-Roch (Ducharme, 2021, p. 69-71). Dans ce contexte, ces conditions objectives sont perçues comme des entraves à l'expression de l'unicité des caractéristiques physiques - exprimées par la beauté et la quiétude de la vie de quartier - de Saint-Roch, mais également de ces caractéristiques sociales, via la diversité socioéconomique de sa population, la forte présence d'organismes communautaires et de liens de proximité et de solidarité.

Par conséquent, la redéfinition de la quotidienneté induite par la dimension technique de l'automobilité contribue à renforcer la trame narrative d'un quartier accusé par ses liens routiers, où la fonction transitoire prévaut sur le cadre de vie. Ces éléments constituent des injustices importantes qui minent le potentiel citoyen en raison de la pluralité des enjeux sociaux auxquels est confrontée la population, et de l'apparente accumulation de projets urbanistiques auxquels doit faire face le quartier dans le contexte de la réalisation du troisième lien. Dès lors, la désignation de cette matrice de domination socioculturelle, prenant ici une dimension éminemment matérielle, constitue un apport important des citoyens au discours d'opposition au troisième lien.

Le thème de l'identité collective et des rapports affectifs renvoie de son côté à un processus intellectif d'auto-identification, où la consolidation d'un récit collectif propre à l'interprétation citoyenne de l'expérience de la quotidienneté justifie l'opposition. La somme des interventions citoyennes permet donc de délimiter les fondements d'une vie quotidienne définis par un ensemble de représentations qui s'opposent au troisième lien en tant que négation de l'expression de certains des principes constitutifs de cette identité collective,

⁹⁰ Ricard-Châtelain, Baptiste. «Le chantier du tramway dans Saint-Roch va-t-il finir par finir?». *Le Soleil*. 16 décembre 2021.

comme la mobilité active et collective, les efforts environnementaux ou encore les liens de solidarité (mixité sociale, organisme communautaire, solidarité etc.).

En ce sens, le discours d'opposition des citoyens de Saint-Roch possède la particularité de dévoiler les rapports d'influence entre le cadre matériel et les conditions de vie quotidienne dans le quartier, contribuant ainsi à politiser certaines injustices identifiées par la réalisation du troisième lien. Ce processus de politisation semble d'ailleurs intimement lié à un ensemble de ressentis qui détonne quelque peu avec la rigueur du cadre technique imposé par le débat entourant la réalisation du projet. Cette dimension invoque par conséquent un des apports essentiels du discours des citoyens de Saint-Roch à l'opposition au troisième lien, en faisant notamment entrer les affects dans le débat politique.

Pour finir, ces constats amènent certaines réclamations résolument politiques, qui contribuent à la prééminence dans le discours des citoyens de Saint-Roch du thème de la redéfinition de l'idéal démocratique. Nous aurons ainsi remarqué que ces derniers articulent une vision politique afférente à la municipalité comme entité politique. Contrairement aux éléments relevés par l'argumentaire primaire, les citoyens de Saint-Roch profitent des critiques émises à l'encontre du troisième lien pour proposer, voire réclamer, une démocratisation des structures participatives en milieu urbain.

En effet, ces désirs se traduisent en partie par une réclamation pour une décentralisation à l'échelle locale et l'expression d'une démocratie directe incarnée par la voix citoyenne. Il est également intéressant de constater que celles-ci se positionnent à la fois comme une partie intégrante des structures démocratiques existantes (renforcement du pouvoir des conseils de quartier, valorisation des organismes communautaires, etc.), et en rupture avec le cadre actuel via des propositions clairement exprimées (prolifération de différents comités, budgets participatifs, démocratie directe, etc.). Ces propositions ont en commun de s'appuyer sur la *responsabilité citoyenne*, soit le souci du sort de la communauté, dans la mesure où celle-ci constitue, notamment grâce aux frontières symboliques évoquées par la définition d'une identité collective propre au quartier, un motif important permettant de justifier l'action citoyenne au niveau individuel et collectif.

Bref, en vertu des points de rapprochements entre l'argumentaire primaire et le discours d'opposition dominant, la singularité de notre interprétation de la manière dont est formulée

l'opposition au troisième lien chez les citoyens de Saint-Roch dans le cadre de notre recherche tient à cet argumentaire secondaire. Ce dernier permet en outre de traiter de la diversité des motifs d'opposition, tout en apportant une certaine complétude avec le premier ensemble discursif discuté plus tôt. En proposant une vision politique ancrée dans une réalité identitaire et matérielle, ces arguments secondaires impliquent une interprétation plus marquée des processus politiques dans lesquels baigne le projet de troisième lien. Ces thèmes contribuent ainsi à mettre en lumière une conception renouvelée de l'opposition au troisième lien, via l'expression d'un discours proprement citoyen enraciné dans des visions du politique réellement ancrées dans l'expérience quotidienne idoine au quartier Saint-Roch.

Réponse partielle

La somme de ces éléments permet d'ores et déjà de poser certains constats au sujet de notre objet d'étude. En effet, la présentation des deux types d'argumentaires - primaire et secondaire - doit être considérée comme une réponse satisfaisante à notre question générale de recherche portant sur la manière dont est formulée l'opposition citoyenne au troisième lien.

Il semble ainsi clair que la représentation micropolitique de la problématique que constitue l'opposition citoyenne au troisième lien (Lamont *et al.*, 2017, p. 161), incarne une opportunité d'identifier un ensemble de frontières symboliques qui contribuent directement à la définition du monde social (Bourdieu et Thompson, 2001, p. 206). Il est surtout intéressant de constater que ces frontières sont à la fois constituées d'éléments récurrents - de par la proximité entre certains thèmes relevés par l'argumentaire primaire (soit les principaux thèmes entendus dans l'espace public, commun à la «*coalition des opposants*» et aux citoyens de Saint-Roch) - et d'éléments *sui generis* émis à partir du point de vue situé que constitue le quartier Saint-Roch.

Toutefois, après s'être attelé à ce premier exercice d'analyse, une question reste en suspens : en quoi l'argumentaire primaire et secondaire identifiés ici peuvent-ils être analysés sur la base de la théorie municipaliste? D'abord, la problématique du troisième lien constitue manifestement un prétexte pour questionner les effets potentiels de ce projet sur la quotidienneté des habitants des espaces urbains affectés par sa réalisation. Notre réflexion s'imprègne donc dans un premier temps d'un territoire, l'espace urbain que constitue le

quartier Saint-Roch, où se déploie une logique productive par l'entremise d'une représentation matérielle, le troisième lien. Ce premier indice sur la présence potentielle d'un discours politique remettant en cause cette logique productive nous aura ainsi poussés à enquêter sur la population subissant ces effets.

Dans un second temps, nos résultats préliminaires auront permis de mettre en lumière des thèmes se rapportant aux grandes lignes théoriques du droit à la ville et du municipalisme libertaire. En effet, via le thème de la redéfinition de l'idéal démocratique, les citoyens incarnent ici l'idée même de communauté politique en proposant des constats sur leur milieu, faisant au passage de la ville un vecteur du politique. Les nombreuses réclamations, liées aux critiques des processus de gouvernance, permettent de leur côté d'identifier un désir pour une plus grande concertation et collaboration entre les entités politiques, ainsi que des espérances pour une démocratie plus participative. Cela est également le cas pour la requalification de l'espace, via laquelle l'expression culturelle et technique de l'automobilité permet d'établir un lien avec le principe de fonctionnalisation de l'espace proche des propos de Lefebvre et Bookchin. Enfin, la prééminence de l'accès à la quotidienneté dans la perspective d'usage citoyenne et le potentiel disruptif anticipé par la prolifération de voitures dans le quartier, apparaissent également comme étant proches des préceptes municipalistes relevés plus tôt.

Comme nous le verrons au chapitre suivant, il semble donc possible d'interpréter le discours d'opposition citoyen au troisième lien tel que recueilli par notre démarche d'enquête sur la base de ces principes théoriques.

CHAPITRE 5 - ANALYSE ET DISCUSSION

Enfin, ce dernier chapitre soulignera la manière dont le discours des opposants au troisième lien mis en exergue dans le précédent chapitre, s'inscrit au sein d'une lecture municipaliste mais s'en distancie également. Grâce à l'identification des différents thèmes et arguments présentés dans le premier acte du chapitre quatre, il nous est désormais possible de confronter les énoncés citoyens à notre cadre théorique. Pour ce faire, nous aborderons succinctement les trois couples conceptuels - l'autogestion et la démocratie directe, la valeur d'usage et l'échelle humaine et la dimension écologique - tels que définis au chapitre deux. Nous confronterons ensuite certains énoncés aux questions et aux critères d'observation du tableau récapitulatif, soit notre principal outil analytique, exposé à la fin du chapitre trois sur le cadre méthodologique. Ce faisant, il sera possible de questionner le discours citoyen d'opposition au troisième lien, dans le but d'entrevoir l'apparent processus de reformulation des préceptes théoriques municipalistes que constitue celui-ci. Ainsi, nous nous intéresserons plus particulièrement aux rapports d'influence qu'il entretient avec l'une de nos deux interprétations - originelle et réformatrice - du municipalisme. Ces éléments permettront en définitive de répondre à notre seconde question de recherche portant sur la manière dont le discours d'opposition citoyen au troisième lien constitue - ou non - une reformulation des principes théoriques municipalistes.

Les couples conceptuels à l'épreuve de la réalité sociale

Nous reviendrons ainsi sur certains propos en vue de les examiner sous la loupe de chacun de nos couples conceptuels. En effet, la présentation de nos résultats au chapitre quatre aura contribué à requalifier le discours citoyen selon des thèmes représentatifs des arguments énoncés. Ces derniers évoquent également une certaine proximité avec les éléments théoriques présentés dans la revue de littérature (chapitre un) et dans le cadre théorique (chapitre deux). Ces rapprochements sont illustrés ici à l'aide du tableau qualificatif ci-dessous, où sont recensés les principaux thèmes structurants ainsi que nos différentes catégories d'analyses. Cela signifie que les énoncés citoyens, désormais liés à l'un de nos couples conceptuels, ont par association été analysés en fonction de ces derniers.

5.1 TABLEAU QUALIFICATIF : DÉSIGNATION DES ENSEMBLES THÉMATIQUES DE L'ARGUMENTAIRE CITOYEN SELON LES COUPLES CONCEPTUELS.

Couples conceptuels	Argumentaire analysé
Autogestion et démocratie directe	<ul style="list-style-type: none"> - Critique des processus de gouvernance. - Redéfinition de l'idéal démocratique.
Valeur d'usage et échelle humaine	<ul style="list-style-type: none"> - Automobilité technique et culturelle. - Identité collective et rapport affectif.
Dimension écologique	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupations environnementales. - Automobilité technique et culturelle.

Plus précisément, nous tenterons de conjuguer les principes théoriques retenus dans nos différentes interprétations du municipalisme avec les principaux arguments citoyens. Par exemple, les thèmes de la critique de la gouvernance et de la redéfinition de l'idéal démocratique témoignent de l'engagement des acteurs et de leur volonté à promouvoir un exercice démocratique élargi par rapport à celui de la représentation, établissant dès lors un parallèle avec le couple conceptuel de l'autogestion et de la démocratie directe. Les thèmes de l'automobilité technique et culturelle, de l'identité collective et des rapports affectifs renvoient quant à eux au processus d'auto-identification induit par les représentations sociospatiales associées par les opposants à l'espace du quartier. Empruntant une vision d'avenir permettant la reproduction des caractéristiques fondamentales de la quotidienneté (espace, lien de proximité, rapport affectif et collectif, etc.), ces arguments évoquent des rapprochements avec le couple conceptuel de la valeur d'usage et de l'échelle humaine. Les préoccupations environnementales, intimement liées au thème de l'automobilité, permettent enfin de discuter de la manière dont les citoyens conçoivent l'impact du troisième lien sur le rapport entre la nature et la société, soulignant la pertinence d'une interprétation de ces éléments à travers la dimension écologique.

Ce faisant, il nous sera possible d'examiner dans les pages qui suivent en quoi les arguments mis de l'avant par le discours d'opposition citoyen au troisième lien s'apparentent à une

reformulation des principes théoriques municipalistes, contribuant de ce fait au renouvellement des préceptes - originaux ou réformistes - du droit à la ville et du municipalisme libertaire, ou à l'inverse, d'entrevoir les raisons qui expliquent la distance théorique entre les propos citoyens et les lectures municipalistes proposées par notre analyse.

A - Autogestion et démocratie directe

La critique des processus de gouvernance ainsi que la redéfinition de l'idéal démocratique mettent en lumière une conception distinctive de certains thèmes pouvant être associés au couple conceptuel de l'autogestion et de démocratie directe. Par le fait même, ces éléments posent des constats quant à la manière dont les opposants définissent le pouvoir public et la portée effective de ce dernier, la démocratie et la citoyenneté ainsi que le pouvoir citoyen.

Quelle vision du pouvoir public?

Nos résultats témoignent en effet d'une conception proprement citoyenne du pouvoir public. Cette dernière s'articule autour des rôles et des positions à adopter par les instances publiques, mais aussi par une lecture politique, via l'usage de ce pouvoir dans la mise en application d'interprétations spécifiques du monde social. Dans le cas du troisième lien, certaines de ces représentations semblent omises par les pouvoirs publics, justifiant en partie la critique des processus de gouvernance, et plus généralement la posture critique adoptée par les opposants.

Plus spécifiquement, cette vision citoyenne du pouvoir public se définit par le rapport à l'expertise (C21 et PP3), ainsi que la défense de l'intérêt collectif (C8 et C19). Le rôle des institutions politiques implique dès lors de prendre des décisions réfléchies (par le recours aux experts) en vue d'assurer une défense optimale de l'intérêt collectif. Dans le contexte urbain, il est ainsi mentionné qu'il impute au pouvoir public de «développer des visions communes» (C19), de manière à assurer un développement cohérent en vue de préserver l'intégrité des différents espaces (PP2 et PP4). Ces rôles techniques et politiques invoquent implicitement une certaine neutralité dans les processus de planification et d'organisation de l'espace. Ce faisant, la vision citoyenne du pouvoir public se situe dans l'interstice de la préservation des intérêts collectifs, via l'expression d'une éthique et d'une morale qui s'élèverait au-dessus des intérêts particuliers (PP3), mais aussi dans l'opérationnalisation de cet idéal au sein de l'espace public.

En ce sens, il fut souligné que le cas du troisième lien illustre l'absence de consultation auprès des experts en infrastructure et en mobilité, constituant au passage un élément important de l'opposition (PP3). Les autorités publiques semblent ainsi échouer au rôle de la planification qui leur incombe, alors que les citoyens leur concèdent volontairement le monopole de la rationalité⁹¹. Pour ces derniers, le cas du troisième lien met en lumière la manière dont la rationalité inhérente au pouvoir public est obstruée par des biais idéologiques qui privilégient certains modes d'expression technique et certains modes de vie spécifiques (PP1).

Ces biais seraient par ailleurs mobilisés pour justifier la réalisation du projet. Or, là où la *raison* et l'expertise imposeraient normalement une analyse nuancée et des moyens mesurés, le projet de troisième lien se justifie plutôt, auprès des autorités publiques, par ces motifs jugés illégitimes par les acteurs (C8, PP1, PP3 et PP5). Le discours critique des citoyens ambitionne donc de déconstruire l'urgence de résoudre les enjeux techniques (congestion routière, accès au centre-ville, développement régional, etc.) présumés par le projet (C8), en y opposant plutôt un ordre de priorité distinct (investissement en éducation et en santé, impact environnemental, etc.) qui apparaît comme étant relativement absent des visions de l'intérêt collectif actuellement proposé par les pouvoirs publics (PP3).

Les arguments politiques justifiant la réalisation du troisième lien renvoient pour les citoyens à la propension des autorités publiques à favoriser la prolifération d'une culture de l'automobilité (PP1 et PP5). Les citoyens observés pensent donc que les autorités publiques délaissent en partie la neutralité inhérente à la défense de l'intérêt général au profit d'un modèle de développement urbain spécifique (PP1 et PP5). Ainsi, les opposants en viennent à désigner la banlieue et ses habitants comme les grands bénéficiaires d'un tel projet (C9 et C12), alors que le projet de troisième lien et les désaccords qu'il nourrit renforcent le clivage *Ville* et *Banlieue*. Les citoyens du centre-ville s'opposent aux banlieusards, figure complexe rassemblant des intérêts socioéconomiques variés, dans un débat devenu partisan en raison de la faillite des autorités publiques à préserver cette neutralité, en s'appuyant par exemple sur un discours d'expertise largement présumé comme apolitique.

⁹¹ Philosophiquement parlant, ce dernier réfère au *logos* (entendu par Lefebvre comme l'expression de la *raison*), permettant ainsi «l'unité primordiale de la forme urbaine et de son contenu, de la forme philosophique et de son sens, [soit] l'organisation de la cité en elle-même : un centre privilégié, noyau d'un espace politique, siège du *logos* et régi par le *logos* devant lequel les citoyens sont égaux, les régions et les répartitions de l'espace ayant une rationalité justifiée devant le logos (pour et par lui)» (Lefebvre *et al.*, 2009a, p. 28).

Ces éléments apparaissent également dans la nécessité d'établir un «dialogue public» (C7), afin de pallier l'absence de consultation et ultimement à la faillite des autorités publiques dans ce rôle de médiateur et de partenaire. Ces écueils semblent s'expliquer en partie par le sort déjà scellé du projet, alors que les positions tenues par les autorités publiques restent relativement imperméables aux inquiétudes citoyennes (PP4). Les pouvoirs publics s'enfoncent ainsi dans cette «vision technique de la modernité... où il y a des autoroutes à six voies» (PP1), alors que les modifications proposées jusqu'à présent ne parviennent pas à modifier l'essence même du projet, dont la démarche réflexive, qui s'effectue sans dialogue social, est elle-même jugée problématique.

Ce faisant, par l'usage du pouvoir public, matérialisé ici par la capacité à réaliser un projet de l'envergure technique du troisième lien, les autorités publiques contribuent *a priori* à la fragmentation de la communauté politique en opposant des modes de vie à des formes urbaines. Dès lors, la prédominance de la quotidienneté et de ses enjeux spécifiques auprès du discours des citoyens de Saint-Roch nourrit des conceptions du vivre ensemble qui confrontent les postulats politiques du troisième lien.

Ces représentations citoyennes du pouvoir public - par la neutralité et le recours à l'expertise - semblent ainsi se rapprocher de la conception réformiste du discours municipaliste. Le pouvoir public se définit dans cette posture par l'expression des «*politiques publiques qui interviennent sur les structures économiques afin de réduire le déséquilibre*» socioéconomique (Dejean, 2013, p. 175), rappelant les rôles et les contraintes politiques qu'imposent la médiation et la défense de l'intérêt collectif évoqué plus tôt par les opposants. Cette définition implique également une double lecture des enjeux sociospatiaux. Elle renvoie en effet à «*une lecture morphologique*» où se côtoie une interprétation technique - «*celle du géographe et peut-être aussi de l'urbaniste*» - mais aussi une interprétation politique, centrée sur l'étude des moyens d'interventions (politiques publiques) relevant notamment de l'administration (Lefebvre, 1970, p. 153-154).

Au même titre que les rôles identifiés précédemment à même le discours des opposants, cette conception binaire du pouvoir public contribue à établir le socle d'une rationalité particulière. L'appréhension des enjeux sociospatiaux au sein de l'appareil institutionnel s'appuie dès lors

sur des pratiques politiques et urbanistiques ainsi que des processus techniques, érigés en *éthos* de l'intervention publique rationnelle.

Afin de justifier des interventions de plus en plus proéminentes, le pouvoir public se tourne désormais vers divers processus de consultations et de concertations, où la participation citoyenne - entendue ici au sens large, réunissant des acteurs économiques et sociaux, des organismes, mais aussi des citoyens - est grandement sollicitée. Ce mode de gestion permet la constitution d'une certaine forme de légitimité dans l'expression du pouvoir, en obtenant préalablement le consensus des partenaires impliqués dans un projet donné (Stanek, 2011, p. 72). Cette posture adoptée par le pouvoir public renforce ce rôle de médiateur des intérêts sociaux divergents, voire celui de partenaire en puissance, caractéristique de l'interprétation réformiste du municipalisme.

Ce discours se rapproche ainsi de celui défendu par les opposants au troisième lien. En effet, on constate que la recherche de consensus - via entre autres le rapport à l'expertise, la nécessité d'établir des visions communes et le dialogue public - constitue une façon de protéger l'intérêt général dans un contexte politique hétéroclite marqué par de nombreuses divergences. En ce sens, le rôle de médiateur induit par ces mécanismes de contrôle du pouvoir public - qu'implique les processus participatifs de consultation et de concertation - permet non seulement de garantir un accès citoyen (même partielle) au pouvoir public et à la décision politique, mais surtout d'établir une mécanique qui contribue à rationaliser la décision, assurant par le fait même une certaine neutralité dans les processus de gouvernance dans la perspective de la défense de l'intérêt collectif.

À l'inverse, cette conception du pouvoir public se heurte aux écrits des penseurs originaux du municipalisme. Ces derniers proposent en effet une interprétation plus radicale du pouvoir public, en s'emparant de la brèche ouverte par le conflit inhérent à la problématique urbaine que constitue l'opposition entre *Ville* et *État*.

Le pouvoir public s'apparente ainsi à une négation de l'entité politique que constitue le municipal⁹², au profit d'une logique spatiale étatisée propice à la valorisation du capital⁹³. La rationalité se retrouve par conséquent «dans [ses] formes [macroscopiques] déterminées» que sont l'État, la bureaucratie, l'économie et l'idéologie (Lefebvre *et al.*, 2009a, p. 76). Ce faisant, ces institutions incarnent une «intelligence analytique» qui a la particularité de procéder à une ségrégation des «médiations théoriques et des pratiques sociales» au profit d'une uniformisation de l'interprétation des éléments constitutifs de l'ensemble urbain (*Ibid.*, p. 87-89). En ce sens, le rôle de médiateur des autorités publiques dans la mitigation des intérêts divergents, renforcé par leurs capacités administratives, politiques et techniques, leur confère ultimement le monopole de l'organisation de la quotidienneté, qui est perçu comme oppressant dans l'interprétation originelle du municipalisme (Castells, 1975, p. 12).

Plus spécifiquement, cette redéfinition des problématiques urbaines jette les bases d'une schématisation des enjeux sociospatiaux au travers de laquelle la société capitaliste tente de se constituer en système cohérent (Lefebvre, 1972, p. 47). Ainsi, par l'entremise des ancrages matériels que constitue l'espace, le pouvoir public se définit par sa capacité à «promulguer des politiques urbaines à l'échelle nationale ou locale [qui] renvoie à [une] vision [spécifique de] l'évolution de la société», faisant du «lien entre espace et devenir social» l'objet même de «la question du pouvoir» (Busquet, 2012, p. 3).

Pour les tenants de l'interprétation originelle, l'espace et son organisation sont surtout les lieux du déploiement de l'activité sociale (Lefebvre, 1972, p. 46). À travers cette logique systémique, ils contribuent à la fortification des schémas idéologiques qui amenuisent la figure citoyenne⁹⁴. En appliquant les moyens techniques que permet l'urbanisme, le pouvoir

⁹² Par conséquent, «ce qui relevait du niveau propre de la ville (municipalité, dépenses et investissements locaux, écoles et programmes scolaires, universités, etc.) passant de plus en plus sous contrôle de l'État, et s'institutionnalisant dans le cadre global, la ville tend à disparaître comme institution spécifique» (Lefebvre *et al.*, 2009a, p. 88).

⁹³ Pour Lefebvre, «la synthèse appartient au politique (c'est-à-dire que toute synthèse de données analytiques concernant la réalité urbaine dissimule sous une philosophie ou une idéologie, une stratégie)» (Lefebvre *et al.*, 2009a, p. 112-113), dont la finalité s'inscrit ici dans la poursuite d'un type de développement spécifique «in order to distribute the benefits of and ensuring equal participation in the economic development process» (Roussopoulos, 2017, p. 18).

⁹⁴ Désormais soumis au principe d'ubiquité, la désincarnation du pouvoir public, et de l'entité politique traditionnelle que constitue la ville comme lieu d'expression du phénomène civique, transfère ce dernier des masses aux institutions, remplaçant au passage «civic life with the nation-state, or more precisely, politics with statecraft» (Bookchin, 1992, p. 124). On assiste par conséquent à une «colonisation généralisée de l'espace par les centres décisionnels» (Lefebvre, 1970, p. 152), où les rapports sociospatiaux au pouvoir public réduisent l'urbain à sa simple dimension territoriale.

public confine également le cadre de la citoyenneté à une organisation spatiale spécifique (*Ibid.*, p. 49-50). L'objectif étant en partie de contraindre l'espace urbain à certaines représentations (culturelles et techniques) soutenues par l'appareil administratif via la promulgation des différentes politiques publiques assurant la pérennité - et la valorisation - de ces figures spatiales (Lefebvre, 1970, p. 175).

Cette interprétation de la position originelle se distingue par conséquent des principaux arguments évoqués par les citoyens de Saint-Roch. Ainsi, plutôt que d'entrevoir le pouvoir public comme un défenseur de l'intérêt collectif et un partenaire de négociation, celui-ci est désigné par l'interprétation municipaliste originelle comme une entité politique foncièrement opposée à l'émancipation de l'urbain. Principalement destinés à assurer la valorisation économique de l'espace urbain, les pouvoirs publics se définissent dans cette interprétation à travers des rapports d'oppression qui contraignent le pouvoir politique inhérent à la ville à la marginalité.

Ce type de critiques s'avère absent du discours d'opposition rencontré lors de notre enquête. Bien que la dimension économique du troisième lien ait parfois été évoquée, il est impossible d'affirmer que ce dernier est perçu - même partiellement - comme un processus de production de l'espace (Lefebvre, 2000), c'est-à-dire imbriqué dans une dynamique plus large de valorisation économique qui contribuerait à contraindre le potentiel sociospatial de la ville comme entité politique en concurrence avec l'État.

En somme, cette revue de la position citoyenne illustre la manière dont les opposants se réfèrent plutôt à la perspective réformiste dans leur conception du pouvoir public. Les rapprochements établis par l'analyse, entre l'importance de la préservation de l'intérêt collectif et des rôles et responsabilités définis par la société civile envers les autorités publiques, permettent de dresser certains parallèles avec ce cadre d'interprétation du municipalisme. *A contrario*, l'interprétation originelle du municipalisme implique plutôt une critique de ces rapports de médiations, en dévoilant les différents biais politiques au sein même des processus de rationalisation du politique et d'organisation de l'espace. Elle pose ainsi l'objet du pouvoir public dans la préservation des intérêts économiques de l'État, contribuant par le fait même au clivage de la problématique urbaine via la scission qui s'opère avec la ville comme entité originelle du politique.

Quelle vision de la démocratie et de la citoyenneté?

Le second élément du premier couple conceptuel de notre cadre analytique concerne la démocratie directe. Il s'agit donc de savoir comment les conceptions de la démocratie et de la citoyenneté exprimées par les opposants au troisième lien reprennent ou s'écartent des conceptions du droit à la ville et du municipalisme libertaire. La critique des différents processus de gouvernance relevée par les citoyens aura notamment permis de formuler une vision plus partagée de la démocratie, dans laquelle les citoyens ont réellement la possibilité de participer à la décision politique, contribuant ainsi à une redéfinition d'un idéal démocratique.

En effet, l'opposition au troisième lien apparaît comme étant directement liée à une critique de la démocratie représentative. Pour les citoyens, la démocratie se définit plutôt à travers une conception large de la notion de proximité, qui inclut principalement des rapports et de liens sociaux, mais aussi le partage d'un espace et de réalités quotidiennes (PP1 et PP5). Elle repose également sur un ensemble de vertus civiques - l'engagement et la participation citoyenne aux affaires de la communauté - propice à la capacité de *faire communauté* (PP1 et PP5). Ce faisant, l'importance des «interactions sociales... avec ses voisins» pour «s'organiser entre autres pour les luttes sociales» (PP6), apparaît comme l'un des principaux vecteurs de la citoyenneté nécessaire à l'avènement des visions citoyennes de la démocratie. Ces conceptions du politique agissent ainsi comme des remparts à «l'atomisation» et la désincarnation de la démocratie associée, par les opposants, aux formes contemporaines de la représentativité (PP1 et PP6), largement considérées comme des freins à l'atteinte de cet idéal démocratique.

Par conséquent, cette définition renforce dans un premier temps les fondements d'une certaine représentation de la démocratie participative, où les citoyens «s'engagent ensemble pour s'occuper de leurs affaires et se conscientiser» (PP1), avec pour objectif la défense du bien commun (PP5). Cette dernière possède donc une dimension effective - la participation en elle-même à des consultations publiques, à des rencontres citoyennes et aux comités de quartier - et une dimension cognitive, dans la mesure où la participation est nécessairement liée à un processus de politisation. Cette version de la démocratie capitalise ainsi sur les opportunités, surtout municipales, de porter une voix proprement citoyenne au sein de différentes instances politiques, par l'entremise de l'exercice de la citoyenneté.

Dans un second temps, la critique de la démocratie représentative chez les opposants contribue à une conception spécifique de l'espace et de la communauté comme étant «minimalement [celui ou celle] du quartier» (PP5). Ces éléments apparaissent ainsi comme l'un des principaux vecteurs de justification pour la prise en charge citoyenne des affaires publiques. Cette définition implique donc une dimension affective, en raison de la reconnaissance d'une identité collective, et d'une réalité particulière (contexte économique et social, rapport individuel à l'environnement urbain, mode de vie, etc.) comme caractéristique fondamentale des limites de la communauté politique.

Les principaux éléments relatifs à la définition donnée par les citoyens de Saint-Roch de la démocratie et de la citoyenneté, mais surtout les trois dimensions - effectives, cognitives et affectives - relevées ci-dessus, évoquent des rapprochements avec la conception de la démocratie et de la citoyenneté que l'on retrouve dans l'interprétation originelle du municipalisme.

Nous l'avons déjà mentionné, la citoyenneté s'exprime, pour les tenants de la posture originelle, par l'entremise d'un cadre historique intimement lié à la représentation politique de la *Cité*. Cette dernière est idéalisée, alors que la vie publique y est considérée comme «*a creative and rational arena of discourse with its vastly innovative possibilities for shaping and bonding widely disparate individuals*» (Bookchin, 1992, p. 58). La *Cité* et son espace politique contribuent ainsi à un processus de politisation au travers duquel les citoyens passent d'un état de passivité, induit par la représentation, à celui d'acteur du politique (Biehl et Bookchin, 2013, p. 36). Dès lors, la désignation de cet espace comme champ politique, c'est-à-dire comme un lieu propice à l'avènement de l'autogestion et de la démocratie directe (*Ibid.*, p. 43-44), contribue à la prolifération d'un ensemble de vertus comme la rationalité, la solidarité et plus généralement l'engagement pour le bien commun (*Ibid.*, p. 103). Ces deux éléments, soit l'espace politique et son activité, renvoient ainsi aux dimensions effectives et cognitives relevées précédemment par les opposants au troisième lien dans leur propre interprétation des notions de citoyenneté et de démocratie.

Si cette première interprétation proposée dans la posture originelle implique d'abord un cadre spatial, autrefois la *Cité* et aujourd'hui l'urbain, ce dernier contribue aussi à définir les limites

de la communauté politique (Belda-Miquel *et al.*, 2016, p. 323). Au même titre que la définition proposée par les opposants au troisième lien, celui-ci implique une dimension affective dans la définition de la communauté politique. En effet, «*l'appartenance à une communauté géographique donnée, fondée sur le partage d'une vie en commun effective et non sur l'appartenance à un grand ensemble politique*» contribue en pratique à remplacer l'État comme institution centrale du politique au profit de la ville (Tremblay-Pepin, 2015, p. 96). Plus précisément, les liens envers la communauté ne sont plus laissés au hasard de l'ethnicité, de la naissance ou de la nationalité, mais plutôt remplacés par le vécu quotidien et le partage de l'espace urbain et de ses valeurs inhérentes dans la constitution d'un rapport affectif à la communauté politique (Purcell, 2002, p. 102).

Ces éléments permettent donc d'évoquer à nouveau certains rapprochements avec la posture des opposants au troisième lien. En effet, à l'instar du discours des opposants, nous retrouvons dans cette lecture du municipalisme des éléments semblables à ceux présentés plus tôt. Ainsi, la définition et le partage d'un espace - soit le quartier Saint-Roch dans le discours des citoyens - se compare à la définition municipaliste de la *Cité*, notamment par l'entremise de sa mobilisation pour justifier l'action politique et la prise en charge des affaires de la communauté. Cet espace partagé doit également permettre la consécration de certaines vertus civiques, renforcées par l'identité collective développée à même la proximité qu'induisent les réalités partagées et l'espace de la quotidienneté.

Cependant, l'analyse diffère lorsque la question des finalités de ces visions de la citoyenneté et de la démocratie est abordée. En effet, l'objectif politique de la citoyenneté et de la démocratie, tel que défendu dans cette interprétation originelle du municipalisme, renvoie à une réappropriation plus radicale du sens authentique de ces notions, de manière à rompre avec les formes imposées par le récit démocratique contemporain et la représentativité (Bookchin, 1991a, p. 3). Il s'agit donc de renouer avec le sens antique du terme politique de manière à sortir des prémisses de la représentativité au profit d'une action politique protéiforme à vocation révolutionnaire⁹⁵.

⁹⁵ On parle en effet d'une «révolution économique (autogestion et planification de la production orientée vers la satisfaction des besoins sociaux), politique (auto-organisation), culturelle et de la vie quotidienne» (Busquet, 2012, p. 8), prenant ancrage dans de nouveau «mode of urbanization and reproduction of daily life, new socio-ecological and politico-economic relationships and, more generally, the generation of alternative ways of living together and of arranging our lives in space» (Roussopoulos, 2017, p. 19).

Bien que ces premiers éléments présentent certaines similitudes entre l'interprétation des opposants au troisième lien de la démocratie et de la citoyenneté, et celle défendue par l'approche municipaliste originelle, la dimension «révolutionnaire» propre à ce discours politique est totalement absente du discours des citoyens de Saint-Roch. Cette évaporation de la dimension révolutionnaire contribue à amenuiser les parallèles possibles entre ces deux discours, au profit de rapprochements plus probants avec l'interprétation réformiste du municipalisme.

En ce sens, les précisions apportées ci-dessous par la discussion sur le pouvoir citoyen viendront éclairer la manière dont les citoyens interprètent la notion de démocratie directe, en tant que synthèse des entités conceptuelles que constituent la démocratie et la citoyenneté, en mettant de l'avant la participation citoyenne aux différents processus politiques institutionnalisés, plutôt qu'un réel effort de transformation radicale et révolutionnaire des formes de prises de décision dans le cadre urbain comme l'interprétation originelle du municipalisme le suggère.

Quelle conception du pouvoir citoyen?

Les opposants ont en effet proposé une lecture de la conjoncture du troisième lien à l'intérieur des structures politiques prescrites par l'environnement urbain actuel. Une telle lecture a par conséquent mené à une pléthore de réclamations politiques - notamment personnifier à travers les budgets participatifs, les comités citoyens, ou encore une décentralisation s'appuyant sur les organismes communautaires (PP2, PP5 et PP6) - dans la perspective de construction d'un idéal démocratique mis à mal dans le contexte du troisième lien. Cependant, cette utopie citoyenne reste confinée à des représentations politiques axées sur des processus participatifs institutionnalisés. Plus précisément, les citoyens conçoivent les institutions politiques locales comme de «super structures», même si elles restent toutefois limitées au domaine «consultatif» (PP6). En sollicitant la participation et les recommandations citoyennes, il est concédé que ces dernières ne permettent pas de transformer de manière concrète et durable les rapports de pouvoir entourant l'urbain (PP6).

Dès lors, la nécessité d'établir de nouveaux lieux du politique, dans lesquels serait mis à profit l'expertise citoyenne et l'expérience quotidienne, doit contribuer à la portée effective du pouvoir citoyen. À ce titre, le Comité Populaire du quartier Saint-Jean-Baptiste constitue

un exemple du type de structure citoyenne souhaité dans Saint-Roch (PP4). Ce dernier doit contribuer à pérenniser le pouvoir citoyen en l'institutionnalisant, notamment en assurant une permanence, en ayant pignon sur rue, et en ayant des ressources financières et sociales permettant d'assurer la présence citoyenne dans le quartier. L'objectif de cette instance est d'une part de s'imposer dans le paysage politique comme un partenaire de négociation incontournable dans les processus de consultation et de concertation, et d'autre part de contribuer à réduire la pression sur les militants de longue date, souvent cantonnée à des initiatives individuelles et ponctuelles (PP2 et PP4). Plus spécifiquement, ce type d'institution doit favoriser *«des formes de prises de décision inclusives qui permettent à l'ensemble des citoyens de faire entendre leurs voix et d'accéder aux informations pertinentes»* (Dejean, 2013, p. 179). La pérennité de ce type d'institution permet enfin la consolidation d'un rapport de force avec le pouvoir public. Par l'autonomie et la décentralisation, ce type de structure produit directement le changement social, largement perçu comme impératif pour les citoyens de Saint-Roch dans le contexte du troisième lien (PP5 et PP6).

Or, inversement aux aspirations révolutionnaires de l'interprétation originelle, cette conception du pouvoir citoyen ne semble pas orientée vers la transformation des grands idéaux à l'œuvre dans les sociétés contemporaines. Loin de réduire cet idéal démocratique à sa plus simple expression, ce constat souligne simplement le tournant provoqué par les lectures antagoniques du municipalisme - originel et réformiste - mis en jeu par notre analyse.

En effet, du point de vue de la lecture originelle, les critiques de la démocratie représentative relevée par les citoyens et les réclamations politiques qui lui sont inhérentes, n'ont pas une portée conceptuelle suffisante pour bousculer le rapport à l'urbain (Garnier, 2014). À l'inverse, la lecture réformiste souligne la manière dont cette conception du pouvoir citoyen - soit celle proposée par les opposants à travers la mise sur pied d'institutions politiques locales - contribue à la constitution d'un rapport de force apte à modifier concrètement les conditions de l'existence urbaine.

Ces éléments illustrent ainsi l'abandon progressif de la dimension révolutionnaire dans l'interprétation réformiste du municipalisme, et le passage théorique des idéologies aux groupes sociaux. Cet abandon permet de justifier un intérêt plus marqué du politique envers les *«mouvements sociaux et [le] champ politique de la contestation»* (Busquet, 2013, p. 115),

au détriment des idéaux révolutionnaires. De plus, cette évaporation de la dimension révolutionnaire contribue au déplacement du discours de contestation vers des formes jugées plus radicales du capitalisme - comme le néolibéralisme - auquel s'oppose, dans notre cas, un keynésianisme axé sur la redistribution de l'accès à l'espace urbain et ses ressources (de Souza, 2012c, p. 316).

Ainsi, plutôt que de se positionner dans une perspective révolutionnaire, les opposants au troisième lien, en écho à l'interprétation réformiste du municipalisme, valorisent les gains concrets et ponctuels réalisés en lieu et place de la lutte théorique aux grands idéaux (Clark, 1998, p. 162). Concernant la reformulation de la théorie municipaliste à l'œuvre dans le discours des opposants, cette évacuation de *l'acte décisif* produisant le changement social contribue à réhabiliter les mouvements citoyens en tant que vecteur de transformations sociales légitimes. Ainsi, «*l'articulation entre revendications urbaines et lutte politique ne se fait pas d'elle-même; il faut une intervention organisée, capable de les lier dans la pratique politique*», comme c'est le cas avec les institutions politiques réclamées par les citoyens, pour concrétiser le changement social (Castells, 1975, p. 57). L'accès «*aux infrastructures sociales et cognitives*», matérialisé via ce type d'institution, devient ainsi le réel objet de la lutte urbaine (Holm, 2010, p. 90).

Bien que certaines représentations nécessitent l'arrivée dans Saint-Roch de nouvelles institutions (comme le Comité populaire par exemple), le lien entre l'interprétation réformiste et la vision du pouvoir citoyen relevée chez les opposants au troisième lien contribue à renforcer les réclamations politiques émises par ces derniers. Ce faisant, notre analyse souligne la manière dont la matérialisation du pouvoir citoyen au sein de certaines institutions doit permettre de canaliser la capacité d'organisation politique des groupes citoyens en lutte dans le champ social. Ces institutions sont également appelées à agir comme les garantes des principes politiques (autonomie) et des vertus civiques (proximité avec l'exercice de la démocratie directe) propres à la redéfinition de l'idéal démocratique proposé par les citoyens, justifiant l'action collective. Cette réorientation du politique vers des problématiques éminemment concrètes doit en définitive renforcer les positions défendues par les opposants dans leur définition d'un idéal démocratique, qui contribuent au passage à faire de l'urbain un lieu de lutte sociale proprement municipaliste.

Dès lors, les rapprochements énoncés dans la section précédente entre les conceptions citoyennes de la citoyenneté et de la démocratie avec la lecture originelle du municipalisme se heurtent ici à la limite que nous évoquions plus tôt, soit celle de la dimension profondément révolutionnaire de cette interprétation. En ce sens, les citoyens de Saint-Roch conçoivent le pouvoir citoyen comme étant lié à des formes et des pratiques institutionnelles perçues positivement dans la perspective de démocratisation et d'effectivité du pouvoir citoyen, faisant plutôt écho à l'interprétation réformiste.

B - Valeur d'usage et échelle humaine

L'automobilité technique et culturelle, l'identité collective et les rapports affectifs tels qu'identifiés dans le discours d'opposition au troisième lien, trouvent quant à eux une signification particulière à l'intérieur du couple conceptuel valeur d'usage et échelle humaine. Ces éléments permettent notamment de distinguer des constats spécifiques relatifs à la manière dont les citoyens définissent l'espace idéal, ainsi que les différentes demandes concernant l'accès à l'espace urbain et à ses ressources.

Comment est défini l'espace idéal?

Si l'expérience quotidienne façonne implicitement l'identité collective propre à Saint-Roch, celle-ci doit également être comprise comme l'un des principaux vecteurs de la constitution, dans l'esprit citoyen, d'un idéal spatial. En effet, notre enquête révèle que le quartier possède la particularité de contenir en germes les fragments de l'espace idéal, tout en étant à la fois la représentation physique d'un espace à déconstruire.

Notre analyse discerne par conséquent deux types de représentations de l'espace - positives et négatives - à même le discours des acteurs. Plus précisément, cela signifie qu'ils et elles distinguent d'abord certaines interventions urbanistiques jugées souhaitables. D'autres constats face à certaines représentations spatiales - notamment cristallisées par l'automobilité - contribuent en revanche à désigner des modes d'organisation de l'espace jugés indésirables. De ces tensions émergent donc des critiques relatives aux formes matérielles de Saint-Roch, permettant ultimement d'identifier, dans le discours des citoyens, des voies d'avenirs propices au recouvrement d'un espace véritablement régi par la quotidienneté.

Ainsi, les représentations positives se distinguent par des dimensions identitaires et physiques. Tout d'abord, les représentations identitaires mettent de l'avant la notion de centralité⁹⁶ comme l'une des caractéristiques fondamentales de l'espace du quartier. Dans l'imaginaire citoyen, ce dernier est caractérisé par une scène commerciale et culturelle, mais aussi par une vie nocturne dynamique (PP3 et PP5), l'abondance d'espaces verts (parcs, canopée urbaine, littorale, etc.) (PP1 et PP2), des structures de mobilité active et collective (PP2, PP3, PP4 et PP6), des liens de proximité et de solidarité (PP1, PP3 et PP6) et des initiatives s'inscrivant dans une perspective de développement durable et écologique (C2). Ces représentations identitaires liées à la notion de centralité constituent dès lors l'apanage de l'utopie spatiale citoyenne, s'inscrivant *de facto* comme des phénomènes à préserver et à reproduire.

Cette conception multiple des usages de l'espace est également propice à la mixité sociale, caractéristique constitutive de l'identité collective de Saint-Roch. Il fut ainsi souligné par les citoyens que le quartier représente un microcosme de diversité socioculturelle, marqué par différents «profils citoyens» (PP5). Bien que cette cohabitation amène de nombreux défis (enjeux liés à la santé mentale, embourgeoisement, etc.), cette mixité constitue l'un des principes phares de l'identité collective devant se refléter dans l'organisation de l'espace (PP5 et PP6). C'est pourquoi l'envie de produire des espaces inclusifs, où il est possible de «vivre pi d'être heureux» (PP3), apparaît comme l'une des composantes essentielles de ces représentations identitaires positives.

Du côté de la dimension physique des représentations positives de l'espace, celle-ci se définit principalement par le renforcement des traits distinctifs déjà exprimés dans l'espace sensible du quartier. Par exemple, il est jugé souhaitable d'augmenter les infrastructures de mobilité active, considérées comme des outils permettant de renforcer les liens de proximité, en plus de favoriser la participation citoyenne par la fréquentation de l'espace public (PP1 et PP6). *Idem* pour les propositions concernant les boulevards urbains, visant à «augmenter la qualité de vie» et à réduire la place de l'automobile dans le quartier (PP3). Il est également mentionné que les gens souhaitant profiter des attributs propres à Saint-Roch doivent adopter des comportements (en termes de consommation et de mobilité) qui concordent avec les aménagements mis de l'avant dans le quartier (PP1). Ce faisant, l'espace idéal décrit par les

⁹⁶ En effet, PP2 nous a déjà souligné que : «Si on veut dire qu'il y a un centre-ville à Québec, c'est certainement Saint-Roch» (PP2).

citoyens s'inspire de certaines représentations matérielles déjà présentes dans Saint-Roch, qui favorisent la présence d'une échelle humaine - au sens pratique du terme - organisée sur le modèle de la proximité et de l'usage.

Les représentations négatives réfèrent quant à elles à l'expression spatiale des sujétions fonctionnalistes de l'automobilité (circulation routière, culture automobile, fonction transitoire, etc.), telles qu'identifiées préalablement par notre analyse. En effet, la prévalence de la fonction transitoire dans Saint-Roch est perçue par les citoyens comme étant prédominante dans les décisions politiques entourant l'organisation de l'espace (C9, C12 et PP2). La prédominance de la fonction dans l'espace du quartier, induite par l'automobilité, contribue ainsi à créer des environnements «hostiles» aux piétons et aux cyclistes (PP1 et PP4). Cette conjoncture semble dès lors favoriser l'émergence des termes «cicatrices urbaines», «défigurer le quartier», «des fractures urbaines» et de «l'urbanisation déshumanisante» que notre enquête a identifié dans le discours citoyen (PP2, PP4, PP5 et PP6). L'emploi de ce type de vocabulaire évoque par conséquent la rupture entre l'idéal citoyen et les formes appliquées de l'automobilité - notamment la culture automobile et ses infrastructures routières - auxquelles est quotidiennement confrontée la population.

Ces représentations négatives sont également soumises à l'influence des divers plans de revitalisation affectant Saint-Roch depuis plusieurs décennies, mais aussi aux différentes phases de travaux entourant aujourd'hui la réalisation du REC. L'espace idéal doit en ce sens se dissocier du développement urbanistique récent de Saint-Roch, évoluant pour les opposants à l'intérieur des limites du phénomène de l'automobilité, auquel s'ajoute désormais le troisième lien. Ponctué par des désagréments visuels et usuels, les irritants vécus par la population - comme la circulation automobile et son augmentation dans le cadre des travaux en cours, mais surtout le bruit et la poussière - semblent contribuer aux difficultés de la vie quotidienne et aux différentes injustices dénoncées par les citoyens de Saint-Roch (C3, PP2, PP4 et PP5). Ce contexte est conséquemment édifié en contre-exemple de l'espace idéal, nourrissant par le fait même l'envie de créer un espace local alternatif, au sein duquel ces réalités sont atténuées au profit de la capacité de la population à réellement habiter le quartier (PP3).

Bien que la définition citoyenne de l'espace idéal soit traversée par certaines tensions inhérentes aux représentations positives et négatives relevées ci-dessus, elle évoque, du moins au premier regard, une certaine proximité avec l'interprétation originelle du municipalisme. Ce faisant, le rapport à l'espace décrit par les acteurs s'inscrit dans le sillon de *l'utopie municipaliste*⁹⁷ proposée par Lefebvre et Bookchin.

En effet, l'espace idéal se définit selon cette posture comme étant fondamentalement «*rooted in the everyday practice of inhabiting urban space*» (Purcell, 2013, p. 561). Concrètement, cela implique un espace partagé, des instances politiques favorisant l'exercice de la citoyenneté et de la démocratie directe, mais aussi l'accès, l'abondance et la présence de certaines structures matérielles nécessaires à la reproduction de la vie quotidienne.

Pour ce faire, les tenants de la posture originelle s'inspirent de nouveau des représentations historiques et politiques, mais surtout physiques, de la *Cité*. L'espace idéal doit par conséquent être «*assez vaste pour que les citoyens puissent y satisfaire l'essentiel de leur besoin matériel, mais suffisamment réduit pour qu'ils se connaissent entre eux et prennent les décisions politiques dans des discussions ouvertes à la confrontation des opinions individuelles*» (Bookchin et Barret, 2011, p. 267). L'utopie spatiale des penseurs originaux du municipalisme est donc le reflet d'un idéal démocratique traversé par des relations de proximité qui ne peuvent que surgir au sein d'un espace fréquenté et partagé quotidiennement par les citoyens.

Comme la ville constitue le lieu de nombreuses médiations politiques, l'interprétation originelle du municipalisme lui confère le statut de lieu à investir pour transformer la société. Plus spécifiquement, la ville, de par son rôle de synthèse des rapports culturels, économiques et sociaux, occupe une fonction décisive dans le déploiement des forces transformatrices permettant l'atteinte de l'utopie municipaliste (Bookchin, 1992, p. XV). En ce sens, la constitution de cette utopie spatiale doit s'effectuer au sein d'un horizon pratique, ou d'une *praxis*, où se masse un ensemble de désirs et d'espérances. Résultante des luttes sociales et des pratiques quotidiennes, la *praxis* municipaliste ne relève pas nécessairement «*d'un plan conscient, mais plus simplement de ce que les gens font, sentent, perçoivent et expriment*

⁹⁷ Plus spécifiquement, l'utopie est «le non-lieu, le lieu de ce qui n'a pas lieu et pas de lieu, le lieu de l'ailleurs» (Lefebvre, 1970, p. 173).

lorsqu'ils cherchent à donner du sens à leur vie quotidienne» (Harvey et Demange, 2015, p. 21). L'action collective doit ainsi être dirigée vers la transformation de l'espace quotidien, en vue de lui donner une signification plus politique, proche des représentations historiques et sociales de la *Cité* et de ses vertus civiques intrinsèques (Lefebvre, 1970, p. 95).

Ainsi, comme les citoyens de Saint-Roch, les penseurs du municipalisme originel soulignent l'importance du partage de l'espace dans la constitution d'une identité proprement urbaine propice à l'avènement de nouveaux rapports politiques. De plus, les similitudes entre la multiplicité des fonctions, des pratiques et des usages de l'espace tel que relevés par les citoyens, et l'importance de la ville comme canevas politique sur lequel est érigée l'utopie municipaliste, renforcent les parallèles possibles entre cette interprétation théorique et les enjeux pratiques de l'opposition citoyenne au troisième lien. Enfin, les citoyens souhaitent, tout comme les tenants de la posture municipaliste originelle, agir sur un espace spécifique, soit le quartier Saint-Roch, dans le contexte des transformations induites par le troisième lien, en vue de préserver certaines visions du politique.

Or, malgré ces rapprochements, d'importantes distinctions doivent être soulignées. En effet, la définition citoyenne de l'espace idéal implique une dimension éminemment concrète que ne permet pas de saisir convenablement l'interprétation municipaliste originelle. Plus spécifiquement, cette dernière se limite à un discours idéologique servant à justifier l'importance et le statut de la ville dans la mise en œuvre de l'utopie spatiale imaginé à même ce discours. Cela a pour conséquence de délaissier la *mécanique transformative* au profit d'enjeux théoriques aptes à réhabiliter la ville comme espace d'intérêt politique. *A contrario*, les citoyens de Saint-Roch proposent de reproduire concrètement des schémas matériels et immatériels déjà présents dans le quartier, contribuant ainsi concrètement au processus de transformation de l'urbain.

En ce sens, la vision citoyenne de l'espace idéal évoque plutôt des rapprochements avec l'interprétation réformiste du municipalisme, davantage fondé sur les enjeux quotidiens. Selon cette interprétation, l'espace est fondamentalement matériel, alors qu'il représente la synthèse entre *redistribution* et *besoin* relativement aux ressources sociospatiales disponibles, permettant la réalisation des objectifs de planification décidés en amont des processus politiques (Davidoff, 1965, p. 331). Cela signifie que les planificateurs urbains mettent en

place des structures spatiales qui ont le potentiel d'être saisies par l'activité humaine, possédant ainsi la capacité d'être redéfinies en fonction de leur usage quotidien par les habitants de la ville (Jacobs, 1992, p. 241).

Dès lors, l'espace idéal prend forme, dans cette interprétation réformiste, à travers un ensemble d'interventions techniques perpétré par les autorités publiques en raison de leur ascendant sur le monopole de la gestion technique de l'espace. La mitigation des inégalités sociospatiales devient ainsi l'objet même de l'action publique urbaine, avec en tête l'idée que la planification doit permettre de résorber l'ensemble des contradictions sociales et spatiales au profit d'un espace jugé plus équitable (Talen, 1998, p. 22), ou dans notre cas, plus représentatif des fondements identitaires de l'espace du quartier Saint-Roch. Cette approche progressive du politique s'aligne sur la perspective des «*small gains and fragile truces*» (Amin, 2006, p. 1012), telle qu'énoncée par l'interprétation réformiste du municipalisme, ayant la particularité de favoriser des gains concrets pour les populations expérimentant le quotidien, comme le réclament les citoyens de Saint-Roch.

Notre enquête démontre en ce sens que les opposants demandent des infrastructures matérielles possédant une certaine cohérence avec l'identité collective du quartier. Le désir de reproduire dans l'espace les éléments relatifs aux définitions de la notion de centralité et plus généralement de l'identité collective, telle que rapportée par le discours des acteurs, implique par conséquent des interventions techniques dans l'espace. Ces dernières permettraient d'une part d'offrir aux citoyens les infrastructures réclamées, et d'autre part de contribuer à perpétuer les représentations de l'identité collective. À l'instar de l'interprétation réformiste, les citoyens de Saint-Roch, dévoile la dimension politique de l'espace, qui n'est plus un objet inanimé et neutre, mais bien un espace de réclamations politiques dans lequel les représentations matérielles possèdent une agentivité (Costes, 2014).

En somme, l'utopie spatiale des citoyens de Saint-Roch constitue un agencement des différentes interprétations municipalistes - originelles et réformistes - retenues dans le cadre de notre analyse. En effet, elle se positionne comme la résultante de certains processus de mitigation associés aux formes matérielles déjà présentes dans le quartier, mais aussi comme un devenir qui se situe - en vertu des représentations spatiales négatives principalement associées à l'automobilité - ailleurs que dans les représentations actuelles. Directement lié à

l'influence citoyenne, à travers un ensemble de réclamations politiques calquées sur l'identité collective et les formes matérielles de cette dernière à reproduire, l'espace idéal est non seulement la somme de ce processus de politisation de l'urbain et de ces pratiques politiques participatives, mais aussi de ces interventions publiques et de ces processus de planification ayant pour but de rééquilibrer les iniquités sociales et spatiales.

Quelles demandes en termes de redistribution de l'accès à l'espace et à ses ressources?

Ces premières conceptions de l'espace idéal à même le discours des citoyens de Saint-Roch soulèvent des questions concernant l'atteinte de cette utopie spatiale, et plus particulièrement les moyens mis en œuvre pour sa réalisation. En ce sens, les citoyens mettent en jeu un ensemble de demandes et de réclamations visant à assurer une redistribution plus équitable de l'accès à l'espace et à ses ressources.

En effet, comme nous en avons déjà discuté, l'espace idéal se conçoit dans le discours d'opposition au troisième lien par une opposition envers l'automobilité culturelle et technique. Cette critique de l'automobilité mène notamment aux nombreux constats évoqués plus tôt par l'entremise des représentations négatives de l'espace. Cependant, le phénomène de l'automobilité exacerbe aussi des tensions dans Saint-Roch qui s'illustrent par des enjeux micros (transport actif, congestion routière, échelle humaine, quotidienneté, etc.), et des enjeux macros affectant aussi l'ensemble du Québec (crise et transition écologique, gestion des finances publiques, etc.) (C3, C9, C12, C19, PP1, PP2, PP3 et PP6). Cette bipartition scalaire permet donc d'introduire deux observations relatives à la question de la redistribution de l'accès à l'espace.

Dans un premier temps, la dimension micro qui s'attarde principalement aux enjeux quotidiens, met en évidence certaines suggestions favorisant une organisation de l'espace plus homogène. Celles-ci visent à résorber certains des déséquilibres préalablement observés par le discours d'opposition. Par exemple, malgré son offre commerciale s'inscrivant en marge des besoins quotidiens dans le quartier (PP4 et PP6), la piétonnisation partielle de la rue Saint-Joseph met en évidence ce rééquilibrage des ressources de l'espace réclamé par les citoyens, en s'intégrant de manière cohérente dans un environnement davantage favorable aux piétons qu'à la circulation automobile (C12 et PP4). *Idem* pour les réclamations entourant un meilleur investissement dans les structures de transport cyclable et piéton (PP6). Ces dernières apparaissent comme étant mieux intégrées à l'environnement urbain du centre-ville

(PP4). Avec le contexte de revitalisation dans lequel Saint-Roch est enfoncé, les citoyens revendiquent globalement une plus grande cohésion entre les différents projets de développement et de revitalisation et l'organisation de l'espace du quartier (C19, C27 et C28).

Ces réclamations s'actualisent sur le plan politique par deux objectifs clairement identifiés dans le discours des acteurs. Le premier s'inscrit dans la perspective d'un développement urbain plus moderne (PP1 et PP5), mieux intégré aux préoccupations contemporaines alliant différents enjeux écologiques et socioéconomiques (PP6). Le second est plutôt dirigé vers des contraintes quotidiennes. Ce faisant, les demandes citoyennes évoquent implicitement le désir de faire de Saint-Roch un quartier à habiter (PP2), un quartier où «les enfants pourront être en sécurité» (PP3) et dans lequel les familles pourront continuer d'y vivre (PP5). Les visions urbanistiques défendues par les opposants s'inscrivent ainsi dans une perspective quotidienne, centrée sur l'habitat et la postérité - et donc surtout la possibilité de reproduire - des modes de vie déjà répandus dans le quartier.

Dans un second temps, la dimension macro qui s'attarde quant à elle aux enjeux sociaux, pousse les citoyens à proposer un diagnostic sur les déséquilibres observables dans Saint-Roch. Ceux-ci sont fortement imprégnés de l'opposition entre *Ville* et *Banlieue*. En effet, l'automobile apparaît dans le discours citoyen comme étant directement associée à un mode de consommation spécifique et à un ensemble de privilèges (C24 et C27), qui se confronte aux réalités quotidiennes vécues dans Saint-Roch. Cette iniquité génère par ailleurs de l'angoisse parmi les opposants. Les sentiments d'être «délaissés», de vouloir quitter le quartier, de ressentir ce projet comme une «intrusion» (C12, PP2 et PP4), se justifient tous par rapport aux injustices dénoncées par la schématisation proposée par les citoyens du rapport *Ville* et *Banlieue*. Ces dernières nourrissent par conséquent l'opposition entre des visions du développement urbain jugées pertinentes pour Saint-Roch, et d'autres perçues comme étant davantage dédiées aux classes sociales étrangères aux réalités quotidiennes du centre-ville.

En pratique, les citoyens se demandent «en quoi le troisième lien avantage les habitants des quartiers centraux» (C9), ou encore pourquoi ils et elles devraient en subir les conséquences associées à sa réalisation (C3, C8, C12, C19 et PP1)? La population locale étant surtout usagère des modes de transport alternatif à la voiture individuelle, le troisième lien contribue à faire de ces derniers de la mobilité «de seconde zone» (PP6), alors que les contraintes spatiales relatives à Saint-Roch favorisent plutôt la mobilité active et collective (C24, PP4 et

PP6). Ce faisant, le recours à l'expertise, largement présumé comme arbitraire pour les questions entourant l'organisation spatiale, apparaît comme une demande fondamentale dans la perspective de redistribution de l'accès à l'espace et plus généralement du rééquilibrage de ces inégalités (C4, C28 et PP3).

En somme, les réclamations politiques en termes de redistribution de l'accès à l'espace et ses ressources s'illustrent dans le discours des citoyens de Saint-Roch par un ensemble de demandes cristallisés autour du recours à l'expertise et une place accrue pour la participation citoyenne dans les décisions entourant les enjeux locaux, une plus grande cohérence dans l'organisation de l'espace, mais surtout la possibilité de favoriser un mode d'organisation sociospatial qui assure la pérennité des représentations de l'identité collective. Ces constats illustrent donc la dimension macroscopique de l'opposition entre la *Ville* et la *Banlieue* telle que soulevés par la définition des intérêts divergents relatifs à ces entités politiques proposés par les opposants au troisième lien.

En ce qui concerne le rapport entre la position citoyenne sur la question de la redistribution de l'accès à l'espace et à ses ressources et les liens avec l'une de nos deux interprétations théoriques, on constate que la désignation des enjeux micros et macros tel que relevée précédemment par les acteurs, renvoie à la fois à certains éléments relevant de l'interprétation réformiste et originelle du municipalisme. Ce faisant, la posture citoyenne mobilise un argumentaire empruntant aux deux interprétations municipaliste, contribuant au passage à amenuiser la pertinence du schisme idéologique précédemment relevée par la revue de littérature.

En effet, les réclamations inhérentes aux impacts microscopiques de l'automobilité sur l'espace du quartier se rapprochent plutôt des réponses de l'interprétation réformiste à la question de la redistribution de l'accès à l'espace et à ses ressources. Ces dernières s'inscrivent dans la perspective des gains ponctuels réalisés à même les luttes urbaines mises de l'avant par cette interprétation du municipalisme. La disparition progressive des enjeux théoriques de la problématique de l'espace promu par cette lecture, laisse ainsi place à une réappropriation citoyenne calquée sur les récits individuels, ouvrant conséquemment de nouveaux espaces de politisation.

Dès lors, cette lecture réformiste permet des rapprochements plus cohérents entre la notion de justice spatiale telle que définie préalablement par la revue de littérature et les mouvements sociaux. Ces «*pratiques sociales contradictoires qui remettent en cause l'ordre établi à partir des contradictions spécifiques de la problématique urbaine*» (Castells, 1975, p. 7), s'établissent par conséquent comme des outils pour les citoyens qui permettent «*de faire ressortir les liens dialectiques entre l'espace et la justice*» (Dejean, 2013, p. 175). Ces derniers réfèrent plus spécifiquement aux mécanismes de participation citoyenne (de consultation, de concertation, de décisions et d'*empowerment*) mis à disposition dans le cadre de partenariat politico-institutionnel. Ils permettent également de définir plus facilement l'objet de la contestation urbaine par les mouvements sociaux, désormais mesurée par l'accès à ces outils démocratiques et le poids citoyen dans les décisions politiques (Stanek, 2011, p. 73). Cette lecture appliquée des principes constitutifs de l'utopie spatiale réformiste permet notamment de fédérer une volonté collective autour d'objectifs politiques, comme le font les opposants au troisième lien. Cette réinterprétation des fondements philosophiques municipalistes de l'espace permet donc la consolidation de nouvelles postures revendicatives plus proches des réalités urbaines contemporaines, en soulignant les tensions entre les formes matérielles de l'espace, leur configuration sociospatiale et le rapport individuel à cet espace.

Bien que les citoyens de Saint-Roch réclament des interventions techniques de la part des pouvoirs publics, les discussions proposées préalablement sur le thème de la démocratie et de la citoyenneté ne peuvent être ignorées dans la représentation sociospatiale de l'espace idéal citoyen. En effet, les éléments soulevés plus tôt permettent d'établir un parallèle entre les réclamations politiques suggérées dans la perspective d'une démocratisation de la vie quotidienne et l'organisation de cet espace idéal. Ce faisant, les demandes citoyennes en termes de redistribution et d'accès aux ressources de l'espace s'imprègnent de rapports démocratiques favorisant l'expression d'une voix citoyenne dans le quartier, mais aussi d'interventions techniques liées au pouvoir public permettant de modifier concrètement les conditions matérielles sur la base de rapprochements avec l'identité collective telle que définie par les citoyens, et donc d'une rupture avec le régime de l'automobilité.

Or, cette interprétation réformiste du municipalisme dans le discours citoyen d'opposition au troisième lien échappe aussi à ses représentations traditionnelles. En ce sens, plutôt que de justifier des revendications spatiales sur la base d'une simple judiciarisation des conflits sociospatiaux - ce que nous avons préalablement relevé dans la revue de littérature comme

discours en termes de «j'ai droit» - les citoyens de Saint-Roch appuient leurs revendications sur des contraintes anthropiques et identitaires. Ainsi, l'exercice réflexif inhérent au diagnostic posé à l'endroit des enjeux macros de l'automobilité par les citoyens de Saint-Roch renvoie aux objectifs politiques des tenants de la posture municipaliste originelle, alors que les constats émis sur les injustices relevées par le dualisme *Ville* et *Banlieue*, par lequel s'illustre également le phénomène de l'automobilité, doivent mener à une politisation spécifique des enjeux de l'espace.

Cette opposition soulignée par les citoyens met en lumière l'instrumentalité des construits sociospatiaux, matérialisés par l'entremise de la forme urbaine. Ainsi, «*l'espace joue un rôle ou une fonction décisive dans l'établissement d'une tonalité, d'une logique, d'un système*» (Lefebvre, 1972, p. 30). C'est cette même agentivité, attribuée à l'espace via l'expression de sa fonction, qui permet à la théorie municipaliste originelle de souligner la prééminence de certains rapports de domination dans le cadre urbain, ou bien dans sa perspective moins radicale, la préséance d'injustices proprement spatiales.

Le développement urbain actuel de Saint-Roch se voit ainsi conféré un ensemble de biais politiques par les citoyens - résultant de l'influence politique des groupes en luttés dans le champ social pour le pouvoir et de leur capacité respective à réaliser leur propre utopie -, qui se concrétise par un espace de vie principalement dédié à la banlieue et à l'automobilité. L'instrumentalité de ces construits sociospatiaux permet en outre de souligner le caractère fonctionnel de l'espace et l'imposition de certains codes et contraintes structurelles relatives à son organisation (*Ibid.*, p. 36). Dès lors, les représentations de l'espace «*sont politiquement orientées*» dans l'interprétation municipaliste originelle, comme pour les citoyens de Saint-Roch, conférant à ce dernier un potentiel d'objectification qui en fait le sujet d'une instrumentalisation, mais aussi de certaines réclamations proprement politiques (Busquet, 2012, p. 1).

Les objectifs politiques inhérents à la distinction entre *Ville* et *Banlieue* proposée par les opposants au troisième lien - c'est-à-dire ceux permettant d'affirmer les distinctions entre la conception citoyenne de l'espace urbain dans Saint-Roch et certaines critiques relatives aux objectifs mis de l'avant par la réalisation du troisième lien (accessibilité du centre-ville, développement économique, optimisation du régime de l'automobilité) - rejoignent ainsi ceux de l'approche spatiale mise de l'avant par l'interprétation municipaliste originelle. En effet,

les injustices relevées à même le diagnostic citoyen de l'espace contribuent, au même titre que les penseurs originaux du municipalisme, à dévoiler la dimension politique de ce dernier, ainsi que les biais relatifs à son organisation. En ce sens, les habitudes quotidiennes relevées à même le discours citoyen ainsi que le partage des expériences et des récits personnels, qui teintent plusieurs interventions recueillies lors de notre enquête, renforcent l'impression selon laquelle la somme des récits individuels citoyens consolide en réalité un rapport collectif - et donc plus proche de certains enjeux macroscopiques - à la ville. Cette dernière acquiert donc un sens conceptuel, par l'entremise duquel se justifient ensuite certaines réclamations politiques dans la redistribution et l'accès des ressources de l'espace, qui, d'une part, l'oppose à la banlieue (comme antithèse), et qui, d'autre part, rappelle l'analyse municipaliste originelle.

Ces tensions illustrent par conséquent la manière dont les questions soulevées par notre réflexion, portant sur les distinctions essentialistes entre les approches originelles et réformistes du municipalisme, ne peuvent être simplement «*answered in the same way in different time and space*» (Iveson, 2011, p. 258). Ce faisant, la position citoyenne - identifiée comme hybride par notre analyse, c'est-à-dire s'inspirant à la fois de la posture réformiste et originelle du municipalisme - permet de souligner un processus de politisation manifeste et inhérent aux constats émis à l'endroit de la question de la redistribution de l'accès à l'espace et à ses ressources. Cette position mitoyenne adoptée par les opposants contribue donc à brouiller les limites des propres frontières politiques de nos deux approches, alors que la position citoyenne illustre clairement la pertinence d'une cohabitation pratique de ces courants théoriques dans le contexte de la lutte urbaine, comme c'est le cas avec Saint-Roch et le troisième lien.

C - Dimension écologique

Pour finir, les préoccupations environnementales, ainsi que l'automobilité technique et culturelle permettent d'interpréter ces thèmes relevés à même le discours citoyen à l'intérieur du couple conceptuel que nous avons qualifié de dimension écologique. Ces éléments mettent en lumière une lecture spécifiquement citoyenne de la question de la représentation de la problématique écologique inhérente au troisième lien.

Comment est abordée la problématique écologique?

À l'instar de la dichotomie micro et macro présentée ci-dessus, le discours d'opposition citoyen aborde la problématique écologique par l'entremise d'un cadre réflexif binaire. Ce faisant, notre analyse identifie deux ordres de proximité - *proche* et *lointain* -, dénomination théorique empruntée à Lefebvre pour qualifier certains rapports à l'urbain, en vue de saisir les abstractions particulières aux enjeux environnementaux soulevés par les citoyens de Saint-Roch à l'encontre du troisième lien.

Brièvement défini comme l'ensemble des rapports de proximité constitutifs d'un groupe organisé et structuré (Lefebvre *et al.*, 2009a, p. 44), *l'ordre proche* réfère dans notre cas, aux inquiétudes quotidiennes anticipées par les citoyens. Ce faisant, la problématique écologique soulevée par le troisième lien est largement perçue comme intrusive quant aux préoccupations et aux initiatives déjà en vogue dans le quartier (C2 et PP3). Ces dernières s'expriment notamment par la prééminence de la mobilité active et collective (PP4), mais surtout par l'impression que le quartier possède, en vertu de ces éléments et de l'espace sensible du territoire, un potentiel d'harmonie entre *Nature* et *Société* qu'il importe de préserver et de faire valoir (PP1, PP2 et PP3). En ce sens, les caractéristiques identitaires et spatiales, considérées comme spécifiques à Saint-Roch, contribuent à dessiner les contours de cet ordre proche.

Ces mêmes caractéristiques permettent aussi de distinguer certains éléments constitutifs de la vision écologique défendue par les citoyens. Ainsi, la pollution atmosphérique et sonore (PP4 et PP6), la perte de verdissement, l'augmentation des GES liés à la circulation automobile (PP3, PP5 et PP6), et l'enjeu de qualité de l'air (C2), apparaissent comme étant des enjeux fondamentaux pour la communauté dans Saint-Roch. Ces derniers ont par ailleurs la particularité d'impacter directement les conditions de la vie quotidienne dans le quartier. Dès lors, la détérioration des singularités propres au cadre de vie du quartier - notamment défini à travers l'identité collective - est perçue comme des indicateurs du déclin global de la qualité de vie par les citoyens.

Il importe d'ajouter à cette conception élémentaire une lecture macroscopique des enjeux écologiques. Plus proches des arguments relevant de l'automobilité culturelle, ces derniers évoquent plutôt l'impact du développement immobilier lié à la dynamique spatiale

d'étalement urbain induite par le troisième lien (C12 et PP5), la déforestation et le dézonage des terres agricoles nécessaires à la réalisation du projet (C22), les inquiétudes concernant la faune (PP5), et les enjeux de santé publique liés à la pollution atmosphérique (C2 et C5). Le troisième lien contribuerait ainsi à reproduire un modèle de développement urbain - et donc intrinsèquement écologique selon notre lecture théorique - en dépit de l'urgence que prête les citoyens à la problématique écologique (PP5). Ces seconds constats doivent par conséquent être interprétés comme relevant de *l'ordre lointain*, soit celui associé aux pouvoirs, aux institutions et plus généralement à la société (Lefebvre *et al.*, 2009a, p. 44). Ces inquiétudes permettent de justifier une posture désencrée des enjeux propres à Saint-Roch, nous renvoyant plutôt aux arguments défendus par la «*coalition des opposants*».

Le détour par la pensée de Lefebvre en introduction de cette section, de même que l'emploi des vocables *Nature* et *Société*, trahissent l'influence des penseurs municipalistes originaux sur notre analyse de la problématique écologique soulevée par le troisième lien. Bien que ces notions soient malgré tout pertinentes pour mettre en lumière certaines des composantes du discours écologique rapportées par les citoyens, il importe de souligner que l'interprétation municipaliste originelle propose une réflexion différente de celle des citoyens de Saint-Roch, étant davantage ancrée dans des rapports philosophiques, politiques et sociaux.

En effet, la réflexion municipaliste se conçoit plutôt à travers des processus de production et reproduction spatialement représentés. Ce faisant, «*la matière première de la production de l'espace, n'est pas, comme pour les objets particuliers, un matériau particulier; c'est la nature elle-même*» (Lefebvre, 2000, p. 146). Cela signifie que l'espace contemporain est non seulement proprement urbain, mais surtout entièrement produit à travers l'activité humaine (Stanek, 2011, p. 66). Or, en théorie, la nature devrait se soustraire aux différents rapports de domination induits par l'expérience urbaine contemporaine (Lefebvre *et al.*, 2009a, p. 65). C'est toutefois la réclamation, par les contenus sociaux (culture, classe, hégémonie), d'un signifiant physique par lequel *exister*, qui marque la corrosion de cette immatérialité liée à la *Nature*, et le passage vers des figures matérielles rationalisées, comme l'urbain. Par conséquent, ce n'est que par des moyens sociaux - nommément écologiques, économiques et politiques - qu'il est possible de remédier aux enjeux environnementaux selon les tenants de la posture originelle (Bookchin et Barret, 2011, p. 45).

Cela renvoie également à une conception de la problématique écologique par l'entremise de rapports hiérarchiques dominants et dominés (*Ibid.*, p. 12). En effet, «*s'il y a production de la ville, et des rapports sociaux dans la ville, c'est une production et reproduction d'êtres humains par d'autres êtres humains, plus qu'une production d'objets*» nous dit Lefebvre (Lefebvre *et al.*, 2009a, p. 44). *Idem* pour Bookchin, où cette lecture trouve écho dans l'affirmation selon laquelle la domination de la nature est directement liée aux rapports de domination qui subsistent entre les humains, ou plus simplement : «*hierarchical social relations produced hierarchical space; egalitarian relations, egalitarian spaces*» (Bookchin, 1991b, p. 148). Contrairement au discours des citoyens de Saint-Roch, l'interprétation municipaliste originelle s'attarde à démontrer théoriquement la symbiose entre *Nature* et *Devenir Social*, mais surtout la manière dont «*la nature évolue progressivement en société*» (Bookchin et Barret, 2011, p. 53), justifiant ainsi la nécessité d'une *cohérence réciproque* dans le développement parallèle de la nature et de la société (*Ibid.*, p. 56). Ce déplacement de la matérialité technique dominatrice vers le sensible et le ressenti doit ainsi consumer la rupture entre l'historicité des construits sociospatiaux, et leur impact environnemental traditionnellement désincarné. C'est par l'entremise de cette nouvelle conscience sociale et spatiale que doivent se dépasser les contradictions environnementales inhérentes à l'urbanité contemporaine.

Du côté de l'interprétation réformiste du municipalisme, il est également souligné que la vie quotidienne doit s'intégrer de manière plus durable avec l'environnement naturel. Or, cette observation s'illustre davantage par l'entremise des efforts de répartition de l'accès à la nature dans une perspective de justice sociale. Celle-ci permettrait non seulement d'atteindre une forme d'équité socioéconomique envers les différentes populations urbaines, mais aussi de favoriser la *cohabitation harmonieuse* entre la vie urbaine et la nature (Costes, 2014, p. 4). En effet, la présence dans l'espace urbain de jardins, de parcs et plus généralement d'espaces verts, comme essentialisation de l'harmonie idéale avec la nature (Lefebvre, 2000, p. 423), permet d'associer leur accessibilité et leur abondance à une posture perçue comme étant par essence écologique. La prolifération de ce type d'initiative contribuerait dès lors à atténuer l'impact environnemental de la vie quotidienne, comme le réclame également les citoyens de Saint-Roch.

Cette perspective de justice sociale est illustrée encore davantage dans la filiation étroite que permet l'interprétation réformatrice du municipalisme entre *Droit à la ville* et *Écologie*. En effet, la réinterprétation théorique du concept de Lefebvre à travers la lentille réformatrice implique une redéfinition qui fait de ce dernier un droit à l'environnement (Costes, 2010, p. 185). Par conséquent, l'instauration d'un paradigme moral par la notion de droit collectif inhérente à l'environnement, doit permettre de renouer avec une certaine vision de l'urbain mieux intégrée à la quotidienneté et ses préoccupations contemporaines (*Ibid.*, p. 10). Ce faisant, cette lecture à travers le concept de justice sociale constitue une caractéristique fondamentale de l'interprétation réformatrice, où les acteurs sociaux (citoyens, institutions, organismes publics, etc.) ont la possibilité de *maîtriser* le cadre de vie urbain par l'entremise de différents mécanismes politico-institutionnels visant à assurer cette *cohabitation harmonieuse* entre *Nature* et *Société*.

Enfin, ces éléments permettent de conclure que l'interprétation originelle du municipalisme appuie son idéal transformatif sur les différentes forces politiques parsemant le champ social. Cependant, les vertus intrinsèques que prêtent les penseurs municipalistes originaux au recouvrement d'une spatiotemporalité plus humaine, ne permettent pas d'affirmer avec certitude que de nouveaux modes de gestion de l'espace et du politique permettront de rétablir un équilibre entre *Nature* et *Société* (Gundersen, 1998, p. 199). Les penseurs originaux saisissent donc les particularités de la problématique écologique à travers des enjeux principalement macroscopiques, relevant de *l'ordre lointain*. Ces éléments sont principalement axés sur l'analyse des rapports de domination, à laquelle s'ajoute une lecture philosophique des rapports antagoniques entre *Nature* et *Société*.

Ce faisant, reconnaître, comme le propose l'interprétation originelle, que l'urbanisation se définit non seulement comme «*a social and cultural fact of historic proportions*», mais plutôt comme «*a tremendous ecological fact as well*» (Bookchin, 1992, p. IX), ne peut constituer le seul horizon transformatif pour les réformistes. Celui-ci s'incarne plutôt par cette alliance politique entre les différents acteurs sociaux (Costes, 2014, p. 4), comme le proposent également les citoyens de Saint-Roch. En effet, bien que ces derniers abordent également des enjeux globaux, la spécificité de la lecture citoyenne de la problématique écologique soulevée par le troisième lien est plutôt incarnée par les enjeux quotidiens, relevant de *l'ordre proche*.

L'argumentaire citoyen s'inscrit ainsi, au même titre que l'interprétation réformiste du municipalisme, dans une perspective *éthique* et *morale* de la justice, c'est-à-dire via un rééquilibrage de l'espace qui implique des interventions publiques, mais également une responsabilité citoyenne à l'égard de la société. En ce sens, l'action collective (publique et citoyenne) doit être dirigée vers l'atténuation des impacts anticipés chez les opposants par le troisième lien, justifiant ainsi des modifications spatiales, résolument ancrées dans une perspective écologique, mais davantage ponctuelles et situées.

Vers un discours municipaliste : *Ultima pars*

Les sections précédentes auront donc permis de confronter les postulats citoyens aux couples conceptuels, étayant plus spécifiquement des conceptions du municipalisme à travers cette comparaison théorique. Si la question entourant la proximité entre les thèmes relevés à même le discours citoyen et les fondements théoriques municipalistes a déjà été abordée au chapitre quatre, il reste maintenant à synthétiser la manière dont ces oppositions citoyennes constituent - ou non - une reformulation du discours municipaliste sur la base des interprétations originelles et réformistes proposée par notre analyse.

En ce sens, le premier couple conceptuel permet d'illustrer la manière dont les citoyens se représentent le pouvoir public comme une entité physique, disposant d'un pouvoir effectif. L'accès à ce pouvoir - par la négociation et la participation institutionnalisée - apparaît dès lors comme un enjeu fondamental de l'opposition au troisième lien, en vue d'orienter les décisions politiques. Si l'importance de participer activement à la vie politique de son milieu fut abondamment soulignée dans le discours des acteurs, celle-ci se limite à des formes institutionnelles existantes dans Saint-Roch ou ailleurs. Le désir pour une plus grande autonomie - mais aussi pour des pratiques politiques plus démocratiques - ne permettant pas de discerner un appel plus frontal au renversement des structures de pouvoir propres à l'analyse municipaliste originelle de la problématique urbaine, établissant dès lors une proximité plus forte entre le discours citoyen et l'interprétation réformiste du municipalisme.

Le second couple conceptuel vient confirmer ces premiers constats, alors que les représentations spatiales proposées par les citoyens se limitent au recouvrement d'une équité spatiale et au renforcement des formes matérielles et immatérielles déjà présentes dans Saint-Roch. En effet, malgré la présence d'une dimension utopiste - via l'envie de faire du

quartier un espace mieux adapté aux réalités quotidiennes - les assises politiques des rapports de dominations socioéconomiques associées aux antagonismes historiques de l'interprétation originelle restent relativement intactes, et ce malgré le diagnostic posé par les citoyens de Saint-Roch concernant l'opposition *Ville et Banlieue*. L'expression de ces visions du politique aura toutefois le mérite de démontrer certaines limites relatives aux distinctions relevées par notre lecture des interprétations municipalistes originelles et réformistes. Ce faisant, la cohabitation théorique entre ces dernières apparaît en pratique comme étant moins affirmée que ne le prétendait la revue de littérature.

Enfin, la discussion entourant la problématique écologique contribue à faire des enjeux quotidiens le point essentiel de l'opposition citoyenne au troisième lien. La prééminence de la quotidienneté dans le discours des opposants se justifie notamment par l'urgence d'agir pour le climat en vue d'assurer la reproduction des conditions de vie, tel que défini par les représentations de l'identité collective propre à Saint-Roch. Cet ancrage quotidien implique à son tour un rapprochement avec l'approche réformiste, alors que nous avons démontré que les inquiétudes écologiques soulevées par l'interprétation originelle du municipalisme relèvent davantage de considérations macroscopiques et de représentations philosophiques.

En vertu de ces constats, **le discours citoyen d'opposition au troisième lien recueilli dans le cadre de notre enquête s'apparente à une reformulation de l'interprétation réformiste du courant théorique municipaliste**. En effet, les positions politiques relevées par notre analyse évoquent une cohérence théorique entre le discours citoyen et les visions plus contemporaines du municipalisme. Ces dernières apparaissent mieux adaptées aux réalités actuelles, permettant de saisir de façon plus complète les ramifications de la problématique urbaine soulevée par le troisième lien. Par ailleurs, l'alternance entre les deux interprétations que nous avons parfois relevée semble davantage due aux frontières théoriques poreuses entre les positions originelle et réformiste que relève notre étude de cas, plutôt qu'à un réel désir des acteurs de soutenir un argumentaire proprement radical et révolutionnaire au sens entendu par Lefebvre et Bookchin.

En somme, l'opposition au troisième lien aura à tout le moins le mérite de provoquer une discussion politique mettant en œuvre différents processus de participation citoyenne, aboutissant à des apprentissages. Il importe en ce sens de souligner, en marge de nos résultats d'enquête, l'exercice de politisation que constitue l'opposition au troisième lien par les

citoyens de Saint-Roch. Par la participation à la séance d'audience publique et l'organisation des entretiens, notre démarche de recherche dispose d'un regard privilégié sur le processus de constitution d'un argumentaire collectif justifiant l'opposition au projet. En effet, la multiplication des cadres référentiels relatifs aux propos citoyens permet de valider en partie les inquiétudes et les injustices relevées par nos résultats d'enquête (Hammersley et Atkinson, 2007, p. 182). La conversation se dévoilant ainsi comme un outil de conscientisation politique⁹⁸, où les citoyens «*have to talk themselves into their political ideas together*» (Eliasoph, 2010, p. 40). Dès lors, notre démarche *défini-en-pratique* la politisation spécifiquement municipaliste inhérente à la problématique urbaine que constitue le troisième lien (Eliasoph et Lichterman, 2012, p. 490).

⁹⁸ En effet, «the systematic variations we see in interpretations of politics by members of different social groups is not innate but is, instead, created through the process of developing and clarifying one's social identity during casual interactions with other people» (Walsh, 2004, p. 3).

ÉPILOGUE

Bien que la saga entourant la réalisation du troisième lien semble loin de connaître sa conclusion, il semble pertinent, de notre côté, de renouer avec les différentes étapes ayant mené aux finalités de notre enquête.

La première partie de ce mémoire visait d'abord à mettre en contexte la problématique urbaine que constitue le troisième lien. Nous avons ainsi procédé à une première revue de ces modalités techniques⁹⁹. Nous avons ensuite souhaité positionner ce mémoire dans le courant de la théorie critique urbaine. La ville et l'urbain apparaissent ici comme des champs d'études à part entière, où se retrouvent des dynamiques permettant de questionner le monde social. Ce faisant, nous avons brièvement présenté différentes interprétations du droit à la ville et du municipalisme libertaire, afin de dresser un portrait de leurs fondements théoriques originels et réformistes. Caractérisées par une analyse sociohistorique des antagonismes entre *Ville et État*, les approches municipalistes s'illustrent surtout par la prééminence de pratiques politiques autonomistes, démocratiques et résolument transformatives, faisant de l'espace urbain l'objet de nouvelles luttes sociales. Par l'élaboration de nos différents couples conceptuels, nous avons cherché à établir des rapprochements entre les différentes lectures proposées par Lefebvre et Bookchin. Cela visait en définitive à proposer un discours municipaliste unifié, en vue d'entrevoir la pertinence de ce dernier pour appréhender une opposition citoyenne contemporaine dans une perspective d'analyse des enjeux urbains contemporains.

La seconde partie de ce mémoire cherchait quant à elle à exposer la manière dont nous avons opérationnalisé les concepts théoriques présentés plus tôt. La problématique du troisième lien et le mouvement d'opposition citoyen qui lui est inhérent nous sont apparus comme un ancrage pratique pertinent auquel confronter notre lecture théorique. Nous avons donc interrogé les représentations de cette problématique urbaine en vue d'identifier des visions du

⁹⁹ À ce titre, nous souhaitons souligner que des modifications - surtout concernant la dimension technique du projet - ont été apportées. Le 14 avril 2022, François Bonnardel a présenté une « mise à jour » du troisième lien. Passant d'un à deux tunnels au diamètre réduit, de six à quatre voies routières en gestion dynamique - *exit* donc le principe de voies réservées -, le projet conserve toutefois son tracé originel tel que présenté en introduction (Carpentier, 2022). Désormais limitée à un budget de 6,5 milliards, le troisième lien bénéficiera également de mise à jour annuelle, jusqu'en 2025, date prévue pour le dépôt du dossier d'affaires. Notons que les constats de la communauté scientifique face à cette revue du projet restent inchangés. En effet, l'absence d'étude justifiant ce type d'intervention urbanistique reste encore aujourd'hui un point d'achoppement majeur sur la scène publique (Tanguay, 2022).

politique. Pour ce faire, nous avons participé à une séance d'audience publique, en plus de réaliser des entretiens semi-dirigés. Principalement concentrée sur le quartier Saint-Roch à Québec, notre démarche aura permis de recueillir des témoignages évoquant des enjeux dépassant le simple cadre de l'opposition au projet. Ainsi, les citoyens contribuent à définir les racines de la vie collective, des lieux qu'ils et elles partagent, et du désir de protéger les caractéristiques qui fondent l'unicité du quartier dans le paysage de la ville de Québec.

Pour finir, nous cherchions à comprendre les éléments qui distinguent l'opposition proprement citoyenne des principaux arguments dominant actuellement l'espace médiatique. Ce faisant, nous avons pu identifier un ensemble complexe de signifiants spécifiques aux citoyens de Saint-Roch fondés sur une compréhension fine des principes constitutifs de la dimension technique de l'automobilité, des caractéristiques liées aux représentations de l'identité collective - empreint de rapports affectifs qui lui sont propres - intimement liée à l'espace du quartier, mais aussi d'un ensemble de demandes politiques centrées sur des principes démocratiques et participatifs. Ces éléments constituent un leg important permettant de justifier une posture proprement citoyenne dans les débats entourant le troisième lien.

Nous cherchions également à entrevoir le processus de reformulation par les citoyens du discours municipaliste, et ultimement une certaine proximité entre les arguments citoyens et l'une des deux interprétations du municipalisme que nous avons présentées. Plus proche de nos aspirations théoriques, cette confrontation entre les énoncés citoyens et théoriques aura permis d'entrevoir la manière dont les premiers constituent une reformulation des seconds dans le cadre de l'interprétation que nous avons qualifiée de réformiste.

Si nous avons d'abord cherché dans le discours des acteurs différentes caractéristiques supposant la production d'un processus de politisation plus proche de la forme originelle et radicale du droit à la ville et du municipalisme libertaire - dans la perspective de réactualisation de leur potentiel transformatif - nos intuitions de recherches à la base de notre enquête se sont *in fine* avérées erronées. En effet, à l'instar des critiques parfois adressées à Bookchin, notre lecture du contexte politique et social de Saint-Roch s'est appuyée sur une surinterprétation de signaux «radicaux». Ces derniers semblent *a priori* alimenter par la prééminence de certains facteurs politiques - notamment la préséance de la figure de *l'Îlot Fleuri* dans l'imaginaire collectif et à la forte présence de Québec Solidaire et de Transition Québec dans différents événements du quartier - mais aussi par la manière dont est présenté

Saint-Roch dans la littérature (Ducharme, 2021), c'est-à-dire principalement à travers l'histoire de ces luttes sociales.

Ces éléments ont tendance à positionner Saint-Roch comme un lieu politique foisonnant, faisant l'éloge d'une certaine culture politique alimentée historiquement et possédant des caractéristiques intrinsèques propices à la formation d'idéaux radicaux. Or, il importe de mentionner que cette lecture - bien qu'en partie véridique - s'oppose à certaines réalités militantes, telles que soulevées par certains participants (PP2, PP5 et PP6), confirmant ainsi en partie nos résultats de recherche moins radicaux.

La recherche d'un discours municipaliste réellement ancré dans ses positions théoriques originelles se heurte enfin, dans le discours des opposants au troisième lien, à une compréhension limitée de ses principes politiques fondamentaux. Les écrits de Lefebvre et Bookchin étant relativement peu connus auprès de la population conviée à participer à notre enquête, ces résultats semblent concorder avec les résultats obtenus. Judith Butler affirmait d'ailleurs que *«le sens commun n'a rien de radical. Ce serait une erreur de penser que la grammaire que l'on a apprise est le meilleur moyen d'exprimer des vues radicales»* (Butler et al., 2006, p. 41). Cette mise en garde sur le potentiel radical des énoncés «ordinaires» aura en définitive été prémonitoire pour notre enquête. Malgré la sous-politisation des écrits originaux de Lefebvre et Bookchin, la proximité théorique que nous avons relevée entre le discours citoyen et l'interprétation réformiste du municipalisme contribue à légitimer la parole citoyenne, possédant ainsi le potentiel d'agir comme un refuge idéologique sur lequel s'appuyer dans le contexte des débats actuels entourant la *«controverse sur le transport à Québec»* (Dubé et al., 2021).

Bref, les conclusions de notre recherche contribuent à démontrer la pertinence de certains écrits municipalistes pour l'analyse des enjeux urbains, en plus de participer à leur mobilisation dans le cadre de luttes proprement politiques. En ce sens, confronter des interprétations distinctes du municipalisme aux propos des citoyens s'opposant au troisième lien aura permis de prendre part à un processus plus large de politisation via les discussions soulevées par nos thèmes de recherche auprès des opposants. Ce faisant, nous participons nous aussi à la démarche municipaliste visant à introduire des analyses, et ultimement, à faire progresser certains idéaux au sein de la sphère publique (Biehl et Bookchin, 2013, p. 82-83).

«Stadtluft macht frei» : En faveur d'une autre réactualisation¹⁰⁰

Pour conclure, la problématique de la consolidation des intérêts citoyens en force d'opposition politique doit être comprise comme faisant partie intégrante d'un tout qui concerne la problématique urbaine de manière générale (Carlos, 2012, p. 68-69). S'il fut difficile de traiter de ces éléments dans le cadre du présent projet de mémoire, une étude approfondie de ces causes structurantes pourrait éclairer davantage la dynamique propre au quartier Saint-Roch, consolidant du même coup l'analyse du troisième lien. En réaffûtant nos outils théoriques de manière à interroger plus spécifiquement le contexte sociopolitique dans lequel s'enracine le troisième lien, il deviendrait possible de contribuer à cette autre réactualisation.

Bourdieu nous disait autrefois qu'il est *«(au mieux) superficiel d'essayer d'analyser les discours et les idéologies politiques en mettant l'accent sur les énoncés eux-mêmes, sans prendre en compte la constitution du champ politique et la relation entre ce champ et l'espace plus vaste des positions et des processus sociaux»* (Bourdieu et Thompson, 2001, p. 47). S'il apparaît maintenant clair face aux données analysées que le discours municipaliste dans sa version originelle ne se retrouve pas directement au sein de la parole des citoyens s'opposant au troisième lien, la question subsiste toujours sur la manière dont ce discours se matérialise dans la société. En ce sens, certaines perspectives municipalistes semblent mieux adaptées à cette nouvelle entreprise¹⁰¹. Dès lors, l'approche située que nous avons privilégiée ici semble devoir laisser place à une réinterprétation macroscopique des structures de la quotidienneté.

¹⁰⁰ Traduction libre de l'allemand par : «l'air de la ville rend libre».

¹⁰¹ Notons également que la lecture du municipalisme proposée dans le présent travail, se limite à des représentations schématiques. Ce faisant, nous avons malgré nous essentialisé les deux interprétations théoriques avec lesquelles nous avons travaillé. Si ce processus d'abstraction s'avère nécessaire pour bien saisir les fondements théoriques mis en jeu par notre analyse en vue de confronter ces postulats à la réalité sociale, il comporte également certains écueils menant à une lecture municipaliste limitative. En ce sens, le retour aux écrits originaux de Lefebvre et Bookchin peut - et doit - être critiqué. Si ce dernier est quelquefois apparu comme le seul horizon critique jugé radical par notre lecture, il semble opportun de souligner que d'autres interprétations se revendiquent également du radicalisme autrefois prôner les penseurs municipalistes originaux. En ce sens, l'approche féministe de l'urbain pourrait être relevée comme l'une des zones d'ombres de notre interprétation théorique. Tantôt tout simplement absente, ou au mieux qualifié de réformiste, l'apport féministe à la théorie de l'urbain doit, à la lumière de notre enquête, constituer une catégorie d'analyse en soi. Sujet d'une autre recherche, il n'en reste pas moins que plusieurs interventions citoyennes recueillies lors de notre enquête ont permis de mettre de l'avant un discours proche d'une lecture féministe de la ville qui mériterait d'être approfondie davantage.

À la manière d'Anne Clerval dans son ouvrage *Paris sans le peuple* (2016), il serait intéressant de se plier à une analyse des structures sociales qui fondent le contexte politique propre au quartier Saint-Roch. En ce sens, certains outils municipalistes apparaissent encore pertinents pour relever ce défi. La production de l'espace de Lefebvre ou encore l'interprétation du schisme *Ville et État* de Bookchin sont deux exemples de pistes de réflexion permettant de questionner ces structures sociales et d'analyser en profondeur les dynamiques politiques expliquant l'absence de l'interprétation originelle du municipalisme dans le discours citoyen. Ce retour aux fondements intellectuels de ces approches permettra en outre de réinvestir les racines politiques critiques et radicales municipalistes, comme forme de résistance au phénomène de dépréciation théorique relevé plus tôt, mais aussi comme processus de réactualisation de ses fondements théoriques originaux (Busquet, 2013; de Souza, 2012c; Garnier, 2014; Purcell, 2002).

Il importe donc de ne pas considérer les écrits municipalistes comme des corps inamovibles, mais bien comme des produits historiques mouvants permettant de produire des réflexions sur une réalité donnée (de Souza, 2012c, p. 693). Pour citer Lefebvre, «*c'est ce que nous proposons ici : bien moins de construire un modèle [pour l'analyse] de l'urbain que d'ouvrir une voie vers lui*» (Lefebvre, 1970, p. 92), et ce particulièrement dans le cas où le langage conceptuel municipaliste semble toujours adéquat pour l'analyse «*des conflits urbains à l'ère néolibérale*» (Holm, 2010, p. 90).

Voici donc l'objet du travail à venir. Il s'agit de «*la réhabilitation de la municipalité comme espace politique et vecteur de transformation sociale*» (Durand Folco, 2017, p. 12). Dès lors, le municipalisme reste donc un horizon toujours atteignable sur le plan théorique et pratique... qu'il nous importe encore de poursuivre.

ANNEXE A - RÉSUMÉ DES EXPERTS

1ère intervention :

Fanny Tremblay-Racicot, professeur à l'École nationale d'administration publique (ÉNAP), débute par la présentation d'un article paru dans la revue *Climatoscope* intitulé, «La loi fondamentale de la congestion routière». Elle cherche ainsi à clarifier la relation étroite qui existe entre l'aménagement du territoire et le transport. À travers le concept de *demande induite* entendu comme, une loi fondamentale qui implique la stabilisation de l'achalandage automobile sur un réseau après avoir été stimulée par la création de nouveaux liens routiers, elle présente le cadre pratique pour l'étalement urbain. Par la création de nouveaux liens routiers, la voiture devient le moyen le plus efficace pour se déplacer, contribuant au phénomène de banlieurisation. Celui-ci s'oppose à la densification urbaine, seul réel rempart à notre dépendance collective à la voiture. Elle souligne également l'impact non-négligeable de l'augmentation des réseaux routiers et plus spécifiquement de la congestion routière sur la santé et sur l'environnement, ainsi que leurs coûts faramineux à long terme, souvent sous-estimée par les autorités publiques. De plus, la croissance constante du secteur automobile, qui représente l'un des plus gros émetteurs de GES au Québec, contribue à précariser davantage les populations urbaines en situation de pauvreté. En effet, celles-ci résident souvent aux abords des autoroutes, elles sont par conséquent soumises aux effets néfastes de la pollution de l'air et du bruit. Ces éléments consolident donc les inégalités socio-spatiales à l'intérieur même de la population québécoise.

2e intervention :

Catherine Boisclair, urbaniste et coordonnatrice de projet chez Vivre en Ville, discute de la relation entre l'étalement urbain et le phénomène de densification. Après une mise en contexte sur les changements survenus dans l'organisation sociale de l'espace à la suite de la Seconde Guerre mondiale, où les populations sont désormais en moins fortes croissances que le territoire urbain, elle souligne que l'étalement urbain est proportionnel à l'agrandissement du réseau routier. Les villes étalées se retrouvent donc avec des enclaves d'habitations et de commerces isolées, où la voiture devient un outil dans la gestion du quotidien. Cette nouvelle échelle augmente la vitesse et le rythme des activités, alors que les distances deviennent plus

courtes et plus rapides à combler, mais nécessite un temps donné en raison du médium qu'est la voiture dans le quotidien. Ainsi, plus une ville est grande et étalée, plus l'utilisation de la voiture devient indispensable. Cette utilisation consolide également la standardisation et l'uniformisation des modes d'exploitation des quartiers alors que la dépendance à la voiture stimule la création de quartiers qui ont un usage unique, soit industrielle, résidentielle, et organisationnelle. On parle ainsi d'une ville fonctionnaliste où chaque quartier se verra octroyer une tâche spécifique. Elle termine en réitérant l'importance de la densification urbaine, qui se définit en fonction du nombre d'habitant par km², et qui se conçoit dans une échelle humaine. La densification urbaine possède donc un potentiel de transformation qui peut s'adapter plus facilement selon chaque environnement, et constitue par conséquent une avenue à envisager pour le développement urbain.

3e intervention :

Simon Parent, chargé de projet en verdissement et design urbain chez Nature Québec, propose une réflexion sur la notion d'échelle humaine. Celle-ci s'oppose naturellement à la voiture, en faisant état d'une dynamique conflictuelle entre transport actif et mécanique. L'échelle humaine se définit comme une réponse physique aux besoins du corps. Concrètement c'est un milieu bâti pour répondre aux besoins du corps humain. Ainsi, la marche, le vélo, le train sont tous des éléments qui se rattachent à cette échelle. Il est intéressant de noter que le transport en commun est maintenant considéré dans la catégorie de transport actif, car le fait de rejoindre un réseau nécessite la plupart du temps des déplacements à pied. En terme pratique, l'échelle humaine se rattache au principe de proximité. Cette dernière est synonyme de service, de rencontre et d'échange entre les citoyens. Le Québec jouit, selon lui, d'un héritage particulier en termes d'échelle humaine lié à la manière dont s'organisait autrefois le territoire et plus particulièrement les milieux urbains. À l'inverse, la période moderne (révolution tranquille dans le cas du Québec) amène une transformation des échelles qui se centre désormais sur l'automobile. Il y a donc une pénétration progressive des autoroutes dans l'échelle humaine. Cela entraîne des transformations urbaines importantes qui contribuent à la déconstruction de celle-ci. Enfin, les changements climatiques, souligne-t-il, doivent représenter une occasion d'organiser nos villes autrement.

ANNEXE B - RÉCAPITULATIF DES ENTRETIENS SEMI-DIRIGÉS

	Date de l'entretien	Mode de recrutement	Événement participé	Durée de l'entretien
PP1	24/09/21	Contact direct	Occupation citoyenne du (18/06/21)	2:02:40
PP2	29/09/21	Contact direct	Séance d'audience publique au Club Social Victoria (04/03/20)	1:20:54
PP3	29/09/21	Réponse appel participation	Séance d'audience publique au Club Social Victoria (04/03/20)	1:06:56
PP4	4/10/21	Réponse appel participation	Occupation citoyenne du (18/06/21)	1:50:11
PP5	13/10/21	Recommandation	Séance d'audience publique au Club Social Victoria (04/03/20)	1:26:08
PP6	20/10/21	Recommandation	Séance d'audience publique d'Auteuil Au (13/03/19)	1:30:25

ANNEXE C - AFFICHE D'APPEL À LA PARTICIPATION


 UQAM

Projet de recherche mené
dans le cadre de la maîtrise
en science politique à l'UQAM

 APPEL À LA PARTICIPATION

La mobilisation citoyenne s'opposant au projet de troisième lien à Québec.
Vers un discours critique municipaliste?

Le projet de troisième lien vous inquiète?
Nous avons besoin de vous!

Contexte

Nous nous intéressons au discours critique mobilisé par les opposant.e.s au troisième lien dans Saint-Roch. L'objectif est d'entendre et de comprendre les arguments mis de l'avant par les citoyen.ne.s. Nous analyserons ensuite ces éléments critiques à travers un cadre théorique municipaliste, en plus de dresser un portrait représentatif de l'opposition citoyenne dans Saint-Roch.

Critères

-
- Vous avez plus de 18 ans.
 - Vous parlez français ou anglais.
 - Vous habitez Saint-Roch.
 - Vous avez participé à l'une des séances d'audiences publiques organisées en 2019 (D'auteuil et Espace Félix Leclerc) et/ou en 2020 (Club Social Victoria) et/ou à l'occupation citoyenne de l'Îlot Fleuri (18 juin 2021).
 - Vous n'êtes pas à l'emploi d'un des organismes affiliés à la campagne «Non au troisième lien».
 - Vous n'êtes pas à l'emploi d'un parti politique.
-

Nature de la participation

-
- Entrevue individuelle et confidentielle d'une durée de 60 minutes.
 - Réalisé de manière virtuelle (Zoom).
 - Aucune compensation financière n'est offerte.
-

Contact

Pour toutes questions, ou pour démontrer votre intérêt veuillez me contacter par courriel à l'adresse suivante :

hugonnier.jeremy@courrier.uqam.ca

ANNEXE D - GRILLE D'ENTRETIEN



GUIDE D'ENTRETIEN

ÉLÉMENTS À ÉLUCIDER POUR LA RECHERCHE1^{ère} partie (Le quartier Saint-Roch et le troisième lien) :

- La manière dont les citoyens conçoivent le projet de troisième lien.
- La manière dont les citoyens perçoivent le quartier Saint-Roch.
- L'impact du contexte communautaire de Saint-Roch et de son cadre vie (sa quotidienneté) dans la formulation d'une critique du troisième lien.
- La place de Saint-Roch dans le paysage politique de la Ville de Québec, et la politique québécoise de manière générale.

2^e partie (Discours critique sur le troisième lien) :

- La perception générale des citoyens face au projet de troisième lien.
- La place qu'occupe le discours citoyen dans le contexte général de l'opposition au projet de troisième lien.
- L'impact des réunions de 2019 et de 2020 sur la conception critique face au projet.

3^e partie (Les approches municipalistes) :

- Les citoyens sont-ils et elles en mesure de définir le droit à la ville et/ou le municipalisme libertaire?
- Impressions générales sur les enjeux politiques municipaux.
- Dimension utopiste chez les citoyens. Quelles propositions sont mises de l'avant pour transformer le rapport politique dans le contexte municipal?

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Personnes présentes :

Date :

Lieu :

Heure :

Acquiescement au formulaire de consentement :

PRÉSENTATION

- Introduction entre les personnes.
- Présentation du projet de recherche.
- Opportunité pour le/la répondant.e de poser des questions sur la nature du projet, mais aussi de se présenter.

QUESTIONS

Introduction :

Q1 - Quelle est votre principale occupation?

- Depuis combien de temps habitez-vous Saint-Roch?
- Êtes-vous membre d'un parti politique ou d'une association? Si oui, lesquels?
- Avez-vous déjà participé à une mobilisation pour une cause quelconque? Si oui, laquelle?

Q2 - Pourquoi avez-vous décidé de participer à cet entretien?

- Vous considérez-vous comme un.e citoyen.ne engagé.e?

- Quelles valeurs sont caractéristiques de votre vision de l'engagement citoyen, et plus généralement de la citoyenneté?

1^{ère} partie - Le troisième lien et le quartier Saint-Roch :

Q1 - Pouvez-vous me décrire le projet de troisième lien?

- Comment avez-vous entendu parler du projet?
- Comment comprenez-vous ce projet? À quoi sert ce projet?
- Êtes-vous pour ou contre ce projet? Quels éléments permettent de justifier votre position?
- Avez-vous des inquiétudes par rapport à la réalisation du projet de troisième lien? Si oui, lesquels? Développer.

Sous-questions:

- Le troisième lien aura-t-il un impact sur vos habitudes de vie au quotidien? Si oui, quels seront ces impacts selon vous?
- Pour vous, le projet serait-il plus acceptable si sa mouture actuelle était modifiée? Si oui, quels éléments devrait être changer pour que le projet devienne «socialement acceptable»?

Q2 – Comment décririez-vous le quartier Saint-Roch ?

- Y-a-t-il des éléments distinctifs, propres à Saint-Roch, par rapport aux autres quartiers du centre-ville de Québec? Si oui, quels seraient-ils?
- Avez-vous un sentiment d'appartenance particulier au quartier Saint-Roch? Si oui, comment s'exprime-t-il?
- Le quartier a-t-il changé depuis que vous y habitez? Si oui, comment s'exprime ces changements?

Sous-questions:

- Ces éléments distinctifs se traduisent-ils par l'expression d'une «culture politique» propre dans Saint-Roch? Selon vous, cette «culture politique» a-t-elle une influence sur la mobilisation s'opposant à la réalisation du projet dans le quartier?

Concepts et notions additionnels :

- Impact de la pandémie sur l'échéancier et la réalisation du projet.
- Lien entre le troisième lien et le projet de réseau de transport structurant de la Ville de Québec.
- Difficulté d'accès au marché immobilier.
- Enjeux liés à la consommation et à l'itinérance.
- Revitalisation et embourgeoisement.
- Augmentation des services (commerce de proximité).
- Augmentation du nombre de travailleurs dans le quartier.
- Inquiétudes par rapport à la circulation automobile dans le quartier.

2^e partie - Discours critique sur le troisième lien :

Q1 - Selon vous, quel impact aura le projet de troisième lien sur le centre-ville de Québec?

- Pensez-vous que le troisième lien aura un impact plus spécifique sur le quartier Saint-Roch? Si oui, quelles seront les différences entre les impacts sur Saint-Roch et ceux du reste du centre-ville?
- Pensez-vous que le troisième lien aura un impact sur la circulation routière dans Saint-Roch? En quoi cela serait potentiellement problématique pour vous?
- Que pensez-vous de l'intégration de voies de transport collectif dans le tunnel Québec-Lévis?
- Que pensez-vous de l'impact environnemental d'un projet comme le troisième lien?

Sous-questions :

- Ces impacts justifient-ils votre position d'opposant au projet?
- Selon vous, quel sera l'impact du troisième lien à Lévis?
- Pouvez-vous comparer le projet de réseau de transport structurant de la Ville de Québec et le troisième lien?

Q2 - Y a-t-il un débat entourant la réalisation du projet de troisième lien? Si oui, comment le qualifieriez-vous? S'il y a lieu, quelle place occupe la parole citoyenne dans ce débat?

- Sentez-vous que les intérêts de Saint-Roch sont pris en compte dans la discussion politique sur la scène provinciale entourant le troisième lien et sa réalisation? Développer.
- Avez-vous été consulté sur les impacts positifs ou négatifs d'un tel projet pour Saint-Roch? Si oui, êtes-vous satisfait des processus de consultation qui ont été faits?
- Pensez-vous que les habitants de Saint-Roch ont été suffisamment consultés et informés sur la pertinence d'un tel projet pour le quartier? Si non, de quelle manière auriez-vous souhaité être consulté?

Q3 - Vous avez participé à une (ou plus) des rencontres de 2019 et de 2020 concernant le troisième lien spécifiquement. D'abord, à quelle rencontre avez-vous participé? Pourquoi avez-vous participé à au moins l'une de ces rencontres?

- En quoi ces rencontres ont-elles influencé le discours critique que vous portez envers le troisième lien?

Sous-questions :

- Pouvez-vous me parler de la rencontre de 2019? Son déroulement, son organisation, les éléments qui y étaient discutés?
- *Lors de la rencontre de mars 2020, un panel d'experts a introduit la discussion lors de la séance d'audience publique. Cette introduction a-t-elle eu un impact sur votre façon de comprendre et de voir le projet?*

Concepts et notions additionnels :

- Automobile et transport actif.
- Impact des organismes de la société civile (Vivre en ville et Accès Transport Viable) sur le discours critique.
- Impact de la communauté artistique et communautaire sur les transformations en cours dans le quartier (Îlot Fleurie).
- Fonctionnalisation et technocratisation de l'espace.

3^e partie - Les approches municipalistes :

Q1 - Pouvez-vous m'expliquer ce que vous comprenez des expressions «droit à la ville» et «municipalisme libertaire»?

- Pouvez-vous définir dans vos mots l'autogestion et la démocratie directe?
- Pouvez-vous définir dans vos mots la notion de valeur d'usage et d'échelle humaine?
- Pouvez-vous définir dans vos mots l'étalement urbain et le phénomène de banlieurisation?

Q2 - Quelle est votre vision du rôle d'une municipalité?

- Que souhaitez-vous pour votre ville?
- Que souhaitez-vous pour votre quartier?

Sous-questions :

- Selon vous, quelle place devrait occuper la municipalité dans le contexte de la lutte aux changements climatiques?

Concepts et notions additionnels :

- Valeur d'usage et échelle humaine.
- Autogestion et démocratie directe.
- Impact environnemental d'un modèle urbain spécifique.
- Rapport entre vie politique et espace.
- Organisation d'assemblée citoyenne.
- Collaboration et table de concertations.
- Banlieurisation.

CONCLUSION :

Je n'ai plus de questions. Avez-vous quelque chose à ajouter? Souhaitez-vous préciser une réponse fournie lors de la discussion?

Durée :

Format :

Fin de l'entretien.

ANNEXE E - CERTIFICAT COMITÉ ÉTHIQUE

CERTIFICAT D'APPROBATION ÉTHIQUE

Le Comité d'éthique de la recherche pour les projets étudiants impliquant des êtres humains (CERPE plurifacultaire) a examiné le projet de recherche suivant et le juge conforme aux pratiques habituelles ainsi qu'aux normes établies par la *Politique No 54 sur l'éthique de la recherche avec des êtres humains* (Janvier 2016) de l'UQAM.

Titre du projet:	La mobilisation citoyenne s'opposant au projet de troisième lien à Québec. Vers un discours critique municipaliste?
Nom de l'étudiant:	Jérémy HUGONNIER
Programme d'études:	Maîtrise en science politique
Direction de recherche:	Caroline PATSIAS

Modalités d'application

Toute modification au protocole de recherche en cours de même que tout événement ou renseignement pouvant affecter l'intégrité de la recherche doivent être communiqués rapidement au comité.

La suspension ou la cessation du protocole, temporaire ou définitive, doit être communiquée au comité dans les meilleurs délais.

Le présent certificat est valide pour une durée d'un an à partir de la date d'émission. Au terme de ce délai, un rapport d'avancement de projet doit être soumis au comité, en guise de rapport final si le projet est réalisé en moins d'un an, et en guise de rapport annuel pour le projet se poursuivant sur plus d'une année. Dans ce dernier cas, le rapport annuel permettra au comité de se prononcer sur le renouvellement du certificat d'approbation éthique.



Raoul Graf
Président du CERPE plurifacultaire
Professeur, Département de marketing

ANNEXE F - FORMULAIRE DE CONSENTEMENT



FORMULAIRE DE CONSENTEMENT

Titre du projet de recherche :

La mobilisation citoyenne s'opposant au projet de troisième lien à Québec. Vers un discours critique municipaliste?

Étudiant-chercheur et direction de recherche :

Jérémy Hugonnier - Étudiant à la maîtrise en science politique.

- Courriel: hugonnier.jeremy@courrier.uqam.ca
- Téléphone: 819-588-9599

Caroline Patsias - Ph D.

- Courriel: patsias.caroline@uqam.ca
- Téléphone: 514-987-3000 Poste 2754

Préambule :

Nous sollicitons votre participation à un entretien avec Jérémy Hugonnier dans le cadre d'un projet de recherche. **Avant d'accepter de participer à ce projet de recherche, veuillez prendre le temps de lire attentivement les renseignements qui suivent.** Ce formulaire de consentement vous explique le but de cette étude, les procédures, les avantages, les risques et inconvénients, de même que les personnes avec qui communiquer au besoin. **Nous vous invitons à poser toutes questions que vous jugerez utiles.**

Description du projet et de ses objectifs :

Ce projet de recherche s'intéresse à la mobilisation citoyenne s'opposant au troisième lien du point de vue du quartier Saint-Roch. Il prendra la forme d'un mémoire dans le cadre du parcours de maîtrise en science politique à l'UQAM. Il s'étendra sur une période d'environ

cinq(5) mois, entre août 2021 et décembre 2021. Nous pensons que Saint-Roch constitue, en raison de la présence de nombreux organismes communautaires et de la forte participation citoyenne dans le contexte de revitalisation économique et social du quartier, un terreau fertile pour mener notre recherche. Ainsi, avec l'observation de la séance d'audience publique du 4 mars 2020 et la réalisation d'une dizaine d'entrevues, nous allons identifier les principaux éléments qui caractérisent le discours citoyen s'opposant au troisième lien. Nous tenterons ensuite d'interpréter ces propos en utilisant les approches du droit à la ville et du municipalisme libertaire. Enfin, nous souhaitons établir une relation idéologique entre les arguments mobilisés par les citoyens dans leur opposition au troisième lien et les deux approches mentionnées ici.

Nature et durée de votre participation :

L'essentiel de votre participation se résume à un(1) entretien d'environ une heure avec le chercheur. Avant ce rendez-vous, vous devrez lire et signer le formulaire de consentement. Lors de l'entretien, des questions portant sur votre opposition au troisième lien, votre participation à différents événements et vos impressions sur le centre-ville de Québec, vous seront posées. Les entretiens seront menés de manières virtuelles sur la plateforme numérique *Zoom*. Cela permettra de respecter les mesures sanitaires qu'imposent la COVID-19, mais surtout **d'enregistrer les entretiens**. Ces enregistrements nous permettront de retranscrire le contenu des entretiens en format *Word*. Ils seront ensuite caviardés (selon un code alphanumérique) pour assurer l'anonymat de vos réponses. Une fois ces étapes complétées, les enregistrements vidéo seront détruits. Ces transcriptions *Word* vous seront alors transmises par courriel sécurisé. Cela vous permettra de modifier ou de vous rétracter sur certains propos tenus lors des entretiens. La période de participation devrait s'étendre sur environ deux mois entre août 2021 et septembre 2021. Cela comprend le temps entre les premiers contacts, la prise de rendez-vous et la tenue de l'entretien, la transcription du contenu des entretiens et la transmission de ces transcriptions entre vous et le chercheur.

Avantages liés à la participation :

Vous ne retirerez personnellement aucun avantage à participer à cette étude. Vous aurez plutôt le mérite de participer à une réflexion plus large sur la pertinence d'un projet comme le troisième lien. Les avantages seront plus importants pour la communauté et la société de

manière générale. En traitant l'opposition au projet de troisième lien sous l'angle de la mobilisation citoyenne dans le quartier Saint-Roch, cette recherche permettra de mettre en lumière le contexte unique de ce quartier dans le paysage de la ville de Québec. Pour la société, cette recherche sera un résumé des différents éléments qui constituent l'opposition citoyenne locale au troisième lien, se différenciant ainsi du discours mobilisé par la campagne «Non au troisième lien», qui mène une campagne à l'échelle provinciale.

Risques liés à la participation :

Votre participation à cette recherche n'implique aucun risque. D'une part en raison de l'absence de procédure d'identification. D'autre part, en raison de votre participation préalable à l'une des deux séances d'audiences publiques ayant eu lieu en mars 2019 et en mars 2020. Votre participation aux entretiens individuels ne représentera pas un investissement supplémentaire dans votre dévouement au rôle d'opposants au troisième lien. Finalement, la publication des résultats se limitera au contexte universitaire, où seule la publication du mémoire est prévue.

Confidentialité :

Vos informations personnelles ne seront connues que des chercheurs et ne seront pas dévoilées lors de la diffusion des résultats. Les données numériques (écrites et vidéo) seront conservées sur l'ordinateur personnel du chercheur. Elles seront également entreposées dans un *cloud*. Les deux supports informatiques sont protégés à l'aide d'un mot de passe. Les enregistrements vidéo seront détruits immédiatement après la transcription des entretiens en version *Word*. Ces transcriptions seront identifiées par un code alphanumérique, s'assurant ainsi de protéger votre identité. L'ensemble des documents sera détruit 5 ans après la dernière communication scientifique. Au bout de la période de conservation, les données numériques seront effacées à l'aide du logiciel *Permanent Eraser* pour Mac, un logiciel qui permet de supprimer toutes traces des fichiers existants.

Participation volontaire et retrait :

Votre participation est entièrement libre et volontaire. Vous pouvez refuser d'y participer ou vous retirer en tout temps sans devoir justifier votre décision. Si vous décidez de vous retirer de l'étude, vous n'avez qu'à aviser Jérémy Hugonnier; toutes les données vous

concernant seront détruites.

Indemnité compensatoire :

Aucune indemnité compensatoire ne vous sera remise.

Des questions sur le projet ?

Pour toute question additionnelle sur le projet et sur votre participation, vous pouvez communiquer avec les responsables du projet. Des questions sur vos droits ? Le Comité d'éthique de la recherche pour les projets étudiants impliquant des êtres humains (CERPE) a approuvé le projet de recherche auquel vous allez participer. Pour des informations concernant les responsabilités de l'équipe de recherche au plan de l'éthique de la recherche avec des êtres humains ou pour formuler une plainte, vous pouvez contacter la coordination du CERPE à l'adresse courriel suivante : cerpe-pluri@uqam.ca. **Votre collaboration est essentielle à la réalisation de notre projet et l'équipe de recherche tient à vous en remercier.**

Consentement :

Je déclare avoir lu et compris le présent projet, la nature et l'ampleur de ma participation, ainsi que les risques et les inconvénients auxquels je m'expose tels que présentés dans le présent formulaire. J'ai eu l'occasion de poser toutes les questions concernant les différents aspects de l'étude et de recevoir des réponses à ma satisfaction. Je, soussigné(e), accepte volontairement de participer à cette étude. Je peux me retirer en tout temps sans préjudice d'aucune sorte. Je certifie qu'on m'a laissé le temps voulu pour prendre ma décision. Une copie signée de ce formulaire d'information et de consentement doit m'être remise.

Prénom Nom

Signature

Date

Engagement du chercheur :

Je, soussigné(e) certifie, (a) avoir expliqué au signataire les termes du présent formulaire; (b) avoir répondu aux questions qu'il m'a posées à cet égard; (c) lui avoir clairement indiqué qu'il reste, à tout moment, libre de mettre un terme à sa participation au projet de recherche décrit ci-dessus; (d) que je lui remettrai une copie signée et datée du présent formulaire.

Prénom Nom

Signature

Date

BIBLIOGRAPHIE

- Amin, A. (2006). The good city. *Urban Studies*, 43(5/6), 100-1023.
<https://doi.org/10.1080/00420980600676717>
- Ancelovici, M. (2019). Bourdieu in movement: toward a field theory of contentious politics. *Social Movement Studies*, 20(2), 155-173.
<https://doi.org/10.1080/14742837.2019.1637727>
- Attoh, K. A. (2011). What kind of right is the right to the city? *Progress in Human Geography*, 35(5), 669-685. <https://doi.org/10.1177/0309132510394706>
- Auyero, J. (2003). *Contentious lives : Two Argentine women, two protests, and the quest for recognition*. Durham : Duke University Press.
- Bacqué, M.-H. et Gauthier, M. (2011). Participation, urbanisme et études urbaines : Quatre décennies de débats et d'expériences depuis «A ladder of citizen participation» de S. R. Arnstein. *Participations*, 1(1), 36.
<https://doi.org/10.3917/parti.001.0036>
- Baxter, J. (2010). Case Studies in Qualitative Research. Dans I. Hay (dir.), *Qualitative Research Methods in Human Geography* (p. 81-97). Oxford : Oxford University Press.
- Beudet, S.-P. (2021). *Ils mangent dans leurs chars : Chroniques du troisième lien & de la fin du monde*. Québec : Moul't Éditions.
- Béland. (2020, 4 Mars). *Le quartier St-Roch craint le bulldozer du troisième lien*. La Presse. Montréal.
<https://www.lapresse.ca/actualites/2020-03-04/le-quartier-st-roch-craint-le-bulldozer-du-troisieme-lien>

- Belda-Miquel, S., Peris Blanes, J. et Frediani, A. (2016). Institutionalization and Depoliticization of the Right to the City : Changing Scenarios for Radical Social Movements. *International Journal of Urban and Regional Research*, 40(2), 321-339. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12382>
- Bernier. (2020, 4 mars) *Le troisième lien mal accueilli au centre-ville*. Journal de Québec. Québec. <https://www.journaldequebec.com/2020/03/04/le-troisieme-lien-dedaigne-au-centre-ville>
- Biehl, J. et Bookchin, M. (2013). *Le municipalisme libertaire : La politique de l'écologie sociale*. Montréal : Éditions Écosociété.
- Boily, F. (2018). *La Coalition Avenir Québec : Une idéologie à la recherche du pouvoir*. Québec : Presses de l'Université Laval.
- Bookchin, M. (1991a). Libertarian Municipalism: An Overview. *A Social Ecological Publication*. 24(11), 1-12.
- Bookchin, M. (1991b). *The limits of the city*. Montréal : Black Rose Books.
- Bookchin, M. (1992). *Urbanization without cities : The rise and decline of citizenship*. Montréal : Black Rose Books.
- Bookchin, M. et Barret, C. (2011). *Une société à refaire : Vers une écologie de la liberté*. Montréal : Éditions Écosociété.
- Bookchin, M. et Gerber, V. (2016). *Au-delà de la rareté : L'anarchisme dans une société d'abondance*. Montréal : Éditions Écosociété.
- Bourdieu, P. et Thompson, J. B. (2001). *Langage et pouvoir symbolique*. Paris : Éditions Fayard.

- Bourque. (2019, 19 mars). *Des bons sentiments et beaucoup de fumée*. Le Soleil. Québec.
<https://www.lesoleil.com/2019/03/29/des-bons-sentiments-et-beaucoup-de-fumee-d68d517450c6f0a8362583c5ae32609d>
- Bradshaw, M. et Stratford, E. (2010). Qualitative Research Design and Rigour. Dans I. Hay (dir.), *Qualitative Research Methods in Human Geography* (p. 69-80). Oxford : Oxford University Press.
- Busquet, G. (2012). L'espace politique chez Henri Lefebvre : L'idéologie et l'utopie. *Justice spatiale*, 5, 1-12. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01518765>
- Busquet, G. (2013). Question urbaine et droit à la ville. *Mouvements*, 2(74), 113-122. <https://doi.org/10.3917/mouv.074.0113>
- Butler, J. P., Fassin, É. et Kraus, C. (2006). *Trouble dans le genre : Le féminisme et la subversion de l'identité*. Paris : La Découverte.
- Calthorpe, P. (1993). *The next American metropolis : Ecology, community, and the American dream*. New-York : Princeton Architectural Press.
- Carlos, A. F. A. (2012). Le droit à la ville comme nouveau projet de société. *L'homme et la société*, 3(185-186), 65-81. <https://doi.org/10.3917/lhs.185.0065>
- Carpentier. (2022, 14 avril). *3e lien : Un bitube à 6,5 milliards de dollars entre Québec et Lévis*. Radio-Canada. Montréal.
<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1876474/3e-lien-conference-presse-tunnel-quebec-levis-transports-en-commun-bonnardel>
- Castells, M. (1975). *Luttes urbaines et pouvoir politique*. Paris : Maspero.
- Chapsal. et Gagné. (2021, 27 mai). *Appui massif des entreprises au tunnel Québec-Lévis*. Radio-Canada. Montréal.

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1796699/lettre-reseau-express-capitale-transport-tunnel-3e-lien>

- Chevrier, J. (2009). La spécification de la problématique. Dans I. Bourgeois (dir.), *Recherche sociale : De la problématique à la collecte de données*. (p. 53-87). Québec : Presses de l'Université du Québec.
- Clark, J. (1998). Municipal Dreams : Social Ecological Critique of Bookchin's Politics. Dans A. Light (dir.), *Social Ecology after Bookchin* (p. 137-191). New York : Guilford Press.
- Clark, J. (2013). *The impossible community : Realizing communitarian anarchism* (2nd edition). Oakland : PM Press.
- Clerval, A. (2016). *Paris sans le peuple : La gentrification de la capitale*. Paris : La Découverte.
- Costes, L. (2010). Le droit à la ville d'Henri Lefebvre : Quel héritage politique et scientifique? *Espaces et sociétés*, 1(140-141), 177-191. <https://doi.org/10.3917/esp.140.0177>
- Costes, L. (2014). Néolibéralisation et évolution du « Droit à la ville ». *Justice spatiale*, (6), 1-12. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01512536>
- Côté. (2021, 25 mars). *Tramway : Travaux préparatoires dès avril dans Saint-Roch*. Mon Saint-Roch. Québec. <https://monsaintroch.com/2021/tramway-travaux-preparatoires-avril-saint-roch/>
- Cuccioletta, D. et Guay, E. (2019). Réflexions engagées sur le municipalisme au Québec. *Nouveaux Cahiers du socialisme*, (22), 187-197. <https://id.erudit.org/iderudit/91546ac>

- Davidoff, P. (1965). Advocacy and Pluralism in Planning. *Journal of the American Institute of Planners*, 31(4), 331-338. <https://doi.org/10.1080/01944366508978187>
- Dejean, F. (2013). État de littérature. La «justice spatiale» : Revue des savoirs francophones et anglophones. *Critique internationale*, 61(4), 171-183. <https://doi.org/10.3917/cii.061.0171>
- Deleuze, G. et Guattari, F. (1980). *Mille plateaux*. Paris : Éditions de minuit.
- de Souza, M. L. (2012a). Marxists, libertarians and the city : A necessary debate. *City*, 16(3), 315-331. <https://doi.org/10.1080/13604813.2012.687871>
- de Souza, M. L. (2012b). The city in libertarian thought : From Élisée Reclus to Murray Bookchin and beyond. *City*, 16(1-2), 4-33. <https://doi.org/10.1080/13604813.2012.662376>
- de Souza, M. L. (2012c). Libertarians and Marxists in the 21st century : Thoughts on our contemporary specificities and their relevance to urban studies, as a tribute to Neil Smith. *City*, 16(6), 692-698. <https://doi.org/10.1080/13604813.2012.749582>
- Dikeç, M. et Gilbert, L. (2002). Right to the City : Homage or a New Societal Ethics? *Capitalism Nature Socialism*, 13(2), 58-74. <https://doi.org/10.1080/10455750208565479>
- Dowling, R. (2010). Power, Subjectivity, and Ethics in Qualitative Research. Dans I. Hay (dir.). *Qualitative Research Methods in Human Geography* (p. 26-40). Oxford : Oxford University Press.
- Dubé, J., Mercier, J., Scanu, E., Lemoine, R., Charest, Y. et Landry, J. (2021). *Comment survivre aux controverses sur le transport à Québec?* Québec : Septentrion.
- Ducharme, O. (2021). *Ville contre automobiles : Redonner l'espace urbain aux piétons*. Montréal : Éditions Écosociété.

- Dunn, K. (2010). Interviewing. Dans I. Hay (dir.) *Qualitative Research Methods in Human Geography* (p. 101-138). Oxford : Oxford University Press.
- Durand Folco, J. (2017). *À nous la ville! Traité de municipalisme*. Montréal : Éditions Écosociété.
- Eliasoph, N. et Lichterman, P. (2003). Culture in Interaction. *American Journal of Sociology*, 108(4), 735-794. <https://doi.org/10.1086/367920>
- Eliasoph, N. et Lichterman, P. (2010). Making things political. Dans L. Grindstaff, M-C. M. Lo, J R. Hall (dir.), *Handbook of Cultural Sociology* (p. 483-493). Londres : Routledge.
- Eliasoph, N. (1998). *Avoiding politics : How Americans produce apathy in everyday life*. Cambridge : Cambridge University Press.
- Eliasoph, N. (2010). The Evaporation of Politics in the Public Sphere. *Kettering Review*, 37-48. <https://www.kettering.org/sites/default/files/periodical-article/Eliasoph-Evaporation-KREVIEW2010.pdf>
- Freedman, M. (2011). *De la mixité à l'exclusion. Témoignages du nouveau Saint-Roch à Québec*. [Thèse de doctorat, Université Laval]. <http://hdl.handle.net/20.500.11794/22491>
- Freitag, M. (2016). *Formes de la société : vol. 2 - Nations, villes, architectures*. Montréal : Liber.
- Gagné. (2021, 21 juin). *Plus de 80% des entreprises de Lévis en faveur du 3e lien*. Radio-Canada. Montréal. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1803309/sondage-chambre-commerce-lévis-appui-entreprises-tunnel-quebec-3e-lien-reseau-express-capitale>
- Gagné. (2022, 25 avril). *L'Ordre des urbanistes pourfend le discours de la CAQ sur le troisième lien*. Radio-Canada. Montréal.

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1878639/lettre-president-ordre-urbanistes-troisieme-lien-tunnel-quebec-levis-amenagement-territoire-gouvernement-legault-environnement-transport>

Gagnon. (2019, 21 février). *Les opposants au 3^e lien se mobilisent : Québec Solidaire tiendra une assemblée publique le 13 mars*. Le Journal de Québec. Québec.

<https://www.journaldequebec.com/2019/02/21/lopposition-au-3e-lien-se-mobilise>

Gagnon. (2019, 26 février). *3^e lien : Les gens sont tannés du trafic à Québec dit la vice-première ministre*. Le Journal de Québec. Québec.

<https://www.journaldequebec.com/2019/02/26/3e-lien--les-gens-sont--tannes--du-traffic-a-quebec-dit-la-vice-premiere-ministre>

Garnier, J.-P. (2014). Le droit à la ville d'Henri Lefebvre à David Harvey : Entre théorisations et réalisations. *L'homme et la société*, 1(191), 59-70.

<https://doi.org/10.3917/lhs.191.0059>

Goodman, P. et Goodman, P. (1990). *Communitas : Means of livelihood and ways of life*. New-York : Columbia University Press.

Gundersen, A. G. (1998). Bookchin's Ecocommunity as Ecotopia : A Constructive Critique. Dans A. Light (dir.), *Social Ecology after Bookchin* (p. 192-210). New York : Guilford Press.

Hammersley, M. et Atkinson, P. (2007). *Ethnography : Principles in practice*. Londres : Routledge.

Harvey, D. (1989). From Managerialism to Entrepreneurialism : The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. *Geografiska Annaler*, 71(1), 3-17.

<https://doi.org/10.2307/490503>

- Harvey, D. W. et Demange, O. (2015). *Villes rebelles : Du droit à la ville à la révolution urbaine*. Paris : Buchet-Chastel.
- Haumont, N. (1968). Habitat et modèles culturels. *Revue Française de Sociologie*, 9(2), 180-190. <https://doi.org/10.2307/3320590>
- Holm, A. (2010). Urbanisme néolibéral ou droit à la ville. *Multitudes*, 4(43), 86-91. <https://doi.org/10.3917/mult.043.0086>
- Hochschild, A. R. (2018). *Strangers in their own land : Anger and mourning on the American right*. New-York : The New Press.
- Huber, M. T. (2013). *Lifeblood : Oil, freedom, and the forces of capital*. Minneapolis : University of Minnesota Press.
- Illich, I. et Giard, L. (2018). *Énergie et équité*. Paris : Arthaud.
- Iveson, K. (2011). Social or spatial justice? Marcuse and Soja on the right to the city. *City*, 15(2), 250-259. <https://doi.org/10.1080/13604813.2011.568723>
- Jacobs, J. (1992). *The death and life of great American cities*. New-York : Vintage Books.
- Lamont, M., Park, B. Y. et Ayala-Hurtado, E. (2017). Trump's electoral speeches and his appeal to the American white working class : Trump's electoral speeches. *The British Journal of Sociology*, 68, S153-S180. <https://doi.org/10.1111/1468-4446.12315>
- Lavallée. (2019, 1er mai). *Mobilisation contre le troisième lien : Dorion récidive à l'Île d'Orléans*. Le Journal de Québec. Québec. <https://www.journaldequebec.com/2019/05/01/dorion-recidive-a-lile-dorleans>

- Lavoie. (2021, 2 novembre). *Des experts dénoncent les faussetés de la CAQ sur le 3e lien*. Radio-Canada. Montréal.
<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1836561/3e-lien-experts-denonce-mensonges-environnement-gouvernement-caq>
- Lefebvre, H. (1970). *La Révolution urbaine*. Paris : Gallimard.
- Lefebvre, H. (1972). *Le droit à la ville II. Espace et politique*. Paris : Anthropos.
- Lefebvre, H. (2000). *La production de l'espace*. Paris : Anthropos.
- Lefebvre, H., Hess, R., Deulceux, S. et Weigand, G. (2009a). *Le droit à la ville*. Paris : Economica-Anthropos.
- Lefebvre, H. (2009b). *Critique de la vie quotidienne. 1. Introduction*. Paris : L'Arche.
- Lelièvre. (2021, 28 mai). *3e lien : De vives inquiétudes exprimées dans le quartier Saint-Roch*. Le Journal de Québec. Québec.
<https://www.journaldequebec.com/2021/05/29/de-vives-inquietudes-exprimees-dans-le-quartier-saint-roch>
- Lordon, F. (2010). *Capitalisme, désir et servitude : Marx et Spinoza*. Paris : La Fabrique.
- Mansvelt, J. et Berg, L. D. (2010). Writing Qualitative Geographies, Constructing Meaningful Geographical Knowledges. Dans I. Hay (dir.), *Qualitative Research Methods in Human Geography* (p. 333-355). Oxford : Oxford University Press.
- Martineau, S. (2005). L'observation en situation : Enjeux, possibilités et limites. *Recherches qualitatives*, (2 - Hors-Série), 5-17.
- Martin. (2021, 18 mai). *Troisième lien : Trop cher et inutile, soutiennent des groupes environnementaux*. Le Journal de Québec. Québec.
<https://www.journaldequebec.com/2021/05/18/troisieme-lien-trop-cher-et-inutile-soutiennent-les-groupes-environnementaux>

- Martin. (2021, 20 mai). *Sortie du tunnel : Les impacts du 3e lien inquiètent à Vanier*. Le Journal de Québec. Québec. <https://www.tvanouvelles.ca/2021/05/20/sortie-du-tunnel-les-impacts-du-3e-lien-inquietent-a-vanier>
- Marx, K. (2014). *Le capital : Critique de l'économie politique*. Paris : PUF.
- Mathivet, C. (2016). *De quoi le droit à la ville est-il le nom? Représentations, usages et instrumentalisation du droit à la ville*. Paris : Passerelle.
- Moalla. (2021, 17 mai). *3e lien : Des experts et des écologistes sceptiques face au mégaprojet*. Le Journal de Québec. Québec. <https://www.journaldequebec.com/2021/05/17/3e-lien-experts-et-ecologistes-sceptiques>
- Nadeau. (2021, 1er juin). *Jean-Yves Duclos dit comprendre les inquiétudes face au 3e lien*. Radio-Canada. Montréal. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1797874/jean-yves-duclos-3e-lien-caire-caq-centre-ville-ottawa-financement-quebec>
- Nadeau. (2021, 1er juin). *Nouveau bras de fer à l'Assemblée nationale concernant le 3e lien*. Radio-Canada. Montréal. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1797724/anglade-caire-caq-plq-contradictions-3e-lien-quebec-levis>
- Nemoto, E. H., Issaoui, R., Korbee, D., Jaroudi, I. et Fournier, G. (2021). How to measure the impacts of shared automated electric vehicles on urban mobility. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 93. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102766>
- Nicole, I. (2001). *La revitalisation du quartier Saint-Roch. Analyse statistique et cartographique*. [Mémoire de maîtrise, Université Laval].

https://central.bac-lac.gc.ca/.item?id=MQ61358&op=pdf&app=Library&oclc_number=56876742

Offner, J.-M. (1993). Les « effets structurants » du transport : Mythe politique, mystification scientifique. *Espace géographique*, 22(3), 233-242. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1993.3209>

Öz, Ö. et Eder, M. (2018). 'Problem Spaces' and Struggles Over the Right to the City : Challenges of Living Differentially in a Gentrifying Istanbul Neighborhood. *International Journal of Urban and Regional Research*, 42(6), 1030-1047. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12656>

Paris. (2020, 18 août). *Bonnardel met une croix définitive sur le tracé du 3^e lien à l'est*. Radio-Canada. Montréal. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1727545/trace-3e-lien-tunnel-quebec-le-vis-bonnardel-ile-orleans>

Pattillo, M. (2008). *Black on the block : The politics of race and class in the city*. Chicago : University of Chicago Press.

Pattillo, M. E. (2013). *Black picket fences : Privilege and peril among the black middle class*. Chicago : The University of Chicago Press.

Paulhiac Scherrer, F. (2019). Assessing Transit-Oriented Development Implementation in Canadian Cities : An Urban Project Approach. *Journal of Planning Education and Research*, 39(4), 469-481. <https://doi.org/10.1177/0739456X19873942>

Pontbriand. (2021, 29 mai). *200 manifestants contre le 3e lien à Québec*. Radio-Canada. Montréal. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1797117/200-manifestants-contre-3e-lien--quebec-levis>

- Porter. (2021, 18 mai). *Le troisième lien Québec-Lévis pourrait coûter près de 10 milliards.* Le Devoir. Montréal. <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/602048/annonce-du-gouvernement-legault-sur-le-3e-lien>
- Porter. (2021, 18 mai). *L'opposition au 3e lien Québec-Lévis passe en deuxième vitesse.* Le Devoir. Montréal. <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/602390/l-opposition-au-3e-lien-quebec-levis-passe-a-la-prochaine-etape>
- Porter. (2021, 22 mai). *Bellechasse et le tunnel de tous les espoirs.* Le Devoir. Montréal. <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/603686/troisieme-lien-bellechasse-et-le-tunnel-de-tous-les-espoirs>
- Proulx. (2021, 20 mai). *Ottawa n'entend pas financer de tunnel routier entre Québec et Lévis.* Le Devoir. Montréal. <https://www.ledevoir.com/politique/canada/602747/ottawa-n-entend-pas-financer-le-troisieme-lien-quebec-levis>
- Purcell, M. (2002). Excavating Lefebvre : The right to the city and its urban politics of the inhabitant. *GeoJournal*, 58(2/3), 99-108. <https://doi.org/10.1023/B:GEJO.0000010829.62237.8f>
- Purcell, M. (2013). To Inhabit Well : Counterhegemonic Movements and the Right to the City. *Urban Geography*, 34(4), 560-574. <https://doi.org/10.1080/02723638.2013.790638>
- Racine. (2019, 13 mars). *Tous réunis contre le projet de troisième lien.* Le Journal de Québec. Québec. <https://www.journaldequebec.com/2019/03/13/tous-reunis-contre-le-projet-de-3e-lien>

- Roussopoulos, D. (2017). *The rise of cities : Montréal, Toronto, Vancouver and other cities*. Montréal : Black Rose Books.
- Saillant, F. et Nadeau, C. (2018). *Lutter pour un toit : Douze batailles pour le logement au Québec*. Montréal : Éditions Écosociété.
- Sewell, W. H. (1992). A Theory of Structure : Duality, Agency, and Transformation. *American Journal of Sociology*, 98(1), 1-29. <https://www.jstor.org/stable/2781191>
- Simmel, G., Vieillard-Baron, J.-L., Joly, F. et Simay, P. (2018). *Les grandes villes et la vie de l'esprit : Suivi de Sociologie des sens*. Paris : Éditions Payot & Rivages.
- Stanek, L. (2011). *Henri Lefebvre on space : Architecture, urban research, and the production of theory*. Minneapolis : University of Minnesota Press.
- Soulé, B. (2007). Observation participante ou participation observante? Usages et justifications de la notion de participation observante en sciences sociales. *Recherches qualitatives*, 27(1), 127-140. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02345795>
- Talen, E. (1998). Visualizing Fairness : Equity Maps for Planners. *Journal of the American Planning Association*, 64(1), 22-38. <https://doi.org/10.1080/01944369808975954>
- Tanguay. (2022, 15 avril). *Un projet plus sobre, mais sans plus d'appuis scientifiques*. Le Devoir. Montréal. <https://www.ledevoir.com/politique/quebec/699462/la-facture-du-troisieme-lien-est-reduite-a-6-5-milliards>
- Tremblay-Pepin, S. (2015). *Contribution à une économie politique de l'émancipation*. [Thèse de doctorat, Université de York]. <http://hdl.handle.net/10315/30623>

- Tremblay-Racicot, F. (2019). La loi fondamentale de la congestion routière et l'efficacité des interventions publiques visant à réduire la congestion. *Le Climatoscope*, (1), 85-90.
<https://climatoscope.ca/article/la-loi-fondamentale-de-la-congestion-routiere-et-lefficacite-des-interventions-publiques-visant-a-reduire-la-congestion/>
- Vandersmissen, M.-H. (2004). Mobilité, accessibilité et cohésion sociale. *Cahiers de géographie du Québec*, 47(131), 201-222. <https://doi.org/10.7202/007572ar>
- Walsh, K. C. (2003). *Talking about Politics : Informal Groups and Social Identity in American Life*. Chicago : University of Chicago Press.
- Waitt, G. (2010). Doing Foucauldian Discourse Analysis - Revealing Social Realities. Dans I. Hay (dir.), *Qualitative Research Methods in Human Geography* (p. 217-240). Oxford : Oxford University Press.
- Weber, M., Berlan, A. et Sintomer, Y. (2014). *La ville*. Paris : La Découverte.
- Whyte, W. F. (1993). *Street corner society : The social structure of an Italian slum*. Chicago : University of Chicago Press.
- Wirth, L. (1938). Urbanism as a Way of Life. *American Journal of Sociology*, 44(1), 1-24. <https://www.jstor.org/stable/2768119>
- Wright, E. O., Farnea, V. et Peschanski, J. A. (2017). *Utopies réelles*. Paris : La Découverte.