

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

MÉTRO, QUARTIERS, VILLE :  
ÉTUDE DE QUELQUES DIMENSIONS DE L'EXPÉRIENCE QUOTIDIENNE DE  
MONTRÉAL AU TRAVERS DU CONCEPT FOUCALDIEN DE POUVOIR

THÈSE  
PRÉSENTÉE  
COMME EXIGENCE PARTIELLE  
DU DOCTORAT EN SOCIOLOGIE  
DE L'UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

PAR  
JULIEN GARNIER

FÉVRIER 2016

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de cette thèse 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.07-2011). 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

Je voudrais en premier lieu remercier mon directeur de recherche, Jean-François Côté, pour le temps qu'il a consacré à mon travail. Je voudrais également le remercier pour son attention et ses conseils précieux qui m'ont permis d'exprimer et de faire progresser ce qui n'était au départ qu'un balbutiement.

Je voudrais également remercier Magali Uhl, professeure au département de Sociologie de l'UQÀM et Aldo Haesler, professeur à l'université de Caen pour leurs soutiens respectifs dans les débuts de ce parcours.

J'adresse également mes remerciements au personnel des services d'archives de la Société de transport de Montréal et de la Mairie de Montréal pour leur disponibilité et leur aide.

Je tiens bien sûr à remercier mes parents pour leur soutien, ainsi que ma sœur, Aurélie et son compagnon Julien pour leur accueil et leur générosité qui a grandement facilité la réalisation de ce doctorat. Je remercie également Édith et Roland ainsi que Do. Je remercie de plus mes amis qui ont tous contribué, de près ou de loin, à l'évolution permanente de ce travail. Enfin, je garde le dernier merci pour ma chère Élise, pour sa contribution et son soutien permanent dans l'aboutissement de ce travail.

# TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ .....	vii
INTRODUCTION .....	1
CHAPITRE I	
LE CONCEPT FOUCALDIEN DE POUVOIR.....	6
1.1 Les modalités du pouvoir chez Foucault : souveraineté, discipline et sécurité .....	6
1.1.1 Pouvoir et réversibilité du pouvoir chez Foucault .....	6
1.1.2 Interrelations des modalités du pouvoir dans l'analyse foucaldienne : la discipline et le jeu de la loi comme constitution d'une société de normalisation .....	15
1.2 Sécurité et pouvoir .....	30
1.2.1 La notion de gouvernementalité comme élargissement de la société de normalisation.....	31
1.2.2 Les dispositifs de sécurité comme instrument de gouvernementalité.....	35
CHAPITRE II	
POUVOIR ET MÉTRO .....	44
2.1 L'évolution des règlements .....	45
2.1.1 Les objets d'application des règlements .....	45
2.1.2 Les plans délimitant les évolutions de l'objet d'intervention des règlements .....	51
2.1.3 Une complexification des règlements qui découpe l'espace du métro .....	54
2.2 Des règlements qui traduisent une adaptation permanente à ce qui leur échappe .....	57
2.2.1 Les vélos et le métro .....	58
2.2.2 Les musiciens dans le métro .....	70
2.2.3 Les activités politiques dans le métro .....	75
2.2.4 La mendicité dans le métro .....	81
2.3 Les modalités du pouvoir caractérisant le métro .....	89

## CHAPITRE III

LES MÉTAMORPHOSES DE L'OBJET D'INTERVENTION DU PROGRAMME TANDEM .....	96
3.1 La naissance du programme Tandem .....	97
3.1.1 Un programme qui s'ancre dans une conception préalable du « crime » .....	98
3.1.2 Les modalités d'investissements des quartiers de Montréal par le programme Tandem.....	108
3.2 Le bilan de 1987 : une conception du « crime » qui se heurte aux pratiques des acteurs du programme .....	120
3.2.1 L'évaluation de la relation entre la conception du « crime » et le programme Tandem.....	120
3.2.2 La réactivité à cette relation inexistante.....	124
3.3.1 Un ancrage qui s'internationalise.....	131
3.3.2 Un objet d'intervention qu'il faut produire.....	139
3.3.3 La prévention comme intelligibilité de la ville .....	142

## CHAPITRE IV

LES RÈGLEMENTS MUNICIPAUX COMME REFLET DE LA FONCTIONNALITÉ DU DISPOSITIF DE SÉCURITÉ .....	158
4.1. Une définition spécifique de l'ordre public.....	158
4.1.1 Une délimitation préalable du rapport entre citoyen et ville.....	161
4.1.2 Une intervention minimale sur le citoyen .....	166
4.2. L'urbanité quotidienne au prisme du pouvoir .....	174
4.2.1. La gestion de la mobilité et de l'immobilité .....	175
4.2.2. Le permis comme légitimité immobile .....	183
4.2.3. La constitution d'une quotidienneté fonctionnelle.....	191
CONCLUSION.....	202
LISTE DES DOCUMENTS D'ARCHIVES ET AUTRES DONNÉES.....	220
I. Fonds d'archives de la STM.....	220
II. Fonds d'archives de la mairie de Montréal.....	222
III. Règlements municipaux de la Ville de Montréal .....	223

IV. Autres documents consultés sur Internet.....	225
LISTE DES RÉFÉRENCES .....	227

## RÉSUMÉ

Ce travail vise à interroger l'urbanité quotidienne dans le cadre d'une réflexion sur la ville contemporaine. Il s'agit de tenter de définir dans quelle mesure le pouvoir, tel que Michel Foucault entend cette notion, constitue une dimension de cette urbanité quotidienne. Plus précisément, cette thèse propose d'essayer de saisir la constitution par le pouvoir de cette expérience spécifique, à la fois dans le cadre du métro mais également dans le cadre de la Ville de Montréal. Nous allons ainsi interroger le métro de Montréal et l'expérience plus générale de la ville qu'il sous-entend, au prisme des modalités du pouvoir (juridico-légales, disciplinaires, biopolitiques ou sécuritaires) et au travers d'enquêtes réalisées dans divers services de la Ville de Montréal (archives de la société de transport de Montréal, archives de la mairie de Montréal). L'expérience du métro de Montréal semble en effet identifiable dans l'hétérogénéité du champ stratégique constitué par les relations de pouvoir caractérisant la Ville de Montréal. Car si le métro de Montréal présuppose des relations de pouvoir qui lui sont propres, visant à accorder les usages divers se déroulant dans les stations à sa finalité instituée par son administration, il apparaît que la constitution du métro, en tant que dispositif de pouvoir, relève également d'autres pans de l'histoire de la ville, notamment l'histoire de l'institutionnalisation d'une conception spécifique de la sécurité et l'institutionnalisation de formes définies des conditions de la mobilité et de l'immobilité autorisées à l'échelle de la ville. De sorte que l'expérience du métro, en tant qu'expérience du pouvoir, apparaît s'insérer plus largement dans une expérience du pouvoir situable à l'échelle de la Ville de Montréal. La réalité du pouvoir dans le métro de Montréal, autant à son niveau institutionnel qu'au niveau de sa pratique, semble ainsi appréhendable comme le fruit d'un processus complexe délimitant la réalité spécifique d'une gouvernementalité repérable en et hors de lui-même.

Mots clés : métro, ville, gouvernementalité, mobilité, quotidienneté, sécurité.

## INTRODUCTION

Ce travail vise à interroger la quotidienneté contemporaine. Il s'agit de tenter de saisir une dimension de sa réalisation dans le cadre des villes contemporaines. Plus précisément, il s'agit de se demander ce qui, à l'échelle de la Ville de Montréal, rend possible la réalisation de cette quotidienneté. Si chaque citoyen, dans les déambulations hasardeuses de son existence, est soumis à toutes sortes d'imprévus, de déchirements, de joies et d'aléas qui ne prennent leurs consistances qu'au fur et à mesure de leurs déroulements, si l'existence de tout un chacun est en elle-même unique, tout en étant intelligible collectivement, il peut être intéressant d'interroger sociologiquement cet équilibre précaire et néanmoins durable. Or, tout le problème est en fait de se demander à partir de quoi peut se réaliser un travail ayant pour ambition d'interroger ce problème si vaste qu'est la spécificité contemporaine de la répétition quotidienne des expériences de tout un chacun. Car il est clair que si la quotidienneté est en elle-même indépassable anthropologiquement<sup>1</sup>, nous devons, non pas prétendre à l'exhaustivité mais plutôt tenter de circonscrire cette réalité pour, dans le même mouvement, pouvoir interroger ce rapport entre quotidienneté et durabilité de l'existence contemporaine. Qu'est-ce qui unit pratiquement la coexistence des expériences quotidiennes de la ville contemporaine ? Comment la diversité des parcours individuels décelable dans la ville tient-elle ensemble ? Comment se réalise la répétition quotidienne de ces expériences ? En quoi cela peut-il nous renseigner sur les caractéristiques de « l'habiter » et du « vivre-ensemble » contemporain ?

Toutes ces questions semblent, du moins c'est notre hypothèse, envisageables au travers du concept de pouvoir développé par Michel Foucault. On peut en effet se demander si l'usage de ce concept participe à rendre palpable cette expérience quotidienne, permettant par là de la saisir dans son effectivité pratique, autant à un niveau individuel que collectif.

---

<sup>1</sup> Bruce Bégout, *La découverte du quotidien*, Paris, Allia, 2010.

Il va s'agir ainsi d'aborder une dimension de ce qui rend possible l'urbanité quotidienne contemporaine dans sa dimension vécue, et cela, autant à son niveau institutionnel qu'au niveau de ses usages. Et c'est en cela que le concept de pouvoir développé par Michel Foucault semble utile, puisqu'il va nous permettre à la fois de comprendre et de situer la réalité quotidienne de cette dimension de l'urbanité quotidienne dans l'hétérogénéité du champ stratégique constitué par les relations de pouvoirs décelables dans la ville de Montréal.

Nous allons donc essayer d'interroger la spécificité quotidienne de l'urbanité contemporaine au prisme du concept de pouvoir. De sorte que nous avons pour ambition d'aborder la plasticité de cette expérience au travers d'une interrogation sur le concept foucauldien de pouvoir. Car on peut se demander dans quelle mesure le pouvoir est en quelque sorte un « moteur » de la réalité quotidienne des villes contemporaines, dans le sens où il permet une dimension de sa réalisation. Il nous faudra donc tenter en même temps d'identifier cette dimension. Comment comprendre et circonscrire cette dimension du pouvoir dans la réalisation individuelle et collective des existences quotidiennes contemporaines ? Notre exercice sera théorique et empirique en même temps, car nous allons nous appuyer sur l'étude d'archives de certains services de la Ville de Montréal.

Nous allons procéder en quatre temps. Dans un premier temps, il va s'agir de présenter sommairement le concept de pouvoir dans ses transformations tout au long du parcours intellectuel de Michel Foucault. L'analyse de ces transformations va avoir pour but de tenter de prendre la mesure de toute la profondeur de la notion foucauldienne de pouvoir. En effet, ce détour par la conceptualisation foucauldienne du pouvoir va nous obliger à mettre de l'avant l'analyse des modalités d'exercice qu'il suppose. De sorte que les modalités juridico-légales, disciplinaires (symbolisées par le panoptique) et biopolitiques (symbolisées par le dispositif de sécurité) vont devoir être respectivement présentées et détaillées. Et c'est seulement une fois que nous aurons réalisé cette démarche que nous allons pouvoir nous interroger sur la spécificité de l'articulation de ces modalités dans le cadre de l'expérience de la ville de Montréal, spécificité qui renvoie à la notion plus

générale de gouvernementalité. Par là, nous espérons avancer dans la compréhension des ressorts de la gouvernementalité contemporaine, en essayant de saisir la place qu'occupent ses modalités, dans leur fonction de gouvernement et dans la réalité quotidienne de l'urbanité contemporaine.

Mais d'où partir pour aborder cette question du pouvoir dans sa dimension la plus quotidienne et même anecdotique ? C'est là le premier problème auquel nous allons être confrontés. Directement lié au fait que le pouvoir ne se pense pas à partir de lui-même, mais dans le cadre de ses éléments constitutifs et de ses lieux d'exercice, il va falloir nous arrêter sur un terrain précis au travers duquel il sera possible de poursuivre notre interrogation. C'est ainsi que, dans un deuxième temps, nous allons nous arrêter sur un espace précis symbolisant la quotidienneté contemporaine afin de débiter notre étude. Il va s'agir en effet de s'intéresser au métro de Montréal, et de commencer à tenter de le penser dans la délimitation des modalités du pouvoir qu'il contient et met en oeuvre. Nous allons nous arrêter ainsi sur les transformations socio-historiques de certains règlements du métro, relevables dans les archives de la Société de transport de Montréal, et ayant le comportement des usagers pour objet, afin de tenter de comprendre en quoi ces règlements peuvent apparaître comme le reflet d'une gouvernementalité en transformation permanente, intelligible au prisme de la définition des modalités du pouvoir. C'est ainsi que nous allons confronter l'interrelation entre urbanité et pouvoir au travers d'un espace précis, plus précisément au travers des transformations socio-historiques des usages se déroulant au sein du métro. Nous allons ainsi essayer de donner une première coloration sociologique à notre interrogation. Car il va s'agir de définir la réalité quotidienne du métro, au travers de l'institutionnalisation de sa finalité médiatisée par un pouvoir spécifique, cristallisée dans sa réglementation. C'est ainsi le pouvoir décelable sociologiquement dans le métro de Montréal, pouvoir aux prises avec les divers usages se réalisant en son sein, qui va nous donner un premier regard sur notre problème.

Pour autant, faut-il en rester là ? C'est la question que nous allons nous poser dans un troisième temps. On pourrait en effet considérer que nous avons identifié la finalité du métro relevable dans sa réglementation et que le pouvoir se réalisant dans cet espace a été

déchiffré dans sa capacité de régulation des diverses appropriations des stations. Mais le métro reste une composante de la ville. Ainsi, nous allons nous demander si cette finalité instituée ne trouve pas également sa source en dehors du métro, s'il n'est pas possible de saisir la réalité du métro, en tant que dispositif de pouvoir, hors de celui-ci. Il va s'agir en fait d'éprouver l'institutionnalisation par le pouvoir de la finalité du métro, en se demandant si elle n'est pas également le fruit de processus qui ne sont pas liés à l'organisation de la circulation relevant de son administration. C'est ainsi que nous allons prolonger notre interrogation sur la notion de sécurité. En étudiant les archives de la Ville de Montréal touchant à l'histoire du programme de sécurité urbaine « Tandem », nous allons essayer d'élargir notre compréhension des interrelations entre expérience de la ville et pouvoir dans le cadre d'une interrogation sur la gouvernementalité contemporaine. Il va s'agir en fait de poser la question du pouvoir en dehors du métro, à savoir au travers de l'organisation des politiques de sécurité résidentielle. Et c'est au travers de ce regard que nous allons porter sur le rapport entre sécurité et urbanité que le pouvoir décelable dans le métro va apparaître également intelligible dans le cadre de la ville. En saisissant les métamorphoses socio-historiques de ce programme de sécurité urbaine, nous allons ainsi nous questionner sur le rapport entre ses métamorphoses et la place progressive du métro comme instrument de gouvernementalité.

Enfin, dans un quatrième temps, nous allons poursuivre notre déplacement. Nous nous placerons ainsi plus concrètement au niveau de la ville en étudiant ses règlements municipaux. Il va s'agir d'essayer de voir ce qui peut caractériser la Ville de Montréal dans ce qui constitue les ressorts de sa gouvernementalité. Par là, nous allons essayer de resituer le métro, en tant qu'instrument de gouvernementalité, dans ses rapports à la ville dans son ensemble, rapports dont il va s'agir de voir ce qu'ils peuvent nous dire sur l'expérience quotidienne de la ville de Montréal en tant qu'expérience vécue d'un sujet lié à un pouvoir gouvernant les coexistences urbaines contemporaines. Il va s'agir ici d'approfondir notre cheminement en essayant de se demander si une similarité entre la gouvernementalité repérable dans le cadre du métro et la gouvernementalité repérable à l'échelle de la ville ne peut pas être définie. Nous allons essayer plus précisément de nous demander : certes, le métro a sa particularité liée à la constitution de sa finalité, mais

n'est-il pas également intelligible au travers d'un pouvoir se réalisant uniformément à l'échelle de la ville ? Nous allons ainsi essayer non pas de réduire le pouvoir au métro mais de situer ce dernier dans l'hétérogénéité du pouvoir contemporain, intelligible au travers de l'expérience quotidienne de la ville de Montréal. Ce qui va renverser la perspective initiale. Car si le pouvoir dans le métro est décelable au travers des spécificités de l'institutionnalisation de sa finalité marquant la spécificité du pouvoir contemporain, l'institutionnalisation de cette finalité doit également s'accommoder des aménagements d'un pouvoir qui se réalise à une autre échelle, en l'occurrence à l'échelle de la Ville de Montréal.

# CHAPITRE I

## LE CONCEPT FOUCALDIEN DE POUVOIR

### 1.1 Les modalités du pouvoir chez Foucault : souveraineté, discipline et sécurité

Il nous faut tout d'abord tenter de montrer en quoi le concept de pouvoir peut s'avérer précieux dans une interrogation visant à comprendre son rapport avec l'expérience contemporaine de la ville. Nous commencerons tout d'abord par présenter quelques considérations visant à situer la notion de pouvoir dans sa réalité sociale chez Foucault, avant de nous arrêter sur l'analyse des modalités constitutives du pouvoir chez Foucault.

#### 1.1.1 Pouvoir et réversibilité du pouvoir chez Foucault

Aborder notre objet de recherche au travers des travaux de Michel Foucault suppose préalablement de clarifier ce que celui-ci entend par « pouvoir ». Le concept de pouvoir doit ainsi être expliqué et défini.

Premièrement, considérer le pouvoir comme objet de réflexion, avant même de se lancer dans une définition conceptuelle du terme, suppose de saisir la place que celui-ci occupe dans la réflexion foucaldienne. C'est-à-dire que l'on peut se demander dans quelle mesure « le pouvoir », tel que Michel Foucault entend ce terme, est analysable et décelable dans un regard sur le social. S'appuyer sur la conceptualisation foucaldienne suppose prioritairement de préciser qu'il ne s'agit pas de tout réduire au pouvoir, qu'il ne s'agit pas de considérer qu'il n'y aurait que du pouvoir qui imprégnerait la totalité de la réalité sociale. Au contraire, il s'agit de spécifier celui-ci, de l'isoler, pour le comprendre et l'analyser dans un ensemble de réalités qui le dépassent et le façonnent. Et cet

ensemble est permanent dans l'œuvre de Foucault. C'est à partir de cet ensemble que Foucault appréhende la spécificité du pouvoir comme un ensemble de tactiques, de technologies incluses dans l'hétérogénéité de ce qu'il appelle un champ stratégique. Il n'y a pas en quelque sorte une essence autoconstituante du pouvoir chez Foucault, mais une prise en considération de son déploiement multiforme à partir de réalités locales.

Je crois qu'il faut, au contraire [...] – c'est une précaution de méthode à suivre –, faire une analyse ascendante du pouvoir ; c'est à dire partir des mécanismes infinitésimaux, qui ont leur propre histoire, leur propre trajet, leur propre technique et tactique, et puis voir comment ces mécanismes de pouvoir, qui ont donc leur solidité et, en quelque sorte, leur technologie propre, ont été et sont encore investis, colonisés, utilisés, infléchis, transformés, déplacés, étendus par des mécanismes de plus en plus généraux et des formes de domination globale. Ce n'est pas la domination globale qui se pluralise et se répercute jusqu'en bas ; je crois qu'il faut analyser la manière dont aux niveaux les plus bas, les phénomènes, les techniques, les procédures de pouvoir jouent, qu'il faut montrer comment ces procédures bien sûr, se déplacent, s'étendent, se modifient, mais, surtout, comment elles sont investies, annexées par des phénomènes globaux, et comment des pouvoirs généraux ou des profits d'économies peuvent se glisser dans le jeu de ces technologies, à la fois relativement autonomes et infinitésimales, de pouvoir.<sup>2</sup>

Le pouvoir se distingue ainsi par exemple du pouvoir sur les choses (rapport instrumental aux choses), et des médiations symboliques propres à toute communication. Le pouvoir est à la fois spécifique et articulé à ces deux domaines de l'activité humaine.

« Relations de pouvoir », « rapports de communication », « capacité objective » ne doivent pas être confondus. Ce qui ne veut pas dire qu'il s'agisse de trois domaines séparés, et qu'il y aurait, d'une part, le domaine des choses, de la technique finalisée, du travail et de la transformation du réel ; de l'autre, celui des signes de la communication, de la réciprocité et de la fabrication du sens ; enfin, celui de la domination, des moyens de contraintes, de l'inégalité et de l'action des hommes sur les hommes. Il s'agit de trois types de relations qui, de fait, sont

---

<sup>2</sup> Michel Foucault, *Il faut défendre la société, cours au collège de France, 1976*, Paris, Seuil/Gallimard, 1997, p.27. Soulignons que cet extrait est à replacer dans la méthodologie d'ensemble d'analyse du pouvoir que propose Foucault dans ce cours. La méthodologie exposée, en plus de la nécessité de partir des mécanismes et des réalités infinitésimales du pouvoir, suppose de saisir le pouvoir comme quelque chose qui circule (et donc qui ne se possède pas), au travers de l'analyse de pratiques réelles ancrées dans un niveau local de réalisation.

toujours imbriquées les unes dans les autres, se donnant un appui réciproque et se servant mutuellement d'instrument.<sup>3</sup>

Le pouvoir est ainsi spécifique et articulé à un ensemble auquel il ne se réduit pas. Il est susceptible d'être étudié dans son fonctionnement et dans sa réalité, tout en considérant qu'il s'articule à des réalités (techniques et symboliques) qui le dépassent tout en le modelant. Le pouvoir est donc à la fois spécifique et inséré dans l'ensemble plus large de sa relation avec les rapports techniques et symboliques caractéristiques de toute réalité anthropologique.

C'est ce que Foucault appelle par exemple des « blocs ». Ces blocs renvoient à une articulation de ces trois éléments liant spécifiquement le pouvoir, la communication (dans sa réalité symbolique), et la production instrumentale et technique du monde. Cette articulation ne doit pas être envisagée comme uniforme au sein d'une société. Au contraire, celle-ci correspond pour Foucault à des situations locales qu'il faut étudier. C'est dans l'articulation de ces trois composantes qu'est susceptible d'apparaître le comment du pouvoir. Le pouvoir est donc à la fois spécifique, il est un domaine propre, mais est en même temps consolidé par des éléments qui le dépassent et sur lesquels il s'appuie.

Mais il y a aussi des « blocs » dans lesquels l'ajustement des capacités, les réseaux de communications et les relations de pouvoir constituent des systèmes réglés et concertés. [...]. Ces blocs où la mise en œuvre de capacités techniques, le jeu des communications et les relations de pouvoir sont ajustés les uns aux autres, selon des formules réfléchies, constituent ce qu'on peut appeler, en élargissant un peu le sens du mot, « des disciplines ». [...] Aborder le thème du pouvoir par une analyse du « comment », c'est donc opérer, par rapport à la supposition d'un pouvoir fondamental, plusieurs déplacements critiques. C'est se donner pour objet d'analyse des relations de pouvoir, et non un pouvoir ; des relations de pouvoir qui sont distinctes des capacités objectives aussi bien que des rapports de communication ; des relations de pouvoir enfin, qu'on peut saisir dans la diversité de leur enchaînement avec ces capacités et ces rapports.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Michel Foucault, « Le sujet et le pouvoir », *Dits et écrits II. 1976-1988*, Paris, Gallimard, 2001, p.1052-1053.

<sup>4</sup> *Ibid*, p.1053-1054.

Ainsi, le pouvoir en tant que concept chez Foucault présuppose une compréhension fine des mécanismes qui le dépassent et par lesquels il se déploie. La compréhension du pouvoir passe nécessairement par la compréhension de sa formalisation socio-historique. Le pouvoir est toujours là, mais sa formalisation est à chercher ailleurs en quelque sorte, ou plutôt à partir de cet ailleurs. Plus précisément, c'est au travers de processus contingents (processus économiques, sociaux, démographiques, territoriaux....) constitutifs de rapports stratégiques que le pouvoir émerge.

Il s'agit deuxièmement ne pas considérer l'emprise du pouvoir comme quelque chose de stable, d'uniforme qui délimiterait l'action des sujets dans la permanence d'une stabilité indépassable. La notion de « pouvoir » est à comprendre au sein d'un jeu stratégique extrêmement complexe dans lequel sa réversibilité (ou ce qu'on pourrait appeler « une résistance ») est toujours partie prenante de celui-ci. La question de la réversibilité du pouvoir semble rétrospectivement traverser l'ensemble de l'œuvre de Foucault, et l'on peut se demander si ses analyses des manifestations du pouvoir n'avaient pas pour objet la délimitation d'un point de rupture fatalement mouvant par lequel était conceptualisable cet envers.

Le pouvoir ne s'exerce que « sur des sujets libres », et en tant qu'ils sont « libres » – entendons par là des sujets individuels ou collectifs qui ont devant eux un champ de possibilité où plusieurs conduites, plusieurs réactions et divers modes de comportement peuvent prendre place. Là où les déterminations sont saturées, il n'y a pas de relation de pouvoir : l'esclavage n'est pas un rapport de pouvoir lorsque l'homme est aux fers (il s'agit alors d'un rapport physique de contrainte), mais justement lorsqu'il peut se déplacer et à la limite s'échapper. Il n'y a donc pas un face à face de pouvoir et de liberté, avec entre eux un rapport d'exclusion (partout où le pouvoir s'exerce la liberté disparaît) ; mais un jeu beaucoup plus complexe : dans ce jeu la liberté va bien apparaître comme condition d'existence du pouvoir (à la fois son préalable, puisque il faut qu'il y ait de la liberté pour que le pouvoir s'exerce, et aussi son support permanent puisque, si elle se dérobaient entièrement au pouvoir qui s'exerce sur elle, celui-ci disparaîtrait du fait même et devrait se trouver un substitut dans la coercition pure et simple de la violence) ;

mais elle apparaît aussi comme ce qui ne pourra que s'opposer à un exercice du pouvoir qui tend en fin de compte à la déterminer entièrement.<sup>5</sup>

C'est un appel réciproque qui définit pouvoir et liberté, un entrelacement permanent, il s'agit « moins d'une opposition terme à terme qui les bloque l'un en face de l'autre que d'une provocation permanente ». <sup>6</sup> Ainsi, « qu'on ne puisse jamais être « hors pouvoir » ne veut pas dire qu'on est de toute façon piégé ». <sup>7</sup>

Insistons là dessus :

Car si il est vrai que, au cœur des relations de pouvoirs et comme condition permanente de leur existence il y a une insoumission et des libertés essentiellement rétives, il n'y a pas de relation de pouvoir sans résistance, sans échappatoire ou fuite, sans retournement éventuel ; toute relation de pouvoir implique donc, au moins de façon virtuelle, une stratégie de lutte, sans que pour autant elles en viennent à se superposer, à perdre leur spécificité et finalement à se confondre. Elles constituent l'une pour l'autre une sorte de limite permanente, de point de renversement possible [...]. En fait entre relation de pouvoir et stratégie de lutte, il y a appel réciproque, enchaînement indéfini et renversement perpétuel. <sup>8</sup>

Mais encore :

Il n'y a pas de rapports de pouvoirs qui soient complètement triomphants et dont la domination soit incontournable. On a souvent dit – les critiques m'ont adressé ce reproche – que pour moi, en mettant le pouvoir partout, j'exclus toute possibilité de résistance. Mais c'est le contraire ! Je veux dire que les relations de pouvoir suscitent nécessairement, appellent à chaque instant, ouvrent la possibilité à une résistance, et c'est parce qu'il y a possibilité de résistance et résistance réelle que le pouvoir de celui qui domine essaye de se maintenir, avec d'autant plus de force, d'autant plus de ruse que la résistance est plus grande. De sorte que c'est plutôt la lutte perpétuelle et multiforme que j'essaie de faire apparaître que la domination morne et stable d'un appareil uniformisant. <sup>9</sup>

---

<sup>5</sup> *Ibid*, p.1056-1057.

<sup>6</sup> *Ibid*, p.1057.

<sup>7</sup> Michel Foucault, « Pouvoir et stratégies », *Dits et écrits II*, op.cit., p.425.

<sup>8</sup> Michel Foucault, « Le sujet et le pouvoir », *Dits et écrits II*, op.cit., p. 1061.

<sup>9</sup> Michel Foucault, « Pouvoirs et savoirs », *Dits et écrits II*, op.cit., p.407.

Les relations de pouvoir ne sont donc en aucun cas pensables uniquement dans les termes de la domination et de la coercition. On ne peut comprendre la notion de pouvoir chez Foucault sans tenir compte du fait que celui-ci est ancré dans un ensemble de stratégies qui lui donnent sa consistance. La réversibilité permanente entre pouvoir et résistance fait ainsi du concept de pouvoir un élément en transformation permanente. La lecture de Foucault doit ainsi s'ouvrir sur des analyses en mouvement, des enjeux locaux auxquels s'appliquent des résolutions entraînant des résistances qui réentraîneront des réadaptations. Puisque le pouvoir se caractérise principalement par un ensemble de techniques visant la production d'une action voulue, c'est au travers de l'adéquation à cet objectif prédéfini que se déploieront simultanément, en fonction du résultat obtenu, les dimensions stratégiques des résistances et des manifestations du pouvoir. Car la relation de pouvoir chez Foucault, c'est ce qui change, ce qui se modifie en permanence. De sorte que penser le pouvoir foucauldien uniquement en termes d'ordre<sup>10</sup>, c'est négliger le fait que le pouvoir n'est jamais stable une fois pour toute, mais au contraire, est en recomposition permanente<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> Par exemple, la lecture de Martucelli est intéressante dans ce cadre. S'il reconnaît la présence de la résistance au cœur même du concept de pouvoir foucauldien, il ne s'attarde pas sur les implications théoriques de ce fait dans la compréhension possible de la conceptualisation foucauldienne, réduisant du même coup la résistance chez Foucault à ces derniers travaux. On peut en effet s'interroger, dans le cadre de notre propos, sur la conclusion qui est tirée de l'œuvre de Foucault dans ses rapports à la modernité. Martucelli affirme ainsi : « *Pour Foucault la rationalisation est, malgré l'infinité des processus qui la constituent, un bloc. Un tout homogène dont l'analyse, [...], s'ancre dans un moment historique où la microphysique du pouvoir aurait instauré une société totalitaire. Son œuvre ne serait que le chant de cygne de l'émancipation et l'étude des mécanismes par lesquels s'est constituée, en vérité et en définitive, la cage d'acier. En réalité, la conception de la rationalisation chez Foucault, et de son lien avec le savoir propre aux sciences humaines, est à l'origine de l'incapacité de cet auteur à penser la société moderne d'une manière autre que comme un agrégat de machines normalisantes. Aucune brèche ne traverse une représentation totale et totalitaire, sans fissure, impuissante à distinguer entre des rapports de domination ou d'assujettissement et des relations sociales placées sous l'emprise de l'interaction ou de l'influence, insensible aux stratégies et aux marges de manœuvre qui pourraient les parcourir.* ». Danilo Martucelli, *Sociologies de la modernité*, Paris, Gallimard, 1999, p.319-320. Voir également : Danilo Martucelli, « Michel Foucault et les impasses de l'ordre social », *Sociologies et sociétés*, vol 38, n°2, 2006, p.17-34.

<sup>11</sup> C'est ainsi dans ce dynamisme permanent du pouvoir que Foucault situait son travail. Ce dynamisme du pouvoir fonde en effet la conception d'une théorie définie comme une pratique insérée au cœur même de ce déploiement multiforme et mouvant qui caractérise le pouvoir. « *Le rôle de l'intellectuel n'est plus de se placer « un peu en avant ou un peu à côté pour dire la vérité muette de tous ; c'est plutôt de lutter contre les formes de pouvoir là où il en est à la fois l'objet et l'instrument : dans l'ordre du savoir, de la vérité, de la conscience, du discours. C'est en cela que la théorie n'exprimera pas, ne traduira pas, n'appliquera pas une pratique, elle est une pratique.* Michel Foucault, « Les intellectuels et le pouvoir », *Dits et écrits I*, Paris, Gallimard, 2001, p.1176.

[...] je dirais que le pouvoir n'est rien d'autre qu'une certaine modification, la forme souvent différente d'une série de conflits qui constituent le corps social, conflits de type économique, politique. Le pouvoir est donc comme la stratification, l'institutionnalisation, la définition des techniques, d'instruments et d'armes qui servent dans tous ces conflits. C'est cela qui peut être considéré à un moment donné comme un certain rapport de pouvoir, un certain exercice du pouvoir. Pourvu qu'il soit clair que cet exercice, dans la mesure où il n'est rien d'autre en fin de compte que la photographie instantanée de luttes multiples et en continuelle transformation, que ce pouvoir se transforme lui-même sans arrêt.<sup>12</sup>

Dans une autre interview, Foucault explique :

C'est précisément ne pas voir que les relations de pouvoir ne sont pas quelque chose de mauvais en soi, dont il faudrait s'affranchir ; je crois qu'il ne peut pas y avoir de sociétés sans relation de pouvoir, si on les entend comme stratégies par lesquelles les individus essaient de conduire, de déterminer la conduite des autres. Le problème n'est donc pas d'essayer de les dissoudre dans l'utopie d'une communication parfaitement transparente, mais de se donner les règles de droit, les techniques de gestion, et aussi la morale, l'éthos, la pratique de soi, qui permettront, dans ces jeux de pouvoir, de jouer avec le minimum possible de domination. [...] Moi-même je ne suis pas sûr, quand j'ai commencé à m'intéresser à ce problème du pouvoir, d'en avoir parlé très clairement ni d'avoir employé les mots qu'il fallait. Maintenant, j'ai une vision beaucoup plus claire de tout cela ; il me semble qu'il faut distinguer les relations de pouvoir comme jeu stratégique entre des libertés – jeux stratégiques qui font que les uns essaient de déterminer la conduite des autres, à quoi les autres répondent en essayant de ne pas laisser déterminer leur conduite ou en essayant en retour de déterminer la conduite des autres – et les états de domination, qui sont ce qu'on appelle d'ordinaire le pouvoir. Et entre les deux, entre les jeux de pouvoir et les états de dominations, vous avez les technologies gouvernementales [...]. Dans mon analyse du pouvoir, il y a ces trois niveaux, les relations stratégiques, les techniques de gouvernements et les états de domination.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Michel Foucault, « Précisions sur le pouvoir, réponse à certaines critiques », *Dits et écrits II*, op.cit., p.632.

<sup>13</sup> Michel Foucault, « L'éthique du souci de soi comme pratique de la liberté », op.cit., p. 1546-1547. Voir également sur le rapport entre domination, pouvoir et liberté : Paul Patton, « Le sujet de pouvoir chez Foucault », *Sociologie et société*, vol 24, n°1, 1992, p. 91-102. On reconnaîtra également ici le point de différence entre la démarche de Foucault et la démarche habermassienne. Pour approfondir cette distinction, voir : Yves Cusset, Stéphane Haber (dir.), *Habermas et Foucault, Parcours croisés, confrontations critiques*, Paris, CNRS éditions, 2006. On peut noter d'ailleurs qu'au-delà de leur opposition, on pourrait se demander s'il ne serait pas possible d'établir des points de rencontre entre ces deux auteurs. Car après tout, la généalogie de l'espace public tel qu'Habermas la relate pourrait se comprendre également en termes de rapports stratégiques, tel que Foucault les conçoit. On peut en effet se demander si la généalogie de l'espace public bourgeois n'est pas le fruit des rapports stratégiques (qu'il

Si nous nous laissons aller au jeu de la citation, c'est qu'il apparaît que la notion de réversibilité (ou de résistance) est fondamentale dans notre compréhension et dans notre utilisation de la notion de pouvoir foucauldienne. Le pouvoir et la résistance forment en effet un continuum stratégique en recomposition permanente<sup>14</sup>. Il est en effet très important d'insister sur le fait que Foucault ne pose pas le pouvoir dans une effectivité implacable, mais que celui-ci est à comprendre au sein de luttes, luttes locales et diverses, et qu'en fin de compte il n'existe qu'au travers de son adaptation à ce qui tente sans cesse de lui échapper. Dans un sens général, le pouvoir c'est donc :

1. Un ensemble de mécanismes et de procédures qui ont pour rôle ou fonction et thème, même s'ils n'y parviennent pas, d'assurer justement le pouvoir.
2. [...] cet ensemble de relations ou plutôt, mieux, cet ensemble de procédures qui ont pour rôle d'établir, de maintenir, de transformer les mécanismes de pouvoir, [...] ne sont pas autogénétiques, ne sont pas autosubsistantes, ne sont pas fondées sur elles-mêmes. Le pouvoir ne se fonde pas sur soi-même et ne se fonde pas à partir de lui-même.
- 3.[...] l'analyse des mécanismes de pouvoir [...] a [...] pour rôle de montrer quels sont les effets de savoir qui sont produits dans notre société par les luttes, affrontements, combats qui s'y déroulent et par les tactiques de pouvoir qui sont les éléments de cette lutte.
4. La dimension de ce qu'il y a à faire ne peut apparaître, [...], qu'à l'intérieur d'un champ de forces réelles, c'est à dire un champ de forces que jamais un sujet parlant ne peut créer seul à partir de sa parole ; c'est un champs de forces qu'on ne peut en aucune manière contrôler ni faire valoir à l'intérieur de ce discours.<sup>15</sup>

Pour résumer, « le pouvoir » c'est donc un ensemble de dispositifs et de procédures insérées dans un ensemble auquel il ne se réduit pas, produit par et produisant des effets de savoir qui cristalliseront en permanence son effectivité et son retournement virtuel, le tout pouvant se saisir dans une multiplicité de dimensions dans lesquelles le sujet est enchâssé.

---

s'agirait de saisir dans leur complexité) d'une réversibilité du pouvoir qui se modifie en permanence, cela de la monarchie absolue jusqu'aux industries culturelles en passant par la révolution.

<sup>14</sup> Voir Érik Bordeleau, *Foucault anonymat*, Montréal, Le quartanier, 2012.

<sup>15</sup> Michel Foucault, *Sécurité, territoire, population, Cours au collège de France. 1977-1978*, Paris, Gallimard, 2004, p.4-5.

Le caractère mouvant de ce que Foucault entend par pouvoir suppose donc, d'une part, de considérer celui-ci dans le processus et dans les éléments de sa constitution, c'est-à-dire à partir des éléments qui lui donnent sa forme. D'autre part, il s'agit de le considérer dans son adaptation permanente à ce qui lui échappe, de le situer dans la dimension stratégique et hétérogène des éléments qu'il régule<sup>16</sup>. Si le pouvoir en tant que concept présuppose un dialogue et une adaptation constante à ce qu'il veut réguler, il nous faut préciser quels instruments caractérisent l'effectivité du pouvoir<sup>17</sup>. Plus précisément, il nous faut voir la manière dont le pouvoir existe, à partir de quelles tactiques celui-ci tire sa capacité de régulation. Il y a trois instruments principaux au pouvoir chez Foucault, ou plutôt trois modalités : une modalité juridico-légale, une modalité disciplinaire et une modalité sécuritaire. Le pouvoir est, aujourd'hui et depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, un jeu constant et mouvant organisant la distribution et l'organisation tripartite de ces modalités. Mais avant d'aller plus en avant, il nous faut voir comment Foucault fait fonctionner dans son appareillage théorique ces trois modalités. Nous partirons dans un premier temps du court texte de Deleuze sur les sociétés de contrôle que nous reprendrons à la lumière de l'articulation de ces trois modalités. Il apparaîtra ainsi que le concept de pouvoir est, au départ chez Foucault, à comprendre en corrélation avec ce qu'il appelle « une société de normalisation » dont la constitution diffère légèrement « des sociétés de contrôle » de Deleuze.

Puis nous verrons dans un second temps que Foucault va très vite s'apercevoir des impasses théoriques de cette notion « de société de normalisation ». Et la réversibilité du pouvoir sur laquelle nous nous sommes attardé, bien qu'implicitement présente, apparaît

---

<sup>16</sup> Voir : Judith Revel, *Foucault, une pensée du discontinu*, Paris, Mille et une nuits, 2010.

<sup>17</sup> Nous nous intéressons ici à l'apport possible du concept de pouvoir dans la compréhension théorique de l'expérience quotidienne de la ville. C'est dans ce cadre que nous nous appuyons sur la conceptualisation foucauldienne. Il est néanmoins clair que le cadre de notre interrogation ne saurait prétendre à l'exhaustivité de ce concept. Ainsi, la question du façonnement du sujet (et de sa « normalité » ou « anormalité »), fondamentale dans l'effectivité du pouvoir chez Foucault, ne sera pas précisément développée dans notre propos. Il s'agira plutôt de placer le regard sur l'effectivité des modalités du pouvoir au travers de certaines parties de l'expérience quotidienne de la ville contemporaine. Mais il est clair qu'il ne s'agit pas pour autant de nier que si le pouvoir assure la coexistence quotidienne au travers de ses modalités dans le cadre de la ville contemporaine, celui-ci assure également son effectivité au travers des « divisions » qu'il opère dans le façonnement d'une normalité et d'une anormalité délimitant la figure du sujet contemporain. Voir sur le rapport entre pouvoir et sujet, notamment au travers de la constitution de populations « problématiques » : Marcelo Otero, « La sociologie de Michel Foucault : une critique de la raison impure », *Sociologies et sociétés*, op.cit, p. 49-72.

difficile à saisir clairement dans ce cadre. Nous verrons ainsi comment se réalise le passage de la « société de normalisation » à ce que Foucault appelle « la gouvernementalité ». L'étude du pouvoir deviendra ainsi l'étude des « *techniques et procédures par lesquelles on entreprend de conduire la conduite des autres* »<sup>18</sup>. C'est ainsi au travers de la corrélation de ces trois modalités du pouvoir, encadrant des « sujets libres », qu'apparaît le cadre d'une gouvernementalité contemporaine à saisir dans sa spécificité. Sans prétendre épuiser la totalité de la complexité de la notion de gouvernementalité, nous pourrions ainsi, suite à ces deux étapes, interroger les ressorts de la gouvernementalité dans le cadre de la ville contemporaine.

### 1.1.2 Interrelations des modalités du pouvoir dans l'analyse foucauldienne : la discipline et le jeu de la loi comme constitution d'une société de normalisation

Foucault a situé les sociétés disciplinaires aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles ; elles atteignent à leur apogée au début du XX<sup>e</sup>. Elles procèdent à l'organisation des grands milieux d'enfermement. L'individu ne cesse de passer d'un milieu clos à un autre, chacun ayant ses lois : d'abord la famille, puis l'école (« tu n'es plus dans ta famille »), puis la caserne (« tu n'es plus à l'école »), puis l'usine, de temps en temps l'hôpital, éventuellement la prison qui est le milieu d'enfermement par excellence. [...] Foucault a très bien analysé le projet idéal des milieux d'enfermement particulièrement visible dans l'usine : concentrer ; répartir dans l'espace ; ordonner dans le temps ; composer dans l'espace temps une force productive dont l'effet doit être supérieur à la somme des forces élémentaires. Mais ce que Foucault savait aussi, c'était la brièveté de ce modèle : il succédait à des sociétés de souveraineté dont le but et les fonctions étaient toutes autres (prélever plutôt qu'organiser la production, décider de la mort plutôt que gérer la vie). [...] Nous sommes dans une crise généralisée de tous les milieux d'enfermements, prison, hôpital, usine, école, famille. La famille est un intérieur, en crise comme tout autre intérieur, scolaire, professionnel, etc. [...]. Ce sont les sociétés de contrôle qui sont en train de remplacer les sociétés disciplinaires.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Michel Foucault, *Le gouvernement de soi et des autres. Cours au collège de France. 1982-1983*, Paris, Gallimard, 2008, p.6. Notion de conduite qui s'accompagnera de sa réversibilité permanente définie par Foucault par la notion de « contre-conduites ». Voir à ce sujet : Jean Claude Monod, « Qu'est ce qu'une crise de gouvernementalité ? », *Lumières*, n°8, 2<sup>ème</sup> semestre 2006, Presses universitaires de Bordeaux, p. 51-66.

<sup>19</sup> Gilles Deleuze, « Post-scriptum sur les sociétés de contrôle », *Pourparlers 1972-1990*, Paris, Les éditions de Minuit, 1990, p.240-241.

Ce court texte de Deleuze prend pour objet d'analyse le passage d'une époque à une autre avec, en arrière-fond, les évolutions du concept de pouvoir formé par Foucault. Il met en avant les mutations socio-historiques qui intelligibilisent ce concept. Mais on peut remarquer qu'il se focalise sur les ruptures formalisant ses mutations. La succession de la souveraineté, puis de la discipline, puis du contrôle fonctionne ainsi comme un continuum socio-historique. Le problème qui se pose, c'est que Foucault apparaît beaucoup plus nuancé dans son propos. Les transitions des modalités du pouvoir qui sous-tendent ce passage ne saurait se résumer à la succession pure et simple des trois modèles que met en avant Deleuze. En reprenant ce que dit Foucault, en tentant de saisir les multiples imbrications entre ces trois formes de pouvoir, plus précisément en se focalisant sur les concepts de Foucault pensés dans leur interdépendance réciproque, n'arrive-t-on pas alors à développer un regard plus près des pratiques et non uniquement axé sur l'uniformité d'un pouvoir, comme ce que développe Deleuze avec sa notion de « société de contrôle » ?<sup>20</sup> D'autant plus que la résistance apparaît intrinsèquement liée au déploiement du pouvoir dans la conceptualisation foucauldienne.

Ainsi, en essayant de reprendre les concepts de Foucault et en tentant de les saisir dans leur interdépendance, on peut se demander s'il n'est pas possible de mettre en place une grille de lecture permettant de saisir conceptuellement la notion de pouvoir au plus près des pratiques cristallisées dans la ville contemporaine.

---

<sup>20</sup> En fait la question qui se pose est celle liée à ce que Deleuze appelle le *dividu*, en tant que sujet des sociétés de contrôle succédant aux sociétés disciplinaires. On pourrait certes se demander si l'expérience de la ville contemporaine ne peut pas se caractériser en rapport avec une discipline « ouverte » et permanente rejoignant par là les notions de *dividu* et de contrôle développées par Deleuze. Mais alors, soit cette expérience est celle d'un *dividu* et se caractérise par la permanence de la vérification de sa conformité aux travers des multiples codes d'accès et autres outils façonnant celle-ci ; soit il nous faut revenir à l'articulation des modalités du pouvoir pour conceptualiser les rapports entre pouvoir et expérience de la ville contemporaine, et par là comprendre cette expérience comme celle d'un dispositif de pouvoir dont la principale caractéristique apparaît à première vue difficilement situable dans l'horizon théorique des sociétés de contrôle de Deleuze. C'est là le principal intérêt de procéder à une lecture des modalités du pouvoir chez Foucault, avant d'aller plus en avant dans notre interrogation. Voir à ce titre : Alain Beaulieu, « La transversalité de la notion de contrôle dans le travail de Michel Foucault », in Alain Beaulieu (dir.) *Michel Foucault et le contrôle social*, Québec, Presses de l'université Laval, 2008, p.35-53.

Pour cela, le cours « *Sécurité, territoire, population* » prononcé au Collège de France en 1977-1978 apparaît emblématique. Ce cours semble annoncer rétrospectivement à la fois la conclusion des analyses uniquement centrées autour de la question du pouvoir et les germes de ce que Deleuze appelle en citant Foucault « le franchissement de la ligne »<sup>21</sup>, c'est-à-dire la nécessité qui va caractériser les derniers travaux de Foucault, de ne pas en rester à l'analyse des processus d'objectivation du sujet mais de considérer que ce façonnement du sujet est également une condition de possibilité de sa constitution éthique. Mais cela ne sera possible qu'au prix de la reformulation du concept de pouvoir producteur de normalisation par le concept de gouvernementalité.

Comment saisir ce que Foucault appelle les modalités du pouvoir ? Il y a comme nous l'avons signalé trois dimensions à ces modalités :

1. Un système souverain, cristallisé dans un code légal et délimitant un partage binaire entre le permis et le défendu. C'est la modalité juridico-légale.
2. Une modalité disciplinaire constituées par tout un ensemble de mécanismes de surveillance ; c'est le propre de l'analyse de « *Surveiller et punir* » et des Cours au Collège de France, jusqu'à « *Il faut défendre la société* ».
3. Des dispositifs de sécurité constitués par des modalités de gouvernementalité lié à l'essor de ce Foucault appelle la biopolitique, c'est-à-dire la prise en compte de la population dans son ensemble comme objet d'intervention des pratiques de gouvernement, interventions qui se réalisent au travers de ces dispositifs de sécurité.

---

<sup>21</sup> Gilles Deleuze, *Foucault*, Paris, Les éditions de minuit, 1986, p101. Il ne s'agit en effet pas pour autant de nier la subtilité avec laquelle Deleuze a lu Foucault dans d'autres écrits et a tenu compte de la place de la résistance dans cette lecture. Voir aussi en plus de cet ouvrage : Gilles Deleuze, « Un portrait de Foucault », *Pourparlers 1972-1990*, op.cit, p. 139-161. Celui-ci explique : « *Il faudrait à la fois franchir la ligne et la rendre vivable, praticable, pensable. En faire autant que possible, et aussi longtemps que possible un art de vivre. Comment se sauver, se conserver tout en affrontant la ligne ? C'est là qu'apparaît un thème fréquent chez Foucault : il faut arriver à plier la ligne, pour constituer une zone vivable où l'on peut se loger, affronter, prendre un appui, respirer – bref, penser. Ployer la ligne pour arriver à vivre sur elle, avec elle : affaire de vie ou de mort. La ligne, elle ne cesse de se déplier à des vitesses folles, et nous, nous essayons de plier la ligne pour constituer « les êtres lents que nous sommes », atteindre à « l'œil du cyclone », comme dit Michaux : les deux à la fois. Cette idée du pli et (dépli) a toujours hanté Foucault : non seulement son style, sa syntaxe sont faits de plis et déplis, mais c'est l'opération du langage dans le livre de Roussel (« plier les mots »), c'est l'opération de la pensée dans les mots et les choses, et surtout c'est ce que Foucault découvre dans ses derniers livres comme l'opération d'un art de vivre (subjectivation). p. 151.*

La question devient donc : comment penser ces trois modalités ? Or, que dit Foucault ? Ces modalités doivent non pas être saisies comme une série de successions mais au contraire dans leur interdépendance propre à l'époque étudiée.

Donc vous n'avez pas du tout une série dans laquelle les éléments vont se succéder les uns aux autres, ceux qui apparaissent faisant disparaître les précédents. Il n'y a pas l'âge du légal, l'âge du disciplinaire, l'âge de la sécurité. Vous n'avez pas des mécanismes de sécurité qui prennent la place des mécanismes disciplinaires lesquels auraient pris la place des mécanismes juridico-légaux. En fait, vous avez une série d'édifices complexes dans lesquels ce qui va changer, bien sûr ce sont les techniques elles-mêmes qui vont se perfectionner, ou en tout cas se compliquer, mais surtout ce qui va changer, c'est la dominante ou plus exactement le système de corrélation entre les mécanismes juridico-légaux, les mécanismes disciplinaires et les mécanismes de sécurité.<sup>22</sup>

En axant de la sorte le regard sur la formalisation socio-historique éclaircissant le concept de pouvoir, nous pouvons ainsi mettre un contenu, ou plutôt se situer dans la compréhension d'une dimension du pouvoir. Ainsi, cette compréhension passe par un regard sur l'interrelation de ces trois modalités qui rendent intelligible le déploiement du pouvoir : la modalité juridico-légale, la modalité disciplinaire et la modalité biopolitique de sécurité.

Nous pouvons commencer par essayer de comprendre ce que sont les espaces disciplinaires pour Foucault. Nous pouvons plus précisément essayer de prendre l'analyse de la discipline comme un noyau à partir duquel notre réflexion sur cette interrelation permanente pourra se prolonger. Qu'est-ce que la discipline ? Elle opère au travers de deux principales formes qui lui donnent sa consistance :

1. Elle met en place une surveillance hiérarchique. Elle vise à faire en sorte que le regard se pose en permanence sur les corps, que la visibilité soit la condition surplombante de l'action par laquelle les individus existent. Pas d'existence sans visibilité, pas d'action sans soumission à « l'œil » qui coordonne les actions.

---

<sup>22</sup> Michel Foucault, *Sécurité, territoire, population*, op.cit., p.10.

Toute une problématique se développe alors : celle d'une architecture qui n'est plus faite simplement pour être vue (faste de palais), ou pour surveiller l'espace extérieur (géométrie des forteresses), mais pour permettre un contrôle intérieur, articulé et détaillé – pour rendre visibles ceux qui s'y trouvent. Plus généralement, celle d'une architecture qui serait un opérateur pour la transformation des individus : agir sur ceux qu'elle abrite, donner prise sur leur conduite, reconduire jusqu'à eux les effets du pouvoir, les offrir à une connaissance, les modifier.<sup>23</sup>

2. Elle met en place une sanction normalisatrice. La discipline s'accompagne d'une « infrapénalité » qui a un double effet. D'une part elle permet de normaliser par la sanction potentielle le corps collectif sur lequel elle s'exerce. D'autre part, simultanément, elle différencie les individus en référence à la norme mise en place, système de différenciation qui vise à homogénéiser dans le jeu même des différences en rapprochant et en classifiant chacun en fonction de la norme préétablie.

« *Surveiller et punir* » souligne bien l'effet de cette infrapénalité caractérisant les espaces disciplinaires. La capacité de ces espaces à sanctionner, en fonction des prérogatives établies par leur fonctionnalité, est le propre de la discipline. L'école, l'atelier, l'armée fonctionnent ainsi à la micropénalité du temps (retards, absences, horaires...) et à la micropénalité de l'activité (négligence, manque de zèle...) encadrant les corps et les discours. La capacité de sanctionner est le propre des espaces de la discipline.

Au cœur de tous les systèmes disciplinaires fonctionnent un petit mécanisme pénal. Il bénéficie d'une sorte de privilège de justice, avec ses lois propres, ses délits spécifiés, ses formes particulières de sanction, ses instances de jugement. Les disciplines établissent une « infrapénalité », elles quadrillent un espace que les lois laissent vide ; elles qualifient et répriment un ensemble de conduites que leur relative indifférence faisait échapper aux grands systèmes de châtiments.<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> Michel Foucault, *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, 1975, p. 202-203.

<sup>24</sup> *Ibid*, p.209.

Dans un sens, la discipline fonctionne en s'appropriant le partage binaire entre le permis et le défendu qui était le propre de la loi. En sanctionnant au travers de la norme préétablie, la discipline assure la généralisation d'un fonctionnement du pouvoir qui rend effectif la conformité préétablie des individus. Elle prend le relais de la loi dans l'assurance de faire fonctionner sa propre souveraineté. Non pas remplacement de la modalité juridico-légale mais plutôt dédoublement par l'insertion d'une sanction normalisatrice inscrite au cœur même des activités des individus qui va faire fonctionner une souveraineté à un autre niveau. La discipline dédouble les niveaux d'exercice du pouvoir plutôt qu'elle se substitue à une modalité plus ancienne. Là où la théorie du contrat marque la souveraineté juridique du corps social, la discipline marque la souveraineté de sa mise en ordre et de son organisation concrète. Elle assure dans le jeu de la distribution du pouvoir la fonctionnalité des individus quand la loi marque les limites de celle-ci. Ainsi, la modalité juridico-légale du pouvoir accompagne et encadre le jeu des disciplines. Elle lui assure son soutien normatif en accompagnant la norme disciplinaire et l'insertion des comportements les plus minuscules dans l'effectivité d'un pouvoir qu'elle rend possible ; elle assure le fonctionnement effectif des nécessités d'un appareil de production qui consomme cette utilité préétablie.

Historiquement, le processus par lequel la bourgeoisie est devenue au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle la classe politiquement dominante s'est abrité derrière la mise en place d'un cadre juridique explicite, codé, formellement égalitaire, et à travers l'organisation d'un régime de type parlementaire et représentatif. Mais le développement et la généralisation des dispositifs disciplinaires ont constitué l'autre versant, obscur de ces processus. La forme juridique générale qui garantissait un principe de droits en principe égaux était sous-tendue par ces mécanismes menus, quotidiens et physiques, par tous ces systèmes de micro-pouvoirs essentiellement inégalitaires et dissymétriques que constituent les disciplines. Et si d'une façon formelle le régime représentatif permet que directement ou indirectement, avec ou sans relais, la volonté de tous forme l'instance fondamentale de la souveraineté, les disciplines donnent à la base, garantie de la soumission des forces et des corps. Les disciplines réelles et corporelles ont constitué le sous-sol des libertés formelles et juridiques. Le contrat pouvait bien être imaginé comme fondement idéal du droit et du pouvoir politique ; le panoptisme constituait le procédé technique, universellement répandu, de la coercition. Il n'a pas cessé de travailler en profondeur les structures juridiques de la société, pour faire fonctionner les mécanismes effectifs

du pouvoir à l'encontre des cadres formels qu'il s'était donnés. Les «Lumières» qui ont découvert les libertés ont aussi inventé les disciplines.<sup>25</sup>

Sujet de droits, doté de garanties constitutionnelles assurant sa « liberté », sujet discipliné, qu'il s'agit de surveiller en permanence afin de faire croître son adéquation à une norme à laquelle il doit impérativement se plier. Dans cette tension constitutive réside peut être le creuset à partir duquel se sont opérées les transformations sociales. Car quelle est la critique que Foucault adresse à la théorie juridico-légale de la souveraineté ? Fondamentalement, le problème d'une analyse uniquement centrée sur le juridico-légal, c'est la manière dont implicitement les problèmes se posent. C'est la manière dont cette théorie formalise le pouvoir en posant principalement un interdit au travers du principal instrument de la souveraineté, l'instrument de la loi.

En d'autres termes, l'Occident n'a jamais eu d'autres systèmes de représentation, de formulation et d'analyse du pouvoir que celui du droit, le système de la loi. Et je crois que c'est la raison pour laquelle, en fin de compte, nous n'avons pas eu, jusqu'à récemment, d'autres possibilités d'analyser le pouvoir, sinon en utilisant ces notions élémentaires, fondamentales, etc., qui sont celles de la loi, de règles, de souverain, de délégation du pouvoir, etc. Je crois que c'est de cette conception juridique du pouvoir, de cette conception du pouvoir à partir de la loi et du souverain, à partir de la règle et de la prohibition qu'il faut maintenant se débarrasser si nous voulons procéder à une analyse non plus de la représentation du pouvoir, mais du fonctionnement réel du pouvoir.<sup>26</sup>

Ce fonctionnement réel du pouvoir doit être analysé indépendamment du discours de la loi, du fait de sa localisation. On pourrait dire que ce qui intéresse Foucault, c'est l'effectivité concrète du pouvoir. Cette effectivité ne passe pas en premier lieu par la loi, par l'interdit qui surplomberait le corps social dans la puissance de son unification. Son effectivité passe comme on l'a rappelé par des jeux locaux qui sont le propre de la discipline se déployant dans les différents espaces de sa réalisation (usine, armée, école...). La problématisation du pouvoir formulée dans une relative indépendance vis-à-vis de la théorie de la souveraineté renvoie ainsi à l'émergence de cette nouvelle forme de

---

<sup>25</sup> *Ibid*, p.258.

<sup>26</sup> Michel Foucault, « Les mailles du pouvoir », *Dits et écrits II*, op.cit., p.1005.

technologie politique qui apparaît au XVIII<sup>e</sup> siècle avec l'appareillage disciplinaire. Mais cela ne signifie pas qu'il y ait substitution pure et simple entre la modalité juridico-légale et la modalité disciplinaire. Les deux modalités du pouvoir (juridico-légale et disciplinaire) semblent en effet à la fois rentrer en concurrence et se consolider mutuellement. C'est de cette tension que semble découler un regard général du pouvoir dans l'articulation de ses deux modalités.

En effet, au premier abord, le pouvoir disciplinaire est étranger aux codes juridico-légaux de la souveraineté. Cette incompatibilité provient de l'exercice respectif du pouvoir propre à ces deux modalités. Là où la souveraineté fait jouer au travers du ressort de la loi l'interdiction et la répression, marquant la limite binaire du permis et du défendu, la discipline, au travers de ses mécanismes de surveillance et de sanction normalisatrice, vise à produire une action en adéquation avec une norme directement produite par ses appareils spécifiques. Interdiction d'un côté, production d'une action de l'autre.

Autrement dit, les systèmes juridiques que ce soit des théories ou que ce soit des codes, ont permis une démocratisation de la souveraineté, la mise en place d'un droit public articulé sur la souveraineté collective, au moment même et dans la mesure où cette démocratisation de la souveraineté se trouvait lestée en profondeur par les mécanismes de la coercition disciplinaire. [...] On a donc dans les sociétés modernes, à partir du XIX<sup>e</sup> siècle et jusqu'à nos jours, d'une part, une législation, un discours, une organisation du droit public articulés autour du principe de la souveraineté du corps social et de la délégation par chacun de sa souveraineté à l'état, et puis on a en même temps un quadrillage serré de coercitions disciplinaires qui assure de fait la cohésion de ce même corps social. Or, ce quadrillage ne peut en aucun cas se transcrire dans ce droit, qui en est pourtant l'accompagnement nécessaire.<sup>27</sup>

C'est cette hétérogénéité qui permet d'intelligibiliser la compréhension de l'interrelation de ces deux modalités de pouvoir, porteuses chacune d'un ensemble de savoir dans lequel elles s'ancrent : la loi pour le droit souverain, les « infrapénalités » fonctionnelles pour les disciplines. Ainsi, la garantie juridico-légale semble ambivalente dans son rapport aux modalités disciplinaires. Foucault, en introduisant un pouvoir de sanction propre aux

---

<sup>27</sup> Michel Foucault, *Il faut défendre la société. Cours au collège de France*, op.cit., p.33-34.

espaces de la discipline, ne met pas en avant une disparition du juridico-légal. C'est plutôt la naissance d'une nouvelle modalité qui viendrait se joindre au régime de la souveraineté, le dédoublant et le prenant à revers pour le modifier, qui caractérise le rapport entre ces deux modalités. Et si la garantie de la souveraineté présuppose la mise en avant d'un sujet juridique auquel est attribué des droits incompressibles, la garantie de la discipline vise la mise en avant d'un sujet normalisé dont il s'agit de produire la conformité. Ces deux formes de technologie politique sont donc en concurrence puisque, comme le souligne Foucault, c'est au travers des modalités légales que se réalise la contestation des disciplines.

Ce qui fait que, concrètement, lorsque contre les disciplines et contre tous les effets de savoir et de pouvoir qui leur sont liés on veut objecter quelque chose, que fait-on pratiquement ? [...] Que fait-on sinon précisément invoquer ce droit, ce fameux droit formel et bourgeois qui est en réalité le droit de la souveraineté ?<sup>28</sup>

Mais elles sont également complémentaires. Cette incompatibilité première ne saurait masquer une complémentarité plus profonde dans laquelle convergent le droit et la norme, formant par là un alliage unifié.

Je crois que le processus qui a rendu fondamentalement possible le discours des sciences humaines, c'est la juxtaposition, l'affrontement de deux mécanismes et de deux types de discours absolument hétérogènes : d'un côté l'organisation du droit autour de la souveraineté et, de l'autre côté, la mécanique des coercitions exercées par les disciplines. Que de nos jours, le pouvoir s'exerce à la fois à travers ce droit et ces techniques, que ces techniques de la discipline, que ces discours nés de la discipline envahissent le droit, que les procédés de la normalisation colonisent de plus en plus les procédures de la loi, c'est je crois, ce qui peut expliquer le fonctionnement global de ce que j'appellerai « une société de normalisation ».<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> *Ibid*, p.35.

<sup>29</sup> *Ibid*, p.34-35.

De sorte que si Foucault analyse le pouvoir dans sa dimension la moins juridique, c'est plutôt pour faire apparaître une modalité du pouvoir qui n'est pas compréhensible dans les termes de la théorie de la souveraineté (puisqu'elle lui sert plutôt de légitimité). Les mécanismes disciplinaires n'ont donc pas leur raison d'être, ne tirent pas leur fonctionnement de la loi, mais naissent plutôt à côté d'elle. Il s'agit donc de distinguer la compréhension d'un pouvoir qui se réaliserait uniquement au travers des éléments d'une théorie du droit (loi, interdiction, souverain) et une théorie du pouvoir qui prendrait en considération la réalité d'une technologie spécifique, la technologie disciplinaire, permettant par là de reproblématiser la théorie de la souveraineté et ses modalités juridico-légales. Ainsi, comme l'explique Mathieu Potte-Bonneville :

A aucun moment, Foucault ne dit que le droit est une dimension négligeable ou inconsistante de l'expérience sociale – il y voit seulement un modèle impropre à fournir des catégories à la philosophie politique, et un objet rendu illisible parce qu'entièrement investi par le discours sur la souveraineté. Mais qu'il faille partir de « l'extrémité la moins juridique » de l'exercice du pouvoir ne signifie pas que les concepts élaborés dans ce cadre ne puissent pas, une fois lancés, récupérer le droit lui-même.<sup>30</sup>

Cette récupération du droit opérée par les concepts de la discipline, elle prend corps plus spécifiquement dans l'étude de la prison. Car ces deux modalités, si elles sont en concurrence, n'en sont pas moins également en interrelation dans l'analyse que Foucault réalise sur l'histoire de la prison. La prison apparaît en effet comme la réunification des deux modalités du pouvoir. Elle semble faire en sorte que ces modalités du pouvoir trouvent leur pleine réalisation dans son exercice et dans sa fonction. Car l'analyse de la prison chez Foucault illustre bien la manière dont les processus disciplinaires vont se greffer et modifier par là même le jeu de la loi. L'institutionnalisation de la prison comme sanction du corps social est en effet à comprendre dans le vaste déploiement des disciplines. La prison apparaît ancrée dans une gestion délimitée par la théorie idéale du

---

<sup>30</sup> Mathieu Potte-Bonneville, « droit », in Philippe Artières, Mathieu Potte-Bonneville, *D'après Foucault*, Paris, Éditions points, 2012, p.205-234, p.215.

panoptique<sup>31</sup>. De sorte que ce qui, au premier abord, apparaît comme une sanction légale, est avant tout à comprendre dans « *Surveiller et punir* » au travers du vaste ensemble des modalités disciplinaires. C'est la forme générale de l'appareillage disciplinaire qui a dessiné l'institution-prison. La prison est à comprendre comme la colonisation du système judiciaire par la discipline. Elle est l'aboutissement le plus parfait de la logique disciplinaire qui s'insère dans la modalité juridico-légale.

La prison, pièce essentielle dans la panoplie punitive, marque à coup sûr un moment important dans l'histoire de la justice pénale : son accès à l'humanité. Mais aussi un moment important dans l'histoire de ces mécanismes disciplinaires que le nouveau pouvoir de classe était en train de développer : celui où ils colonisent l'institution judiciaire. Au tournant des deux siècles, une nouvelle législation définit le pouvoir de punir comme une fonction générale de la société qui s'exerce de la même façon sur tous ses membres, et dans laquelle chacun d'eux est également représenté ; mais en faisant de la détention la peine par excellence, elle introduit des procédures de domination caractéristiques d'un type particulier de pouvoir. Une justice qui se dit « égale », un appareil judiciaire qui se veut autonome, mais qui est investi par les dissymétries des assujettissements disciplinaires, telle est la conjonction de naissance de la prison [...].<sup>32</sup>

La prison n'est donc pas à comprendre dans le cadre exclusif du panoptique. Il s'agit plutôt des modifications panoptiques, insérées dans le vaste champ des rapports stratégiques propres aux relations de pouvoir caractéristiques du début du XIX<sup>e</sup> siècle, qui vont s'articuler au domaine du juridico-légal. C'est à partir de ce double mouvement, au travers de la dualité de fondements juridico-économique et technico-disciplinaires, que la prison, en tant que forme de technologie politique, va émerger.

---

<sup>31</sup> Foucault s'inspire du panoptique développé par Bentham pour définir la discipline. Ce vaste édifice permettant la surveillance de tous les individus situé en son sein de la manière la plus économique possible est en quelque sorte l'architecture idéale de la discipline. Foucault explique ainsi : « *Le panopticon au contraire doit être compris comme un modèle généralisable de fonctionnement ; une manière de définir les rapports de pouvoir avec la vie quotidienne des hommes. [...] Mais le panopticon ne doit pas être compris comme un édifice onirique : c'est le diagramme d'un mécanisme de pouvoir ramené à sa force idéale ; son fonctionnement, abstrait de tout obstacle, résistance ou frottement, peut bien être représenté comme un pur système architectural et optique : c'est en fait une figure de technologie politique qu'on peut et qu'on doit détacher de tout usage spécifique.* Voir : Michel Foucault, *Surveiller et Punir*, op.cit., p.239. Voir également : Michel Foucault, « L'œil du pouvoir », *Dits et écrits II*, op.cit, p.190-207.

<sup>32</sup> *Ibid*, p. 267-268. Voir également : Michel Foucault, « La poussière et le nuage », *Dits et écrits II*, op.cit, p. 829-838. Michel Foucault, « Table ronde du 20 mai 1978 », *Dits et écrits II*, op.cit, p.839-853.

Ce double fondement juridico-économique d'une part, technico-disciplinaire de l'autre – a fait apparaître la prison comme la forme la plus immédiate et la plus civilisée de toutes les peines. Et c'est ce double fonctionnement qui lui a donné toute sa solidité. Une chose en effet est claire : la prison n'a pas été d'abord une privation de liberté à laquelle on aurait donné par la suite une fonction technique de correction ; elle a été dès le départ une détention légale chargée d'un supplément correctif ou encore une entreprise de modification des individus que la privation de liberté permet de faire fonctionner dans le système légal.<sup>33</sup>

C'est dans l'articulation des deux modalités que Foucault retrace les étapes de la naissance de la prison. De sorte que l'analyse de la prison suppose également une transformation de la légalité à partir des mécanismes disciplinaires. Et cette articulation semble nous guider jusqu'à aujourd'hui<sup>34</sup>. L'analyse de la prison se comprend donc comme l'insertion d'un concept : la discipline (symbolisée par le panoptique) ; et en même temps comme les implications de ce concept dans l'analyse plus vaste des éléments liés à la modalité juridico-légale propre à la théorie de la souveraineté (le champ judiciaire et la loi). Il ne s'agit donc pas chez Foucault de postuler la naissance d'une nouvelle modalité de technologie politique qui écraserait toutes les autres. La conceptualisation foucauldienne du pouvoir semble justement tenir dans cette capacité à penser et à analyser des éléments à première vue hétérogènes (car il ne s'agit pas inversement de nier la profonde différence d'exercice du pouvoir qui caractérise ces deux modalités) dans la conjonction de leur réalité effective.

---

<sup>33</sup> *Ibid*, p.269.

<sup>34</sup> Précisons que nous nous interrogeons pour le moment sur l'outillage conceptuel de Foucault. Il ne s'agit bien évidemment pas de saisir la contemporanéité de cette articulation entre modalité juridico-légale et modalité disciplinaire. Pour voir ce qu'il en est aujourd'hui, voir par exemple : Philip Milburn , « Le panoptisme nouveau est-il arrivé ? », *Le Portique* [En ligne], 13-14 | 2004, mis en ligne le 15 juin 2007, disponible à : <http://leportique.revues.org/index621.html> . Si la référence à Deleuze qui conclut l'article reste comme on l'a vu problématique, l'article propose néanmoins une intéressante mise en perspective de l'articulation contemporaine des trois modalités du pouvoir foucauldien, puisque il réintroduit la modalité sécuritaire dans l'analyse actuelle du rapport entre sanction pénale et sanction disciplinaire. Voir également : Philippe Artières, Jean-François Bert, Pierre Lascoumes, Pascal Michon, Luca Paltrinieri, Judith Revel et Jean-Claude Zancarini (dir.), *Surveiller et punir de Michel Foucault. Regards critiques 1975-1979*, Caen, Presses universitaires de Caen-IMEC Éditeur, 2010. Rémy Lenoir (dir.), « Michel Foucault. Surveiller et punir : la prison vingt ans après », *Société et représentations*, n°3, revue du CREDHESS, novembre 1996.

Et c'est également dans ce cadre que l'on peut comprendre la prison comme une gestion des « illégalismes » qui recouvrent la totalité du corps social. Cette notion « d'illégalisme »<sup>35</sup> peut apparaître comme l'articulation juridico-légale et disciplinaire au travers de laquelle se tissent les tactiques du pouvoir. La notion d'illégalisme permet d'insister sur le fait que le découpage discursif du champ inclus/exclus, bien que se réalisant au travers du droit, prend sa consistance au travers des normativités constituées par les disciplines. Car l'étude de la constitution d'un enfermement dans le cadre de la prison, où se déroulent les techniques disciplinaires les plus abouties, en les insérant dans une compréhension de la totalité du corps social comme le fait Foucault, ne vise pas seulement à assurer le double fondement d'un corps souverain qui se protège en enfermant ce qui est délimité comme nuisible car échappant aux prises du contrôle disciplinaire. Elle vise à marquer un passage entre le permis et le défendu assurant par là même la légitimité « naturalisée » des sanctions normalisatrices constituées par les disciplines. Dès lors, la prison n'est pas un objet en soi dont il s'agirait uniquement de retracer la généalogie. Ce qui rend possible la compréhension de la fonction de la prison, c'est son insertion dans une conception plus vaste de l'ordre, c'est son utilisation dans une grande distribution des tactiques et des stratégies produites au cœur même du contexte d'un exercice du pouvoir qui reforme l'alliage des conditions de son exercice en redéfinissant l'articulation de ses modalités juridico-légales et disciplinaires.

Bref, la pénalité ne « réprimerait » pas purement et simplement les illégalismes ; elle les « différencierait » : elle en assurerait l'économie générale. Et si on peut parler d'une justice de classe, ce n'est pas seulement parce que la loi elle-même ou la manière de l'appliquer servent les intérêts d'une classe, c'est que toute la gestion différentielle des illégalismes par l'intermédiaire de la pénalité fait partie de ces mécanismes de domination. Les châtiments légaux sont à replacer dans une stratégie globale des illégalismes.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> Notion d'illégalisme qui présuppose d'ailleurs la dimension stratégique propre à toute relation de pouvoir dont nous parlons plus haut. Car gérer l'ensemble des illégalismes, c'est gérer les résistances obligatoirement rencontrées dans l'exercice même du pouvoir. Résistances qui se retrouvent à la fois au travers d'une transformation des résistances populaires (transformation des luttes politiques, refus de la loi, criminalisation des « agitateurs ») mais également dans l'ensemble plus anecdotique des disciplines quotidiennes. La prison en tant qu'instrument de gestion de l'ensemble de ces illégalismes permet du même coup d'unifier ces illégalismes dans une nouvelle répartition stratégique marquant le seuil de tolérance propres aux techniques disciplinaires d'exercice du pouvoir du XIX<sup>e</sup> siècle.

<sup>36</sup> Michel Foucault, *Surveiller et punir*, op.cit., p.318.

Ainsi, pour Foucault, la prison, avant d'être un instrument de sanction, est un instrument de gestion visant à assurer un ordre général auquel elle ne se réduit pas. Et cet ordre général est rattaché à l'organisation des disciplines, à leur capacité à produire une conformité au cœur même des corps des individus. De sorte que si la prison isole un illégalisme « nuisible » et « dangereux » pour l'ordre social constitué par les disciplines, elle produit dans le même mouvement cet illégalisme<sup>37</sup>. La catégorie de la « délinquance », sur laquelle vont interagir des modalités pénales et des modalités disciplinaires, c'est-à-dire sur laquelle vont simultanément se greffer des processus d'exclusion et des processus correctifs, au travers de la méticulosité d'un savoir juridique colonisé par un savoir « médical », établissant en arrière-fond de la pratique pénitentiaire un homme « normal », renvoie à la vaste organisation des corps produite par la généralisation des modalités disciplinaires qui émergent au XIX<sup>e</sup> siècle. Le « délinquant » est la réunification du juridico-légal et du disciplinaire. La catégorie du délinquant moule un corps collectif qui sera investie par la jonction de l'appareil pénal et de l'appareil disciplinaire et que l'on pourra gérer et manier plus facilement<sup>38</sup>. La production de la délinquance est de l'ordre de la tactique visant à assurer un ordre social général, délimité par la complémentarité et l'insertion de l'organisation méticuleuse des disciplines dans le jeu surplombant de la loi.

Le réseau carcéral ne rejette pas l'inassimilable dans un enfer confus, il n'a pas de dehors. Il reprend d'un côté ce qu'il semble exclure de l'autre. Il économise tout y compris ce qu'il sanctionne. Il ne consent pas à perdre même ce qu'il a tenu à disqualifier. Dans cette société panoptique dont l'incarcération est l'armature omniprésente, le délinquant n'est pas hors la loi. Il est, et même dès le départ,

---

<sup>37</sup> Ainsi, l'enfermement chez Foucault ne saurait se résumer aux murs de la prison, et plus généralement à la seule réalité physique des institutions de privations de liberté. Il est indissociable des identités assignées constituées dans le cadre plus général des disciplines. Voir par exemple à ce sujet : Frédéric Gros, « Enfermer n'est pas clore », *Informations sociales*, n°82, 2000, p.4-11.

<sup>38</sup> Ainsi Foucault définit quatre principaux avantages stratégiques à la constitution de la délinquance comme gestion des illégalismes : la possibilité de la surveiller et de la contrôler en permanence (ce qui était plus difficile par exemple avec le vagabondage), contrôle qui permet de maintenir cette délinquance à un niveau qui n'atteint pas l'ordre social (petits larcins), un contrôle qui permet de faciliter l'illégalisme des groupes dominants (prostitution, trafics d'armes....) et enfin la possibilité d'utiliser politiquement ces illégalismes (indics).

dans la loi, au cœur même de la loi, où du moins en plein milieu de ces mécanismes qui font passer insensiblement de la discipline à la loi, de la déviation à l'infraction.<sup>39</sup>

Ainsi, la sanction pénale, qui trouve son aboutissement dans la forme inédite qu'est la prison, ne s'intelligibilise qu'au travers du vaste ensemble méticuleux recouvert par les infrapénalités des disciplines. Et l'on peut parler ainsi d'une conjonction entre la normalisation disciplinaire et la sanction légale. La souveraineté prend corps dans la discipline par un renversement. Elle ne disparaît pas. Le corps social souverain est un corps discipliné et normalisé chez Foucault. Le corps social qui symboliquement trouve sa souveraineté par la médiation de la loi ne peut en effet fonctionner qu'au travers de sa production effective qui réside dans le réseau des disciplines.

La prison continue, sur ceux qu'on lui confie, un travail commencé ailleurs et que toute la société poursuit sur chacun par d'innombrables mécanismes de discipline [...] On pose souvent la question de savoir comment, avant et après la Révolution, on a donné un nouveau fondement au droit de punir. Et c'est sans doute du côté de la théorie du contrat qu'il faut chercher. Mais il faut aussi et peut être surtout poser la question inverse : comment a-t-on fait pour que les gens acceptent le pouvoir de punir, ou tout simplement, étant punis, tolèrent de l'être. La théorie du contrat ne peut y répondre que par la fiction d'un sujet juridique donnant aux autres le pouvoir d'exercer sur lui le droit qu'il détient lui-même sur eux. Il est bien probable que le grand continuum carcéral, qui fait communiquer le pouvoir de la discipline avec celui de la loi, et s'étend sans rupture des plus petites coercitions à la grande détention pénale, a constitué le doublet technique et réel, immédiatement matériel, de cette cession chimérique du droit de punir.<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> *Ibid*, p.352.

<sup>40</sup> *Ibid*, p.354-355. C'est cette même imbrication entre savoir disciplinaire et système pénal que l'on retrouve au travers de la construction socio-historique de « l'individu dangereux ». C'est au travers de la mise en place progressive « *d'un continuum psychiatrique et criminologique qui permet d'interroger en termes médicaux n'importe quel degré de l'échelle pénale* » qui va s'articuler à la notion de probabilité causale et de risque que va se constituer la notion « d'individu dangereux ». Voir : Michel Foucault, « L'évolution de la notion d'individu dangereux dans la psychiatrie légale du XIX<sup>e</sup> siècle », *Dits et écrits II*, op.cit, p.443-464. Cette imbrication permanente constitutive de la société de normalisation est également l'objet du cours « les anormaux ». Car la constitution socio-historique de cette catégorie de l'anormalité que Foucault reconstitue est à comprendre encore dans le cadre de « la société de normalisation », constituée par la jonction du savoir et du pouvoir des disciplines. La dissémination des trois figures de l'anormalité, qui fournit le point de départ de l'interrogation du cours, vise à retracer patiemment les étapes de leur imbrication dans la constitution d'une intelligibilité de l'envers répréhensible de cette société disciplinaire (ou société de normalisation). La grande catégorie de l'anormalité, c'est à dire le point de rupture à corriger de la dissémination disciplinaire est à situer au travers de l'imbrication socio-historique progressive de ces trois grandes figures : le monstre, l'enfant masturbateur et l'individu à corriger. C'est

Ainsi voit-on comment Foucault concilie l'ancienneté du pouvoir de la loi liée à la souveraineté et l'innovation technique que constituent les disciplines. On peut en effet focaliser l'attention sur l'essor radical de cette nouveauté que constitue le panoptique. La précision et la méticulosité de son fonctionnement idéal (car le panoptique reste une armature théorique idéale), la précision orthopédique qui caractérise ses mécanismes dans la production des individus, dans un sens ne peut se passer de la loi. C'est en modifiant le légal qu'elle assure les possibilités de son effectivité dont la radicale nouveauté n'est pour autant pas à nier. La loi normalise des espaces de normalisation qui eux-mêmes normalisent la loi<sup>41</sup>. C'est ce rapport permanent entre le façonnement normatif constitué par les disciplines et le jeu de la loi mis progressivement au service de ce façonnement qui forme ce que Foucault appelle la société de normalisation. Il y a normalisation par la dissémination des disciplines qui s'encastrent dans le champ pénal, assurant par la même une double effectivité au contrôle normalisateur de cette technologie du pouvoir.

## 1.2 Sécurité et pouvoir

Il serait tentant de se demander si le rapport entre expérience de la ville et pouvoir peut se définir au travers de la modalité disciplinaire. Il nous faut néanmoins, avant d'envisager la question, approfondir la description des modalités du pouvoir et de leur articulation.

---

ainsi la dissémination progressive de ces trois figures (bien que Foucault ne traite que des deux premières dans un cours qui justement peut se lire en complément de « *Surveiller et punir* »), du fait de leur imbrication, qui sera pour Foucault producteur d'une multiplication de « petits monstres » répréhensibles, délimitant par là le normal de l'anormal propre aux sociétés disciplinaires. Voir : Michel Foucault, *Les anormaux, Cours au collège de France 1974-1975*, Paris, Gallimard, 1999. Voir de plus pour compléter l'analyse de la constitution de la place de la prison dans sa fonction punitive. Michel Foucault, *La société punitive, Cours au collège de France 1972-1973*, Paris, Gallimard, 2013.

<sup>41</sup> Voir : Lucio D'Alessandro, Adolfo Marino (dir.), *Michel Foucault. Trajectoires au cœur du présent*, Paris, L'harmattan, 1998. Notamment la partie 2 de l'ouvrage.

### 1.2.1 La notion de gouvernementalité comme élargissement de la société de normalisation

On peut pour le moment remarquer que l'articulation juridico-disciplinaire propre à la société de normalisation opère au travers d'un encadrement des individus. C'est au travers de celui-ci que fonctionnent les ressorts normatifs et les emprises des espaces de la discipline dans la constitution des sujets et de la régulation de leurs rapports.

Or, il est remarquable de constater que le cours suivant, « Il faut défendre la société » se termine en élargissant la définition de la « société de normalisation ». Celle-ci en effet ne fonctionne plus au travers de la seule discipline. Foucault s'aperçoit bien que son concept de discipline ne peut, dans le jeu qui le caractérise avec la loi, rendre compte à lui seul des mécanismes du pouvoir. A côté des disciplines surgit ainsi ce que Foucault appelle la biopolitique, qui se définit comme une technologie du pouvoir qui a pour objet d'intervention la population prise dans son ensemble et qui se caractérise prioritairement par des mécanismes de régularisation collective<sup>42</sup>. De sorte que la technologie du pouvoir se dédouble avec d'un côté la discipline qui est centrée sur le corps et qui se caractérise par ses effets individualisant, et de l'autre, une biopolitique centrée sur la vie visant à contrôler la série des événements hasardeux qui peuvent se produire dans la population prise comme ensemble en tant que tel. C'est une accommodation du pouvoir de la souveraineté à ce qui lui échappait, par la discipline dans un premier temps, puis par des mécanismes de régularisation intervenant sur une population qui caractérise le fonctionnement réel du pouvoir<sup>43</sup>.

---

<sup>42</sup> C'est ce qui conclut le propos du premier tome de l'histoire de la sexualité de Foucault. Voir Michel Foucault, *Histoire de la sexualité. La volonté de savoir*. Paris, Gallimard, 1976.

<sup>43</sup> Fonctionnement réel du pouvoir qui, défini au travers de l'articulation de ces trois modalités, présuppose qu'« il ne s'agit pas de nier l'importance des institutions dans l'aménagement des relations de pouvoirs. Mais de suggérer qu'il faut plutôt analyser les institutions à partir des relations de pouvoir et non l'inverse ». Michel Foucault, « Le sujet et le pouvoir », *Dit et écrits II*, op.cit, p.1058. Voir également sur la notion d'institution comme cristallisation des relations de pouvoir (et non comme productrice de celles-ci). Pierre Sauvêtre, « Michel Foucault : problématisation et transformations des institutions » *Tracés. Revue de sciences humaines*, n°17, 2009, disponible à : <http://traces.revues.org/4262>

Car [...] il ne s'agit absolument pas de se brancher sur un corps individuel, comme le fait la discipline. Il ne s'agit, par conséquent, pas du tout de prendre l'individu au niveau du détail, mais au contraire, par des mécanismes globaux, d'agir de telle manière qu'on obtienne des états globaux d'équilibration, de régularité : bref de prendre en compte la vie, les processus biologiques de l'homme-espèce et d'assurer sur eux non pas une discipline, mais une régularisation.<sup>44</sup>

Dans « *Les mailles du pouvoir* » c'est également ce que Foucault suggère. Par sa capacité à produire des actions, le pouvoir ne saurait se résumer et se comprendre au travers de sa seule fonction d'interdiction. Si évidemment, celui-ci peut interdire (modalité juridico-légale), ses modalités de réalisation les plus essentielles sont à comprendre dans ce qu'il permet, c'est-à-dire au travers des mécanismes et des tactiques mises en œuvre pour produire des actions. Et cet effort de production se résume au travers de deux grandes familles de technologies. Une famille que Foucault appelle une « *anatomopolitique* » (modalité disciplinaire), qui a pour principal objet l'individu dans sa réalité la plus ténue.

La discipline est, au fond, le mécanisme de pouvoir par lequel nous arrivons à contrôler dans le corps social jusqu'aux éléments les plus ténus, par lequel nous arrivons à atteindre les atomes sociaux eux-mêmes, c'est-à-dire les individus. Techniques de l'individualisation du pouvoir. Comment surveiller quelqu'un, comment contrôler sa conduite, son comportement ses aptitudes, comment intensifier sa performance, multiplier ses capacités, comment le mettre à la place où il sera plus utile : voilà ce qu'est, à mon sens, la discipline.<sup>45</sup>

Mais la discipline ne saurait résumer à elle seule les innovations des modalités du pouvoir. De sorte qu'apparaît également successivement au déploiement des disciplines cette technique de pouvoir que Foucault appelle « *une biopolitique* », dont le principal objet d'intervention est non plus les individus, mais la « population ».

Il y a eu deux grandes révolutions dans la technologie du pouvoir : la découverte de la discipline et la découverte de la régulation, le perfectionnement d'une anatomo-politique et le perfectionnement d'une biopolitique. [...] Jadis il n'y avait

---

<sup>44</sup> Michel Foucault, *Il faut défendre la société, Cours au collège de France, 1976*, op.cit., p. 219-220.

<sup>45</sup> Michel Foucault, « *Les mailles du pouvoir* », *Dits et écrits II*, op.cit., p.1010.

que des sujets, des sujets juridiques dont on pouvait retirer les biens, la vie aussi d'ailleurs. Maintenant, il y a des corps et des populations.<sup>46</sup>

Cette innovation conceptuelle transforme considérablement le sens de « la société de normalisation »<sup>47</sup>. Celle-ci ne se caractérise plus par un contrôle permanent producteur d'un individu défini mais agit sur le cadre plus général de son existence donnant au pouvoir un objet d'intervention collectif.

Il semble que cette notion de régulation propre à ces deux modalités du biopouvoir est décisive puisque, à partir de là, va émerger une définition conceptuelle du pouvoir qui n'opérera plus principalement, ou du moins uniquement, au travers de processus de normalisation, mais se définira au travers du terme de gouvernementalité. C'est ainsi que si l'on prend les deux cours suivants (« Sécurité, territoire, population » et « Naissance de la biopolitique »), on remarque que « la société de normalisation » laisse la place à cette notion de « gouvernementalité ». D'une part, ce concept de gouvernementalité est étroitement lié au double pouvoir de régulation caractérisé par le biopouvoir et d'autre part, il encadre et élargit les concepts précédents en se proposant de réfléchir sur les pratiques de gouvernement dans son sens le plus large compris comme la manière dont certains guident et orientent la pratique de certains autres. Le mot de gouvernementalité recouvre trois choses :

1. L'ensemble constitué par les institutions, les procédures, analyses et réflexions, les calculs et les tactiques qui permettent d'exercer cette forme bien spécifique, quoique très complexe, de pouvoir qui a pour cible principale la population, pour forme majeure de savoir l'économie politique, pour instrument technique essentiel les dispositifs de sécurité.<sup>48</sup>

---

<sup>46</sup> *Ibid*, p.1013.

<sup>47</sup> Précisons que nous essayons de rester dans le cadre du déroulement de la pensée foucauldienne, dans le but d'interroger l'expérience contemporaine de la ville. Il ne s'agit donc pas de développer les usages théoriques divers qui ont été fait de la notion de biopolitique. Voir sur le lien entre la notion et certains de ses développements théoriques : Frédéric Keck, « Les usages du biopolitique », *L'homme*, 2008/3, n°187-188, p.295-314.

<sup>48</sup> Michel Foucault, *Sécurité, territoire, population*, op.cit., p.111.

2. [...] la tendance, la ligne de force qui, dans tout l'occident, n'a pas cessé de conduire, et depuis fort longtemps, vers la prééminence de ce type de pouvoir qu'on peut appeler le « gouvernement » sur tous les autres : souveraineté, discipline, et qui a amené, d'une part, le développement de toute une série d'appareils spécifiques de gouvernement et d'autre part, le développement de toute une série de savoirs.<sup>49</sup>

3. [...] le processus ou plutôt le résultat du processus par lequel l'état de justice du Moyen-Age devenu aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècle État administratif, s'est trouvé petit à petit « gouvernementalisé ».<sup>50</sup>

Il s'agira donc de prendre appui sur cette notion de « gouvernementalité » pour développer notre propos<sup>51</sup>. Notre objectif est ainsi de tenter de comprendre une dimension de la gouvernementalité contemporaine. Cette dimension qui nous intéresse ne saurait prétendre à l'exhaustivité de ce concept ; elle est plutôt à penser comme une dimension de la gouvernementalité appréhendable dans ses rapports à la sécurité. Il nous faut ainsi approfondir en quoi cette notion de gouvernementalité recompose la compréhension des modalités du pouvoir. Ce qu'il nous faut présenter pour parfaire le cadre de notre

---

<sup>49</sup> *Ibid*, p.111-112.

<sup>50</sup> *Ibid*, p.112.

<sup>51</sup> Nous nous concentrerons sur les deux premiers sens dans le cadre de notre propos, le troisième étant la dominante des deux cours de Foucault. Bien que ces trois sens soient interreliés, les deux cours semblent en effet se concentrer sur la nécessité de replacer l'État dans le cadre de la généalogie socio-historique de sa formation posée au travers du pouvoir pastoral comme forme de gouvernementalité extérieure mais en même temps disséminée dans la naissance de l'État administratif naissant à la fin de l'Ancien régime au travers de la raison d'État et de la police. De sorte qu'avec le concept de gouvernementalité, il ne s'agit plus de saisir le pouvoir comme une force de normalisation, mais au contraire de comprendre comment il assure le gouvernement des hommes, c'est-à-dire de saisir comment il guide leurs conduites au sens large en délimitant leur coexistence par le biais de ces modalités socio-historiquement contingentes. Il ne s'agit pas de prendre l'État en lui-même comme un invariant à partir duquel les problèmes se posent, mais au contraire de saisir des techniques où l'État en tant que tel n'est qu'une modulation contingente dont la disparition virtuelle n'annulera pas le problème de la gouvernementalité. Dans ce cadre, l'État n'est pas en soi le problème, mais est un reflet cristallisant les modalités de la gouvernementalité contemporaine. C'est dans le cadre de l'émergence de cette gouvernementalité libérale que l'État (et sa raison) va laisser de plus en plus de liberté à la société civile, puisque cette liberté est indispensable au libre jeu des acteurs économiques, et que le néolibéralisme va se définir comme la production permanente d'un cadre adéquatement pensé en lien avec un paradigme concurrentiel indispensable à ce qui est considéré comme le bon fonctionnement du gouvernement des hommes. Michel Foucault explique ainsi : « *On peut bien dégager les mécanismes disciplinaires des lieux où on essaye de les faire jouer, comme les prisons, les ateliers, l'armée. Est-ce que ce n'est pas l'État qui est finalement responsable en dernière instance de leur mise en œuvre générale et locale ? [...] Est-ce qu'il est possible de replacer l'État moderne dans une technologie générale de pouvoir qui aurait assuré ses mutations, son développement, son fonctionnement ? Est-ce qu'on peut parler de quelque chose comme une gouvernementalité qui serait à l'État ce que les techniques de ségrégation étaient à la psychiatrie, ce que les techniques des disciplines étaient au système pénal, ce que la biopolitique étaient aux institutions médicales ?* » Voir : Michel Foucault, *sécurité, territoire, population*, op.cit., p.123-124.

interrogation, c'est, plus précisément, d'une part la manière dont on peut essayer de saisir les rapports entre gouvernementalité et sécurité, et d'autre part d'essayer de comprendre dans quelle mesure cette forme spécifique et contemporaine de gouvernementalité par la sécurité s'imbrique dans les modalités disciplinaires et juridico-légales, tout en s'en distinguant<sup>52</sup>.

### 1.2.2 Les dispositifs de sécurité comme instrument de gouvernementalité.

Comment comprendre socio-historiquement ces dispositifs de sécurité ? Foucault définit la notion au début de son cours « *Sécurité, territoire, population* ». Il y a quatre principales caractéristiques au dispositif de sécurité : il s'attache à un milieu (cours du 11 janvier) ; il traite l'aléatoire (18 janvier) ; il se caractérise par une normalisation spécifique (25 janvier) ; il a pour principal objet d'intervention la population dans son ensemble (1 février).

Le dispositif de sécurité vise à aménager une situation, un cadre. Il n'a pas pour cible les individus mais le contexte de leur existence. C'est une normalité d'ensemble qui définit les aménagements propres au dispositif de sécurité. De sorte que la prise en considération d'une situation de normalité, la nécessité de construire cette situation à partir de laquelle est envisageable le fait de gouverner, présuppose un autre ensemble de distinctions complétant l'articulation juridico-légale et disciplinaire. Dans ses leçons, Foucault établit trois principales distinctions :

1. La première différence repose en quelque sorte sur la manière d'occuper l'espace des deux modalités. La discipline fonctionne en isolant un espace, elle circonscrit un espace dans lequel les mécanismes de son pouvoir joueront à plein. La sécurité, elle, en partant d'une conception prioritaire du normal, vise à intégrer un ensemble d'éléments le plus

<sup>52</sup> Voir : Louis-Philippe Blanchette, « Michel Foucault, Genèse du biopouvoir et dispositif de sécurité », *Lex electronica*, vol.11, n 2, Automne 2006, disponible à : [http://www.lex-electronica.org/fr/resumes\\_complets/43.html](http://www.lex-electronica.org/fr/resumes_complets/43.html)

conséquent possible et à réguler cet ensemble. Les deux modalités du pouvoir se distinguent dans leur rapport à l'espace : la discipline fonctionne au sein d'un espace vide qu'elle aménage totalement, tandis que le dispositif de sécurité s'adapte à un milieu existant qu'elle organise en fonction d'une finalité prédéfinie<sup>53</sup>. Cette finalité qui a vu la naissance des dispositifs de sécurité se caractérise par la nécessité d'organiser et de sécuriser la circulation des marchandises et des personnes<sup>54</sup>.

2. Ce qui suppose un traitement différent du détail. Là où la discipline ne laisse rien échapper, où la plus petite infraction à la norme préétablie doit être relevée, le dispositif de sécurité délimite un certain niveau où le laisser-faire est possible, où il est même indispensable. En ce sens, la discipline vise à produire une action préalablement délimitée. L'appareillage disciplinaire, c'est la mise en place de mécanismes qui n'ont pour seul but que de constituer une action au travers d'un individu. En ce sens la discipline se bat contre l'aléatoire. A l'inverse, le dispositif de sécurité accepte dans une certaine mesure celui-ci. Il présuppose un cadre qui fera sien le traitement de l'aléatoire, qui « laissera faire » dans la mesure d'une normalité préétablie.

3. Ce qui implique que là où la loi et la discipline fonctionnent au travers d'un partage entre le permis et le défendu (la loi visant le défendu et la discipline façonnant le permis), le dispositif de sécurité ne prend pas pour appui ce qui est empêché où ce qui est

---

<sup>53</sup> Foucault délimite ainsi quatre principales caractéristiques propre à l'aménagement du dispositif de sécurité : il est le produit d'un travail sur du donné ; il suppose une maximalisation des éléments positifs de ce donné (faciliter la circulation des marchandises, des personnes...) et une minimisation des éléments négatifs (vols, maladies) en reconnaissant l'impossibilité de supprimer définitivement ces éléments négatifs ; un aménagement qui se caractérise par la recherche d'une polyfonctionnalité (ex : la rue va répartir l'ensemble des éléments positifs en nuisant aux éléments négatifs) ; et enfin cet aménagement repose sur une tentative d'anticipation de l'avenir et donc est organisée autour de séries de probabilités calculant les utilisations de cette rue (évaluation de la circulation des passants, des voleurs, des marchandises, des virus...).

<sup>54</sup> « Disons pour résumer tout cela que, alors que la souveraineté capitalise un territoire, posant le problème majeur du siège de gouvernement, alors que la discipline architecture un espace et se pose comme problème essentiel une distribution hiérarchique et fonctionnelle des éléments, la sécurité va essayer d'aménager un milieu en fonction d'événements ou de séries d'événements ou d'éléments possibles, séries qu'il va falloir régulariser dans un cadre multivalent et transformable. L'espace propre à la sécurité renvoie donc à une série d'événements possibles, il renvoie au temporel et à l'aléatoire, un temporel et un aléatoire qu'il va falloir inscrire dans un espace donné. ». Michel Foucault, *Sécurité, territoire, population*, op.cit, p.22.

obligatoire, mais prend plutôt les choses dans leur nature préétablie, dans leur réalité d'ensemble afin d'agir sur celle-ci. En d'autres termes, là où la discipline et la loi fonctionnent au permis/défendu, la sécurité fonctionne à la régulation<sup>55</sup>.

Foucault distingue plus précisément par la suite la différence entre la normalisation produite par le pouvoir disciplinaire et la normalisation des dispositifs de sécurité produite par les procédures biopolitiques de gouvernementalisation.

Qu'est-ce qui distingue les deux modalités ? Cela peut se définir au travers du rapport constitutif et constituant de la norme. Dans la discipline, le caractère premier c'est la norme. À partir d'elle découle le partage entre normal/anormal. La modulation disciplinaire fonctionne prioritairement au travers d'une norme qui répartira ce qu'elle classifiera comme sains et déviants (le fou puis le malade mental, le prisonnier, mais également le retraité, le délinquant, le travailleur non rentable....).

Dans le dispositif de sécurité, ce n'est pas la norme mais le normal qui est premier. Cette petite nuance pour Foucault change beaucoup de choses, car ce qui est pris en compte c'est la population dans son ensemble, sans discontinuité. A partir de cet ensemble sera établie une modalité d'intervention en fonction de critères préétablis fixant une situation dite « normale ». Le dispositif de sécurité part donc d'une conception du normal et de l'anormal, conception rattachée non à des individus mais à une situation d'ensemble, de laquelle se déduit une norme, et par là de laquelle se déduisent les pratiques de gouvernementalité visant à agir sur les événements pour faire en sorte que ceux-ci se conforment à la conception du normal préétabli.

---

<sup>55</sup> Foucault explique ainsi : « Dans le système de la loi, ce qui est indéterminé, c'est ce qui est permis ; dans le système du règlement disciplinaire, ce qui est déterminé, c'est ce qu'on doit faire, et par conséquent tout le reste étant indéterminé, se trouve être interdit.[...]Autrement dit, la loi interdit, la discipline prescrit et la sécurité, sans interdire ou sans prescrire, éventuellement cependant en se donnant quelques instruments du côté de l'interdiction et de la prescription, la sécurité a essentiellement pour fonction de répondre à une réalité de manière à ce que cette réponse annule cette réalité à laquelle elle répond – l'annule, ou la limite ou la freine ou la règle. C'est cette régulation dans l'élément de la réalité qui est [...] fondamentale dans les dispositifs de sécurité. » Ibid, p.48.

On a donc un système qui est, je crois, exactement inverse de celui qu'on pouvait observer à propos des disciplines. Dans les disciplines, on partait d'une norme et c'est par rapport à ce dressage effectué par la norme que l'on pouvait ensuite distinguer le normal de l'anormal. Là au contraire, on va avoir un repérage du normal et de l'anormal, on va avoir un repérage des différentes courbes de normalités, et l'opération de normalisation va consister à faire jouer les unes par rapport aux autres ces différentes distributions de normalité et à faire en sorte que les plus défavorables soient ramenées à celles qui sont les plus favorables.<sup>56</sup>

Cette normalité présuppose un niveau d'intervention nécessaire, mais en même temps en deçà duquel on peut « laisser faire ». C'est l'autolimitation<sup>57</sup> qui a donné naissance à la gouvernementalité contemporaine, c'est l'élaboration de la définition de cette autolimitation qui constitue justement le savoir dans lequel s'ancrent ces techniques de gouvernementalité matérialisées par les dispositifs de sécurité.

Et enfin, tous ces mécanismes et on en arrive au point, je crois, central dans tout cela, ces mécanismes ne tendent pas comme ceux de la loi, comme ceux de la discipline, à répercuter de la manière la plus homogène et la plus continue, la plus exhaustive possible, la volonté de l'un sur les autres. Il s'agit de faire apparaître un certain niveau où l'action de ceux qui gouvernent est nécessaire et suffisante. Ce niveau de pertinence, pour l'action du gouvernement, ce n'est pas la totalité effective et point par point des sujets, c'est la population avec ses phénomènes et ses processus propres. L'idée du panoptique, idée moderne en un sens, on peut dire aussi qu'elle est tout à fait archaïque puisqu'il s'agit dans le mécanisme panoptique de placer au centre quelqu'un, un œil, un regard, un principe de surveillance qui pourra en quelque sorte faire jouer sa souveraineté sur tous les individus [situés] à l'intérieur de cette machine de pouvoir. Dans cette mesure là, on peut dire que le panoptique, c'est le plus vieux rêve du plus vieux souverain : qu'aucun de mes sujets n'échappe et qu'aucun des gestes d'aucuns de mes sujets ne me soit inconnu. Souverain parfait encore, d'une certaine façon, que le point central du panoptique.

En revanche ce qu'on voit apparaître maintenant, c'est [non pas] l'idée d'un pouvoir qui prendrait la forme d'une surveillance exhaustive des individus pour

---

<sup>56</sup> *Ibid*, p. 65.

<sup>57</sup> Autolimitation qui sera comme on l'a signalé le cœur d'une l'interrogation visant à saisir la place de l'État dans la réalité des processus de gouvernementalité contemporains dans le cours suivant. Cela au travers de l'analyse de la naissance du libéralisme et du néolibéralisme. Voir Michel Foucault, *Naissance de la biopolitique. Cours au collège de France. 1978-1979*, Paris, Gallimard, 2004. Voir également sur la question du néolibéralisme et sur l'articulation contemporaine des modalités du pouvoir : Pierre Dardot, Christian Laval, *La nouvelle raison du monde*, Paris, Éditions La découverte, 2010. Voir également : Frédéric Gros, Daniele Lorenzini, Ariane Revel, Arianna Sforzini (dir.), « Les néolibéralismes de Michel Foucault », *Raison politiques*, n° 52, 2013/4.

qu'en quelque sorte chacun d'entre eux à chaque moment, dans tout ce qu'il fait, soit présent au yeux du souverain, mais l'ensemble des mécanismes qui vont rendre pertinents pour le gouvernement et pour ceux qui gouvernent des phénomènes bien spécifiques qui ne sont pas exactement les phénomènes individuels, bien que – et là il faudra y revenir parce que c'est très important – bien que les individus y figurent d'une certaine manière et que les processus d'individualisation y soient bien spécifiques. [...]. On a là deux économies de pouvoir qui sont, me semble-t-il, tout à fait différentes.<sup>58</sup>

Mais cette gouvernementalité par la sécurité bien qu'étant spécifique, ne remplace pas les autres modalités. C'est bien ce que Foucault souligne lorsqu'il suggère ce déplacement dans son analyse de la constitution historique de ces modalités du pouvoir.

Par conséquent, l'idée d'un gouvernement comme gouvernement de la population rend plus aigu encore le problème de la fondation de la souveraineté –et on a Rousseau – et plus aigu encore la nécessité de développer la discipline – et on a toute cette histoire des disciplines que j'ai essayé de raconter ailleurs. De sorte qu'il faut bien comprendre les choses non pas du tout comme le remplacement d'une souveraineté par une société de discipline, puis d'une société de discipline par disons une société de gouvernement. On a en fait un triangle : souveraineté, discipline et gestion gouvernementale, une gestion gouvernementale dont la cible principale est la population et dont les mécanismes essentiels sont les dispositifs de sécurité. [...]Ce sont ces trois mouvements, je crois : gouvernement, population, économie politique, dont il faut remarquer qu'ils constituent à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, une série solide qui n'est certainement pas encore aujourd'hui dissociée.<sup>59</sup>

Comme l'explique également Stéphanie Martens :

[...] On voit ici que c'est un changement d'importance, d'influence relative, dont parle Foucault quand il contraste « gouvernement », souveraineté, et discipline. Ni la gouvernementalité ni le pouvoir disciplinaire ne remplacent le pouvoir

---

<sup>58</sup> Michel Foucault, *Sécurité, territoire, population*, op.cit., p.68.

<sup>59</sup> *Ibid*, p.111. On remarque de plus que le dispositif de sécurité, par la place qu'il accorde à la liberté dans son effectivité, apparaît inconciliable avec le concept de société de contrôle de Deleuze que nous avons vu plus haut. Car le seuil de normalité du dispositif accouplé au « laisser faire » nécessaire à son fonctionnement peut difficilement être pensé au travers du seul contrôle « ouvert » que Deleuze définit dans son texte. Dans un sens, le contrôle deleuzien apparaît ainsi beaucoup plus proche d'une tentative d'analyser les transformations contemporaines de la modalité disciplinaire que d'une analyse sur l'articulation contemporaine des modalités du pouvoir.

souverain : la gouvernementalité s'ajoute, s'accumule, ajoute une nouvelle strate, quasi subrepticement, elle parasite et colonise les autres formes de pouvoir, ainsi que leurs discours légitimants.<sup>60</sup>

Il apparaît donc dans ce cadre une autre articulation à prendre en compte, celle de la discipline et du dispositif de sécurité préétabli, un niveau à partir duquel la normalité de l'action sociale peut en quelque sorte être laissée à elle-même. En termes d'espace, il est intéressant de penser ces deux modalités dans la mutualité de leurs rapports. La discipline circonscrit un espace et produit en quelque sorte une modalité de l'existence individuelle en adéquation avec la fonction de cet espace (et cela bien que le concept de discipline ne se réduise pas à cet espace). Au travers des mécanismes de surveillance et de leur ancrage dans une norme préétablie, la discipline joue en permanence sur les corps des individus, les pénètre et les façonne en permanence dans l'adéquation à la fonction à laquelle cet espace les destine. Au travers des dispositifs de sécurité, la réalisation de cette adéquation passe en quelque sorte au second plan. Ce qui est visé, ce sont les conditions générales d'un équilibre entre une liberté désormais indispensable et une gestion de celle-ci.

La gouvernementalité libérale, par la mise en place de dispositifs de sécurité, apparaît en quelque sorte comme une gouvernementalité de l'articulation du pouvoir et de la liberté.

En gros, si vous voulez, la liberté du comportement dans le régime libéral, dans l'art libéral de gouverner, cette liberté de comportement, elle est impliquée, elle est appelée, on en a besoin, elle va servir de régulateur, mais encore faut-il qu'elle ait été produite et qu'elle ait été organisée. Donc la liberté dans le régime du libéralisme n'est pas une donnée, la liberté n'est pas une région toute faite qu'on aurait à respecter, ou si elle l'est, ce n'est que partiellement, régionalement, dans tel ou tel cas, etc. La liberté, c'est quelque chose qui se fabrique à chaque instant. Le libéralisme, ce n'est pas ce qui accepte la liberté. Le libéralisme, c'est ce qui se propose de la fabriquer à chaque instant, de la susciter et de la produire avec bien entendu [tout l'ensemble] de contraintes, de problèmes de coûts que pose cette

---

<sup>60</sup> Stéphanie Martens, « Le concept de biopolitique chez Foucault : entre souveraineté et gouvernementalité », in Audrey Kiefer, David Risse (dir.), *La biopolitique outre-Atlantique après Foucault*, Paris, L'harmattan, 2012.

fabrication. Quel va être alors le principe de calcul de ce coût de la fabrication de la liberté ? Le principe de calcul, c'est bien entendu ce qu'on appelle la sécurité.<sup>61</sup>

Puis Foucault ajoute :

Liberté et sécurité, c'est cela qui va animer de l'intérieur, en quelque sorte, les problèmes de ce que j'appellerai l'économie du pouvoir propre au libéralisme. En gros, on peut dire ceci : c'est que dans l'ancien système politique de la souveraineté, il existait entre le souverain et le sujet toute une série de rapports juridiques et de rapports économiques qui engageaient, et qui obligeaient même, le souverain à protéger le sujet. Mais cette protection, elle était en quelque sorte extérieure. Le sujet pouvait demander à son souverain d'être protégé contre l'ennemi extérieur ou d'être protégé contre l'ennemi intérieur. Dans le cas du libéralisme, c'est tout autre chose. Ce n'est plus simplement cette espèce de protection extérieure de l'individu lui-même qui doit être assurée. Le libéralisme s'engage dans un mécanisme où il aura à chaque instant à arbitrer la liberté et la sécurité des individus autour de cette notion de danger. Au fond, si d'un côté [...], le libéralisme c'est un art de gouverner qui manipule fondamentalement les intérêts, il ne peut pas – et c'est là le revers de la médaille –, il ne peut pas manipuler les intérêts sans être en même temps gestionnaire des dangers et des mécanismes de sécurité/liberté, du jeu sécurité/liberté qui doit assurer que les individus ou la collectivité seront le moins possible exposés aux dangers.<sup>62</sup>

Ainsi voit-on que la grille d'analyse entre le juridico-légal, le disciplinaire et le sécuritaire<sup>63</sup>, trois notions recouvertes par la notion plus générale de gouvernementalité, offre des perspectives pour appréhender une réalité qui donne sa consistance aux différents moments de la vie quotidienne.

Plus précisément, il y a deux questions, ou du moins deux manières interreliées de poser le problème de notre recherche à ce stade. En quoi, et dans quelle mesure la vie

---

<sup>61</sup> Michel Foucault, *Naissance de la biopolitique*, op.cit., p.66 Liberté qui est produite au travers de l'économie politique indispensable à ce libéralisme et constitutive de la construction théorique de la notion de « société civile » dont l'analyse conclut ce cours. Voir également : Céline Spector, « Foucault, les lumières et l'histoire », *Lumières*, n°8, op.cit., p.170-191.

<sup>62</sup> *Ibid*, p.67.

<sup>63</sup> Voir sur les rapports entre modalité juridico-légale et les deux autres modalités : Bertrand Mazabraud, « Foucault, le droit et les dispositifs de pouvoir », *Cités*, 2010/2, n°42, p.127-189. Voir également : Marcio Alvès da Fonseca, *Michel Foucault et le droit*, Paris, L'harmattan, 2011.

quotidienne peut être saisie dans le champ des rapports stratégiques et mouvants propres aux relations de pouvoir délimitées comme des techniques contemporaines de gouvernementalité ? Ce qui suppose dans le même temps de s'interroger sur l'articulation des trois modalités du pouvoir propre à l'expérience de la ville contemporaine afin de tenter de comprendre en quoi et comment ces modalités du pouvoir permettent de « guider la conduite contemporaine des hommes » au travers des espaces de régulation de leur coexistence.

[...] ce qui signifie justement que, dans cette notion de gouvernementalité, je vise l'ensemble des pratiques par lesquelles on peut constituer, définir, organiser, instrumentaliser les stratégies que les individus, dans leur liberté, peuvent avoir les uns à l'égard des autres. Ce sont des individus libres qui essaient de contrôler, de déterminer la liberté des autres, et, pour ce faire, ils disposent de certains instruments pour gouverner les autres. Cela repose donc bien sur la liberté, sur le rapport de soi à soi et le rapport à l'autre. Alors que, si vous essayez d'analyser le pouvoir non pas à partir de la liberté, des stratégies et de la gouvernementalité, mais à partir de l'institution politique, vous ne pouvez pas envisager le sujet que comme sujet de droits. On a un sujet qui était doté de droits ou qui ne l'était pas et qui, par l'institution de la société politique, a reçu ou a perdu des droits : on est par là renvoyé à une conception juridique du sujet. En revanche, la notion de gouvernementalité permet, je crois, de faire valoir la liberté du sujet et le rapport aux autres, c'est à dire ce qui constitue la matière même de l'éthique.<sup>64</sup>

Nous avons donc posé le cadre de notre interrogation. Certes, le commentaire de l'œuvre foucauldienne auquel nous nous sommes livrés n'a rien de bien original tant celle-ci a été abondamment discutée. Cette étape retraçant certains contours du concept de pouvoir était néanmoins indispensable. Cela va nous permettre d'appréhender plus concrètement l'objet de notre interrogation, à savoir le rapport entre pouvoir et expérience quotidienne de la ville. Bien évidemment, le regard que nous allons porter sur ce rapport sera loin d'être exhaustif. En ce sens, il est clair que nous ne prétendons pas saisir la totalité de l'expérience de la ville au prisme d'un regard visant à saisir la totalité des mécanismes de pouvoir dans le cadre de la ville. Cela serait, sinon absurde, empiriquement très compliqué pour un travail de thèse. Notre propos sera ainsi plus modeste. Il s'agira plutôt

---

<sup>64</sup> Michel Foucault, « L'éthique du souci de soi comme pratique de la liberté », *Dits et écrits II*, op.cit., p1547-1548.

de s'arrêter sur quelques dimensions de cette expérience et de tenter de les situer, au travers des modalités du pouvoir, dans ce qu'elles nous disent sur une partie de la réalité de la gouvernamentalité contemporaine. Nous nous focaliserons ainsi dans notre deuxième chapitre sur l'articulation de ces modalités. Il va s'avérer néanmoins nécessaire dans les chapitres suivants de se concentrer plus précisément sur l'articulation des modalités sécuritaire et juridico-légales tant elle apparaîtra en elle-même sujet à interrogation. Mais il ne s'agira pas pour autant de nier le fait que la modalité disciplinaire puisse trouver des objets d'application dans le cadre de la ville contemporaine. Notre propos sera ainsi déterminé par les objets d'investigation choisis : le métro de Montréal, le programme de sécurité urbaine « Tandem » et la réglementation municipale de la Ville de Montréal. C'est en fait, dans cette tentative de circonscrire une dimension de l'exercice distinct des modalités du pouvoir, une compréhension de la gouvernamentalité contemporaine qui nous intéresse. Il s'agira de se promener dans la Ville de Montréal et de repérer certains moments du « comment du pouvoir » constitutif de sa gouvernamentalité quotidienne. Il nous faut donc maintenant commencer à interroger ce rapport entre pouvoir et expérience quotidienne dans un espace précis de la Ville de Montréal. C'est ce que nous allons faire dans le métro.

## CHAPITRE II

### POUVOIR ET MÉTRO

Il s'agit dans ce chapitre de commencer à tenter de saisir les ressorts de ce qui fait la gouvernementalité contemporaine. Pour cela, nous allons essayer de comprendre les manifestations du pouvoir dans leur dimension la plus quotidienne. Car c'est là où le pouvoir se manifeste dans son caractère le plus anecdotique, au cœur de nos habitudes de chaque jour que peuvent s'appréhender les formes de la gouvernementalité contemporaine. Nous allons donc commencer par essayer de saisir les rapports entre pouvoir et métro, et nous demander si au fond, nous ne sommes pas gouvernés par le métro. Si c'est le cas, comment le métro gouverne-t-il la quotidienneté contemporaine ?

Pour appréhender la dimension du pouvoir caractérisant l'espace du métro, nous nous appuierons sur une enquête réalisée au sein des archives du métro à Montréal. Le métro constitue en effet un objet d'étude pertinent, tant il s'inscrit dans l'organisation quotidienne de chacun, sinon de la plupart des habitants d'une métropole comme Montréal. Nous nous intéresserons dans un premier temps aux divers règlements caractérisant l'histoire du métro à Montréal. En partant de l'histoire contenue dans ces textes, il s'agira de saisir la manière dont les conceptions de l'ordre institué par l'administration du métro se sont transformées depuis la naissance du métro en 1966 à Montréal. Nous verrons également comment l'évolution de ces règlements illustre celle de cet espace spécifique.

Dans un deuxième temps, il s'agira de relier cette évolution de la réglementation à la vie qui se déroule dans le métro. La dimension urbaine et publique de cet espace suppose naturellement la présence d'activités sociales diverses qui se heurtent en permanence aux règlements institués. C'est ainsi le rapport entre l'ordre institué par la réglementation et

la réalité des occupations et des appropriations du métro, qui échappaient initialement à cet ordre préalable, qui sera l'objet de notre seconde partie. À partir de là, nous serons en mesure de comprendre les manifestations des modalités du pouvoir contemporain au travers de l'histoire contenue dans certains règlements de cet espace spécifique qu'est le métro, et nous pourrons voir en quoi cet espace peut apparaître comme un instrument de gouvernementalité.

## 2.1 L'évolution des règlements

Les réglementations du métro traduisent la délimitation d'un ordre qui n'a cessé d'évoluer depuis la naissance du métro à Montréal. De plus, elles définissent la réalité de cet espace dans ses nombreuses métamorphoses. L'étude de ces réglementations peut ainsi nous renseigner sur la réalité socio-historique de cet espace spécifique qu'est le métro.

### 2.1.1 Les objets d'application des règlements

En plaçant un premier regard d'ensemble, on peut remarquer que les règlements du métro vont, de 1966 à 2008, tendre à se spécifier de manière continue. Il y a quatre règlements successifs qui peuvent d'ores et déjà nous renseigner sur la réalité institutionnelle du métro et sur la manière dont cette institution gouverne les individus.

Le règlement de 1966 (règlement 3361) contient 13 articles et s'intitule :

« L'ordre public dans le métro »

Le règlement de 1975 (règlement 18) contient 17 articles et s'intitule :

« Règlement concernant le transport et la conduite des voyageurs. »

Le règlement de 1986 (règlement CA-3) contient 82 articles et sous-articles et s'intitule :

« Règlement concernant le transport, la conduite des personnes, dans ou sur les véhicules et les immeubles de la STCUM ainsi que concernant les titres de transports utilisés dans le cadre du service de transport en commun organisé par la Société.»

Le règlement de 2003 (règlement R-036) contient 105 articles et sous-articles et s'intitule :

« Règlement concernant les normes de sécurité et de comportement des personnes dans le matériel roulant et les immeubles exploités par ou pour la Société de transport de Montréal.»

Au niveau de ce que la réglementation recouvre, c'est-à-dire au niveau de ce sur quoi elle s'applique, les différentes versions de la réglementation du métro tendent, dans leurs intitulés, à se complexifier progressivement. Pourtant, l'espace qui est régulé est le même, le métro reste le métro. Pourquoi cette complexification ? Qu'est-ce qui fait que l'on tende à avoir besoin de préciser de plus en plus méticuleusement le cadre d'application de cette réglementation ? Car que remarque-t-on au niveau de ces cadres d'application ? En 1966, il s'agit de réguler et de gérer « *l'ordre public dans le métro* ». À la naissance du métro, la gestion de la sécurité de celui-ci est encore une affaire municipale. De sorte que la conception de « l'ordre public » n'est pas directement rattachée à la fonctionnalité d'un espace précis (en l'occurrence ici le métro). C'est une conception générale (une conception de ce que doit être « l'ordre public ») qui doit s'appliquer indépendamment de l'espace de sa réalisation. Si le règlement 3361 de 1966 a pour objet les stations de métro, il est encore une production essentiellement municipale, et l'on peut constater que son contenu ne diffère pas fondamentalement du règlement 333 de la Ville de Montréal (« Règlement pour empêcher que les piétons ou la circulation ne soient entravés et la paix publique troublée dans les rues, ruelles, places publiques de la cité »). De plus, si le règlement 3361 constitue la première réglementation du métro, donc le socle à partir duquel toutes les autres réglementations vont se développer, c'est certainement dans le souci premier de consacrer la spécificité de ce nouveau lieu, et ce,

en l'intégrant à l'harmonisation du règlement 333 plus général de la Ville de Montréal<sup>65</sup>. L'interdiction de flâner (section 1 du règlement 333 et article 9 du règlement 3361), l'interdiction de faire du tapage (section 2 du règlement 333 et articles 9 et 10 du règlement 3361), l'interdiction de vendre ou de distribuer des tracts, marchandises ou journaux sans autorisations, (section 3 du règlement 333 et article 12 du règlement 3361) et la sanction pour le contrevenant par l'amende ou à défaut par des jours de prison (section 4 du règlement 333 et article 13 du règlement 3361) se lisent ainsi comme des points de convergence cristallisant la recherche d'un ordre social indifférencié. Et même si le règlement 3361 est rattaché à l'usage du métro, son ressort principal en 1966 est directement rattaché à la conception générale de l'ordre public qui doit s'appliquer dans l'homogénéité du territoire municipal de Montréal. Un ordre public général, indifférencié, qui doit s'appliquer partout, c'est là le ressort dont est issu le règlement 3361.

Une modification considérable va voir le jour avec la loi de 1970 sur la Communauté urbaine de Montréal. En intégrant dans la même administration les différentes municipalités entourant la Ville de Montréal, cette loi va considérablement modifier la nature des réglementations des transports en commun. Car la loi sur la Communauté urbaine de Montréal accorde le droit à la Commission des transports de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM) de produire ses propres réglementations, sous réserve d'approbation par le conseil de la Communauté urbaine de Montréal.<sup>66</sup> A partir de là, les

---

<sup>65</sup> Nous approfondirons dans notre dernière partie le rapport entre ce règlement municipal et la gouvernementalité décelable à l'échelle de la ville. Pour le moment, il s'agit d'étudier les ressorts exclusifs de cette gouvernementalité dans le cadre du métro.

<sup>66</sup> Instituée en 1950 par le gouvernement québécois par la loi « modifiant la charte de la cité de Montréal », la Commission de transport de Montréal (CTM) permet à la ville de Montréal de prendre le contrôle du transport en commun jusqu'alors réservé à des intérêts privés qui géraient et exploitaient le système de tramways. C'est la Ville de Montréal, par l'adoption du règlement 3333, avec l'approbation du gouvernement provincial, qui confiera à la CTM la responsabilité d'exploiter et d'entretenir le métro à sa naissance en 1966. La Commission de transport de Montréal (CTM) devient en 1970, avec la loi sur la Communauté urbaine de Montréal : la Commission de transport de la Communauté Urbaine de Montréal (CTCUM). La CTCUM se compose de trois commissaires nommés pour 10 ans. Un président directeur général nommé par le lieutenant gouverneur en conseil, et deux autres commissaires, l'un nommé sur proposition d'un membre du conseil désigné par la Ville de Montréal, et un autre nommé sur proposition d'un membre du conseil désigné par une autre municipalité du territoire de la Commission. La CTCUM devient en 1985 la société de transport de la communauté urbaine de Montréal (STCUM) qui elle-même devient en 2002 la société de transport de Montréal (STM). Si cela n'est pas le cœur de notre propos, il est néanmoins important de souligner que les évolutions des réglementations du métro sont indissociables des évolutions de la loi sur la Communauté urbaine de Montréal. De plus, signalons que les termes

réglementations vont se réaliser dans une autonomie relative. D'une part elles sont produites par et pour les besoins de la CTCUM. D'autre part, cette production s'imbrique singulièrement dans les dispositions législatives provinciales et fédérales.

L'article 286 de la loi sur la Communauté urbaine de Montréal affirme ainsi :

La commission peut en outre des pouvoirs généraux prévus au présent titre, exercer les pouvoirs particuliers suivants : [...]

d) adopter des règlements concernant le transport des passagers sur ses véhicules et la conduite des passagers sur ses propriétés de façon à assurer au public le confort et la sécurité, ces règlements doivent être approuvés par le conseil de la communauté.<sup>67</sup>

Ainsi va se réaliser une modification du discours cadrant l'objet d'application du règlement du métro avec le règlement 18 de 1975. Le passage « de l'ordre public », dans sa généralité, au « règlement concernant le transport et la conduite des voyageurs » sanctionne le passage d'un objet d'intervention pris dans une généralité à la nécessité de réguler un ensemble (ou une population) en adéquation avec la fonction de l'espace occupé. L'objet d'intervention des réglementations est ainsi délimité au travers de la fonctionnalité du métro. C'est dans le cadre du métro que naît le règlement 18. À partir de 1975, le métro est autoréglementé dans une liaison constante avec les tribunaux municipaux. Ainsi, dans une correspondance interne du directeur de la sécurité au directeur général de la Commission, on apprend que :

---

« Commission » et « Société » renverront à l'organisation publique du transport en commun en fonction de l'époque considérée de leur réalité administrative.

<sup>67</sup> Cet article ne sera effectif qu'en 1974, ce qui explique la date d'officialisation du règlement 18. La possibilité légale de sanctionner se fait en effet au travers du rajout à la loi de 1970 de l'article 286, a) « *La Commission possède à l'égard des règlements qu'elle peut adopter en vertu du paragraphe d) de l'article 286, les pouvoirs attribués au conseil par l'article 69.* » L'article 69 dit : « *Le conseil peut imposer pour chaque infraction aux dispositions d'un règlement de sa compétence, une amende, avec ou sans frais, où un emprisonnement [...].* » L'article 69 précise également la durée maximum d'emprisonnement (60 jours) et le montant de l'amende maximum (100 dollars). L'article 242 stipule également : « *[...] toute cour municipale du territoire de la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal a juridiction pour connaître de toute infraction aux règlements de cette Commission ; en autant que possible, la plainte doit cependant être portée devant la cour municipale du domicile ou de la place d'affaire de l'intéressé* ».

Le 24 avril 1975, le secrétaire et conseiller juridique de la commission, monsieur [...], nous a fait parvenir des exemplaires du règlement numéro 18 de la commission intitulé «règlement concernant le transport et la conduite des voyageurs.

Ce règlement adopté par la commission le 5 février 1975 et approuvé par le conseil de la communauté urbaine de Montréal le 16 avril 1975 est en conséquence en vigueur.

Par contre, avant de porter des plaintes en vertu de ces règlements, nous avons distribué plusieurs exemplaires à notre personnel afin que ce dernier soit très familier avec les différents articles du dit règlement.

De plus, nous vous informons que mardi 13 mai 1975, en compagnie de monsieur [...], officier de liaison de notre service auprès des différentes cours de justice, j'ai rencontré à son bureau l'honorable [...], juge en chef de la cour municipale de Montréal, ainsi que le procureur chef [...]

Nous avons remis au juge en chef plusieurs exemplaires de ce règlement, tout en l'informant que notre service porterait des plaintes en vertu de ce nouveau règlement à compter du 1 juin 1975.

L'honorable juge en chef nous informa qu'il remettrait à chacun de ses collègues, ainsi qu'à tous les procureurs de la couronne, un exemplaire du règlement et que tout le personnel de la cour en serait informé.

Toutes les parties intéressées ont maintenant été avisées et nous pouvons donc procéder à l'application du règlement 18.<sup>68</sup>

« L'application du règlement 18 » dont parle le directeur de la sécurité présuppose ainsi une relation constante avec les dispositifs pénaux préexistant. L'autonomisation relative du règlement 18 est inscrite dans un lien permanent (c'est bien là le rôle de l'officier de liaison et des échanges permanents avec les juges et les procureurs) avec les différentes cours de justice du territoire de la communauté urbaine de Montréal.

L'impératif de gérer une fonctionnalité s'illustre plus particulièrement au travers de l'intitulé du règlement CA-3 de 1986. Approfondissant l'intitulé du règlement précédent celui ci délimite son objet d'intervention comme le:

Règlement concernant le transport, la conduite des personnes, dans ou sur les véhicules et les immeubles de la STCUM ainsi que concernant les titres de

---

<sup>68</sup> Correspondance interne du 16 mai 1975, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, « Règlement 18-Transport et conduite des voyageurs », cote 0112.1210, Montréal.

transports utilisés dans le cadre du service de transport en commun organisé par la Société.<sup>69</sup>

Précision méticuleuse ancrée dans la fonctionnalité du métro, le règlement CA-3 n'a plus seulement pour objet d'intervention « le transport et la conduite des personnes », mais introduit d'autres paramètres essentiels au bon ordre de cette fonctionnalité (les véhicules, les immeubles, les titres de transport). De sorte que l'objet de la réglementation ne regroupe plus seulement les usagers et leurs conduites, mais vise à aborder l'ensemble des biens, ou plus précisément l'ensemble des éléments nécessaires à cette fonctionnalité du métro. Il ne s'agit plus de réguler une conduite, mais il s'agit en quelque sorte de réguler un rapport fonctionnel entre les personnes et les différentes composantes matérielles du métro. On assiste en quelque sorte avec le règlement CA-3 au double mouvement d'un déplacement de son objet d'intervention. D'une part, ce règlement se caractérise par un élargissement de sa préoccupation, puisqu'elle n'a plus seulement pour principal objet les individus et leur conduite personnelle. Et d'autre part, l'élargissement de cette préoccupation se caractérise par un déplacement de la conduite potentielle des individus vers une préoccupation visant à préserver l'intégrité des biens des stations de métro, la nécessité de préserver en quelque sorte la condition même de ce par quoi le métro est possible (son mobiliers, ses voitures...).

Qu'en est-il aujourd'hui avec le règlement R-036 datant de 2003 ? Ce règlement se définit comme le :

Règlement concernant les normes de sécurité et de comportement des personnes dans le matériel roulant et les immeubles exploités par ou pour la Société de transport de Montréal.<sup>70</sup>

À première vue, il semble donc y avoir un nouveau glissement sémantique avec l'introduction des « normes de sécurité » et « le comportement des personnes » non plus

---

<sup>69</sup> Règlement CA-3, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82539*, « Règlement CA-3 », cote 0112.01.003, op.cit.

<sup>70</sup> Règlement R-036, disponible à : <http://www.stm.info/en-bref/R036.htm>

dans les véhicules mais dans « le matériel roulant et les immeubles ». C'est l'aboutissement d'un rapport unissant l'adéquation de normes de sécurité et de comportement des personnes dans le cadre de l'ensemble de l'espace occupé caractérisé par tout « matériel roulant » et les « immeubles » qui est exprimé dans cet intitulé. Si la réglementation part du comportement (notion qui succède à celle de « conduite ») des personnes, on peut ainsi remarquer que cette première préoccupation continue à s'élargir progressivement pour délimiter son objet d'intervention non plus sur les personnes en tant que tel mais sur la nécessité de préserver l'intégrité des biens.

Pour approfondir ces multiples glissements, il nous faut donc aller voir les contenus de ces différents règlements et de leur objet d'intervention.

### 2.1.2 Les plans délimitant les évolutions de l'objet d'intervention des règlements

Plus précisément, voyons comment l'objet d'application de cette réglementation se complexifie et se densifie au travers des plans des règlements. En effet, celles-ci se densifient en découpant les sections de leurs interventions. Procédons par ordre.

Le règlement 3361 de 1966 comporte 13 articles, le règlement 18 de 1975 en compte 17. Les articles se suffisent à eux-mêmes dans ces deux règlements. C'est-à-dire que ces règlements consistent en une simple liste d'articles successifs. Le champ dans lequel chaque article s'applique n'a pas besoin d'être précisé. Ou plutôt, le champ d'intervention est directement présenté au travers d'articles successifs qui forment à eux seuls l'unité du métro.

Or, le règlement CA-3 de 1986 va introduire une certaine innovation dans l'objet réglementé de son intervention. Les articles sont dans ce règlement encadrés par des sections qui se présentent comme suit :

Section 1- Interprétations.

Sections 2- Dispositions générales

Section 3- Transport de surface

Section 4- Transport souterrains

Sections 5- Sanctions

Sections 6 - Dispositions générales et finales <sup>71</sup>

Comment comprendre la nécessité d'introduire des domaines spécifiques qui se superposent dans l'application de la réglementation du métro ? On remarque en effet, au travers de cet aménagement réglementaire, qu'il est introduit des domaines d'applications distincts. L'objet d'intervention de la réglementation y est découpé en sous-parties. Or, ce sous-découpage fonctionnel présuppose à la fois une précision et une spécification de l'objet d'intervention de cette nouvelle réglementation. Avec l'introduction des sections, cet ensemble qu'est le métro est subdivisé en réalités spécifiques (dispositions générales, transports souterrains, sanctions, dispositions générales et finales...) qu'il s'agit d'articuler. Or, cette articulation, à première vue, ne tire sa raison d'être qu'au travers de ce à quoi le métro doit servir. C'est la nécessité d'aménager et d'organiser la fonctionnalité du métro qui implique cette sous-spécialisation des règlements. Au travers du plan structurant le règlement CA-3 de 1986, l'organisation du métro gagne en précision, et les domaines d'intervention visant à assurer son bon fonctionnement se spécialisent et se complexifient. Et l'on peut constater que cette spécialisation et cette complexification va gagner en précision avec le règlement R-036 de 2003. Celui-ci est organisé comme suit :

SECTION I- Définitions

SECTIONS II- Champ d'application

SECTION III- Dispositions générales

---

<sup>71</sup> Règlement CA-3, *Fonds d'archives de la STM*, op.cit.

Sous- section I- Civisme  
Sous-section II- Exploitation  
Sous-section III- Intégrité des biens  
Sous- section IV- Animaux

SECTION IV- Immeubles fermés et matériels roulants

SECTION V- Immeubles

SECTION VI- Matériel roulant

SECTION VII- Stations de métro

SECTION VIII- Stations de métro et matériel roulant

SECTIONS IX- Dispositions pénales

SECTION X- Dispositions diverses

Sous- section I- Dispositions résiduelles

Sous- section II- Renvois

Sous- section III- Dispositions abrogatives et de remplacement

Sous- section IV- Responsabilité de l'application du règlement

Sous- section V- Dérogations

Sous- section VI- Entrée en vigueur<sup>72</sup>

On peut donc constater qu'à la précision croissante qui accompagne la définition des objets d'intervention des règlements s'ajoute ici une complexification de leurs découpages respectifs. À la succession d'articles encadrant le réel du métro dans son rapport à une conception de l'ordre public s'est petit à petit substituée une organisation plus fine, plus précise dans lesquels les articles se sont trouvés redistribués et affinés dans des domaines d'applications distincts, qui eux-mêmes, dans leurs articulations, constituent le réel d'une organisation du métro pensée en adéquation avec ce à quoi il doit servir.

---

<sup>72</sup> Règlement R-036, *op.cit.*

### 2.1.3 Une complexification des règlements qui découpe l'espace du métro

Le règlement CA-3 de 1986 stipule, dans sa section I- interprétations, ce qu'il faut entendre par : « bicyclette », « chien-guide », « personne handicapée », « Société », « station de métro », « titres de transports », et « véhicule ». Le règlement R-036 quant à lui ne propose plus une interprétation mais, dans sa section I un ensemble de définitions traduisant l'émergence de nouveaux domaines d'applications du règlement. Ces termes sont notamment : « immeubles » et « matériel roulant ».

Pourquoi ces précisions ? L'introduction de la Section I « interprétations », puis « définitions », renvoie à la spécialisation de divers termes à partir desquels les règlements prennent leur sens. De sorte qu'au travers de ces définitions, c'est la mise en place d'espaces distincts qui vont servir d'appuis à l'unité des règlements. Ce passage d'une généralité à la définition de termes d'applications qu'il faut organiser présuppose ainsi un élargissement et une précision des réglementations. Car ce qui est en jeu, ce n'est plus directement le métro qu'il s'agit d'organiser au travers d'articles divers qui ont pour point d'appui « l'ordre public » puis « le transport des voyageurs » comme cela était le cas dans les règlements 3361 en 1966 et 18 en 1975. La conception du transport des voyageurs doit s'appuyer sur la clarification de termes indispensables à celle-ci. Ce qui suppose que le transport des voyageurs n'est plus seulement pensé en lui-même, en tant que fin qu'il s'agit de régler et d'organiser. Étape décisive, le transport des voyageurs est également pensé au travers des moyens de sa réalisation. Et c'est à partir des moyens de cette réalisation que s'opère la régulation plus générale du transport des voyageurs. Mais à partir du moment où est introduit ce cadre dans le cadre (c'est-à-dire un nouveau découpage sémantique de la réalité du métro en une diversité de termes qui ne forment « le métro » et sa réglementation qu'au travers de leur unité), il s'opère en même temps un glissement dans lequel les termes définis ne forme une réalité qu'en eux-mêmes, ce qui du même coup oblige à les considérer comme des objets d'intervention spécifique. La spécialisation fonctionnelle des règlements s'opère ainsi à partir du découpage des différentes composantes du transport des individus.

Quelles sont les évolutions de ce découpage ? Comparons les deux modalités de celui-ci caractérisant les règlements CA-3 de 1986 et R-036 de 2003.

Le terme « station de métro » :

Toute construction, superficie, ou volume occupé par la Société à l'occasion ou pour l'opération d'un système de transport par métro, y compris les aires, corridors et couloirs en permettant l'accès, les sorties ou l'évacuation de ses usagers.<sup>73</sup>

devient :

Toute construction, superficie ou volume dont la Société est propriétaire ou dont elle exploite, notamment comme locateur, locataire ou autrement, à l'occasion ou pour l'opération d'un système de transport par métro, y compris les aires, corridors et couloirs en permettant l'accès, la sortie ou l'évacuation des personnes.<sup>74</sup>

Entre les deux règlements est ainsi précisée la diversité juridique que recouvre l'occupation de l'espace du métro à Montréal. On apprend en effet que de 1986 à 2002, la Société est devenue propriétaire de certains de ses bâtiments. Notons également que le terme « usager » tend progressivement à être remplacé par le terme « personne » au cœur, non plus des intitulés généraux de la réglementation, mais au cœur des définitions de ces objets d'applications. Là encore, ce glissement dans la constitution réglementée des individus présuppose un objet d'intervention qui se décentre de ceux-ci (ce n'est plus uniquement le rapport au voyage qui caractérise la préoccupation réglementaire) pour se focaliser sur le cadre matériel de ce transport. Il ne s'agit plus de réguler un acte (prendre le métro) délimitant « le voyageur » mais de réguler une présence en fonction de la préservation nécessaire d'un cadre : la station de métro.

---

<sup>73</sup> Règlement CA-3, *op.cit.*

<sup>74</sup> Règlement R-036, *op.cit.*

Mais le règlement R-O36 de 2003 définit en plus de la « station de métro » la notion « d'immeuble » comprise comme :

Un stationnement, un terminus d'autobus, une station de métro, une gare ou tout autre bâtiment ou immeuble dont la Société est propriétaire ou dont elle exploite, notamment comme locateur, locataire ou autrement, y compris tout kiosque, chemin, quai, aire de manœuvre, aire d'attente, billetterie ou autre bâtiment afférent à ce bâtiment ou cet immeuble; au sens du présent règlement, est assimilé à un immeuble : un abri, un abribus ou un poteau de signalisation, lequel appartient à la Société.<sup>75</sup>

Et cette priorité du cadre est également illustrée au travers de l'évolution sémantique des moyens de mobilité. Ainsi, à la notion de « véhicule » compris dans le règlement CA-3 en 1986 comme :

Un autobus, un autobus articulé, une voiture de métro ou tout autre équipement de transport de personnes opérés pour ou par la Société.<sup>76</sup>

succède la notion de «matériel roulant» dans le règlement R-036 en 2003 définissant :

Un autobus, un minibus, une voiture de métro ou tout autre véhicule utilisé pour le transport de personnes, par ou pour la Société, y compris tout véhicule utilisé par un préposé de la Société.<sup>77</sup>

Le terme « station de métro » est à réguler dans le champ de sa définition, mais également dans le champ plus large des définitions de « l'immeuble » et du « matériel roulant ». Car l'ensemble des interdits clairement stipulés dans le règlement R-O36 ont pour cadre les immeubles et le matériel roulant. Par là se réalise l'élargissement d'une préoccupation qui s'étend à chaque possession matérielle de la Société. Les « kiosques, chemins, quais, aires de manœuvre, aires d'attente, billetteries, abris, abribus, poteaux de

---

<sup>75</sup> *Ibid.*

<sup>76</sup> Règlement CA-3, *op.cit.*

<sup>77</sup> Règlement R-036, *op.cit.*

signalisation » deviennent clairement des objets de préoccupation qui doivent être réglementés.

Ce passage du transport des voyageurs à un souci constant de préserver l'intégrité du cadre de celui-ci apparaît en lien avec les diverses occupations des stations de métro. On ne peut comprendre ce souci constant de maintenir en tant que tel le cadre d'application des règlements qu'au travers de l'adaptation permanente aux diverses occupations, appropriations de l'espace qui caractérisent l'histoire du métro à Montréal. Bien plus qu'une armature légale, les réglementations sont le reflet d'un dispositif spécifique qui institutionnalise en permanence la régularité prédéfinie d'un espace. Face aux divers usages incompatibles avec le cadre sécurisé et fonctionnel du métro, les réglementations orchestrent l'adaptation d'un pouvoir spécifique aux prises avec sa réversibilité permanente. Si le métro est un dispositif de pouvoir, c'est principalement par sa capacité à préserver sans cesse la fin spécifique qui caractérise la localité de son ordre : favoriser et produire, sans la moindre embûche, la mobilité fonctionnelle des personnes tout en s'opposant aux pratiques qui pourrait sembler perturber cette même mobilité fonctionnelle.

## 2.2 Des règlements qui traduisent une adaptation permanente à ce qui leur échappe

Qu'est-ce que cela peut signifier d'être gouverné par le métro ? La réforme de la Loi sur la communauté urbaine de 1970, en introduisant la possibilité pour l'institution du métro de s'auto-réglementer, a sans doute façonné une nouvelle modalité du pouvoir. Bien sûr, cette modalité n'efface pas les autres seuils de légalité. Mais elle tend à se greffer à ceux-ci, et progressivement à introduire toute une réglementation qui n'a pour but que le bon ordre d'une fonctionnalité prédéfinie, donc un cadre aménagé en permanence et producteur d'une forme de gouvernementalité spécifiquement liée au bon déroulement du fonctionnement du métro. Il s'agit ici dans un premier temps de tenter de rendre compte de la vie qui se déroule au sein du métro afin de comprendre le rapport existant entre ces activités sociales et la réglementation. Quatre péripéties distinctes peuvent être

présentées : l'usage des vélos, la présence des musiciens, les activités politiques et la mendicité. En les considérant comme un ensemble de faits caractéristiques de ce qu'est le métro dans sa force de régulation des comportements, nous pourrons ensuite arriver à interroger cette institution au travers des modalités du pouvoir correspondant aux formes de la gouvernamentalité contemporaine.

### 2.2.1 Les vélos et le métro

Commençons par un usage imprévu qui, au premier abord, peut paraître relativement anecdotique du point de vue de la vie quotidienne : l'usage des vélos dans le métro. Dès le départ, la Commission marque son hostilité à cet usage. C'est en décembre 1978 que l'on retrouve la première importante mise en pratique juridique du règlement 18, autour de la question de la possibilité de prendre le métro avec un vélo. On retrouve dans les archives de la STM la trace d'un jugement qui oppose la CTCUM à un groupe de pression appelé « le monde à bicyclette ». C'est en référence à l'article 8 du règlement 18 que la Ville de Montréal, représentant la CTCUM, engage une poursuite, plus précisément au travers de la partie de l'article suivante :

Il est interdit [...] de porter atteinte à l'ordre public dans les stations, les voitures de métro et les autobus.<sup>78</sup>

La première réaction judiciaire, soucieuse du respect d'une certaine conformité de ce que doit être l'ordre public, se résume à une condamnation directe. Préserver une certaine délimitation de l'ordre public dans le métro suppose à ce moment-là d'exclure tout usager portant un vélo. Ainsi le jugement explique :

---

<sup>78</sup> Règlement 18, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit. L'article 8 stipule : « Il est interdit de flâner, de blasphémer, de tenir des propos injurieux ou obscènes, de troubler la paix ou de porter atteinte à l'ordre public dans les stations, les voitures de métro et les autobus, ou d'y causer des dommages ».

Même en omettant la preuve faite par la poursuite relative aux incidents concernant l'accusée [...] et [...], la version fournie par l'accusée [...] ne laisse dans l'esprit du tribunal aucun doute que leur conduite constituait une atteinte à l'ordre public. En effet, ce qu'elles ont fait fut d'utiliser la force et la violence pour passer outre à une directive légitime qui leur était transmise.

Les usagers du métro ont le droit de l'utiliser dans le calme, le bon ordre et la paix : des incidents tels que ceux rapportés par l'accusée et son témoin principal [...], constituent des actes de violence et de désordre que le législateur et/ou la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal avaient précisément en vue en édictant l'article 8 de son règlement 18.<sup>79</sup>

En voulant rentrer en force avec leurs vélos, les accusées sont poursuivies pour avoir troublé l'ordre public. Le point de départ du problème lié aux vélos dans le métro, est à situer dans ce contexte, dans le cadre plus général de l'ordre public. Par ces motifs, l'accusée est déclarée coupable. Elle doit payer une amende de 25 dollars, ou à défaut faire trois jours d'emprisonnement, comme cela est prévu à l'article 17 du règlement 18. Or, ce qui très important à noter, c'est que les accusées « décident » de faire trois jours de prison en janvier 1979.

Parallèlement à ce jugement, la CTCUM rend public en mai 1979 un communiqué pour publication immédiate visant à expliquer les raisons de l'interdiction des vélos du métro. Ainsi dans une correspondance interne, on apprend que :

Le président directeur général de la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal, monsieur [...] a rendu public aujourd'hui un document dont le contenu vise à illustrer les inconvénients et dangers que représente le transport d'une bicyclette dans le métro de Montréal. Selon ce document, c'est en vertu des critères de confort et de sécurité que depuis l'ouverture du métro en 1966, la Commission de transport interdit l'accès à toutes personnes porteuses d'objets pouvant nuire, salir ou blesser les usagers.<sup>80</sup>

---

<sup>79</sup> Jugement du 7 décembre 1978, cour municipale de Montréal : ville de Montréal vs Claire Morissette, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit. Si il y a une seule accusée dans ce jugement, les débats du procès expliquent que la tentative de rentrer en force avec le vélo s'est faite à plusieurs. Ce qui explique la présence d'une autre accusée, jugée dans un autre procès, dans les faits relatés.

<sup>80</sup> Correspondance interne du 8 mai 1979, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit.

Les deux principaux arguments exposés sont le risque de souillures par les vélos et le fait que les transports de vélos sont difficiles et dangereux dans l'espace du métro, notamment pour passer les tourniquets. À ce moment-là, l'institution du métro parvient à poser la préservation de son cadre d'existence sans trop de difficulté. Plus encore, la constitution normative de l'usager est directement prise et insérée dans le double fondement d'un ordre public rattaché à la conception de ce qui est la sécurité du transport et de la conduite des voyageurs. Le vélo en lui-même est peut être un détail. Mais du point de vue de la réglementation, il introduit une brèche qui va questionner la définition même de ce que doit être l'ordre institué par la réglementation du métro et la constitution corollaire du « voyageur ». Deux conceptions du voyageur et du caractère public du métro entrent en collision. À la délimitation normative d'un voyageur ancrée dans la fonctionnalité stricte de l'usage du métro s'oppose une appropriation du métro qui sort de ce même cadre réglementaire.

Si l'ordre public pouvait constituer un motif suffisant, puisque le jugement de décembre 1978 était lié à une tentative d'entrer en force dans le métro un vélo à la main, cette conception ne peut plus fonctionner dans un jugement suivant, puisqu'il n'y a pas de tentative de rentrer en force, donc pas de trouble à l'ordre public. La poursuite est engagée sur le fondement de l'article 5 du règlement 18 stipulant que :

[...] Toute personne qui se trouve à bord d'un véhicule de la Commission ou dans les stations ou autres endroits à l'usage du public doit se conformer aux indications et aux instructions affichées par la Commission ou aux directives données par le personnel de la Commission.<sup>81</sup>

Cette nouvelle interpellation faite au nom de l'article 5 du règlement 18 est expliquée comme suit dans le rapport de contravention :

Le prévenu ci-haut mentionné a refusé de se conformer aux directives en passant les tourniquets avec une bicyclette puis s'est dirigé vers la ligne Berri-Longueuil.<sup>82</sup>

<sup>81</sup> Règlement 18, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit.

<sup>82</sup> Correspondance interne du 29 août 1979, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit.

Il y a là un petit glissement qui s'avère fondamental. Car le problème qui va se poser est celui de l'imprécision de l'article 5 au nom duquel se réalise l'interdiction du vélo dans le métro. Puisque c'est la seule présence du cycliste qui est en cause, et non plus la délimitation d'un ordre public dans lequel celui-ci doit s'inscrire, la seule possibilité réglementaire d'exclure de la station ces individus est de faire appel à l'obligation de suivre les directives du personnel du métro. Mais ce glissement présuppose en même temps que ce n'est plus vraiment une conception d'un ordre général qui ancrent ces directives mais plutôt ce que l'on pourrait qualifier comme une construction de ce que doit être un voyageur (donc bien sûr un voyageur sans vélo) en lien direct avec uniquement le bon fonctionnement désiré du métro. C'est la possibilité de prescrire un comportement prédéfini en lien avec ce que doit être le métro qui définit l'usage de l'article 5. Or, l'imprécision de cette possibilité prescriptive va en quelque sorte poser des problèmes d'application. Les accusés sont acquittés au motif que de véritables directives ne leurs ont pas été données. Ces derniers ont par ailleurs produit un subpoena contraignant le président-directeur général de la CTCUM à justifier la légitimité de l'interdiction des vélos au travers de l'article 5.

La première réaction de la Commission va donc être de vouloir introduire clairement l'interdiction des vélos au sein du règlement 18. Ainsi, dans une correspondance de l'avocat de la Commission au directeur du service contentieux du 11 janvier 1980, transmise le 22 janvier au président directeur général, on apprend que :

À la lumière de ces événements, il me semblerait opportun que la Commission modifie son règlement 18 en ajoutant à son article 10 les mots bicycle, unicycle et tricycle. Ceci aurait pour avantage de créer une infraction de responsabilité stricte, de sorte que le seul fait de poser le geste amènerait la culpabilité des commettants, indépendamment de l'intention coupable ou non.

Bien sûr, ceci n'écarte pas l'hypothèse de nouveaux subpoena farfelus, de voir la validité du règlement 18 contestée, mais l'adoption d'une ligne de conduite plus rigide et mieux définie conduirait sans doute à une diminution sensible du nombre

de gens qui circulent à bicyclette dans les limites de notre propriété et leur condamnation en serait d'autant plus facilitée.<sup>83</sup>

Il y a une lutte entre deux conceptions de l'usage du métro qui se met en place. Plus qu'une lutte devant les tribunaux, il apparaît en effet que le vélo dans ce cadre cristallise deux modalités d'appropriation des stations de métro qui entrent en conflit. Ainsi, à l'acquittement précédent succède une nouvelle condamnation pour les mêmes motifs. En effet, on apprend quelle est la position de la Commission dans une correspondance interne du chef de la sécurité et du chef de division « enquête et cours de justice » adressé au président directeur général, datant du 27 juin 1980, et résumant les événements liés à ce conflit d'utilisation du métro créé par l'usage du vélo dans cet espace tels qu'ils sont à ce moment.

Du au fait que les contrevenants n'avaient pas été avertis qu'il était interdit de circuler dans le métro avec une bicyclette, neuf accusations portées devant la cour municipale de Montréal, suite à des arrestations effectives le 20 novembre 1979, étaient rejetées.

Le 11 avril 1980, treize contrevenants étaient appréhendés aux stations Berri de Montigny et Victoria, après qu'ils eurent refusé de se conformer aux directives données par nos constables du métro, à savoir, quitter le métro, puisque accompagnés d'une bicyclette.

Lors de toutes ces procédures, à maintes reprises, les procureurs de la couronne insistèrent auprès de notre officier de liaison monsieur [...], afin qu'il sensibilise les autorités à la Commission de voir à amender le règlement numéro 18 pour y inscrire en toutes lettres, qu'il est interdit de circuler dans le métro avec une bicyclette.

Présentement, en vertu du deuxième paragraphe de l'article 5 du règlement numéro 18, nos constables sont dans l'obligation d'avertir quelconque contrevenant circulant dans le métro avec une bicyclette puisque tant et aussi longtemps que ce dernier n'est pas averti, son geste ne constitue aucune infraction au règlement numéro 18.

Il n'est donc pas surprenant de constater qu'une personne est informée de quitter le métro à une station donnée alors qu'elle s'y est introduite avec sa bicyclette à une autre station.

---

<sup>83</sup> Correspondance interne du 11 janvier 1980, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525, op.cit.*

Nous vous recommandons d'étudier la possibilité d'amender le règlement numéro 18 pour les raisons suivantes :

- En vue d'informer clairement les adeptes de la bicyclette que le métro leur est interdit lorsqu'ils sont accompagnés d'une bicyclette.
- Rendre le travail de nos constables plus efficaces lorsqu'ils sont confrontés à ce genre d'infractions.
- Éliminer les nombreux témoins requis lors des procès
- Satisfaire aux demandes répétées des procureurs de la couronne en leur permettant, lors de procès de citer un article spécifique du règlement 18, interdisant la bicyclette dans le métro.<sup>84</sup>

Ainsi, c'est l'article 5 du règlement qui va cristalliser les débats. L'article 5 obligeant à suivre les directives des constables pallie l'absence d'interdiction des vélos dans le métro clairement formulée dans la réglementation. Mais le seul recours à cet article fournit également une brèche du fait de son imprécision. La question qui se pose est celle de savoir si l'impératif de suivre les directives des constables est suffisamment explicite. C'est au travers de cet article que se jouent les revendications de circuler en vélo dans le métro. C'est ainsi qu'en mars 1981, lors d'un nouveau procès contre un contrevenant, le jugement stipule :

Dans la présente cause, il est de notoriété publique que les usagers du métro se comptent par dizaines de milliers et que l'espace réservé pour leur permettre de monter à bord des rames de métro est suffisant, mais qu'il ne permet pas à plusieurs personnes de se présenter avec des bicyclettes pour monter à bord du métro. Il est également connu du public que ces rames de métro s'arrêtent très brièvement à chaque station et seulement le temps nécessaire pour permettre aux usagers d'y pénétrer. Il est clair que si les usagers se présentaient avec des bicyclettes pour monter à l'intérieur du métro, cela ne pourrait pas fonctionner adéquatement.

Le paiement d'un billet pour le métro donne droit au passage dans les véhicules de la Commission avec des objets que les usagers peuvent transporter facilement, sans danger et sans incommoder ou salir les autres voyageurs. [...] En conséquence, vu les admissions de la défense et vu que la couronne ne peut pas accepter et retenir les arguments soulevés par la défense, la poursuite a déchargé

---

<sup>84</sup> Correspondance interne du 27 juin 1980, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit. Simultanément, l'association le « monde à bicyclette » prend les devants pour contrer cette volonté d'interdiction. Ainsi, au printemps 1980, le journal de l'association relate une étude réalisée sur 259 trains les cinq derniers jours de la semaine, hors des heures de pointes, sur la ligne Berri-Longueuil et explique qu'ils ont dénombré une moyenne de 1,19 passagers occupant un wagon de 39 places (dernier wagon).

le fardeau de sa preuve et la plainte est bien fondée en fait et en droit. La cour déclare donc l'accusé coupable de l'offense qui lui est reprochée et telle que mentionnée antérieurement.<sup>85</sup>

Le même jugement est prononcé en appel en mai 1981 à l'encontre de l'accusée condamnée en décembre 1978. Cette dernière est déclarée coupable non pas à cause du simple fait qu'elle était en possession d'un vélo mais pour n'avoir pas suivi les directives du constable lui demandant de partir, c'est-à-dire pour être passée outre la manière dont se réalise l'interdiction des vélos dans le métro. La simple directive se suffit à elle-même. L'article 5 est suffisant pour le moment pour condamner les contrevenants en vélos, mais cela ne dure pas. En effet cette dernière fait appel. Comment et à partir de quoi est motivé cet appel ? Principalement au nom de l'inadéquation, ou plutôt de l'illégalité de l'article 5 du règlement 18. L'appel se lit comme suit :

L'appelante désire se porter en appel de la condamnation prononcée contre elle [...] pour les motifs particuliers suivants :

- a) la dénonciation telle qu'alléguée ne reproche aucune infraction connue en droit, car le texte de l'article 5 du dit règlement ne crée pas une telle infraction
- b) le texte de l'article 5 constitue une sous délégation illégale de pouvoir
- c) le texte de l'article 5 est vague, incertain, imprécis et ambigu
- d) le juge de première instance a erré en fait et en droit en ne faisant pas bénéficier l'appelante du doute raisonnable.<sup>86</sup>

Et le 24 août 1981, la notification b) est entendue par le juge qui accueille l'appel. C'est dans un rapport stratégique sur les prérogatives institutionnelles du métro que va s'insérer la problématique quotidienne de l'usage du vélo dans le métro. À partir de là en effet, la mise en pratique de l'interdiction des vélos dans le métro devient problématique puisque ce jugement stipule que :

La cour ne se prononce pas sur l'opportunité pour les cyclistes d'avoir accès avec leur véhicule aux rames de métro. Il n'est pas non plus nécessaire de se prononcer

---

<sup>85</sup> Jugement du 12 mars 1981, Ville de Montréal contre Richard Gomberg, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit.

<sup>86</sup> Jugement du 21 mai 1981, Cour supérieur, Ville de Montréal contre Claire Morissette, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit.

sur le premier et le troisième motif de l'appelante. Cependant, la C.T.C.U.M ne peut déléguer ses pouvoirs à ses constables et l'appel est maintenu [...].<sup>87</sup>

Le lendemain, le 25 août, deux correspondances internes traduisent l'empressement de la Commission à s'emparer de ce problème. La première est une correspondance de l'avocat de la Commission au président directeur général expliquant la possibilité d'expulser les vélos du métro dans l'attente d'un appel éventuel de cette décision.

Il semble que la réglementation actuelle n'est pas affectée par ce jugement, puisque la légalité n'a pas été attaquée formellement ; cependant, l'effet de ce jugement, s'il n'est pas renversé en appel ou si aucun appel n'est interjeté, sera de faire tomber toutes les poursuites intentées en vertu de l'article 5 du règlement 18 de la Commission.

En conséquence, la Commission est toujours bien fondée à empêcher les usagers d'utiliser les facilités de transport de la Commission avec leur bicyclette. Le seul recours qu'il resterait alors à ces personnes serait soit d'obtenir une injonction de la cour supérieure, soit d'intenter une action en nullité du règlement 18.

En guise de conclusion, je sou mets que les directives de la Commission tiennent toujours mais son pouvoir d'obtenir la condamnation des contrevenants transportant leur bicyclette dans les véhicules de la Commission est devenu illusoire, temporairement, espérons le.<sup>88</sup>

La deuxième est une correspondance interne du directeur de la sécurité au directeur de l'exploitation qui relate les faits :

Dans la semaine du 10 août 1981, monsieur [...] de la cour municipale de Montréal, informait notre officier de liaison à l'effet que la requérante [...] avait interjeté appel [...] relativement au jugement prononcé par l'honorable juge [...]. Le 24 août 1981, monsieur [...], procureur de la cour municipale de Montréal et monsieur [...], procureur de la requérante [...] se présentaient devant l'honorable juge [...] de la cour supérieure. Lors des argumentations, monsieur [..., le procureur de la Ville de Montréal], invoqua l'article 286 d) de la loi de la communauté urbaine de Montréal, la section « pouvoirs de la Commission » et Monsieur [..., l'avocat de l'accusée] répliqua à l'effet que l'article 5 du règlement

<sup>87</sup> Jugement du 24 août 1981, Cour supérieur, Ville de Montréal contre Claire Morissette, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit. Ce jugement est le jugement « Barette-Joncas ».

<sup>88</sup> Correspondance interne du 25 août 1981 (1), *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit.

18 de la Commission n'interdisait nullement, de façon spécifique, le transport d'une bicyclette à bord d'un wagon de métro ou d'un autobus.<sup>89</sup>

Puis qui revient sur ce jugement :

La Commission ne pouvait pas invoquer l'article 5 du règlement n°18 pour interdire les vélos en déléguant à son personnel un pouvoir discrétionnaire à savoir « toute personne doit se conformer aux directives données par le personnel de la Commission. »<sup>90</sup>

Puis la correspondance précise que le procureur a informé l'officier de liaison qu'une décision surviendrait quant à la possibilité de faire appel. Le problème qui se pose pour la Commission avant l'éventualité de cet appel est de pouvoir faire condamner les contrevenants possédant un vélo dans l'enceinte du métro. Et l'on remarque dans ces correspondances que le souci d'expulser ces contrevenants demeure malgré le fait que leur condamnation strictement pénale soit rendue problématique. C'est ainsi qu'il est conseillé de continuer à utiliser l'article 5 dans l'attente d'un appel de cette décision. On apprend ainsi dans une correspondance interne du 26 août entre les mêmes protagonistes :

Ce matin, monsieur [...], procureur de la couronne dans la présente cause a conseillé notre officier de liaison à l'effet de continuer à utiliser l'article 5 de notre règlement 18, dans le but d'interdire l'accès aux bicyclettes dans le métro.<sup>91</sup>

Dans l'attente de cette éventualité de l'appel, on remarque également dans une correspondance interne de l'avocat au président directeur général qu'il y a volonté de continuer à expulser les contrevenants en vélo malgré l'impossibilité de sanctionner pénalement ces derniers :

---

<sup>89</sup> Correspondance interne du 25 août 1981 (2), *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525, op.cit.*

<sup>90</sup> *Ibid.*

<sup>91</sup> Correspondance interne du 26 août 1981, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525, op.cit.*

L'aspect essentiel du jugement de la cour supérieure est la décision que le texte de l'article 5 du règlement comporte une sous-délégation illégale de pouvoir : « La C.T.C.U.M ne peut déléguer ses pouvoirs à ses constables ». Cela veut dire en pratique qu'un manquement à une directive du personnel de la Commission ne constitue pas une infraction et n'est donc pas sanctionnable judiciairement.

Ça ne veut pas dire que la Commission ne peut émettre de directives comme, par exemple, celle d'interdire la bicyclette ou d'autres véhicules analogues dans ses propres véhicules ; à la suite d'une telle directive, le contrevenant pourra toujours être refoulé hors d'un véhicule ou d'une station de la Commission ; mais il ne pourra être poursuivi pour le seul motif qu'il ne s'est pas conformé à une directive du personnel de la Commission (ou une directive de la Commission).

Il n'existe qu'une façon pour la Commission de rendre sanctionnable judiciairement une directive (ou une instruction ou une indication), c'est d'en faire un règlement : c'est la leçon du jugement Barette-Joncas [...], mais si l'on veut créer une infraction à ce sujet, il faut l'interdire expressément par un règlement de la même façon que la Commission interdit de fumer, de flâner, etc...<sup>92</sup>

Et le procureur ne fait pas appel, prolongeant ce statut quo. D'où dans une correspondance du 4 septembre 1981, entre les mêmes protagonistes, il est expliqué que :

Il est clair qu'à la suite du jugement Barette-Joncas, aucun contrevenant ne pourra être reconnu coupable d'une infraction au règlement 18.<sup>93</sup>

Il est donc recommandé à la Commission d'interdire formellement les vélos.

Toutefois, je suis d'avis, et monsieur [...], procureur en chef de la cour municipale de Montréal, avec qui j'ai eu quelques échanges téléphoniques, le 2 septembre dernier, est du même avis que moi, que le personnel de la Commission peut empêcher toute personne d'avoir accès à notre réseau, mais ne peut vu le jugement précité poursuivre devant la cour municipale une personne qui refuserait de lui obéir.<sup>94</sup>

Ce qui se joue au travers de la puissance légale des directives, c'est la capacité de réguler cet ensemble qu'est le métro en fonction de prérogatives préétablies ; le vélo traduit bien

<sup>92</sup> Correspondance interne du 1 septembre 1981, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit.

<sup>93</sup> Correspondance interne du 4 septembre 1981, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit.

<sup>94</sup> *Ibid.*

plus qu'une revendication, il traduit la réalité stratégique de la manière dont la Commission de transport conçoit les activités sociales se déroulant au sein de son établissement. Et s'il y a pouvoir, c'est certainement au travers de cette délimitation fonctionnelle du métro sans cesse réactualisée et protégée qu'il faut le chercher. C'est l'aménagement permanent du métro comme transport, transport ancré dans une régulation plus générale d'un ordre social, qui motivait cette insistance à refuser le vélo dans les rames de métro. Les notes de services traduisent en effet la préoccupation de préserver une délimitation de ce qui est défini comme un fonctionnement recherché incompatible avec la présence d'un vélo. Et si on ne peut poursuivre pénalement devant les tribunaux les usagers porteurs de vélos, il est toujours possible de les refouler. Mais cette réactivité réalisée dans l'urgence d'une adaptation à une appropriation imprévue des stations de métro ne pouvait pas durer.

C'est face aux insuffisances légales du règlement 18 quant à la répression de l'utilisation des vélos qu'un changement de position va se faire. Or, ce qui est intéressant, c'est que plutôt que d'interdire clairement dans le règlement les vélos, ce qui aurait eu pour effet de rendre possible à nouveau les poursuites judiciaires contre les contrevenants, mais aurait eu également pour effet de prolonger une lutte qui durait déjà depuis trois ans, il va être décidé d'intégrer cet usage à la régulation plus générale déjà existante propre au métro. Pour cela, la Société décide de réaliser au printemps 1982 à la fois une étude sur les politiques d'usages du vélo dans les autres grandes villes (principalement à Washington) et également de réaliser une étude sur le décompte des voyageurs afin de voir la possibilité concrète d'intégrer cette nouvelle définition du voyageur dans le bon déroulement recherché du métro. C'est le 6 avril 1982, qu'un rapport général sur l'admission des cyclistes dans le métro est établi. Et c'est le même jour que le commissaire de la Commission présente le rapport et recommande au président directeur général de tenter une expérience pilote :

au cours de laquelle les bicyclettes seraient admises dans le métro aux conditions suivantes :

- 1) qu'un permis de transport de bicyclette soit exigé

- 2) que les jours d'accès soient les fins de semaine et autres jours de congés déclarés comme tel par une loi ou par proclamation
- 3) que l'âge des cyclistes ne soit pas inférieur à 16 ans
- 4) que la dernière voiture seulement d'une rame de métro soit accessible aux cyclistes et que pas plus de 4 bicyclettes par voiture ne soient permises.<sup>95</sup>

C'est ainsi que le 7 avril, le règlement 18.1 est adopté et s'intitule « le règlement concernant le transport et la conduite des voyageurs - bicyclette dans le métro ». Ce règlement d'expérimentation exigeant que les vélos ne soient présents que le week-end (car l'ordre spécifique qui apparaît comme le moteur des réglementations est bien évidemment lié à la préservation non négociable du bon déroulement du transport aux heures « de pointe »<sup>96</sup>) dans la dernière voiture de chaque métro et obligeant les détenteurs du permis à porter ce dernier bien en vue. C'est ainsi que le règlement 18-1 en délimitant une modalité prescrite définissant la présence des cyclistes absorbe en quelque sorte une revendication en l'intégrant à la préservation locale d'un ordre déjà défini caractérisé par le règlement 18.

Puis l'expérience sera prolongée chaque année jusqu'à l'été 1986 avec le règlement CA-3, où il sera possible dorénavant de prendre son vélo le soir dans le métro, possibilité qui sera entérinée en mai 1987 et approfondie en juin 1990 avec l'autorisation de prendre son vélo entre 10h et 15h les jours de la semaine, puis tous les soirs de l'année après 19h avec le règlement R-O36. Ainsi peut-on remarquer que l'histoire de la lutte entre deux modalités d'appropriation d'un espace résonne encore jusqu'à aujourd'hui, dans l'articulation entre les heures permises au vélo dans la voiture prévue à cet effet et celles dont celui-ci est exclu façonnant par là la réversibilité d'un ordre caractérisant le bon

---

<sup>95</sup> Correspondance interne du 6 avril 1982, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9527*, « Règlement 18-1 et 18-2 transport et conduite des voyageurs-bicyclette dans le métro », cote 0112.1210, op.cit.

<sup>96</sup> Ainsi le maire de Montréal Jean Drapeau, dans un éditorial du journal la presse du 28 mars 1961 expliquait : « N'oublions pas que de 85 à 90 pour cent des travailleurs utilisent les transports en commun, et que c'est à cette masse de population qu'il faut d'abord procurer le moyen de voyager rapidement si l'on veut dégager les rues, surtout aux heures de pointe. Et lorsque ce dégagement se fera en grande partie par des voies souterraines, la circulation en surface en sera déjà améliorée dans une bonne mesure. » Voir Robert Prévost, *Cents ans de transport en commun motorisé*, Montréal, Les publications Proteau, 1993, p.309.

déroulement recherché de la mobilité quotidienne des individus. Cette réversibilité du pouvoir, elle s'intelligibilise aujourd'hui non pas au travers de l'usage des vélos dans le métro (puisque la chose est relativement admise actuellement), mais au travers des horaires où cela est permis. Le statut-quo actuel peut se résumer ainsi : d'une part la disposition du pouvoir refuse, puisque sous cet angle c'est son ressort fondamental, tout compromis concernant les heures de pointe ; par contre d'autre part, le vélo est toléré à tout autre moment qui ne nuit pas au déroulement des mobilités quotidiennes façonnées par l'institution « des heures de pointe ».

### 2.2.2 Les musiciens dans le métro

Un autre problème va se présenter à la CTCUM, celui des musiciens dans le métro. Ce problème est implicitement lié à une certaine délimitation des rapports, comprise ici dans son sens le plus large, prescrite par le règlement 18. Le problème qui se pose est au départ intelligibilisé au travers de la formalisation et de la définition du mot « sollicitations » dans l'article 13 du règlement 18 de 1975. Celui-ci se lit comme suit :

À moins d'autorisation, il est interdit de vendre ou d'offrir un journal, une revue, un imprimé ou une marchandise quelconque, de mendier ou de faire quelque sollicitation de quelque nature dans les stations, les voitures de métro ou les autobus.<sup>97</sup>

Or, en décembre 1981, un contrevenant à cet article est interpellé. Le rapport de contravention explique :

En ce jour, vers 19h00, le prévenu ci-haut mentionné fut appréhendé pour avoir sollicité les usagers du métro en jouant du violon plus précisément dans le corridor Ontario situé au terminus des voyageurs.<sup>98</sup>

<sup>97</sup> Règlement 18, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit.

<sup>98</sup> Rapport de contravention du 16 décembre 1981, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit.

Malgré trois procès, le prévenu est acquitté. Le juge expliquant lors du dernier jugement que :

[...] jouer du violon à proximité de quelques pièces de monnaie disposée dans un étui ne constituait certainement pas une pression morale décisive à l'endroit des passants.<sup>99</sup>

La première réaction vise, comme dans le cas des vélos, à vouloir interdire clairement la possibilité de jouer de la musique dans le métro. Il y a ainsi une réflexion sur le moyen approprié de garantir l'efficacité de l'interdiction, cela en se fondant sur l'article 10 du règlement. Une correspondance interne relatant l'avis du commissaire de la Société de transport, explique ainsi que :

Il est possible que d'autres contrevenants de même acabit puissent être acquittés en vertu de l'article 10, puisque le libellé de cet article ne répond pas exactement à l'infraction reprochée à savoir :

Il est interdit de faire fonctionner un appareil de radio ou un instrument musical dans les stations.<sup>100</sup>

Ou alors, en modifiant l'article 13 du règlement 18. La correspondance relate ensuite l'avis du procureur de la cour municipale de Montréal :

Le 2 juin 1982, monsieur [...] procureur de la cour municipale de Montréal, sollicitait notre intervention auprès des aviseurs légaux de la Commission, afin qu'ils étudient la possibilité de modifier l'article 13 du règlement 18 en vue d'empêcher la prolifération de musiciens dans le métro. À cet effet il nous propose le texte suivant :

« À moins d'autorisation, il est interdit d'offrir, de distribuer, de vendre, ou d'exposer en vente aucun article, marchandise, ou objet quelconque ou un billet, un livre, une revue, un journal ou un autre imprimé, de mendier ou de recueillir de quelques manières que ce soit, un don ou une signature dans une station de métro, dans une voiture de métro ou dans un autobus.<sup>101</sup>

---

<sup>99</sup> Correspondance interne du 03 juin 1982, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit.

<sup>100</sup> *Ibid.*

<sup>101</sup> *Ibid.*

La réaction visant à interdire la présence des musiciens ne porte pas sur des questions de sécurité ou de nuisance au bon déroulé des trajets. Elle repose sur la constitution d'un rapport introduit par la présence d'un musicien. Tout le problème des poursuites repose, rappelons-le, sur le mot « sollicitations » qui est présent dans l'article 13. Et l'acquiescement en appel sera fait sur la base de l'évaluation du rapport introduit par la présence des musiciens. En jugeant la nature de la sollicitation introduite par le fait de jouer de la musique, on évalue l'acceptabilité éventuelle d'une action sociale dans un ensemble de prérogatives strictes délimitées par le règlement. Et tout le problème qui se pose alors, c'est de savoir ce qu'on peut faire du rapport introduit par le musicien dans la fonctionnalité de l'ensemble qu'est le métro. Le jugement acquittant le contrevenant implique donc l'acceptabilité d'un rapport spécifique dans les stations de métro qu'il va falloir, du point de vue de la Société de transport, et au travers de la réglementation, interdire. Deux ans plus tard, en février 1983, est-ce que ce rapport spécifique est partie prenante de la vie sociale du métro ? Pas vraiment puisque un autre musicien est accusé :

[...] d'avoir contrevenu au règlement 18, article 10 de la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal en jouant de la musique au moyen d'une guitare et d'une musique à bouche, et ce à la station Peel.<sup>102</sup>

Sur cette affaire, on trouve une correspondance interne émanant du directeur de la sécurité de la Commission. Cette correspondance relate les débats du procès. Il explique ainsi qu'il a fallu établir dans un premier temps si le contrevenant était bien dans l'espace du métro, question à laquelle le juge a répondu par l'affirmative. Deuxième argument développé par le juge : une personne qui n'a pas acquitté le prix de son passage et qui joue de la musique hors des quais ne peut pas être considéré comme un voyageur (rappelons que le règlement 18 concerne « le transport et la conduite des voyageurs »)<sup>103</sup>.

<sup>102</sup> Jugement du 3 février 1983, Cour municipale de Montréal, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit.

<sup>103</sup> Ce qui explique pourquoi le règlement CA-3 de 1986 ne portera plus sur les voyageurs uniquement mais sur les « personnes » puisque il s'intitule comme on l'a vu « *Règlement concernant le transport, la conduite des personnes dans ou sur les véhicules et les immeubles de la STCUM [...]*. L'intitulé marque, mais nous l'avons déjà signalé, une adaptation à ce qui échappait à la réglementation 18 en élargissant son objet

Enfin, dernier argument, reprenant l'avis exposé plus haut, l'article 10 n'est pas assez précis, puisque jouer d'un instrument et écouter de la musique ne sont pas forcément des actions similaires. Enfin la note explique que 49 musiciens furent arrêtés en décembre 1982 et 34 en janvier 1983, ce qui donne une idée de la volonté d'empêcher la présence des musiciens indépendamment d'une stipulation claire de cette interdiction dans le règlement 18. Mais l'acquiescement du musicien dans ce procès va mettre un terme à cette politique d'arrestations. La correspondance se conclut ainsi :

Aucune autre arrestation ne peut être effectuée tant qu'on ne sait pas s'il y a des appels, si c'est le cas les contrevenants devront être poursuivis, Dans le cas contraire les 23 causes qui furent remises par forme dans l'attente d'un jugement devront être retirées.<sup>104</sup>

De même qu'avec les problèmes liés aux vélos, la direction de la CTCUM est confrontée à un usage de l'espace qui ne rentre pas en conformité avec la conception préexistante du bon déroulé des transports et du comportement voulu qui lui est lié. C'est une action sociale qui n'est pas liée à la fonctionnalité du métro qui pose problème. Or, devant la difficulté à faire condamner ces contrevenants, puisque la réglementation ne stipule rien à propos de l'individu qui joue de la musique dans une station de métro plutôt que de l'utiliser pour se déplacer, il va être décidé lors de l'élaboration du règlement CA-3 d'intégrer le musicien à cette fonctionnalité, de « le fondre dans le décor » en quelque sorte. Ainsi, pour chaque station, on inventorie les zones qui vont être désignées à cette fin, on assigne un horaire et un emplacement précisément délimité, qui se résume le plus souvent à un rectangle de un ou deux mètres sur quatre à six mètres.

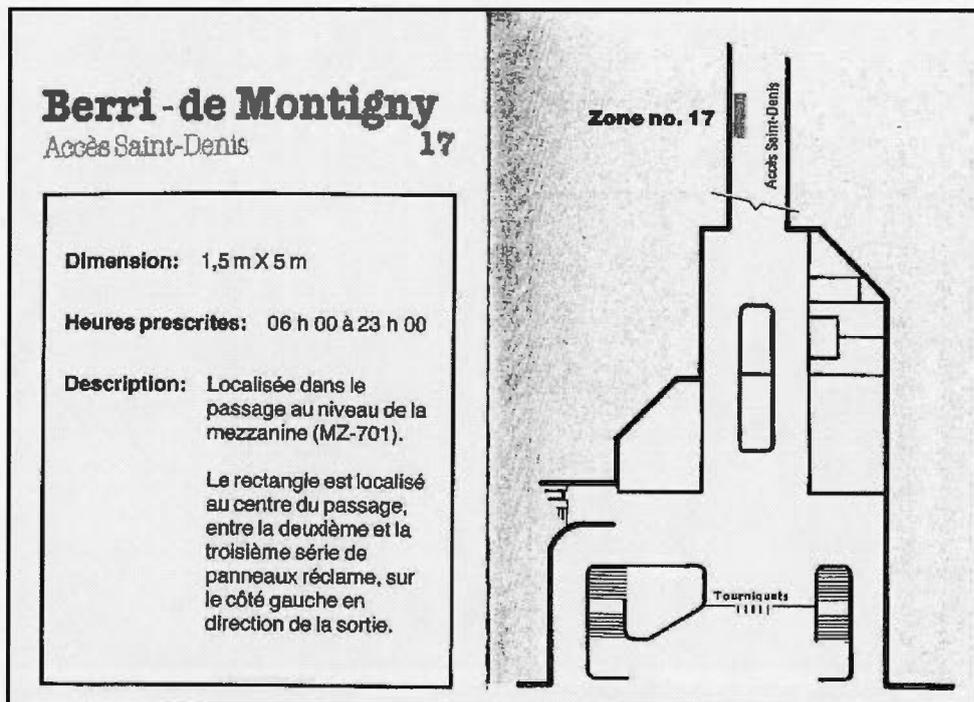
Les modifications majeures contenues au projet de règlement CA-3 ont pour objectif d'assurer à tout usager du transport en commun, la possibilité d'être transporté de façon confortable, sécuritaire, dans le respect de sa propre personne et de celle des autres. L'animation dans le métro sera non plus une chose tolérée

---

d'intervention non plus sur les individus qu'il faut constituer en « usagers » mais sur le cadre de réalisation des transports.

<sup>104</sup> Correspondance interne du 17 février 1983, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525, op.cit.*

mais acceptée tout en étant soumise à un encadrement visant à assurer la tranquillité des voyageurs.<sup>105</sup>



Zone n° 17 des musiciens, Métro arrêt Berri – accès Saint-Denis

Source : Répertoire des zones désignées pour musiciens de 1987, *Fonds d'archives de la STM*, op.cit.

Et c'est cet arrière-fond, cette nécessité d'intégrer et de réguler cette appropriation imprévue de l'espace public qu'est le métro qui explique la formulation de l'article 13 du règlement CA-3 en 1986 :

13.01 L'exécution d'une œuvre musicale, lyrique ou le fait de donner autrement un spectacle dans une station de métro ou dans une voiture est interdit

.02 a) Cependant, l'exécution dans une station de métro d'une telle œuvre ou d'un tel spectacle n'est permise qu'en autant que le niveau de bruit ne dépasse pas quatre-vingts (80) décibels et ce, dans une zone désignée à cette fin et aux heures prescrites par la Société ;

b) Pour ce faire, la Société prend en considération la libre circulation des voyageurs, leur tranquillité de même que celles des concessionnaires et des employés de la Société.<sup>106</sup>

<sup>105</sup> Correspondance interne du 28 août 1986, *Fonds d'archives de la STM*, dossier 82539, op.cit.

### 2.2.3 Les activités politiques dans le métro

Le problème lié à la délimitation des activités admises, ou du moins souhaitées dans le métro que l'on retrouve au travers de l'interprétation du mot « sollicitations », ne concerne pas uniquement les musiciens. On retrouve la même préoccupation concernant ce que l'on pourrait appeler des « usages politiques » du métro. Rappelons que l'article 13 du règlement 18 de 1975 stipule :

À moins d'autorisation, il est interdit de vendre ou d'offrir un journal, une revue un imprimé ou une marchandise quelconque, de mendier ou de faire quelque sollicitation de quelque nature dans les stations, les voitures de métro ou les autobus.<sup>107</sup>

Cet article est contesté en novembre 1985, suite à la lettre d'un avocat, représentant deux partis politiques canadiens, mentionnant que :

Nous sommes d'opinion que le règlement concernant le transport et la conduite des voyageurs ne peut s'appliquer de façon à priver les citoyens d'un droit reconnu et nous procéderons devant les tribunaux pour faire valoir ce droit si nécessaire.

Le fait d'être obligé de demander la permission afin d'exercer des droits fondamentaux est une limite déraisonnable à ce droit.»<sup>108</sup>

L'avocat explique ensuite qu'il a réussi à convaincre ses clients de demander la permission prévue à l'article 13 du règlement tout en précisant :

---

<sup>106</sup> Règlement CA-3, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82539*, op.cit. Cet article est ainsi resté tel dans le règlement R-O36 au travers de l'article 15.a). La présence ainsi définie des musiciens a de plus été légitimée aujourd'hui au travers de l'institutionnalisation « des étoiles du métro ».

<sup>107</sup> Règlement 18, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit.

<sup>108</sup> Lettre du 15 novembre 1985, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit. Les deux partis étants : le parti pour la république du Canada et le parti pour le commonwealth du Canada.

[...] permission demandée sans pour autant admettre qu'une telle permission soit nécessaire.<sup>109</sup>

La lettre se conclut en admettant que les clients sont d'accord pour discuter des modalités de l'exercice de tels droits. Quelle est la réponse du directeur du service contentieux de la Société ? En février 1986, après avoir rappelé que le règlement 18 visait à assurer au public voyageur le confort et la sécurité, celui-ci explique :

Compte tenu de la nature de votre demande, qui de façon avouée, constitue une activité politique, soyez informé que nous ne pouvons y consentir. La STCUM d'ailleurs, a toujours refusé à quelque parti politique que ce soit, l'activité politique dans le métro ou à bord de ses véhicules et ce, dans le but de respecter la finalité recherchée par son règlement et par sa loi constitutive elle-même, soit le confort et la sécurité des passagers.<sup>110</sup>

Comme dans le cas des vélos et des musiciens, il y a ici une confrontation entre deux types d'usage, d'appropriation des stations de métro, il y a stratégie d'un pouvoir au prises avec sa réversibilité. De sorte que le métro est déchiré entre deux conceptions, une conception strictement fonctionnelle, et une conception qui vise là aussi l'introduction d'une forme de rapport qui n'est pas liée à l'ordre social recouvert par le règlement 18. Cet interdit reste tel quel avec le règlement CA-3 de 1986. L'article 5.01 rappelle en effet :

Exhiber, offrir ou distribuer un livre, un journal, un tract, un feuillet, un dépliant ou tout autre imprimé dans une station de métro ou dans un véhicule est interdit ;<sup>111</sup>

Suivi de l'article 5.02 :

---

<sup>109</sup> *Ibid.*

<sup>110</sup> Lettre du 12 février 1986, *Fonds d'archives de la STM, dossier 9525*, op.cit.

<sup>111</sup> Règlement CA-3, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82539*, op.cit.

Le paragraphe. 01 du présent article ne s'applique pas à une personne ou à une corporation qui exploite une entreprise, une occupation ou un commerce dans une station de métro en vertu d'un contrat avec la Société.<sup>112</sup>

C'est désormais à partir de cet article que va se poser la question de la régulation de ces formes de sollicitation dans le métro. On retrouve ce même genre de préoccupation en février 1988 : en réponse à une demande d'autorisation de vendre des œillets dans les stations de métro pour le bénéfice d'une association collectant des fonds contre la sclérose en plaque, le directeur du service marketing dans une correspondance adressée au service transport explique ainsi :

Devant le nombre croissant de telles requêtes, la Société se voit dans l'obligation de statuer de façon définitive. En effet la Société désire mettre un terme à toute forme de sollicitations dans le métro peu importe la nature souvent méritoire du prétexte.<sup>113</sup>

Ce refus s'accompagne de la précision suivante :

À cet effet, les autres manifestations de sollicitations qui étaient antérieurement tolérées (il y en avait deux) seront désormais interdites.<sup>114</sup>

Puis dans une autre correspondance interne, le même directeur marketing explique :

Les demandes pour de la sollicitation dans le métro sont nombreuses et de tout acabit. En conséquence nous croyons que la Société se doit de prendre position et de statuer sur cette affaire. Ainsi, nous proposons que soit interdite toute forme de sollicitation quelque soit le prétexte.<sup>115</sup>

---

<sup>112</sup> *Ibid.*

<sup>113</sup> Correspondance interne du 25 février 1988, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82540 « Règlement CA-3 »*, cote 0112.01.003, op.cit.

<sup>114</sup> *Ibid.* La Société tolérait en effet deux exceptions : La collecte de fond pour la paralysie cérébrale et le loto des pompiers. On peut lire dans cette correspondance : « *il faudrait aviser la direction du centre des grands brûlés que la société ne leur permettra plus de vendre des billets dans les stations de métro* ».

<sup>115</sup> Correspondance interne du 26 février 1988, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82540*, op.cit.

Même volonté qu'au travers de l'article 13 du règlement 18, l'interdiction, comme dans le cas de la présence des musiciens se réalise autour d'une conception de la sollicitation délimitée par le règlement 18 puis par les correspondances relatives au règlement CA-3. Là encore, c'est l'introduction dans le métro d'une action sociale productrice d'une forme de rapport qui apparaît incompatible avec les prérogatives de la STCUM et de ses réglementations. Et c'est le souci constant de préserver la régularité fonctionnelle qui délimite les motivations de la Société<sup>116</sup>. Puis la correspondance explique :

L'interdiction de solliciter dans le métro est conforme avec l'énoncé du projet de politique d'animation. La sollicitation finit par contraindre nos clients. Il revient à la Société de sauvegarder la tranquillité de sa clientèle et à la protéger des sollicitations enthousiastes. Par exemple, les pompiers utilisaient des porte-voix pour sensibiliser les gens à leur loto !<sup>117</sup>

La délimitation de ce que doit être le métro est claire ici. Toute sollicitation qui contreviendrait à la mobilité fonctionnelle des individus est proscrite. Car le métro est un espace qui vise à préserver le bon usage défini de ses lieux : faire en sorte que la mobilité des personnes se déroule sans le moindre obstacle. La nécessité d'annihiler ces obstacles potentiels apparaît comme une préoccupation constante de la STCUM. Ainsi dans une correspondance interne de décembre 1988, on apprend que le service contentieux a sollicité l'avis d'une firme d'avocats pour évaluer la légalité de l'article 5.01. Il s'agit ainsi de tester la capacité de résistance de cet article, et plus globalement du règlement CA-3, par rapport aux autres dispositifs légaux du pays, plus précisément ici à l'article 1 de la Charte canadienne des droits et des libertés et à l'article 9.1 de la Charte québécoise des droits de la personne. L'avocat sollicité explique ainsi l'incompatibilité entre ces deux dispositifs juridiques.

---

<sup>116</sup> Cela se fait au nom de l'article 4.18 et de l'article 6.01 du règlement CA-3. Ceux-ci se lisent comme suit :

*4.18 : « Il est interdit de demander ou de recueillir un don, une aumône ou un autre avantage dans une station de métro ou dans un véhicule sauf dans les cas prévus à l'article 13.2. » Rappelons que l'article 13.2 est l'article régulant les musiciens dans le métro.*

*6.01 : « Il est interdit à moins d'autorisation d'offrir en vente ou en location un service ou un bien ou d'en faire l'exhibition, la distribution ou l'exposition dans une station de métro ou dans un véhicule ».*

<sup>117</sup> Correspondance interne du 26 février 1988, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82540, op.cit.*

Vous vous interrogez sur la possibilité de repousser avec succès une telle défense puisque le litige est susceptible d'être porté devant les plus hauts tribunaux du pays.

[...] Pour résumer la situation, nous croyons que la STCUM pourra difficilement supporter la validité de l'article 5.01 en cas de contestation car :

- a) cet article décrète une prohibition absolue qu'il sera difficile de justifier en recourant aux exceptions permises par la charte [canadienne des droits et libertés].
- b) Le fardeau de cette justification incombe à la STCUM qui doit s'appuyer sur une preuve claire et persuasive
- c) Le titre de propriétaire d'édifices publics ne pourrait à lui seul justifier l'imposition d'une telle restriction de la liberté d'expression.<sup>118</sup>

Le problème vient donc de la possibilité de justifier une exception permise par la Charte (article 1 de la Charte canadienne et article 9.1 de la Charte québécoise).

Il faudrait justifier que l'article 5.01 se rapporte à des préoccupations urgentes et réelles dans une société démocratique.<sup>119</sup>

Cette préoccupation provient d'une affaire à laquelle était confrontée la STCUM. On en retrouve la trace dans une correspondance interne de juin 1989 :

Entre autre, le 28 septembre 1987, un ordre de comparaître devant la cour municipale fut émis contre un certain monsieur [...] en raison de sa contravention à l'article 5.01 du règlement CA-3 soit pour avoir exhibé, distribué ou offert des livres et des feuillets au nom de l'armée du salut à la station de métro McGill.

Le ou vers le 26 avril 1988, le procureur de monsieur [..., l'avocat de l'accusé] fit parvenir au procureur général du Québec ainsi qu'à celui du Canada un avis, conformément à la loi, de son intention de contester la validité et la constitution de l'article 5.01 du règlement CA-3 puisque contraire à la charte des droits et libertés de la personne et la charte canadienne des droits et libertés qui garantissent à tous les libertés fondamentales de conscience, de religion, et d'expression. Après discussion avec le procureur en chef de la cour municipale de Montréal, monsieur [...], ce dernier nous informait qu'il croyait qu'effectivement l'article 5.01 ne saurait résister devant les chartes et que les chances étaient grandes que cet article soit déclaré invalide puisque totalement prohibitif. Constatant l'importance d'une telle décision et sa répercussion possible, il fut convenu d'obtenir, à ce sujet, une opinion juridique d'une firme d'avocats

<sup>118</sup> Lettre du 12 décembre 1988, *Fonds d'archives de la STM*, dossier 82540, op.cit.

<sup>119</sup> *Ibid.*

externes, laquelle opinion vint confirmer, effectivement, l'appréhension soulevée par le procureur en chef de la cour municipale de Montréal.<sup>120</sup>

Face à ce constat, toutes les plaintes relatives à l'article sont retirées par la Société. (3 plaintes successives). Et en juillet 1989 l'article 5.01 devient :

À moins qu'un règlement de la STCUM ne l'autorise, il est interdit d'exhiber, d'offrir, ou de distribuer un livre, un journal, un tract, un feuillet, un dépliant ou tout autre imprimé dans une station de métro ou dans un véhicule.

Toutefois, l'alinéa précédent n'a pas pour objet d'empêcher l'exhibition, l'offre, et la distribution par une personne, à titre gratuit, dans une station de métro, de textes exprimant une idéologie politique, sociale ou religieuse, sous la forme de feuillet, tract, brochure, journal, livre ou dépliant, à condition toutefois de se conformer aux autres dispositions du présent règlement en ce qui a trait entre autres, à la propreté des lieux, la libre circulation et la sécurité des voyageurs. Pareille exhibition, offre et distribution ne seront permises dans une station de métro que dans les aires, couloirs ou corridors situés entre les portes d'entrée des stations de métro et l'endroit où le voyageur doit acquitter le prix de son voyage.<sup>121</sup>

Ainsi, il apparaît que face à l'appropriation « politique » du métro garantie par les droits constitutionnels nationaux et provinciaux, la station de métro va être décomposée en deux principaux espaces. Un espace dans lequel la conception de ce qui est l'espace public peut se greffer à la stricte fonctionnalité préexistante. En dehors du passage des tourniquets, la distribution « politique » est donc tolérée. Et un deuxième espace, situé entre le passage des tourniquets et les quais, qui échappe à cette modification

<sup>120</sup>Correspondance interne du 29 juin 1989, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82538*, « Règlement CA-3/CA-3-1/CA-3-2/CA-3-3 », cote 0112.01.003, op.cit.

<sup>121</sup> Résolution CA.89-148, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82538*, op.cit. On peut remarquer que cette modification intervient en parallèle avec une modification du règlement de la ville de Montréal. Si les modifications sont similaires, on peut déjà noter qu'elles se réalisent dans la spécificité de leurs espaces réglementés, et non dans l'indifférenciation d'un espace public qui recouvrerait l'ensemble de ces lieux. Ainsi, dans la correspondance interne du 29 juin 1989, on apprend : « Il y a lieu de noter que la ville de Montréal a eu à effectuer pareille modification à son règlement n°333 en adoptant le règlement n°8006 afin de permettre, à certaines conditions, la distribution, à titre gratuit, sur le domaine public, de textes exprimant une opinion politique ou religieuse sous la forme de feuillets ou brochures. Évidemment, la modification proposée ne peut certes nous mettre de façon absolue, à l'abri de toute contestation sur la base des chartes mais de l'avis du procureur ayant préparé l'opinion juridique sur la validité de l'article 5.01 et du procureur en chef de la cour municipale de la ville de Montréal, il sera maintenant plus facile pour la STCUM de défendre ce texte devant la cour en cas d'une éventuelle contestation de sa validité. »

réglementaire et dans lequel cette activité sociale est interdite, interdiction qui est encore valide aujourd'hui. Là encore, on constate que les évolutions des règlements vont intégrer une activité sociale qui n'était pas prévue au départ. On peut également souligner que cette activité est intégrée dans un souci constant de préserver les prédispositions fonctionnelles du métro. Enfin, cette intégration apparaît inséparable de la nécessité de gérer une autre réalité propre aux stations de métro, celle de la mendicité.

#### 2.2.4 La mendicité dans le métro

Cette pression extérieure qui se manifeste par les activités « politiques » va se retrouver également pour une autre forme de présence. L'organisation du métro, par la brèche ouverte hors de ses quais, va simultanément se trouver confrontée à un autre mode de présence, considéré comme beaucoup plus néfaste, celui de la mendicité. On remarque en effet que le même problème tournant autour de la notion de « sollicitations » se pose à propos des articles 4.18 et 4.19 du règlement CA-3 de 1986 et que le même type de réponse va y être apporté. Ces articles stipulaient :

4.18 : « Il est interdit de demander ou de recueillir un don, une aumône ou un autre avantage dans une station de métro ou dans un véhicule sauf dans les cas prévus à l'article 13.2.

4.19 : « Il est interdit de demander ou de recueillir des signatures dans une station de métro ou dans un véhicule ». <sup>122</sup>

Ainsi, dans une correspondance interne d'août 1990, on apprend les raisons de la difficulté d'appliquer ces articles qui ont poussé à les modifier. Il est ainsi expliqué que :

Depuis l'adoption de ces articles du règlement CA3-3, la Société a eu, à quelques reprises, à appliquer ces articles à l'encontre de personnes qui refusaient de s'y conformer. Plus précisément, le soussigné fait référence à une personne handicapée qui est véhiculée en chaise roulante par une tierce personne dans les

---

<sup>122</sup> Règlement CA-3, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82539, op.cit.*

différentes stations de métro afin de recueillir des dons ou des aumônes. Bien que régulièrement interpellée et traduite devant la cour municipale de Montréal par les agents de surveillance suivant l'article 4.18 du règlement CA-3, cette personne récidive continuellement rendant inefficaces les dispositions pénales du règlement dans ce cas.

Tout récemment, une plainte a été adressée à la Société par une autre personne handicapée circulant en chaise roulante en référence à cette situation alléguant entre autres, que la Société agissait de façon discriminatoire à son égard et brimait ses droits en l'empêchant de quémander dans le métro.<sup>123</sup>

Là encore, il semble que les mêmes causes produisent les mêmes effets, puisque la Société a fait appel à une firme d'avocats afin là aussi d'évaluer la résistance juridique de ces deux articles. On trouve ainsi dans la même correspondance interne :

En définitive, il s'agit de rechercher si les limites imposées par le règlement sont raisonnables. Sur ce point, il serait difficile de soutenir que la prohibition de l'article 4.18 est justifiée par les dispositions des différentes chartes alors que les musiciens, eux, en vertu de l'article 13.2, peuvent recueillir des dons ou des aumônes.<sup>124</sup>

puis la correspondance précise :

Finalement, même le droit de propriété des lieux concernés ne peut être invoqué pour justifier un geste dont le seul but et l'unique effet est d'entraver l'exercice d'une liberté fondamentale.

[...] Quant à l'article 4.19, constatant qu'il s'agit ici encore une fois d'une prohibition totale qui pourrait s'avérer être contraire aux différentes chartes, il y aurait lieu de profiter de l'occasion pour amender cet article et ainsi éviter une contestation possible de sa validité eu égard aux dispositions de la charte.<sup>125</sup>

Ainsi, le problème posé par la mendicité émerge à la fois par la permissivité ouverte au travers de la gestion du problème des musiciens et au travers de la gestion du problème posé par les activités politiques. C'est à la jonction du traitement de ces deux situations

---

<sup>123</sup> Correspondance interne du 23 août 1990, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82538, op.cit.*

<sup>124</sup> *Ibid.*

<sup>125</sup> *Ibid.*

problématiques que va s'insérer la question de la mendicité comme nouveau problème à traiter. Et c'est ainsi que le 15 septembre 1990 entre officiellement en vigueur une double modification. L'article 4.18 devient :

Sauf les cas prévus à l'article 13.2, il est interdit de demander ou de recueillir un don, une aumône, ou un autre avantage dans un véhicule ou dans une station de métro ailleurs que dans les aires, couloirs ou corridors situés entre les portes d'entrée des stations de métro et l'endroit où le voyageur doit acquitter le prix de son voyage à condition, toutefois, de se conformer aux autres dispositions du présent règlement en ce qui a trait entre autres, à la propreté des lieux, le travail des employés de la Société, la libre circulation et la sécurité des voyageurs.<sup>126</sup>

L'article 4.19 devient :

À moins d'autorisation d'effectuer des sondages, relevés ou autres études de ce genre ou de demander ou recueillir des signatures dans un véhicule ou dans une station de métro ailleurs que dans les aires, couloirs ou corridors situés entre les portes d'entrée des stations de métro et l'endroit où le voyageur doit acquitter le prix de son voyage à condition, toutefois, de se conformer aux autres dispositions du présent règlement en ce qui a trait entre autres à la libre circulation et la sécurité des voyageurs.<sup>127</sup>

Comme en ce qui concerne les activités politiques, il est décidé de décomposer les stations de métro en deux espaces distincts où les tourniquets marquent la fonctionnalité incompatible avec toute autre activité sociale que celle prescrite par la réglementation. On remarque ainsi que les diverses appropriations des stations de métro sont appréhendées avec le souci constant d'intégrer ces dernières dans la régularité du bon fonctionnement voulu. Or fin octobre 1990, on trouve une lettre de la présidence adressée au service de surveillance, qui dit :

À une réunion spéciale tenue ce matin, les membres du conseil d'administration de la Société constataient que l'exercice de l'activité de sollicitation des dons,

---

<sup>126</sup> Résolution CA.90-177 du 23 août 1990, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82538*, op.cit.

<sup>127</sup> *Ibid.*

aumônes, etc..., telle qu'elle se déroule depuis les deux dernières semaines met en péril le confort, la sécurité et la libre circulation des personnes désirant l'accès au réseau de métro.

En outre, dans l'immédiat et afin de remédier à cette situation, la Société demande à son service de surveillance de procéder à l'application stricte et rigoureuse des articles 2 et 4.06 du règlement CA-3 de telle sorte à mettre un terme à toute sollicitation de dons ou d'aumônes. Vous voudrez bien, en conséquence prendre les mesures s'imposant afin qu'il y soit pourvu sans délai.<sup>128</sup>

La modification des articles 4.18 et 4.19 marque une incompatibilité entre la régularité recherchée et les formes de mendicité qui se déroulent dans les stations de métro (entre les portes d'entrée et les tourniquets). Quasi simultanément avec la modification de ces deux articles, il y a littéralement une menace qui pèse sur le métro, un envahissement qu'il faut limiter. Plus encore, la visibilité d'une réalité sociale semble subitement éclater dans la force de son incompatibilité avec le dispositif d'ordre qui structure l'organisation du métro. On trouve ainsi un extrait d'interview dans le Journal de Montréal de la directrice générale expliquant que :

L'expérience vécue depuis l'application de ces modifications nous démontre clairement que la sollicitation telle qu'elle est actuellement exercée compromet à son tour les droits de la clientèle en raison du nombre de personnes qui sollicitent, de leur attitude et des altercations qui risquent alors de se produire dans certaines stations de métro.<sup>129</sup>

S'ensuit une correspondance interne du 30 octobre 90 relatant la mise en place d'un suivi régulier et quotidien des arrestations et des expulsions effectuées par les agents de surveillance et les services de police tout en réaffirmant la nécessité d'une application stricte des articles 2 et 4.06 du règlement CA-3. Il y a une incompatibilité forte entre le lien sollicitation-mendicité et la structure d'ordre qu'est le métro.

---

<sup>128</sup> Correspondance interne du 26 octobre 1990, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82538, op.cit.* L'article 2 du règlement CA-3 se lit comme suit : « *Sous réserve de la loi et des règlements, toute personne a le droit d'utiliser le réseau des transports en commun de la société dans le confort et la sécurité* ». L'article 4.06 stipule quant à lui : « *Il est interdit de gêner ou d'entraver la libre circulation des voyageurs, notamment en s'immobilisant, en rôdant ou en flânant dans un véhicule ou dans une station de métro* ».

<sup>129</sup> *Ibid.*

On trouve également une lettre du directeur de la surveillance distinguant quatre périodes qui se sont succédées après la modification des articles 4.18 et 4.19 du règlement CA-3. La première, avant le 15 septembre, date des modifications du règlement, relève un respect relatif de ces articles. Il soulève tout de même un total de 400 arrestations, tout en soulignant l'absence de violence. Deuxième période, la modification du règlement et son application jusqu'au 15 octobre, implique un retrait des accusations (8 accusations en tout). La troisième période est une « arrivée de groupes de mendiants jeunes » responsables de 175 plaintes. La quatrième période est le moment de l'écriture de cette correspondance, dans laquelle s'ouvre une période d'incertitude relativement angoissante. Ainsi, la note conclut :

Que nous réserve donc l'avenir, l'après aujourd'hui, dépendamment de nos décisions ? Le statut quo nous fait craindre le pire, voire l'installation du crime organisé vendant en pièces détachées nos corridors, nos édicules, mezzanines... L'application de l'article 4.06 du règlement CA-3 « gêne la libre circulation » ne réglera pas le problème de la sollicitation et ne fera que reporter l'échéance du paragraphe précédent. Nous croyons plutôt à la modification de l'article 4.18 nous permettant de gérer la sollicitation via les associations de groupes établies, crédibles, en leur déterminant une procédure appropriée et permettant ainsi à notre clientèle de donner, si elle le désire et quand elle le voudra bien.<sup>130</sup>

Il est clair que la brèche ouverte par la modification des deux articles va poser un problème dans la conception préalable de l'ordre qu'institue le métro. Et c'est ainsi qu'il sera décidé d'appliquer le plus strictement possible les articles 2 et 4.06 du règlement CA-3 pour pallier à l'insuffisance induite par la modification des articles 4.18 et 4.19. Le suivi régulier et quotidien des arrestations et des expulsions va durer jusqu'au 4 novembre. Puis, plus rien, plus de traces de ce problème dans les archives jusqu'en janvier 1992, lorsqu'une lettre du responsable des affaires civiles adressée au directeur du service contentieux demande :

[...]Auriez vous l'amabilité de me laisser savoir vos intentions quant à la dernière modification à l'article 4.18 du règlement que nous avons l'intention de proposer

---

<sup>130</sup> Correspondance interne du 30 octobre 1990, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82538, op.cit.*

au conseil d'administration afin de remédier à l'interdiction absolue de mendier dans le métro.<sup>131</sup>

Or, là encore, simultanément avec le problème de l'article 4.18, l'article 5.01 relatif aux activités politiques resurgit en mars 1992. Ainsi dans une correspondance entre l'avocat de la Société et le service du contentieux, on apprend qu'une plainte pénale a été déposée contre un contrevenant pour avoir distribué des tracts et feuillets sur le quai d'une station soit au-delà des limites permises par l'article 5.01. Il est ainsi expliqué que :

[l'avocat de ce contrevenant] a avisé la cour qu'il contestait la validité de l'article 5.01 du règlement CA-3 sur la base qu'il contrevenait à un des droits reconnus par la charte des droits et libertés de la personne soit, la liberté d'expression de son client. Il va sans dire que ce dossier va avoir des répercussions importantes sur les opérations en plus de relancer et raviver le débat sur l'article 4.18 du règlement CA-3 concernant la sollicitation dans le métro.<sup>132</sup>

Puis un peu moins d'un mois plus tard, début avril 1992, on trouve dans une lettre du Directeur du contentieux adressée à la Présidente de la Société ceci :

Vous vous rappelez que lors de la controverse qui avait entouré l'augmentation importante du phénomène de sollicitations dans le métro, il y a de cela près d'un an, nous avons suggéré un amendement au règlement CA-3 de la Société en vue d'assurer sa conformité aux dispositions des chartes de droits et libertés canadiennes et québécoises.<sup>133</sup>

Puis, ce dernier regrette le fait qu'à l'époque, le C.A

avait jugé opportun de reporter indéfiniment l'adoption de toute modification au règlement et d'ainsi éviter la confusion qui pourrait résulter du changement des règles de conduite des usagers sur nos propriétés.<sup>134</sup>

---

<sup>131</sup> Correspondance interne du 14 janvier 1992, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82538*, op.cit.

<sup>132</sup> Correspondance interne du 16 mars 1992, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82538*, op.cit.

<sup>133</sup> Correspondance interne du 9 avril 1992, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82538*, op.cit.

<sup>134</sup> *Ibid.*

La mendicité et les activités politiques ne forment, au final, et malgré leurs différences, qu'un seul et même problème pour l'organisation du métro. En reste-t-on là ? Pas du tout. Début mai 1992, on retrouve une correspondance interne de la Directrice générale au service contentieux. Elle dit :

Compte tenu de la recrudescence des problèmes liés au comportement des clients (méfaits, cheminement en tunnel, portes retenues), je crois qu'il y aurait lieu de resserrer l'application du règlement CA-3, d'augmenter les amendes de façon significatives et d'en informer de façon explicite la clientèle.<sup>135</sup>

Les modifications des articles 5.01, 4.18 et 4.19 ont introduit pour la Société de nouveaux problèmes à gérer. La permissivité introduite par l'assouplissement du règlement dans l'espace entre les portes d'entrée des stations et les tourniquets ont parallèlement introduit la nécessité de se doter d'un outil de sanction plus efficace. Cet outil de sanction, il va venir non pas directement d'une modification de la réglementation, mais de la réforme du Code de procédure pénale du Québec de janvier 1993, qui va servir d'appui à une harmonisation et une simplification des amendes<sup>136</sup>. En introduisant la possibilité de sanctionner directement au travers des constats d'infractions, sans passer nécessairement par le juge (et donc sans être dans l'attente d'appel du procureur en cas de décisions jugées néfaste), la réforme du Code pénal va faciliter la nécessité d'encadrer les nouvelles permissivités introduites par les modifications des articles des règlements en dotant ceux-ci d'une sanction éventuelle plus directe, plus fluide, directement insérée au cœur même des comportements des personnes.

---

<sup>135</sup> Correspondance interne du 4 mai 1992, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82538*, op.cit.

<sup>136</sup> Voir : Michel Parazelli, *Les enjeux du partage de l'espace public avec les personnes itinérantes et sa gestion à Montréal et à Québec. Perspectives comparatives et pistes d'actions*, Rapport de recherche « programme actions concertées », Montréal, 79 p, 2013 disponible à : [http://www.frqsc.gouv.qc.ca/upload/editeur/3\\_Rapport\\_scientifique\\_M\\_Parazelli\\_2011-PP-144446.pdf](http://www.frqsc.gouv.qc.ca/upload/editeur/3_Rapport_scientifique_M_Parazelli_2011-PP-144446.pdf)  
Ce rapport permet notamment de resituer la judiciarisation de l'itinérance caractérisée par l'amende dans une vue d'ensemble de la gestion municipale de ces populations et des stratégies diverses d'occupation et de partage du domaine public des habitants de Montréal. D'une part, ce rapport distingue trois imaginaires constitutifs de la question (écosanitaire, salubre, démocratique). D'autre part ces imaginaires apparaissent mobilisés distinctement selon les acteurs concernés (administration municipale, médias, catégories de citoyens) ce qui aboutit à un partage de l'espace public oscillant entre une répression invisibilisant ces populations, leur prise en charge institutionnelle, et une « intégration réclamée » de celles-ci au nom des présupposés de l'idée contemporaine de citoyenneté.

En effet, chaque infraction éventuelle verra ainsi une amende correspondante<sup>137</sup>. L'harmonisation des amendes semblerait, au vu des archives disponibles, avoir résolu ce qui était qualifié comme un problème lié à la mendicité. Quant au recours à la justice concernant la validité de l'article 5.01 du règlement CA-3, l'affaire se termine en février 1997 après plusieurs appels. Le bien-fondé de l'interdiction de distribuer des tracts sur les quais est confirmé par la condamnation du contrevenant et se retrouve dans le règlement R-036 de 2003 au travers de l'article 15.e)<sup>138</sup>. Il y a une simultanéité des réactions de la Société quant au traitement des activités politiques et de la mendicité qui s'explique par la nécessité de s'adapter et d'aménager ces activités qui se situent hors du champ de la stricte fonctionnalité des stations de métro. L'ordre de mobilité propre au métro doit ainsi gérer une situation qui se caractérise par une immobilité physique.

Le double-sens recouvert par ces sollicitations distinctes a certainement réaménagé la conception sociale de ce qu'il fallait entendre par station de métro. Il va sans dire que l'espace situé entre les portes d'accès des stations et les tourniquets est ouvert à d'autres formes d'actions que celles qu'entoure la stricte délimitation d'un comportement défini par la figure « de l'usager » ou du « voyageur ». Sans doute peut-on expliquer par là pourquoi la réglementation ne s'occupe plus essentiellement des voyageurs mais visent à réguler les comportements des « personnes » en lien avec la fonction première de constitution de la mobilité quotidienne qui caractérise le métro. Et l'on peut également certainement comprendre comment s'est réalisé l'élargissement continu et la spécification du cadre de réalisation des objets d'interventions des divers règlements. On peut tout de

---

<sup>137</sup> Résolution CA-92-287 du 10 décembre 1992, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82538*, op.cit. Cette résolution traduit la volonté de la STCUM de ne pas se conformer au seuil d'amende minimale de 50 dollars fixé par la réforme de janvier 1993. Jugé peu prohibitif, il est estimé que ce seuil minimal « ne sert pas les intérêts de la STCUM en ce qu'il ne constitue pas un montant suffisamment élevé pour dissuader le nombre grandissant de personnes qui enfreint le règlement CA-3 tant au niveau de la perception que de la conduite de ces personnes vis-à-vis d'une clientèle qui a le droit de voyager dans le confort et la sécurité ». De plus, l'instauration d'amendes minimales permet « une uniformisation et une harmonisation des sentences remises par les différentes cours de justice ». Ainsi chaque article est doté d'un seuil de sanction minimal et maximal. Par exemple, contrevenir à l'article 4.18 est ainsi passible d'une amende de 30 dollars à 500 dollars, contrevenir aux articles 4.06, 4.19 où 5.01 est passible d'une amende de 75 dollars à 500 dollars.

<sup>138</sup> Règlement R-036, op.cit.

même noter qu'aujourd'hui encore, l'espace allant des quais aux tourniquets est soumis à l'interdiction claire de tout autre type de comportement que celui prescrit par cette figure instituée de l'usager.

### 2.3 Les modalités du pouvoir caractérisant le métro

Que remarque-t-on au travers de ces quatre exemples ? L'usage du vélo, la présence des musiciens, les activités politiques et la mendicité ont en commun d'avoir confronté la réalité de la réglementation constituées autour d'un ordre précis (à savoir, faire prendre le transport sans obstacles) à des activités sociales indépendantes de cette stricte fonctionnalité. Les divers règlements, beaucoup plus qu'un simple dispositif légal, semblent se caractériser au travers de la constitution permanente d'une finalité qui délimite les activités recherchées et produites dans le métro. Et les aménagements permanents qui caractérisent cette brève histoire ne nous disent rien d'autre. Toutes ces adaptations tournent autour d'un seul et même objectif, préserver la finalité propre au métro. De sorte que si le métro est un dispositif de pouvoir, c'est en questionnant la production permanente de sa régularité que cela apparaît. La compatibilité de cette régularité avec les diverses appropriations des stations de métro propres à ces quatre exemples semble ainsi se réaliser par absorption dans les limites de cette finalité instituée<sup>139</sup>. En effet, la préservation de la régularité du métro se réalise en intégrant, presque en douceur, tout ce qui au premier abord semble y échapper. Par là, la réversibilité locale du pouvoir propre à l'organisation du métro s'articule autour des aménagements produits et contraints par ces quatre formes distinctes d'appropriations. Mais ces aménagements (ou ces adaptations) se réalisent, du point de vue de la Société, dans le cadre d'une régularité spécifique. Les vélos sont compartimentés dans une voiture à des horaires stricts, les musiciens placés dans un rectangle de deux mètres sur quatre,

---

<sup>139</sup> Il est néanmoins évident que la préservation de cette finalité, si elle caractérise le métro de Montréal en tant qu'institution définie dans sa réalité municipale, ne saurait rendre compte exhaustivement de la réalité de chaque station. Un regard affiné sur les différentes stations (le respect de cette finalité est-il similaire dans toutes les stations ? En existe-t-il plus problématiques que d'autres ? Y a-t-il des variations dans le respect des normes introduites par les réglementations en fonction des différentes catégories d'usagers ? ...) s'avérerait précieusement complémentaire de notre propos.

les tracts et la mendicité sont tolérés à condition que cela ne s'approche pas trop des quais. En décomposant l'espace du métro, les adaptations permanentes des règlements traduisent l'effort constant de préserver l'ordre implicite qui y est traduit : faire en sorte que la mobilité des personnes se réalise sans obstacle. Ainsi peut-on comprendre pourquoi les règlements tendent à se spécifier et à se décomposer sans cesse. Elles se décomposent dans la réalité des affrontements stratégiques propres à la spécificité du métro, réalité des affrontements stratégiques qui s'ordonne autour de la finalité du métro qui n'est rien d'autre qu'une fonction essentielle régulant la vie quotidienne contemporaine : que la mobilité des personnes soit fluide, sans embûche, et que chacun soit transporté dans ses impératifs et ses obligations personnelles sans le moindre problème.

C'est l'ordre pour et par le métro qui est défendu dans toutes ces batailles juridiques par lesquelles se réalisent toutes ces adaptations du métro à la vie qui se déroule en son sein. C'est la sécurisation permanente des mobilités quotidiennes qui est l'objet de toutes ces infimes adaptations qui n'en restent pas moins décisives. Car aussi bien qu'en étant en liaison constante avec les différentes cours municipales de Montréal, qu'en testant la capacité de résistance juridique des articles des règlements, ce qui se produit, c'est l'insertion de la finalité du métro symbolisée par sa réglementation dans le dispositif juridico-légal caractéristique du pouvoir contemporain. C'est dans un va-et-vient permanent entre armature juridico-légale (fédérale, provinciale, municipale) et réglementation strictement fonctionnelle propre au métro que se repère la modalité juridico-légale contemporaine du pouvoir présent dans le métro. Le métro a une fonction et ses règlements sont au service de celle-ci : produire en permanence la fluidité des comportements pour que les besoins de mobilités quotidiennes soient réalisés. En instituant progressivement une délimitation des comportements des personnes en lien direct avec la stricte fonctionnalité préalablement délimitée qui caractérise le métro, cette institution apparaît en train de jouer un rôle non négligeable dans la gouvernementalité plus générale des individus. Le métro, en s'adaptant en permanence à ce qui se joue en son sein, ne participe-t-il pas à conduire la conduite des hommes ?

Il semble donc que les affrontements stratégiques propres au pouvoir dans cet espace portent sur le cadre de réalisation du métro. S'il y a réversibilité du pouvoir, cela peut dans ce cas précis, s'appréhender au travers des quatre péripéties qui caractérisent l'histoire du métro. Ces péripéties traduisent, chacune à leur manière, des affrontements stratégiques qui tournent autour d'une forme de pouvoir spécifique. Après tout, le métro vise la production d'une action voulue, il se caractérise par la production d'une action sur des actions, et au cœur même de cette production se situe la réversibilité permanente d'un pouvoir confronté à des actions sociales imprévues. La question que l'on peut se poser également revient à se demander si ces tactiques stratégiques caractérisant le pouvoir propre au métro relèvent d'une modalité disciplinaire ou d'une modalité sécuritaire.

S'il y a modalité disciplinaire, cela doit se rechercher au travers d'un ensemble de mécanismes de surveillance et de sanctions normalisatrices permanents visant la production d'une action voulue. Cette action recherchée qui aurait donc l'individu comme objet, pourrait s'appréhender au travers de la figure de « l'utilisateur » ou du « voyageur ». Si le métro était un espace disciplinaire, il viserait ainsi à produire en permanence un comportement adéquat à la fin préétablie de sa fonctionnalité, produire un individu usager des transports en commun. Effectivement, les règlements traduisent une précision méticuleuse croissante de cette figure de l'utilisateur. Aux dispositions du règlement 3361 de 1966 qui s'ancraient encore dans la conception plus générale de l'ordre public se sont progressivement rajoutées des dispositions qui ont pour principal objet le comportement des individus souhaité, et ce, en fonction de fins définies. Ainsi, en plus des dispositions dont nous avons retracé l'histoire, le règlement R-036 de 2003, dans sa sous-section « civisme », précise-t-il par exemple qu'il est interdit de se coucher ou de s'étendre sur un banc, sur un siège (4.c), de poser le pied sur un banc ou un siège ou d'y poser un objet susceptible de le souiller (4.d), d'être pieds nus (4.i), etc.

Les interdictions façonnant un comportement (interdiction de flâner, de clamer, de désobéir à une directive affichée ou dite par un représentant de la Société...) semblent ainsi progressivement se multiplier. Mais là n'est peut être pas l'essentiel. Car si il y a

discipline dans le métro, cela suppose que le rôle de la prison soit d'assurer la légitimité naturalisée des sanctions normalisatrices que constitue toute modalité disciplinaire, dans l'objectif ici de préserver la production d'une finalité intrinsèquement liée au bon déroulement des mobilités quotidiennes façonnant un « voyageur ». Or, la peine de prison disparaît progressivement de la réglementation (puisqu'à partir du règlement CA-3, la possibilité de peine de prison à défaut de paiement d'amende n'existe plus), et de plus, les amendes tendent comme on l'a vu à être directement rattachées à tous les articles existant. A chaque article, son amende potentielle. Alors que faut-il penser de l'amende comme réalisation effective du pouvoir ?

On peut déjà constater que la production d'amendes va tendre, au fur et à mesure qu'elle devient la seule sanction de cet espace, à être facilitée. Ainsi, en octobre 1986, la résolution CA 86-256 donne le pouvoir à chaque policier de la communauté urbaine de Montréal et à chaque membre du personnel de surveillance de la STCUM la possibilité d'intenter une poursuite au nom de la Société de transport représentant le métro. Alors qu'auparavant, les poursuites ne pouvaient se réaliser que par deux personnes qui représentaient le service de surveillance (résolution CA.86.84), situation qui avait comme inconvénient :

[...] de créer un goulot d'étranglement, le dépôt des plaintes devant les tribunaux à l'égard d'infractions constatées tant par les membres du service de la surveillance que par ceux du service de police de la Communauté urbaine de Montréal devant nécessairement être soumises par Messieurs [...].<sup>140</sup>

En janvier 1993, la réforme du code de procédure pénale rend possible, comme on l'a vu, d'exiger le paiement de l'amende au simple constat d'infraction, à la discrétion du personnel de surveillance, sans passer par des poursuites judiciaires devant les tribunaux, possibilité accordée à la seule condition d'établir un seuil d'amendes minimales et maximales.

---

<sup>140</sup> Correspondance interne du 10 octobre 1986, *Fonds d'archives de la STM, dossier 82539, op.cit.*

Ces deux moments, en termes de pénalité de la sanction caractérisés par l'amende, sont révélateurs de la constitution d'une fluidité inséparable de l'ordre caractéristique du métro. En ce sens, la prison n'a pas de raison d'être dans le dispositif de pouvoir qu'est le métro, car la prison ne permet pas la fluidité recherchée par ce pouvoir spécifique. L'amende, par contre, par sa capacité à marquer l'interdit au cœur même de la mobilité des individus, semble fonctionner en adéquation avec le cadre fonctionnel institutionnalisé par la réglementation. Et si l'amende est une marque de pouvoir inscrite au cœur même du dispositif du pouvoir qu'est le métro, c'est par une inscription au plus près de la liberté des individus qu'il s'agit d'encadrer. La dimension locale du pouvoir du métro, ses outils et tactiques spécifiques, en se cristallisant dans l'amende, assure ainsi la fonctionnalité d'un ordre plus général, la disposition stratégique spécifique d'un certain moment du pouvoir. Il est donc difficile de faire du métro un espace disciplinaire. D'une part parce que ces sanctions normalisatrices ne sont pas naturalisées et légitimées par l'arrière-fond de la sanction pénale de l'enfermement propre à la prison, d'autre part parce que ce qui est recherché dans cette sanction apparaît beaucoup plus comme une nécessité de fluidifier les parcours, d'en limiter les embûches, plutôt que de produire une action précise au travers d'un individu par le biais de mécanismes de surveillance constants.

Beaucoup plus que caractérisée par des ressorts disciplinaires, l'organisation du métro, en termes de modalités du pouvoir, semble plutôt illustrée par la modalité biopolitique, faisant du métro un dispositif de sécurité. D'une part, le traitement du détail n'est pas l'objet premier de l'intervention des règlements. Il ne s'agit pas d'isoler le métro pour produire un usager mais de partir d'une conception prioritaire d'une situation dite « normale » (donc ici le bon déroulement des mobilités quotidiennes), et d'intégrer ce qui n'est au premier abord pas présent dans la délimitation de cette situation « normale ». Tout l'effort traduit dans les correspondances à propos des vélos, des musiciens, des activités politiques et de la mendicité tourne autour de ce seul objectif : intégrer ces éléments disparates à la situation de normalité préalablement établie. C'est la constitution d'un cadre sécurisé favorisant la circulation des individus qui caractérise le dispositif de sécurité qu'est le métro. C'est la capacité à traiter l'aléatoire et l'imprévu au travers de la

stricte fonctionnalité préétablie du métro qui garantit l'effectivité de ce dispositif de pouvoir. Et c'est bien ce que nous avons remarqué avec les évolutions des règlements. Leurs complexifications n'ont pas pour objet les individus, ou une action qu'il s'agirait de produire au travers d'eux, mais les conditions de leur coexistence dans la stricte limite de la situation de normalité préalablement produite, un métro qui circule et qui transporte les individus sans obstacles. C'est au cœur même d'une liberté produite que le dispositif du métro existe, en intégrant (comme on l'a déjà dit dans des espaces spécialement réservés) les activités sociales qui lui échappaient. Et cette intégration se réalise dans l'exigence de maintien de sa stricte fonctionnalité. De plus, c'est dans le cadre du dispositif de sécurité que l'amende prend tout son sens. Le métro ne fonctionne pas prioritairement au travers du ressort permis/défendu. Il fonctionne à la régulation, et la fluidification constante de la sanction qu'est l'amende est un instrument tactique nécessaire au bon ordre de cette fluidification. L'amende permet de prendre appui sur la réalité préétablie (la nécessité d'un transport des individus), elle permet par sa fluidité de ne pas encombrer la mobilité des individus. Ainsi, la modalité juridico-légale semble être, dans le cas du métro, un objet de pouvoir sans cesse sollicité par la modalité sécuritaire.

À partir du moment où ce n'est pas l'individu en tant que tel qui est l'objet premier d'intervention de ce dispositif de pouvoir, mais au contraire l'établissement mouvant d'une finalité qui favorise le bon déroulement de la normalité désirée, on peut appréhender le métro comme un dispositif de sécurité organisé autour de la nécessité d'assurer et de réguler les mobilités quotidiennes. La mobilité quotidienne apparaît donc comme un effort constant, comme une production permanente dans laquelle le métro, en tant qu'institution, joue un rôle fondamental. Si le métro est un instrument de pouvoir<sup>141</sup>,

---

<sup>141</sup> Voir notamment : Pierre Lascoumes, Patrick Le Galès (dir), *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de la fondation nationales des sciences politiques, 2004. Ceux-ci définissent l'instrumentation de l'action publique comme « *L'ensemble des problèmes posés par le choix et l'usage des outils (des techniques, des moyens d'opérer, des dispositifs) qui permettent de matérialiser et d'opérationnaliser l'action gouvernementale.* », p. 12. Voir également Pierre Lascoumes, « La Gouvernamentalité : de la critique de l'État aux technologies du pouvoir », *Le Portique* [En ligne], 13-14 | 2004, mis en ligne le 15 juin 2007, consulté le 15 janvier 2015. URL : <http://leportique.revues.org/625>. Celui-ci explique ainsi : *L'instrumentation de l'action publique est aussi révélatrice d'une théorisation du rapport gouvernant/gouverné. Chaque instrument est une forme condensée de gouvernamentalité, c'est-à-dire d'un savoir sur l'exercice du pouvoir social. Envisager l'action publique sous l'angle de l'instrumentation permet de mieux caractériser les styles (les modes) de gouvernement, autant que pour celle des*

c'est ainsi certainement par sa capacité à absorber chaque comportement dans la régulation plus générale symbolisée par sa réglementation, reflet de ce dispositif de sécurité qui encadre chacun de nos déplacements dans ce mode de transport.

Mais si le dispositif de sécurité apparaît, dans le cadre du métro, comme la principale modalité de réalisation du pouvoir, on peut se demander si cette modalité du pouvoir ne peut pas être définie également dans le cadre d'autres espaces de la ville de Montréal. C'est ce que nous allons faire maintenant en nous intéressant au programme de sécurité urbaine de la ville.

---

*transformations contemporaines de l'action publique (expérimentation croissante de nouveaux instruments, problèmes de coordination des instruments). L'instrumentation est dans ce sens une activité gouvernementale spécifique reposant sur des théorisations (implicites ou explicites) des rapports politiques et du rapport à la société. Elle est également un indicateur des problèmes de régulation que l'action publique s'efforce de résoudre.*

## CHAPITRE III

### LES MÉTAMORPHOSES DE L'OBJET D'INTERVENTION DU PROGRAMME TANDEM

Nous avons vu, en nous appuyant sur l'exemple du métro à Montréal, que la sécurité contemporaine était élaborée dans un rapport étroit avec la fonctionnalité des espaces de réalisation de la vie quotidienne. En ce sens, le rapport entre métro et pouvoir apparaît révélateur d'un mode spécifique de gouvernementalité contemporaine des individus, mode de gouvernementalité qui se réalise dans un rapport étroit avec la nécessité indépassable de préserver la régularité prédéfinie de cet espace. Pour autant, peut-on réduire l'organisation de la sécurité quotidienne contemporaine à sa correspondance avec la fonctionnalité des espaces de sa réalisation ? Qu'en est-il par exemple du rapport entre habitat et sécurité ? Notre regard sur le métro laisse en effet supposer que la manifestation contemporaine du pouvoir peut sembler progressivement organisée autour de la production d'une régularité prédéfinie, intelligible au travers de sa modalité sécuritaire et rattachée à la préservation de la fonctionnalité de cet espace spécifique. Pourtant, cette forme de régulation apparaît difficilement pensable dans le cadre du « chez-soi », puisque a priori, l'horizon du pouvoir peut difficilement se rattacher à l'organisation d'une fonctionnalité spécifique dans ce cadre. Le problème qui se pose est que le « chez soi » n'est pas pour autant un espace qui se situe hors du pouvoir. De sorte que la question de la gouvernementalité quotidienne appliquée à l'habitat résidentiel peut difficilement, au premier abord, se traiter sur le même mode que celui que nous avons utilisé dans le cas du métro. Il n'y a pas en ce qui concerne le domaine du « chez-soi » de règlements encadrant le rapport à une fonction précise. On peut donc se demander dans quoi s'ancre un discours public ayant la sécurité des personnes comme préoccupation indépendamment du fonctionnement voulu d'un espace spécifique. Comment est construite dans ce cas la notion de sécurité si ce n'est pas par rapport à une régularité

produite ? Que nous révèle plus globalement cette notion de sécurité en tant que modalité d'exercice du pouvoir ?

Pour essayer de démêler ce problème, il nous faut maintenant nous intéresser aux politiques locales de sécurité qui ont pour objet les espaces résidentiels des citoyens de Montréal. Puisque ces espaces résidentiels ne sont pas organisés en lien avec un fonctionnement voulu, on peut en effet se demander sur quoi peut se fonder l'institutionnalisation d'un dispositif de sécurité appliqué à ces espaces. Nous allons donc nous intéresser au « programme Tandem » de Montréal. Mais nous aborderons ce programme avec le souci constant de comprendre la spécificité du mode de déploiement des modalités du pouvoir en comparaison de celui du métro. En abordant ce programme au travers des métamorphoses du discours qu'il se donne, il s'agira ainsi de tenter de saisir dans quelle mesure le rapport entre sécurité et quotidienneté constitutif du cadre de la gouvernamentalité contemporaine propre à la Ville de Montréal peut se définir également hors du métro.

### 3.1 La naissance du programme Tandem

L'opération Tandem naît en juin 1982. La Ville de Montréal décide de mettre en place un programme visant à réduire l'insécurité par le biais d'une firme privée de criminologie : « le bureau d'intervention clinique et communautaire » (BICC)<sup>142</sup>, chargée d'aménager

---

<sup>142</sup> On trouve très peu d'informations sur cette entreprise. On retrouve juste sur le site d'une entreprise de prévention intitulée « urgence criminologique » des traces de l'histoire du BICC. Il est ainsi expliqué : *Le concepteur « d'urgence criminologique » est le même que celui qui a fondé au début des années 1980 le bureau d'intervention clinique et communautaires (BICC.Inc). « Une première dans le domaine de la criminologie à travers le monde » affirmera Denis Zabo, fondateur de l'école de criminologie de l'université de Montréal, lors de la tenue d'un colloque international de Criminologie soulignant le 25<sup>ème</sup> anniversaire de l'établissement d'enseignement. Au plus fort de son existence, le BICC comptera dans ses rangs jusqu'à 25 professionnels, en provenance de différents horizons et de différentes disciplines. Sa dissolution aura lieu en 2003, non sans avoir laissé derrière lui sa marque en participant à la conception et l'implantation de plusieurs projets d'envergure dans le domaine de la criminologie, de la prévention de la victimologie, de la santé mentale et de la prévention du décrochage scolaire. Parmi ces projets, il faut citer, le projet Gros bon sens de la ville de Longueuil (1980-1982), Tandem Montréal (1982-1987), l'implantation de l'urgence psychosociale justice (UPS-J) au lendemain de l'affaire Barnabé (1993-1995), Grandir en santé mentale, Agence de Santé et des Services sociaux de la Montérégie (2001-2003), Projets*

l'espace de l'existence de l'opération. C'est ainsi que la Ville de Montréal confie au BICC le mandat de concevoir, d'exécuter et d'évaluer un vaste programme de prévention du crime dans huit districts policiers de Montréal<sup>143</sup>. C'est en intervenant sur une définition du « crime » que le programme Tandem trouve sa première élaboration. On peut dire que l'élaboration de la notion va ancrer celle du programme.

Le « crime » qu'il s'agit de combattre au travers de la planification de l'opération Tandem tourne autour de deux types d'actes très précis : l'intrusion par effraction (ou le cambriolage) et le vandalisme. Ce sont ces deux infractions pénales qui donnent au programme Tandem sa raison d'être. Il s'agit de réagir à la conception du « crime » délimitée dans cette dualité. Or, une figure très précise va recouvrir cette double conception du « crime » : celle du « suspect ». De sorte que le « suspect » et le « crime » sont en quelque sorte les premiers objets explicites d'intervention du programme Tandem, ce contre quoi celui-ci s'applique.

### 3.1.1 Un programme qui s'ancre dans une conception préalable du « crime »

L'opération Tandem s'ancre ainsi à sa naissance dans une figure très précise, celle du voleur ou du vandale, deux branches constitutives du « suspect ». C'est à partir de cette

---

*classes affaires (initialement/Projet polyglobe) Fonds Ville-Marie-Chambre de commerce du Montréal métropolitain (1995-2003). Tous ces projets sont encore en force et d'actualité. Voir : <http://urgencecriminologique.com/apropos.php> Consulté le 19 février 2015.*

<sup>143</sup> Initialement, le programme s'est réalisé dans huit districts policiers sur les 17 que la ville comptait alors. Il faut d'ores et déjà préciser que le mandat du BICC concerne en quelque sorte la mise en place préalable du programme et non sa réalisation effective. Le travail de cet organisme consiste ainsi, d'une part, à établir une analyse de l'intérêt de mettre en place le programme, c'est-à-dire à produire un état des lieux de la sécurité des espaces résidentiels, et d'autre part, de proposer un plan de travail des solutions à appliquer suite à ce travail préalable. Mais la coordination générale du programme va être confiée à un autre organisme, la « sun youth organization », dès janvier 1983. De sorte que le BICC verra son rôle décliner au fur et à mesure de l'évolution du programme. Si cet organisme a modelé les conditions générales et initiales de réalisation du programme, il ne l'appliquera concrètement que dans 5 districts policiers en 1987, pour progressivement être totalement remplacé par la suite.

figure que va s'orienter tout le travail de planification de l'opération Tandem. On trouve une description de cette figure du « suspect » dans les archives du programme :

Si nous prenons comme cible d'observation les huit districts policiers concernés par l'opération Tandem, force nous est de constater que les voleurs et les vandales dorment le matin et se mettent lentement au travail au début de l'après-midi. Leur travail devient très intense entre 18h et 23h59 et diminue lentement durant la nuit. Certains diront, à lire cette constatation qu'ils n'ont rien à leur envier, puisque ce n'est pas très excitant de travailler de quinze heures à minuit. Ils se trompent royalement. Y-a-t-il beaucoup de travailleurs dont le revenu global est de 75,9 millions de dollars par année et qui ne travaillent que deux jours par semaine et pas n'importe lesquels ? En effet, voleurs et vandales choisissent deux jours de travail consécutifs, suivis d'une période de repos de cinq jours. Pas question pour eux de travailler la fin de semaine qui commence le vendredi dans la nuit pour se terminer le jeudi suivant aux alentours de 11h du matin. Vous avez deviné : les voleurs et les vandales travaillent de préférence le jeudi et le vendredi dans les huit districts concernés par le projet. Le taux horaire de ces gens : approximativement 90144 dollars. Qui dit mieux ? Nous devons également vous préciser que les voleurs et les vandales ne travaillent que neuf mois par année ; ils prennent leurs vacances en juin, juillet et en septembre. Finalement ils ont tendance à faire du temps supplémentaire au mois de mars.<sup>144</sup>

On ne sait pas à la lecture de ce document comment sont obtenues ces statistiques aboutissant à ce portrait du « suspect ». La figure du criminel apparaît grossie, uniformément délimitée et sans détermination de nombre. Il semble en fait que la figure du suspect ne soit pas appréhendée en elle-même mais à partir d'un ensemble de critères qu'on peut définir comme relevant de l'ordre social (salaire, heure de travail...). C'est la gestion d'un ordre qui caractérise cette figure. De plus cette figure renvoie au domaine du pénal. L'ordre qu'elle renverse est en effet clairement identifié au travers de deux actes précis qui sont pénalement répréhensibles. Ainsi, la figure du suspect ancre un discours qui va orienter le programme Tandem en délimitant une situation normale qui doit caractériser les quartiers de la ville. De plus, le « suspect » est une menace qui est considérée comme étant partie prenante des quartiers de l'opération Tandem.

---

<sup>144</sup> Opération Tandem : Les solutions (1) Extraits du rapport global et des rapports de district/opération Tandem 1982-1984/Bureau d'intervention cliniques et communautaires (BICC), *Section des archives de la ville de Montréal*, XCDOO, P5280 ; V961.54-1, p.20.

Le groupe d'âge dominant des suspects, tout comme leur milieu d'appartenance, nous donne le profil suivant pour les huit districts policiers concernés par le programme tandem : le suspect type est âgé de 18 ans et plus dans trois cas sur quatre et son milieu d'appartenance est sept fois sur huit le même que celui du citoyen qu'il a agressé.<sup>145</sup>

Ainsi, le « crime » est intrinsèquement présent dans les quartiers de Montréal ; il est défini précisément par l'agissement potentiel ou effectif du « suspect » et est appréhendé au travers :

de 10 facteurs qui peuvent expliquer en partie ou en totalité le taux d'introductions par effraction et de méfaits :

- 1) Le nombre de délinquants et de criminels habitants et occupant le secteur
- 2) Le sentiment de crainte du citoyen
- 3) Le sentiment de victimisation du citoyen
- 4) Le taux d'occupation du domicile par le citoyen
- 5) Les réflexes de sécurité du citoyen
- 6) Les moyens physiques pris par le citoyen pour protéger ses biens
- 7) L'éclairage des accès principaux et secondaires
- 8) Les moyens sociaux et humains pris par le citoyen pour protéger leurs biens
- 9) Les moyens réactifs pris par le citoyen lorsque il est en présence d'un intrus ou d'un suspect
- 10) Le temps de réaction de la police à l'appel du citoyen en situation de difficulté.

Comme nous l'avons vu dans les chapitres précédents, très peu de citoyens, très peu de milieux ont tendance à être dans une situation favorable à l'égard de l'ensemble de ces caractéristiques [...].<sup>146</sup>

Ce qui est intéressant, c'est que cet ensemble de facteurs est à la fois la cause et la solution au « crime ». C'est le citoyen, par le biais des autorités municipales, qui devient le gestionnaire du « crime ». C'est par un regard sur sa capacité à développer un comportement adéquat face à cette problématique que l'opération Tandem prend son sens. Car dans ces dix facteurs, on remarque que sept facteurs concernent un

---

<sup>145</sup> *Ibid*, p.24.

<sup>146</sup> *Ibid*, p.37. Précisons que si le sentiment de crainte concerne le fait de se promener seul le soir dans la rue ou d'ouvrir sa porte à un inconnu, le sentiment de victimisation renvoie directement au « crime », puisqu'il vise à établir la perception du risque d'être victime de celui-ci.

comportement requis du citoyen (le 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 8 et 9), deux facteurs peuvent être assimilable aux pouvoirs publics (le 7 et le 10), et un est directement lié à cette figure du suspect (le 1 ; puisque la virtualité de sa présence est le ciment du programme Tandem)<sup>147</sup>.

Alors est-ce que Tandem est un programme qui vise à réduire les « méfaits » ou le « crime » ? Peut-être. Mais sa principale caractéristique est qu'il a dès le départ le citoyen comme objet d'intervention. Le nœud du programme, c'est l'institutionnalisation d'un rapport entre le citoyen et « le suspect ». Mais ce rapport étant potentiel, il ne peut prendre pour objet d'application le « suspect ». C'est en ce sens que Tandem va, dès le départ, apparaître comme un programme de gestion des populations qui, en institutionnalisant le « crime » au cœur même de la quotidienneté, va développer tout un ensemble de techniques en rapport avec la virtualité de celui-ci. Et c'est au travers du citoyen que ce rapport virtuel va s'actualiser. Tandem naît en ayant principalement le citoyen comme objet et comme préoccupation. Plus qu'un programme centré sur le « crime », la réalité de sa mise en application s'insère dans la quotidienneté du citoyen et de son habitation.

C'est la réalité de ce rapport entre citoyen et « suspect » qu'on retrouve dans la cartographie visant à saisir les manifestations du « crime ». Premièrement, il s'agit de découper le territoire expérimental des huit districts policiers en « îlots ». Chaque îlot comporte environ 1400 citoyens, logés dans 400 à 500 unités d'habitations, réparties sur trois ou quatre rues (au total le projet Tandem a fait naître 392 îlots). Deuxièmement, il s'agit de délimiter chaque îlot au travers d'un indice de victimisation<sup>148</sup>. Enfin

---

<sup>147</sup> Notons tout de même que le 7) concerne également un comportement requis du citoyen au travers de l'éclairage des accès principaux.

<sup>148</sup> Cet indice s'obtient en mettant en relation le nombre de délits commis dans un îlot (obtenu à partir du rapport annuel de la direction de la police de la CUM de 1981 et répertorié à partir des délits dont le programme veut s'occuper) au cours d'une année, et le nombre d'unités d'habitation de cet îlot (la formule mathématique consiste à multiplier par 100 le nombre de délits et à diviser le résultat obtenu par le nombre d'habitations). Cet indice est évalué à partir de 4 situations de délits constituant le fait d'être victime. Ces situations sont : 1) les méfaits sur les résidences ; 2) l'introduction par effraction dans les résidences ; 3) les méfaits et les introductions par effractions dans les résidences ; 4) l'introduction par effraction et les méfaits dans les commerces. Ces quatre situations sont ensuite évaluées en fonction de l'intensité de leur

troisièmement, il faut comprendre les raisons de ces niveaux en fonction des habitudes de sécurité des citoyens. A partir de là, la problématique de tandem trouvera sa raison d'être. Comme mentionné précédemment, c'est en effet la réalité de la quotidienneté des individus qui va expliquer le « crime ». De sorte que cette quotidienneté devient la variable explicative du « crime ». C'est à partir de la délimitation d'un ensemble de caractéristiques qui sont à comprendre en relation avec les habitudes des individus que le « crime » s'appréhende. Et c'est de plus à partir de cette intelligibilité spécifique du « crime », pensée au travers des caractéristiques de la quotidienneté, que vont être développés les moyens de réagir à celui-ci. Le « crime » n'existe pour ainsi dire qu'au travers de ce qu'il n'est pas, ou de son envers, la régularité quotidienne des individus appréhendée au travers des 10 facteurs explicatifs de celui-ci. Et c'est à partir de cette délimitation de la quotidienneté construite par ces facteurs que l'intelligibilité du crime va varier en fonction des niveaux de victimisation.

L'îlot fortement victimisé se définit ainsi comme suit :

L'îlot fortement victimisé se caractérise de la façon suivante : le nombre de délinquants et de criminels repérés dans le secteur a tendance à être plus élevé. Le sentiment de crainte du citoyen de cet îlot a tendance à être faible. Le sentiment de victimisation du citoyen est élevé concernant la protection de son domicile et de son véhicule automobile. Le taux d'occupation du domicile par le citoyen de l'îlot fortement victimisé a tendance à être un peu moins élevé que chez le citoyen de l'îlot faiblement ou moyennement victimisé. Les réflexes de sécurité du citoyen de cet îlot ont tendance à être beaucoup moins développés. Entre autres, le citoyen de l'îlot fortement victimisé a tendance non seulement à ne pas craindre l'étranger qui déambule dans son milieu de vie, mais à oublier de fermer à clés les portes de son domicile, bien que celui-ci soit doté de moyens physiques relativement sûrs, surtout en ce qui concerne la porte avant et les fenêtres. Le domicile du citoyen appartenant à un îlot fortement victimisé a tendance à avoir un éclairage de soir et de nuit pour les accès privés du domicile et peu d'éclairage de soir et de nuit pour les accès publics adjacents à ce même domicile. Le citoyen d'un îlot fortement victimisé a tendance à faire moins appel à ses voisins immédiats pour protéger son domicile en son absence. Enfin, le citoyen d'un îlot fortement victimisé a tendance

---

réalité. Cette évaluation constitue le niveau de victimisation, qui peut être soit faible, soit moyen, soit élevé. Par exemple, pour les effraction et les méfaits concernant les résidences, un niveau de victimisation sera faible lorsque les délits répertoriés seront de 0 à 4,99%, moyen lorsque les délits seront de 5 à 7,99% et élevé lorsque les délits seront de plus de 8%.

à avoir une capacité assez bonne de réagir à l'intrus, au suspect, mais le temps de réaction de sa police locale est beaucoup plus long.<sup>149</sup>

L'îlot moyennement victimé, comme cela :

L'îlot moyennement victimé se caractérise de la façon suivante : il y a un nombre élevé de délinquants et de criminels repérés. Le sentiment de crainte et de victimisation a tendance à se rapprocher de la tendance moyenne alors que le taux d'occupation du domicile par le citoyen de l'îlot est relativement élevé. Le citoyen de l'îlot moyennement victimé se caractérise par la faiblesse de ses réflexes de sécurité, l'absence de moyens physiques relativement sécuritaires pour protéger son domicile. Les espaces privés et publics adjacents au domicile du citoyen de l'îlot moyennement victimé sont relativement éclairés. Néanmoins, on note chez le citoyen de cet îlot une tendance peu développée à la sécurité par le voisinage. Enfin, les moyens réactifs du citoyen de l'îlot moyennement victimé ont tendance à être moins bien développés et la police prend un temps assez long avant de répondre à l'appel du citoyen en situation de difficulté face à un intrus ou à un suspect dans le voisinage.<sup>150</sup>

Et l'îlot faiblement victimé s'appréhende ainsi :

L'îlot faiblement victimé se caractérise de la façon suivante : il semble y avoir beaucoup moins de délinquants et de criminels repérés. Le citoyen de l'îlot faiblement victimé éprouve un sentiment de crainte élevé. En effet, il a tendance à faire moins confiance à l'étranger qui frappe à la porte de son domicile ou qui se promène dans sa rue, dans son quartier. Le citoyen de l'îlot faiblement victimé a un sentiment de victimisation faible à l'égard de son domicile et de son véhicule automobile. On note chez lui la présence d'un certain nombre de réflexes de sécurité, entre autres, fermer ses portes à clés et verrouiller ses fenêtres lorsqu'il quitte son domicile : les moyens physiques qu'il utilise pour protéger son domicile sont relativement sûrs. Nous notons toutefois une plus grande sécurité de la porte de service et de la porte patio comparativement à la porte avant et aux fenêtres du domicile. Le citoyen de l'îlot faiblement victimé a tendance à éclairer ses espaces physiques le soir et ses espaces publics sont très bien éclairés le soir et la nuit. Il a tendance à utiliser davantage l'appui des voisins immédiats pour protéger ses biens en son absence et sa capacité de réagir à l'intrus est relativement élevée.

---

<sup>149</sup> Opération Tandem : Les solutions (1) Extraits du rapport global et des rapports de district/opération Tandem 1982-1984/Bureau d'intervention cliniques et communautaires (BICC), *op.cit*, p.39.

<sup>150</sup> *Ibid*, p.40.

Non seulement fait-il davantage appel à la police, mais la police a tendance à réagir plus rapidement à son appel.<sup>151</sup>

Ce qu'on remarque dans cette cartographie de la victimisation, c'est que le « crime » n'existe qu'au travers des habitudes quotidiennes des individus construites par ces 10 facteurs explicatifs (rapport au domicile, occupation de son intérieur, aménagement extérieur du logement...). Le « crime » n'a pas dans cette objectivation d'existence en tant que telle. Seule la quotidienneté le rend intelligible. Mais il est difficile au premier abord d'établir des corrélations claires entre le niveau de victimisation et les caractéristiques des habitudes quotidiennes des habitants des îlots au regard de l'objectif affirmé de réduction du « crime ». Par exemple, le citoyen fortement victimé a un sentiment de crainte faible malgré un nombre de suspects élevé, au contraire du citoyen faiblement victimé qui a un sentiment de crainte élevé malgré un nombre de suspects faibles. En fait, la corrélation qui ressort de cette analyse est le rapport entre la capacité de se protéger (directement élaborée au travers des caractéristiques de la quotidienneté définies par ces 10 facteurs explicatifs) et le niveau de victimisation. Ce sont les caractéristiques de l'îlot faiblement victimé qui doivent servir de modèle à l'opération Tandem. C'est dans ce sens que l'on peut comprendre cette conclusion :

Si le citoyen de l'îlot fortement victimé a tendance à se sentir davantage en situation de sécurité dans son milieu, les résultats obtenus aux chapitres précédents portent à démontrer que le citoyen appartenant à un îlot faiblement victimé a tendance à se sentir insécure. L'insécurité du citoyen serait-elle le début d'une certaine sagesse ?<sup>152</sup>

Comment comprendre cette dernière phrase ? Quel rapport établir entre l'insécurité du citoyen et la « sagesse » de celle-ci ? La corrélation qui est établie entre le citoyen et le « crime » est en fait celle-ci : le « crime » trouve ses motivations, sa réalité et son efficacité dans la quotidienneté des individus. En ce sens, une insécurité vécue apparaît comme un obstacle à l'actualisation du crime. On voit donc que c'est la nécessité de

---

<sup>151</sup> *Ibid*, p.41.

<sup>152</sup> *Ibid*, p.44.

produire cette insécurité ressentie qui façonne l'élaboration du programme Tandem. C'est plus précisément la production d'une insécurité qui apparaît comme le meilleur moyen de lutter contre le « crime ». En effet, si on veut comprendre la réalité du programme Tandem, il est nécessaire de s'interroger sur l'objet de son application concrète. Or l'objet de cette application n'est pas directement le « crime », mais au contraire le citoyen et sa quotidienneté. C'est cette quotidienneté qui va ancrer le développement du programme. Plus précisément, le programme vise à faire de ce rapport éventuel un rapport permanent. Il s'agit d'agir sur le citoyen, de le prendre comme objet d'intervention dans l'élaboration de sa propre nécessité de protection. Il faut que le citoyen se protège au travers de la virtualité d'un rapport dont l'actualisation n'entre pas en considération. C'est en ce sens que la figure du « suspect » permet de cimenter la nécessité de produire une quotidienneté qui, au delà de l'îlot faiblement victimé, doit tendre vers « l'îlot idéal » :

Le milieu de protection par excellence est celui où nous retrouvons un nombre restreint de délinquants et de criminels œuvrant dans le milieu, où le taux d'occupation des unités d'habitation est élevé, surtout entre 13 heures et 23h59. C'est un milieu où les citoyens sont sur la défensive face à l'étranger, à l'inconnu, à l'intrus et à plus forte raison face au suspect. C'est aussi un milieu où les citoyens sont conscients du taux de victimisation de leur secteur et où ils ont développé un certain nombre de réflexes de sécurité qui les aident à mieux protéger leurs biens. Avec les années, ils se sont aussi donné un certain nombre de moyens pour se protéger des voleurs et des vandales : sécurité physique, sécurité pour l'aménagement du milieu, sécurité par le voisinage. Enfin, les citoyens de ce milieu disposent d'un certain nombre de moyens de réagir à l'intrus ou au suspect qui se présente dans le milieu de vie. Ils ont tendance à faire appel à leurs voisins et à la police lorsqu'ils sont en difficulté et le temps de réaction de la police pour répondre à leur sos est relativement court.<sup>153</sup>

On voit bien que cette délimitation de « l'îlot idéal » ne fonctionne que par la médiation du « suspect » pour intervenir concrètement sur le citoyen. C'est par la médiation de la figure du « crime » que la politique du programme va viser à imprégner les habitudes quotidiennes des citoyens. En ce sens, le « criminel », ou le « suspect », n'est pas l'objet d'application du programme. C'est l'éventail des attitudes quotidiennes qui caractérise

---

<sup>153</sup> *Ibid*, p.38.

l'objet d'intervention du programme. Le « voleur » et le « vandale » ne sont pris en compte qu'indirectement. L'horizon lointain de leur présence doit façonner une délimitation de la quotidienneté. Si la raison d'être du programme s'ancre dans l'affirmation de diminuer cette réalisation du « crime » et à faire en sorte :

que des interventions précises et systématiques seront effectuées dans les districts touchés par le programme. Un objectif clair qui est en même temps un défi de taille sous-tendra ces interventions : diminuer de 40% la fréquence des introductions par effractions et des méfaits commis dans ces secteurs de la ville. Si cet objectif est atteint, cela signifie que 8000 citoyens pourront évités d'être victimes en 1983.<sup>154</sup>

La question qui se pose dans l'élaboration du programme Tandem revient à se demander dans quelle mesure celui-ci a prioritairement pris pour objet de son intervention non pas le criminel (ou le suspect) mais le citoyen dans le cœur même de sa quotidienneté. C'est ainsi dans cette ambivalence entre virtualité du « suspect » et nécessité d'intervention effective sur le quotidien du citoyen que va être pensé le développement du programme Tandem. C'est ce qu'on remarque en étudiant les solutions proposées dans l'élaboration du programme. Deux principaux types d'aménagement sont en effet proposés. Un aménagement massif qui vise à développer des réflexes de prévention et un aménagement secondaire qui vise à développer des réflexes réactifs à l'intrusion potentielle. Au niveau préventif on note déjà la nécessité d'informer de la menace. Cela, par le biais de dépliants personnalisés à domicile, de chroniques préventives de quartiers, de l'instauration de chaînes téléphoniques entre les citoyens :

Pour permettre à tous les citoyens concernés par le projet Tandem d'avoir de l'information personnalisée sur les habitudes de vie des voleurs et des vandales, sur les habitudes de travail de la police et bien sûr, sur leurs propres habitudes en matière de sécurité.<sup>155</sup>

---

<sup>154</sup> *Ibid*, p.2. Ce qui était censé représenter une économie pour les Montréalais d'une dépense évaluée à 30,4 millions de dollars.

<sup>155</sup> *Ibid*, p.46.

Il s'agit ainsi d'amener le citoyen à évaluer sa sécurité, par le biais de grilles d'évaluation ou d'évaluations personnalisés à domicile (diagnostique de sécurité). Il faut de plus développer des interventions sur le milieu :

C'est ce que nous appelons les moyens périphériques pris par le citoyen pour protéger davantage son domicile des voleurs et des vandales. Ces moyens périphériques touchent de façon plus spécifique l'éclairage des espaces privés, semi-privés et publics du domicile du citoyen et concernent aussi les aspects visant à mieux délimiter les espaces privés, semi-privés et publics du domicile (clôtures, haies...).<sup>156</sup>

S'ajoute à cela ce qui est appelé les « moyens d'animation » :

Les moyens d'animation à privilégier auprès des citoyens désireux de se prendre en main au niveau de la sécurité peuvent être multiples :

- visite personnalisée au domicile du citoyen
- pièce de théâtre (socio-drame) créés par les gens du milieu et visant à faire réfléchir le citoyen sur la sécurité de son environnement
- les soirées communautaires en petits groupes avec les citoyens habitant un même îlot
- les messages publicitaires sous formes de diaporama, vidéo, affiche.<sup>157</sup>

Enfin, à ces solutions préventives s'ajoutent deux principales dispositions réactives. La première visant à la protection du voisinage (chaînes téléphoniques visant l'information mutuelle de la présence d'un suspect, burinage visant à identifier et à répertorier les objets de valeurs, la surveillance de quartier visant à faire patrouiller les citoyens, et enfin l'usage d'affiches « *qui préviennent les voleurs que le milieu est organisé de façon telle*

---

<sup>156</sup> *Ibid*, p.48.

<sup>157</sup> *Ibid*, p.49.

*qu'il peut empêcher le crime* ». <sup>158</sup> La seconde visant non pas à remplacer la police mais à l'épauler (patrouille, filature, opération tactique). <sup>159</sup>

### 3.1.2 Les modalités d'investissements des quartiers de Montréal par le programme Tandem

Cette élaboration préalable n'est pas à minimiser. C'est à partir de cette objectivation spécifique de la réalité que Tandem va se mettre en place. Car l'administration de la Ville de Montréal va donner son aval à la mise en place effective de Tandem à partir de ces recommandations.

Au début de l'année 1983, le BICC déposait son rapport global en relation avec le programme Tandem de la ville de Montréal. Ce rapport fait état de l'analyse de la situation des vols par effraction et des actes de vandalisme commis en 1981 dans huit districts policiers, soit le 21, 31, 34, 41, 42, 43, 51 et 53. De plus, ce rapport fait ressortir les principaux problèmes de l'heure et identifie une gamme de solutions à appliquer de façon différenciée dans chacun des milieux cibles.

Au début du mois de février 1983, l'administration municipale entérinait les solutions proposées et dégagait un budget de 620 000 dollars pour permettre l'actualisation, au cours de l'année 1983, des phases VI et VII de l'opération Tandem. La phase VI, rappelons le, est celle qui touche plus spécifiquement la mise en place de la structure de bénévoles et la validation de certaines stratégies d'action. Quant à la phase VII, elle concerne davantage l'encadrement des bénévoles qui auront à appliquer les différentes solutions proposées dans le rapport du BICC et retenues par la ville de Montréal. <sup>160</sup>

---

<sup>158</sup> *Ibid*, p.50.

<sup>159</sup> Il est intéressant de noter qu'il était également suggéré de mener des activités de prévention de la délinquance juvénile, suggestion qui sera peu suivie dans les faits tout au long de l'histoire du programme. A ce titre, les problématiques liées à ce type d'intervention (notamment le problème des gangs de rue) ne sont pas vraiment du ressort de Tandem. C'est à dire que les organismes communautaires œuvrant dans le domaine de la jeunesse qui reçoivent des fonds pour traiter ce type de problématiques ne sont pas affiliés à Tandem. Ce qui du reste ne fait qu'éclairer un peu plus ce qui fait la spécificité de l'objet d'intervention du programme, à savoir la quotidienneté du citoyen.

<sup>160</sup> Opération Tandem : Rapport d'activité n°1, phase VI : janvier/mars 1983. Bureau d'intervention clinique et communautaire, *Section des archives de la Ville de Montréal*, XCD00, P5281 ; V961.54-2, p.1

Initialement, trois opérations successives peuvent caractériser les phases VI et VII de l'initiative Tandem. Trois paliers successifs sont en effet censés sensibiliser et imprégner les quartiers de Montréal de l'organisation Tandem. Ce sont l'opération 400 (mars-mai 1983), l'opération 4000 (mai-août 1983) et l'opération 40000 (juin-décembre 1983). Ces trois opérations successives sont pensées comme une imprégnation censée recouvrir progressivement le tissu social montréalais. Il s'agit de s'appuyer sur 400 organismes, puis sur 4000 consultants-relais et enfin sur 40000 citoyens bénévoles. Or, cette stratégie d'imprégnation des quartiers de la ville semble se heurter à la réalité. Il apparaît en effet que l'élaboration de ces trois opérations, si elles sont relativement claires dans leur formulation, ne va pouvoir être menée à son terme. Pourtant, tout se passe comme prévu au départ. On apprend ainsi que l'opération 400 s'est réalisée sans trop de difficulté.

L'opération 400 a débuté le 7 mars 1983 de la façon suivante : 1) inventaire des différents organismes ; 2) rencontre personnalisée avec certains leaders naturels des secteurs cibles, 3) validation d'un modèle de participation des organismes à caractère religieux.<sup>161</sup>

On apprend de plus que l'opération 400 :

consistera à solliciter différents organismes du milieu afin qu'ils donnent leur appui au programme Tandem. Parmi ces organismes, il faut souligner : 1. Le service de police. 2. Les organismes à caractère religieux. 3. Les clubs sociaux. 4. Les services de loisirs. 5. Les écoles de quartier. 6. Etc. Chacun de ces organismes sera rencontré par les consultants de Tandem dans le but non seulement de demander leur adhésion au programme, mais aussi dans le but de préciser avec eux leur degré de participation et d'implication dans ce projet.<sup>162</sup>

Ainsi, dès le départ de l'opération, il s'agit d'intégrer au programme les divers organismes sociaux déjà existants dans les quartiers de la ville. Sans conteste, la première mise en application concrète du programme Tandem vise à intégrer ce qui existe dans la vie quotidienne des individus au programme. Tout l'effort de sollicitation des organismes

---

<sup>161</sup> *Ibid*, p.8.

<sup>162</sup> *Ibid*, annexe bulletin d'information n°001.

communautaires montréalais vise à s'appuyer sur ceux-ci en les intégrant aux prérogatives du programme. De sorte que là encore, la vie quotidienne des individus apparaît bel et bien comme le principal objet d'intervention du programme. L'opération est présentée comme un succès :

Après quelques semaines sur le terrain, d'ores et déjà, cette opération s'avère un succès. Cette démarche a amené les consultants de Tandem à identifier un mécanisme de rencontre-échange avec les organismes du milieu dont vous retrouverez le contenu dans le bulletin d'information 002.<sup>163</sup>

Et en effet, dans ce bulletin d'information 002, on retrouve une présentation de l'opération 400 détaillant les projets de rencontres entre les organismes de quartiers et les intervenants du programme Tandem :

Comme organisme du milieu déjà impliqué avec le citoyen de votre secteur, les responsables du programme Tandem aimeraient explorer avec vous les avenues possibles de collaboration à ce programme. Dans le but de rendre fructueuse cette rencontre exploratoire, il vous est suggéré certains thèmes de discussion comme :

1. Les réalisations, à ce jour, de votre organisme en matière de protection de votre voisinage ;
2. Les projets futurs de votre organisme en relation avec la protection du voisinage ;
3. Le type de collaboration pouvant s'établir entre votre organisme, les autres organismes du milieu et les citoyens dans le but d'initier l'application de certaines mesures préventives dans votre milieu :
  - 3.1 support moral
  - 3.2 support dans le domaine de la conception de certains programmes
  - 3.3 support dans le domaine de l'application d'une solution préventive
  - 3.4 Support dans le recrutement de citoyen-bénévoles désireux d'avoir une responsabilité précise dans le programme
  - 3.5 Support dans le domaine de l'information du citoyen
  - 3.6 Support dans le domaine de la formation du citoyen
  - 3.7 Mise en disponibilité d'intervenants
  - 3.8 Mise en disponibilité de locaux
  - 3.9 Invitation des responsables du programme à rencontrer les membres de votre organisme
  - 3.10 Participation des responsables du programme Tandem à une de vos activités régulières.

---

<sup>163</sup> *Ibid*, p.9.

## 3.11 Etc.

L'opération Tandem, rappelons-le vise à faire du citoyen le principal artisan de sa sécurité dans son environnement. Comme organisme du milieu, vous pouvez être à la fois un leader, un agent multiplicateur dans votre milieu et faire Tandem avec les répondants chargés d'initier l'application de diverses mesures de protection dans votre voisinage.<sup>164</sup>

C'est ainsi par la sollicitation des organismes de quartier que l'on peut faire du citoyen le principal artisan de sa sécurité. Dans un sens, le rapport entre les intervenants du programme et les organismes de quartiers ont pour but d'approcher le citoyen. C'est là une caractéristique fondamentale du programme Tandem. C'est en relayant la spécificité du programme (lutte contre le « crime ») au travers d'organismes implantés dans les huit quartiers cibles que cette planification préalable se réalise.<sup>165</sup> L'opération 400 s'est donc réalisée sans trop de difficulté. On peut en effet remarquer que la prise de contact avec les organismes des différents quartiers s'est avérée un succès.

Cette opération, rappelons le, visait à rencontrer les représentants des organismes du milieu en vue de les faire adhérer à l'opération tandem et de préparer avec eux leur implication concrète.

Prudemment les consultants de Tandem s'étaient fixés des objectifs minimums. Dans les faits, ceux-ci ont été largement dépassés et nous nous expliquons. Non seulement ces organismes ont ils adhéré à la philosophie et aux solutions Tandem, mais leurs représentants se sont impliqués personnellement auprès de leurs membres. Les résultats parlent d'eux mêmes. D'ores et déjà, plus de 400 citoyens ont donné leur nom pour prendre une responsabilité dans le programme et près de 2000 citoyens veulent être informés tout en participant aux soirées d'animations qui se tiendront sitôt la structure d'animation en place. Au total, les consultants de Tandem ont rencontré pas moins de 271 organismes et/ou personnes ressources

---

<sup>164</sup> *Ibid*, annexe bulletin d'information n°2.

<sup>165</sup> Cela en implantant dans chaque quartier cibles des bureaux Tandem qui feront la liaison et appliqueront les solutions préconisées par les organismes communautaires mandatés par le programme. On apprend ainsi que cette recherche de bureaux est « en cours depuis le début du mois de février 1983. Les consultants du BICC, dans le cadre de leurs interventions-terrains, localisent des espaces à louer. D'autre part, le service de la gestion immobilière de la ville de Montréal participe à cette recherche d'espaces physiques. L'objectif est le suivant : d'ici le 1<sup>er</sup> mars 1983, nous espérons avoir un bureau Tandem dans chacun des districts policiers concernés par le programme. La priorité sera accordée, au niveau de la location, aux espaces disponibles appartenant à la ville de Montréal ». *Ibid*, p.4.

ayant un rôle clé dans un des différents quartiers, districts touchés par l'opération Tandem.<sup>166</sup>

De sorte que Tandem dans son imprégnation quotidienne prend appui sur les divers organismes des districts du programme. C'est une particularité fondamentale du programme Tandem. C'est en prenant appui sur divers organismes communautaires que le programme se réalise, ces derniers fonctionnant comme un relais dans la mise en application effective de la prévention du crime. On ne peut comprendre Tandem sans cette donnée fondamentale qui donne d'ailleurs son sens premier à l'appellation Tandem. Dès le départ, le programme Tandem se veut justement un « tandem » au sens littéral du terme. Ce sont les prérogatives municipales du programme qui doivent être mises en application par le relais d'organismes implantés dans les quartiers. En ce sens, c'est une mise en relation qui se réalise en même temps que l'imprégnation des districts par le programme. Le programme pénètre dans les quartiers en s'établissant dans une relation constante avec les organismes, puis avec les citoyens.

L'opération 4000 vise par la suite, une fois les contacts avec les organismes établis, à diffuser l'information sur le programme. C'est ici que le citoyen devient, en corrélation étroite avec l'élaboration du programme, ce sur quoi le programme doit intervenir :

Officiellement, l'opération 4000 débutera le 6 juin 1983. Cette opération, rappelons-le, vise à monter la structure d'animation îlot par îlot. En moyenne, une douzaine de citoyens par îlot auront à prendre une responsabilité officielle dans l'opération Tandem d'ici le 15 septembre 1983. Au cours de la saison estivale, ils seront sollicités, visités et enfin, ils seront conviés à une session de formation. A cette fin, les consultants Tandem ont mis au point leur dépliant de promotion : « votre voisin a besoin de vous ».<sup>167</sup>

---

<sup>166</sup> Opération Tandem : Rapport d'activité n°2 : l'opération 400 et l'opération 4000 : mai/juin 1983, Bureau d'intervention cliniques et communautaires, *Section des archives de la ville de Montréal*, XCD00, P5282, V961.54-3, p.4.

<sup>167</sup> *Ibid*, p.11.

Tandem n'est pas en soi une institution qui surplomberait les habitudes quotidiennes de la ville. Au contraire, il s'agit de s'insérer au cœur même d'une quotidienneté, d'en être partie prenante. Plus encore, il s'agit, dans le jeu de la distribution du pouvoir, d'être une zone tampon entre les institutions municipales (mairie, service de police...) et l'ensemble des citoyens. Cela bien entendu en premier lieu par une politique d'information qui doit être en relation constante avec les organismes du quartier occupé. Outre l'aménagement physique de bureaux Tandem<sup>168</sup>, l'intégration aux quartiers du programme s'est ainsi réalisée par une diffusion d'information massive visant à coordonner l'ensemble des acteurs du programme :

Un des éléments qui permettra au programme Tandem d'être un succès est sûrement en relation avec les moyens que les consultants de Tandem se donneront pour être en lien continu avec les organismes et les citoyens qui adhéreront au projet. A cet effet, les consultants de Tandem proposent un bulletin mensuel [...] qui pourrait être envoyé aux organismes suivants :

- 1) les membres du comité exécutif de la ville de Montréal
- 2) les 35 conseillers impliqués dans le programme
- 3) les 400 organismes du milieu comme les organismes à caractère religieux, les clubs sociaux la SPCUM, les comités d'écoles et les directeurs d'école, etc...

---

<sup>168</sup> Il est ainsi expliqué dans le bulletin n 4 : « *Au moment d'écrire ce bulletin, 7 des 8 districts policiers que nous couvrons ont maintenant leur bureau Tandem. Dans quelques semaines nous serons prêts à faire le lancement officiel de ces bureaux et nous comptons bien vous inviter à ce lancement.* » Ces premiers bureaux sont répartis comme suit dans la ville (avec leurs numéros de téléphone) :

District policier 22 – 1604, de l'église – 761-4151

District policier 31 – 5980, Côte des neiges – 340- 9060

District policier 34 – 2165, Mont-Royal est – 525-1235

District policier 41– 10580, St-Laurent – 332-2425

District policier 42 – 660, Villeray est – 279-1563

District policier 43 – 6701, De Lorimier– 722-4233

District policier 51– 3400 Dandurand – 721-6116

District policier 53– 8535, Sherbrooke est, 353-2000

Voir : Opération Tandem : Rapport d'activités n°3 : l'opération 4000 va bon train...mai/juin 1983, Bureau d'intervention cliniques et communautaires, *Section des archives de la ville de Montréal*, XCD00, P5283 ; V.961.54-4, annexe, bulletin d'information n°4.

- 4) éventuellement les 4000 bénévoles qui feront partie de la structure Tandem.<sup>169</sup>

Mais également visant à informer l'ensemble des citoyens :

D'autre part, dans le but d'être en relation continue avec les 684000 Montréalais, les consultants de Tandem proposent une formule inédite jusqu'à maintenant dans le domaine de la prévention du crime et de la protection du voisinage soit une parution hebdomadaire dans les journaux du quartier intitulé les aventures d'OT. Les aventures d'OT, c'est l'histoire d'une famille montréalaise qui se préoccupe de sa sécurité dans son voisinage immédiat. Cette famille se compose au moins de neuf personnes différentes dont OT (la mascotte), la personne politique, le citoyen du 3<sup>ème</sup> âge, l'adulte, l'adolescent, le policier, le voleur, le vandale, le responsable de l'organisme religieux, etc... Tous ces personnages sont sympathiques. Tantôt ils s'informent, tantôt ils réfléchissent sur un moyen de protection, tantôt ils font appel à d'autres citoyens, tantôt ils soulignent un quartier qui a beaucoup travaillé à faire diminuer la criminalité dans le secteur. Le mode d'expression proposé par les consultants de Tandem est la caricature.<sup>170</sup>

De plus, il est proposé que l'implication des citoyens se fasse au travers d'une dynamique de reconnaissance :

Un programme comme Tandem repose en grande partie sur l'implication volontaire et bénévole des citoyens. Il faut donc trouver des moyens concrets de mettre en évidence le travail des gens impliqués dans le programme. A cet effet, les consultants de Tandem proposent que l'on remette mensuellement le certificat OT aux citoyens qui se sont le plus distingués dans leur quartier, au cours du mois. L'îlot ou le quartier électoral qui s'est le plus distingué au cours du mois dans le district policier pourrait recevoir le trophée OT. La remise de ces certificats et de ces trophées pourrait se faire en y impliquant des intervenants de marque comme le président du comité exécutif, les directeurs de la police, etc...<sup>171</sup>

---

<sup>169</sup> Opération Tandem : Rapport d'activité n°1, phase VI : janvier/mars 1983. Bureau d'intervention clinique et communautaire, *op.cit.*, p.5.

<sup>170</sup> *Ibid*, p.5-6. Si la formule qui sera retenue ne prend pas en compte littéralement le projet « les aventures d'o.t » (c'est à dire les aventures d'opération tandem), il faut noter que l'idée des dépliants illustrant l'intérêt du programme est une constante de l'histoire de Tandem.

<sup>171</sup> *Ibid*, p.7.

L'opération 4000 est donc dans le vaste déploiement du programme Tandem constitutif d'une information qui délimite l'élaboration de la stratégie du programme. Elle constitue une imprégnation du programme Tandem qui se réalise non plus au niveau d'organismes communautaires mais en prenant appui directement sur les citoyens des îlots concernés.

Recruter 4000 animateurs de rue est un défi en soi. Il est néanmoins possible d'atteindre cet objectif en 12 semaines en autant que nous soyons méthodique dans nos approches auprès du citoyen. A cette fin nous avons préparé un calendrier de construction des îlots au plan de l'animation. Autant que faire se peut, nous demandons aux différents intervenants de suivre le calendrier tout en se rappelant que c'est un outil de gestion, pas plus.

En moyenne, il y a 10 animateurs de rue à recruter par îlot. Chaque intervenant aura à bâtir au cours de la saison estivale un douzaine d'îlots. C'est donc dire que chaque intervenant du bureau Tandem aura, en moyenne, à mettre sur pied la structure d'animation de base de quatre îlots par mois. [...] Parmi les opérations qu'il aura à réaliser durant le mois, nous citons :

- 1) L'envoi d'un dépliant personnalisé « votre voisin a besoin de vous »
- 2) Sollicitations téléphoniques de certains citoyens habitant un même bout de rue et le même îlot.
- 3) Rencontre personnalisée au domicile du citoyen ou au bureau Tandem (rencontre individuelle ou en petits groupes de 2 ou 3 personnes)
- 4) Session de formation des citoyens-ressources nouvellement recrutés au cours de l'opération 4000.<sup>172</sup>

Pourtant, l'opération 4000 va subir un coup d'arrêt. Il apparaît en effet que le vaste déploiement organisé va se heurter à l'impossibilité de recruter le nombre de citoyens préalablement souhaité. Ainsi, on apprend que le déploiement de l'information sur le programme, information qui visait à recruter un ensemble de citoyens-relais a été massif :

L'opération 4000, huit semaines après, a non seulement nécessité des activités dans le domaine de la conception, mais elle a requis plusieurs opérations au plan administratif, tel :

- 1) conception et envoi de 400 cartes d'invitation en relation avec le lancement des bureaux tandem
- 2) envoi postal de 5000 bulletins d'informations
- 3) traduction en anglais des items suivants
  - 3.1 « votre voisin a besoin de vous »

---

<sup>172</sup> *Ibid*, annexe 3, p.2-3.

- 3.2 Trois bulletins d'informations sur cinq
- 3.3 Bulletin de participation
- 3.4 Rapport de solution opération tandem
- 3.5 « Après l'homme, c'est l'autruche qui se protège le moins bien »
- 3.6 Définition des tâches du citoyen ressource
- 3.7 etc....
- 4) Mise au point d'une formule d'encadrement du personnel des bureaux Tandem
- 5) Mise au point des mécanismes de contrôle du matériel, du temps des employés, etc
- 6) Élaboration des contrats de travail des employés reliés à l'opération Tandem
- 7) Mise au point d'une stratégie de recrutement du personnel de soutien nécessaire à la réalisation de l'opération 4000
  - 7.1 Encadrement d'étudiants ressources
  - 7.2 Recrutement, sélection, formations de techniciens en animation
  - 7.3 mise en branle du processus de sélection
  - 7.4 etc
- 8) demande d'avis légaux en relation avec la protection des citoyens ressources
- 9) concrétisation de 10 rencontres de coordination avec le personnel des bureaux tandem
- 10) Signature des baux/bureaux tandem
- 11) Achat de l'équipement et rénovation des bureaux tandem
- 12) Concrétisation de trois rencontres de coordination avec les représentants de la ville de Montréal, messieurs [...] et [...]
- 13) Préparation et réalisation de deux kiosques en relations avec l'entrée scolaire
- 14) Finalisation d'un protocole d'entente avec le mouvement genèse quant à une participation de cet organisme à l'opération 4000
- 15) Finalisation d'un protocole d'entente avec l'école de criminologie quant à un projet expérimental avec les étudiants de bac 1
- 16) Formation et mise en situation du personnel des bureaux tandem et des policiers ressources en vue des soirées de formation des citoyens ressources recrutés dans le cadre de l'opération 40000 (20 heures de formations)
- 17) etc.<sup>173</sup>

Mais on apprend dans le même document que cette dynamique informative massive semble pourtant s'être révélée insuffisante. Ainsi, si l'appui réalisé auprès des organismes s'est avéré relativement aisé, l'étape suivante prévue initialement, à savoir le recrutement de 4000 citoyens-relais, s'est déroulée plus difficilement.

---

<sup>173</sup> Opération Tandem : Rapport d'activités n°3 : l'opération 4000 va bon train...mai/juin 1983, Bureau d'intervention cliniques et communautaires, *op.cit.*, p.7-8-9. Signalons néanmoins que le point 15) n'a pu se réaliser.

Comme nous le constatons tous au plan administratif et au plan de la conception, le personnel des bureaux tandem et les consultants du BICC ont été des plus actifs.

Cette performance a-t-elle porté ses fruits ? A vrai dire non. Nous aurions été en droit de nous attendre à une meilleure performance au chapitre du recrutement des citoyens-ressources. Certains secteurs sont plus avancés que d'autres tels les districts policiers 22, 34 et 51. Certains accusent des retards évidents comme le 31, 42 et 53. Il est néanmoins trop tôt pour conclure que dans certains secteurs les citoyens ne répondent pas à l'opération Tandem. A vrai dire les Montréalais ont déserté leur ville pendant les mois de juillet et août. La belle température n'a pas aidé le personnel de l'opération Tandem. Finalement, il s'avère important d'apporter certains correctifs aux chapitres de la publicité, de la sollicitation si nous voulons atteindre nos objectifs au début du mois d'octobre.<sup>174</sup>

Ces correctifs sont :

L'opération Tandem ne peut s'implanter dans les différents secteurs choisis en l'espace d'un jour, d'une semaine, d'un mois. [...]. En date du 1<sup>er</sup> août 1983, le personnel des bureaux tandem avait couvert le territoire suivant :

Bureau Tandem 22 : 42,8% des îlots  
 Bureau Tandem 31 : 15,2% des îlots  
 Bureau Tandem 34 : 28,9% des îlots  
 Bureau Tandem 41 : 22,9% des îlots  
 Bureau Tandem 42 : 5% des îlots  
 Bureau Tandem 43 : 30% des îlots  
 Bureau Tandem 51 : 28,2% des îlots  
 Bureau Tandem 53 : 23,6% des îlots

Le pourcentage du territoire couvert dépend d'une foule de facteurs :

- 1) le pourcentage de citoyens répondants
- 2) le nombre et le type de personnels qui est affecté à chacun des bureaux Tandem
- 3) la couverture par les journaux locaux l'opération Tandem dans le secteur
- 4) Les habitudes estivales des citoyens des districts concernés
- 5) Etc...

Au plan de la publicité, les responsables du programme Tandem ont pris comme correctif les actions suivantes :

- 1) Envois massifs de 80000 dépliant « votre voisin a besoin de vous »
- 2) Affichage de 2000 posters en des endroits stratégiques
- 3) Envoi postal de 80000 dépliant « après l'homme, c'est l'autruche qui se protège le moins bien ».

---

<sup>174</sup> *Ibid*, p.9.

- 4) Annonce de promotions dans les journaux locaux
- 5) Parution d'articles : personne interviewée/ le citoyen ressource se raconte
- 6) Parution à la TV
- 7) Etc

Bref, le mois de septembre nous apparaît un mois clé pour atteindre une partie substantielle des objectifs de l'opération 4000. Au sein de l'équipe Tandem, concrètement ceci veut dire : atteindre entre 2800 et 3000 citoyens d'ici le 30 septembre 1983. Ceci imposera à la direction du BICC de faire l'ajout de personnes d'appoint, rééquilibrer certaines équipes de travail, faire appel aux citoyens ressources déjà recrutés et formés à faire des choses concrètes dans leur milieu de vie.<sup>175</sup>

Mais il n'y aura pas de suite à ce vaste projet de recrutement. Les archives ne nous disent plus rien sur cette élaboration initiale. Nous pouvons conclure ici notre compréhension des premiers pas de l'opération. Récapitulons. Premièrement, le programme Tandem, malgré une affirmation explicite de lutter contre une définition très précise du « crime », s'est dès le départ constitué autour de la vie quotidienne du citoyen. L'élaboration du programme peut se résumer comme une modulation qui s'enracine dans la vie quotidienne des individus : c'est là la réalité effective du programme Tandem.

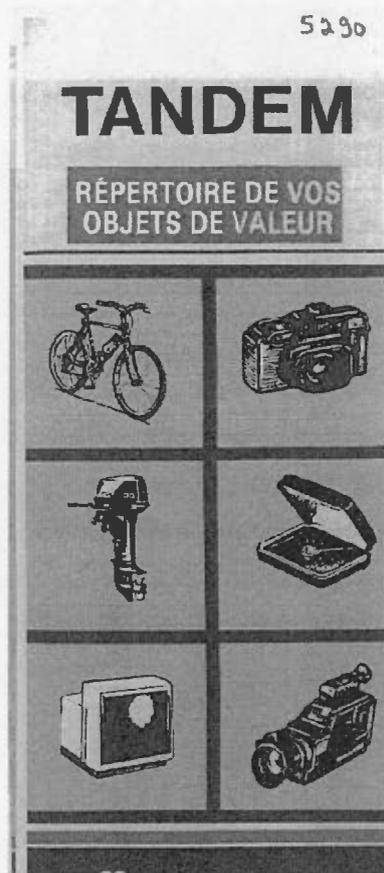
---

<sup>175</sup> *Ibid*, p.10-11.



Prospectus 1987

Source : Opération Tandem, 1987, *section des archives de la ville de Montréal*, P103, D145, 001-04-08-02, dossier 5290.



Deuxièmement, l'impregnation du programme sur la vie quotidienne des individus s'est concrètement arrêtée au niveau des organismes de quartiers. Si le programme visait dans son élaboration à ce que les citoyens soient eux-mêmes les relais du programme, il apparaît dans les faits que cette ambition n'a pu être (ou s'est peu) réalisée. La question qui se pose revient donc à se demander comment s'est concrétisé le programme Tandem au regard du semi-échec de son élaboration initiale.

### 3.2 Le bilan de 1987 : une conception du « crime » qui se heurte aux pratiques des acteurs du programme

Le 14 janvier 1987, le comité exécutif de la Ville de Montréal met en place un comité pour évaluer le programme. Ce document est très intéressant car il nous donne une idée de la réalisation effective du programme Tandem. Il permet en quelque sorte de mesurer le lien entre le document préalable que nous venons d'étudier et sa mise en application concrète<sup>176</sup>. Il s'agit en effet d'accorder aux membres de ce comité le mandat de :

- Produire après les trois dernières années de fonctionnement le bilan de l'opération tandem pour en questionner la pertinence et l'efficacité
- Examiner différentes possibilités quant à l'avenir de ce programme
- Rencontrer les groupes et personnes intéressées à la question
- Présenter toutes les recommandations quant à l'avenir de ce programme, ses objectifs et son fonctionnement le ou avant le 30 juin 1987.<sup>177</sup>

#### 3.2.1 L'évaluation de la relation entre la conception du « crime » et le programme Tandem

C'est ainsi la réalité pratique de Tandem au regard de son objectif affiché (réduire les cambriolages et le vandalisme) qui mobilise ce comité. C'est en effet la première évaluation dont fait l'objet le programme au travers du discours explicite qu'il se donne à lui-même, à savoir un programme de lutte contre le « crime ». Le lien entre le « crime » et le programme est ainsi clairement analysé. Pour cela, il apparaît tout d'abord qu'à partir des données statistiques fournies par le service de police de la Communauté urbaine de Montréal, les membres du comité ont pu examiner 1) la situation qui prévalait avant l'opération Tandem dans les districts policiers touchés par le programme ; 2)

---

<sup>176</sup> Ce comité est présidé par un administrateur d'un organisme communautaire de la ville. Il est composé de deux représentants du service des loisirs et du développement communautaire de la Ville de Montréal, de deux représentants des citoyens (un(e) professeur de sociologie d'un collège de la ville et un(e) professeur de criminologie d'une université de la ville) et d'un représentant du service de police.

<sup>177</sup> Opération Tandem, 1987, *section des archives de la ville de Montréal*, P103, D145, 001-04-08-02, dossier 5290, p.12.

l'évolution des vols par effractions et des méfaits également dans les districts touchés par le programme ; 3) la comparaison des résultats observés dans les districts du programme avec ceux observés dans les autres districts.

Or, la conclusion sur l'impact du programme au regard de son objectif explicite est la suivante :

D'un strict point de vue statistique il n'a pas été possible d'établir une relation claire entre les programmes de l'opération Tandem et l'évolution des deux catégories de crimes ciblées. En effet, bien que l'on ait noté une réduction importante de ce type de crime dans les districts touchés par l'opération Tandem, cette réduction n'est pas significativement plus considérable que celle observée dans d'autres districts qui n'ont pas été touchés par l'opération Tandem. Comment expliquer alors cet état de fait ? D'une part d'autres initiatives ont influencé cette réduction de la criminalité. Mentionnons entre autres des opérations policières spéciales et les enquêtes qui ont permis l'arrestation des auteurs de nombreux délits. En second lieu, l'évolution de la situation économique et de la composition démographique de certains districts n'a pas été sans influencer l'incidence de la criminalité.<sup>178</sup>

L'inexistence de lien de cause à effet entre le discours du programme Tandem et sa réalité pratique est donc manifeste. Cela pour deux raisons. Deux principaux éléments rendent en effet très difficile l'évaluation quantitative des résultats. Premièrement, l'inexistence d'instruments de mesure de l'efficacité du programme dans sa relation au « crime » :

En premier lieu, on doit constater que, dès le début, l'opération Tandem ne s'est pas donnée de véritables unités de mesure et par conséquent d'instruments susceptibles d'en faire l'évaluation. En toute justice il convient de mentionner que le bureau d'interventions cliniques et communautaires (BICC) a développé dès le début de son implication dans le programme un projet de mesure. Toutefois celui-ci nécessitait l'obtention de renseignements très détaillés qui devaient être fournis par la police de la communauté urbaine de Montréal. Or la police considérait que

---

<sup>178</sup> *Ibid*, p.26-27. Cette inexistence de lien de cause à effet entre le programme Tandem et la réduction du « crime » est également expliquée dans un mémoire de 1991. Voir : Odette Duranlaud, *Évaluation de l'effet du programme montréalais « Opération Tandem sur les statistiques de vols par effraction »*, Mémoire de maîtrise, Université de Montréal, HV6015U541991v.002, 1991.

de fournir ces renseignements à ce niveau de détails aurait été contraire aux dispositions de la loi d'accès à l'information qui assure la confidentialité de certains renseignements.<sup>179</sup>

Deuxièmement, l'effectivité du programme a tendu à sortir du strict cadre élaboré dans cette définition précise du « crime », du fait de sa prise en charge locale par les organismes communautaires mandatés :

En second lieu [...], les contrats consentis aux différents organismes mandataires ont donné lieu à des initiatives d'une grande diversité. Or, cette diversité rend évidemment la comparaison ardue de telle sorte que même si l'opération Tandem avait engendré des résultats statistiquement significatifs, il aurait été difficile d'en identifier les apports véritables.<sup>180</sup>

Inexistence d'instrument de mesure, appropriation et transformation de l'objectif affiché de réduction du « crime », le programme Tandem commence à se modifier dès le début de sa mise en pratique. Il apparaît en effet que sa réalité ne coïncide pas avec son discours institutionnel. Plus précisément, il y a une inadéquation entre cette présentation institutionnelle qui fait du programme un instrument de lutte contre deux types d'actes clairement identifiés (vols et vandalisme), et sa réalité qui se caractérise au-delà de ce cadre strict. Or, cette impossibilité de mesurer les effets du programme sur l'objet d'intervention affirmé, c'est-à-dire sur les vols par effraction et les actes de vandalisme ne conduit pas pour autant à renoncer au programme. Cela pour trois principales raisons qui sont les suivantes :

1) Si l'on considère les 179383 personnes sensibilisées directement aux problèmes de la criminalité au cours de la seule année 1986, les 44885 personnes mobilisées et engagées, notamment, dans la surveillance de leur voisinage, on a peine à croire que cet effort n'a pas eu d'effets sur la réduction des vols par effractions dans les résidences et des actes de vandalisme. En effet, l'opération Tandem a suscité plusieurs initiatives d'information, d'éducation et de

---

<sup>179</sup> *Ibid*, p.27-28.

<sup>180</sup> *Ibid*, p.28.

sensibilisation qui visaient à modifier les habitudes et les attitudes de façon à réduire les opportunités de criminalité.

2) En second lieu, l'opération Tandem est responsable de plusieurs bénéfices indirects. Elle a développé une certaine forme de solidarité et de cohésion sociale. Ainsi, dans les quartiers qui connaissent une grande mobilité et une évolution démographique rapide, il est difficile de tirer parti d'un tissu social dont la trame apparaîtra aussi serrée que dans les quartiers à plus fort enracinement. C'est pourquoi des programmes du type de l'opération Tandem apportent une contribution au développement communautaire qui ne doit pas être ignorée ou sous estimée.

3) En troisième lieu, l'opération Tandem, de l'avis des organismes participants et des instances locales du service de police, a contribué nettement à l'amélioration des relations entre les citoyens et la police et à l'établissement de liens de coopération.<sup>181</sup>

Relations avec la police naturalisées, cohésion sociale, et citoyen qui développe des réflexes d'autoprotectons quotidiens, tels sont les trois bénéfices affirmés du programme Tandem. Ces bénéfices apparaissent en lien non pas avec l'objet d'intervention explicite (« le crime ») mais au contraire en lien avec l'objet d'intervention effectif qui est la quotidienneté du citoyen. C'est la capacité de moduler cette quotidienneté qui donne à Tandem son intérêt.

En somme, bien qu'il n'ait pas été possible d'identifier l'existence d'une relation directe permettant de conclure à l'efficacité de l'opération Tandem dans son objectif de réduire les vols par effractions et les actes de vandalisme de 40%, il apparaît au comité que le programme a engendré d'autres bénéfices au plan du développement communautaire reliés à des objectifs qui sous-tendent implicitement mais assurément les projets autorisés au terme des contrats consentis aux organismes mandataires [...].<sup>182</sup>

Le « crime » tel qu'il a été préalablement élaboré tend à s'émousser dans l'évaluation et la définition du programme. Cette dissolution partielle du « crime » comme arrière-fond du programme, comme virtualité préalable à son actualisation, se réalise au profit d'un

---

<sup>181</sup> *Ibid*, p.29-30.

<sup>182</sup> *Ibid*, p.31.

regard sur la quotidienneté des individus qui devient de plus en plus explicitement prise en elle-même comme objet d'intervention du programme. Et cette explicitation de la nécessité d'intervenir sur le citoyen en tant que tel est à comprendre dans l'impossibilité de mesurer l'impact du programme sur le « crime ». Ainsi, le comité recommande de ne pas prendre en compte l'adoption d'instruments ayant pour objet une définition du « crime », mais suggère de tenir compte des deux éléments suivants :

1) D'une part, une mise en garde s'impose relativement au piège de la preuve scientifique. En effet, la recherche à tout prix d'une corrélation claire entre la mise en œuvre d'un moyen et la réduction, par exemple, d'un type de crime exige de contrôler les autres variables susceptibles d'influencer l'évolution de ce type de crime [...]. En outre, la recherche de telles conditions devrait s'effectuer au prix très lourd d'une perte de flexibilité qui nous semble peu compatible avec l'implication des groupes communautaires et des citoyens.

2) D'autre part, on ne saurait parler de mesures de l'efficacité sans disposer au préalable d'objectifs mesurables. Il y a donc lieu de traduire des objectifs larges tels que la prévention du crime ou la réduction des opportunités par des sous-objectifs sans doute de moindre portée mais sur lesquels les participants du programme auront davantage de prise. Par exemple si un projet de prévention du crime vise la réduction des opportunités de crime par le biais du changement des attitudes des victimes potentielles grâce à des activités d'éducation populaire, il y aurait lieu non pas de mesurer la prévention du crime ou même la réduction des opportunités mais bien plutôt le changement des attitudes consécutives à l'activité d'éducation populaire. Dans ce cas, l'utilisation d'instruments comme la mesure des attitudes avant et après la session de formation constituerait une mesure valable de l'efficacité.<sup>183</sup>

### 3.2.2 La réactivité à cette relation inexistante

Il y a donc une réévaluation du programme qui veut tenir compte de sa réalité mesurable. Et ce qui est mesurable, c'est « le changement des attitudes consécutives à l'activité d'éducation populaire ». La mesure du programme tend en quelque sorte à se glisser sur les comportements des individus. Ce changement n'était-il pas prévisible ? La naissance du programme Tandem ne portait-elle pas en germe ce changement explicite de définition

---

<sup>183</sup> *Ibid*, p.32-33-34.

des objectifs maintenant clairement formulés ? A partir du moment où le programme Tandem s'est constitué dans les ressorts de son effectivité réelle autour de la quotidienneté des individus, il n'apparaît pas surprenant que le « crime » en lui-même soit difficilement mesurable. Car le fait d'intelligibiliser le « crime » au travers de ce qu'il n'est pas, c'est-à-dire au travers de tout un registre d'habitudes relativement banales par lequel néanmoins le crime devient perceptible, conduit à une contradiction qui se manifeste justement dans cette impossibilité de mesure de l'efficacité du programme tel qu'il ressort du discours institutionnel de sa naissance. Et cette corrélation entre virtualité spécifique d'un pouvoir (amener le citoyen à se protéger) et mesure réelle du taux de « crime » (de cambriolage et de vandalisme) apparaît problématique dans la mesure où ce n'est pas ce dernier élément qui est l'objet de l'intervention spécifique propre à Tandem. En agissant sur la quotidienneté des individus, il n'apparaît pas étonnant que ce soit à partir de celle-ci que puisse se poser le problème de l'efficacité, voire même de la réalité du programme Tandem. En ce sens, le fait d'une part, de considérer que la corrélation claire entre le programme et le « crime » ne peut se mesurer, et que, d'autre part, l'efficacité du programme ne peut se mesurer qu'à partir de son impact sur les comportements quotidiens des individus, ne peut que nous amener à nous interroger. Car l'impossibilité de mesurer l'efficacité du programme au regard de son objet d'intervention affiché (les vols et les actes de vandalisme) est étroitement liée à l'absence claire de mécanismes d'interventions directs sur celui-ci. Comment combattre quelque chose sur lequel on n'intervient pas ? Ainsi, quatre raisons expliquent, d'après le comité, cette dissolution du « crime » tel qu'il était défini à la naissance du programme :

1) Comme le vécu des dernières années l'a démontré, il n'est pas possible d'impliquer les organismes du milieu comme de simples sous-contractants chargés de l'exécution d'un programme prédéfini. Procéder de cette façon entraîne de sérieux problèmes d'associations aux objectifs identifiés initialement. Il a donc fallu très rapidement que l'opération Tandem s'adapte et prenne en compte, dans une certaine mesure, les besoins et les motivations des organismes susceptibles de matérialiser le programme dans leur milieu. Voilà ce qui explique la diversité des projets qui ont été acceptés au terme des contrats consentis aux organismes.<sup>184</sup>

---

<sup>184</sup> *Ibid*, p.36-37.

Ainsi, la dimension locale d'intervention, liée au relais avec les organismes communautaires, a abouti à diversifier la conception du « crime » préalable, cela autant au niveau des types de crimes visés (prévention des vols de sacs à main, des vols dans les véhicules moteurs et des enlèvements d'enfants) qu'au niveau des moyens mis en œuvre (distribution de billets de courtoisie, programme de division juvénile) et qu'au niveau de la clientèle visée (sensibilisation des enfants dans les écoles et des personnes âgées). Cette relative flexibilité laissée aux organismes communautaires dans l'application du programme va également déborder la définition préalable du « crime » pour aborder explicitement des enjeux de sécurité qui ne sont pas dans un rapport de corrélation directe avec le domaine du pénal.

En même temps, d'autres projets débordaient même du cadre de la prévention du crime en touchant à d'autres aspects susceptibles de menacer la sécurité des citoyens comme par exemple un programme de sécurité à bicyclette, un autre d'incitation à nettoyer les hangars en vue de réduire les risques d'incendie.<sup>185</sup>

Mais cette variation des objectifs n'est pas le seul fait des organismes communautaires. La mairie elle-même a élargi l'objet d'intervention affiché du programme :

2) L'administration municipale elle-même, par voie de résolution du comité exécutif, confiait à l'opération Tandem de nouvelles responsabilités. Ainsi, le 10 octobre 1984 et le 8 mai 1985, elle lui demandait de contrer le vandalisme dans les parcs de l'ouest de la ville en général et au parc Kent en particulier. Le 25 septembre 1985, elle impliquait l'opération Tandem lors de la disparition d'enfants.<sup>186</sup>

La mairie manifeste également son désir d'élargir le mandat de Tandem, à la fois sur des projets qui se sont réalisés mais également sur des projets non encore mis en place :

3) D'autre part, bien que ce débat n'ait pas encore donné naissance à de nouveaux projets, chacun des deux partis politiques manifestait sa volonté d'élargir la

---

<sup>185</sup> *Ibid*, p.37.

<sup>186</sup> *Ibid*, p.38.

vocation de l'opération pour inclure, selon le parti civique, la lutte à la consommation juvénile de la drogue et, selon le rcm, les mesures de prévention des incendies.<sup>187</sup>

Une dernière raison explique la diversification de l'objectif affiché initial : la faiblesse de l'encadrement :

4) Enfin, la faiblesse de l'encadrement fourni par la coordination et l'administration municipale explique également les variations que nous avons observées quant aux objectifs poursuivis. Il faut toutefois reconnaître que l'opération Tandem en était à sa phase expérimentale dans un domaine d'intervention encore peu connu et mal défini.<sup>188</sup>

Ce premier bilan oppose ainsi la conception du « crime » qui a conduit à organiser l'opération Tandem et sa réalité. Très vite, cette conception se dissout. Autant par le biais des organismes mandatés qui déterminent eux-mêmes leur propre mise en application de ce qu'il faut entendre par sécurité, débordant par là le champ exclusif du pénal, que par le biais de la mairie de Montréal, qui se sert de l'organisation de Tandem pour d'autres problèmes de sécurité que ceux initialement affichés. Or, là aussi, la dissolution de l'objectif annoncé du programme ne conduit pas à considérer que le programme Tandem est un échec. Bien au contraire, il apparaît qu'en dépit de son absence de lien identifiable clairement avec le « crime » à Montréal, le programme possède de nombreux autres apports.

On pense, considérant son impact sur le développement communautaire et ses effets sur l'amélioration des relations entre les citoyens et leur police, considérant également son impact probable bien que non mesurable sur la prévention du crime, qu'il ne fait pas de doute aux yeux du comité qu'un tel programme doit être maintenu.<sup>189</sup>

---

<sup>187</sup> *Ibid*, p.38.

<sup>188</sup> *Ibid*, p.38-39.

<sup>189</sup> *Ibid*, p.40. Car le service de police a parallèlement développé son propre programme de prévention du crime.

De sorte que le discours du programme va se modifier en réaction à cet état de fait. A mesure que l'objet d'intervention initial se recompose autour de priorités qui s'élargissent, il apparaît que Tandem gagne en solidité. Mais ce n'est plus dans son rapport exclusif au « crime ». L'organisation du programme s'adapte ainsi à la réalité de son effectivité. Elle entérine en quelque sorte la décomposition de son objet d'intervention pour commencer à articuler cette intervention entre une conception élargie de la « sécurité » et la quotidienneté des citoyens.

Il est estimé ainsi que la Ville de Montréal doit conserver le leadership du programme :

En assumant que leur participation se perpétue, on doit reconnaître que la ville a déjà développé une expertise en matière de communication et de concertation avec les organismes du milieu. Elle dispose déjà, en cette matière, d'acquis, de crédibilité développée grâce à des années de contacts.<sup>190</sup>

Mais que cette organisation doit être maintenue dans sa relation avec les groupes communautaires. La participation des organismes communautaires est en effet considérée comme un succès, confirmant concrètement la réussite de l'opération 400 initiale :

Le comité opte pour le maintien de la participation des organismes du milieu. Ceux-ci apportent justement une connaissance de ce milieu dans lequel doit se diffuser le programme. Ils y disposent également déjà d'un réseau de contacts et d'une visibilité qui sont autant d'atouts dont l'implantation d'une initiative peut bénéficier. Parallèlement nous croyons que les organismes peuvent également tirer avantage de cette collaboration. Elle peut leur fournir l'occasion de se développer et d'acquérir, par exemple, des habiletés d'organisation, de gestions transférables à d'autres types d'actions que l'organisme entreprendra.<sup>191</sup>

---

<sup>190</sup> *Ibid*, p.40. Dans un procès-verbal d'une séance du comité exécutif tenue le 22 décembre 1987, on apprend que dès le 1 janvier 1988, le Service du loisir et du développement communautaire gèrera l'opération Tandem. On apprend également que la coordination générale du programme confiée comme nous l'avons signalé à un organisme communautaire (Sun Youth Organization) rendait inefficace administrativement la réalisation du programme du fait d'une confusion dans la répartition des prérogatives entre cet organisme, la mairie et le service de police. C'est l'éviction de cet organisme en tant que coordonnateur général qui est entériné. Le fait que le programme soit directement géré par la mairie rend en effet l'organisation de l'ensemble plus souple. Voir : Extrait authentique du procès verbal d'une séance du comité exécutif tenue le 22 décembre 1987, *Section des archives de la ville de Montréal*, P103,D145, 001-04-08-02.

<sup>191</sup> *Ibid*, p.42.

Cela en laissant aux organismes communautaires leur marge de manœuvre, et donc en légitimant les modifications successives de l'objectif initial de réduction du « crime » du programme.

Par ailleurs, il nous apparaît important de souligner les implications d'une telle décision. [...] Il n'est pas possible de chercher à impliquer les organismes du milieu sans prendre en compte leurs motivations quant aux objectifs à poursuivre et aux moyens à mettre en œuvre en vue de les atteindre. Les organismes possèdent leur lecture des besoins de leurs milieux. Il peut donc en résulter des divergences quant à déterminer un ordre de priorité.<sup>192</sup>

Et en s'adaptant au fait que les citoyens posent problème dans le cadre de la conception initiale de ce que doit être leur participation, confirmant par là le semi-échec des opérations 4000 et 40000 :

Par contre, on ne saurait passer sous silence l'importance que revêt la participation des citoyens et des citoyennes. C'est en effet sur celle-ci que repose, en bout de ligne, le succès de l'opération Tandem [...]. Ainsi que plusieurs intervenants l'ont souligné, alors qu'il est habituellement assez aisé d'obtenir la participation du citoyen à des séances de sensibilisation, il est plus difficile de soutenir sa participation régulière à des activités spécifiques. On remarque donc un fort taux de roulement chez les personnes impliquées. De plus, il apparaît encore plus ardu de susciter et de maintenir la motivation des citoyens et citoyennes qui font partie des minorités ethniques ou des milieux socio-économiques faibles. En même temps, il convient de souligner le peu de reconnaissance publique par la ville du rôle joué par les bénévoles (absence de cérémonie analogue à celle soulignant, par exemple, les efforts d'embellissements dans les quartiers).<sup>193</sup>

Et c'est ainsi que le comité recommande que le programme :

Conserverait seulement la prévention des vols par effraction dans les domiciles et des actes de vandalisme dans son volet obligatoire et, comme la seconde

---

<sup>192</sup> *Ibid*, p.43.

<sup>193</sup> *Ibid*, p.55-56. On peut ainsi noter que le projet de constituer des cérémonies de reconnaissance présent lors de l'élaboration du programme ne s'est pas réalisé dans les faits.

alternative, permettrait la réalisation de projets, issus des organismes du milieu, s'ils sont conformes aux objectifs et aux balises du programme<sup>194</sup>

Cette solution étant présentée comme suit :

Alors qu'elle conserve le dénominateur et les acquis du programme original, ou à tout le moins de sa version officielle, elle permet également d'intégrer de façon tout aussi officielle la prise en compte des besoins du milieu. Cette option offre donc à la fois la souplesse nécessitée par le recours aux groupes communautaires et un cadre de référence plus global quand il s'agit de prévenir le crime.<sup>195</sup>

C'est ainsi que l'objet d'intervention se décompose. La conception du « crime » s'élargit. Elle offre la plasticité nécessaire au programme tel qu'il existe concrètement. À partir de là, la conception du « crime » n'est plus le seul dénominateur commun du programme. À cette notion se juxtapose la notion de sécurité. Or, cette conception de la sécurité d'une part est liée aux organismes communautaires et aux projets que ceux-ci mettent en place, et n'est donc plus, d'autre part, clairement identifiable, si ce n'est qu'elle doit minimalement s'inscrire dans les nouvelles balises du programme. De sorte que la quotidienneté va se voir affublée d'un double ancrage d'intervention, à la fois une conception du « crime » qui ne s'intelligibilise qu'au travers de la médiation du quotidien, mais, juxtaposée à cette notion, la notion de sécurité qui la recouvre tout en s'en distinguant.

---

<sup>194</sup> *Ibid*, p.46.

<sup>195</sup> *Ibid*, p.46-47. Et le comité recommande que cinq critères, en tant que balises, soient pris en compte lors de la décision d'accepter ou de rejeter un projet. Ces cinq critères sont : « 1) *Celui-ci doit correspondre à un besoin clairement identifié au moins localement ; 2) Il doit recevoir l'appui du service de la police ; 3) Il doit pouvoir engendrer un impact mesurable ; 4) Il doit commander un budget raisonnable ; 5) Le promoteur doit disposer des ressources et des capacités nécessaires à la mise en œuvre de son projet.* » *Ibid.*, p48-49.

### 3.3 Nouvel ancrage et nouveau discours

À partir de là, il apparaît que le programme Tandem est ancré non plus dans une délimitation du « crime » mais voit la notion de « sécurité » supplanter celle-ci. Peu après, deux éléments apparaissent qui vont contribuer encore davantage à reformuler dans ce sens l'objet d'intervention du programme. Premièrement, le fait que le programme tend à sortir de sa dimension uniquement locale pour trouver sa raison d'être à un niveau national et international. Deuxièmement, une reformulation de la notion de prévention appliquée, non plus au « crime » dans son rapport à l'habitat, mais à la notion plus large de sécurité. Ces deux éléments vont contribuer à la réinstitutionnalisation du programme Tandem lors du sommet de Montréal de 2002.

#### 3.3.1 Un ancrage qui s'internationalise

Il semble que les problématiques mises en avant par le programme Tandem tendent, peu après cette reformulation de l'objet d'intervention du programme de 1987, à sortir de leur dimension uniquement locale pour s'enraciner dans des problématiques et des enjeux à la fois nationaux et internationaux. Or, ce processus conduit à reconsidérer la place du citoyen comme objet d'intervention effectif. Celui-ci n'est pas évacué mais semble subsumé sous une problématique plus générale, la problématique de la ville. De sorte que ce n'est plus le citoyen qui est victime du crime mais la ville dans son ensemble et la notion de sécurité tend à dépasser dans le discours la problématique de l'habitation du simple individu. En effet, c'est petit à petit la ville, dans sa multitude, qui est à protéger. La menace ne vise plus un individu médiatisé par son habitation mais un ensemble indistinct. Et c'est en ce sens que l'on peut interpréter le mémoire présenté en 1992 au solliciteur général du Canada présenté par Tandem Montréal. On y lit :

De plus en plus, on parle de ville en santé et dans cette nouvelle approche, il nous apparaît essentiel de considérer la sécurité. A cet égard différentes questions

méritent d'être soulevées : la criminalité, le sentiment d'insécurité ou la violence ont-ils :

- Un impact sur le développement économique d'une ville ?
- Un lien à voir avec l'exode de la ville vers la banlieue ?
- Une incidence sur le temps d'occupation des espaces publics dans une ville ?
- Un lien avec le développement touristique ?
- Un lien avec l'isolement des personnes âgées ?
- Un lien avec la crainte des femmes de circuler en ville ?
- Un rapport avec la capacité de profiter pleinement des attributs d'une ville ?
- Un impact sur l'image que projette une ville à l'extérieur ?
- Un impact sur le développement culturel d'une ville ?<sup>196</sup>

Et c'est dans cette problématique élargie que le sens et la raison d'être de Tandem est présentée :

Administrativement, le programme de sécurité urbaine est rattaché au service des loisirs et du développement communautaire et expressément au module du développement communautaire. La gestion locale de Tandem Montréal est sous la responsabilité de 17 organismes communautaires qui ont le mandat de concevoir des stratégies individuelles et collectives offrant aux citoyens des façons de mieux assurer leur protection à la maison et à l'extérieur. Il y a 16 bureaux tandem Montréal sur le territoire de la ville de Montréal et 56 personnes y travaillent de façon permanente pour mieux rejoindre la population montréalaise. Par conséquent, Tandem Montréal représente le lien entre les citoyens et ceux qui cherchent à prévenir la criminalité et à créer une meilleure qualité de vie.<sup>197</sup>

Or, on remarque que l'élargissement de la problématique du programme aboutit, d'une part, à transformer les objectifs du programme :

Ses objectifs comportent celui de sensibiliser les collectivités à la prévention de la criminalité et aux questions de sécurité, persuader les citoyens de prendre leur sécurité personnelle en main pour qu'ils accroissent leur sentiment de sécurité, mais aussi pour qu'ils se sentent en mesure d'influencer positivement leur environnement immédiat.

---

<sup>196</sup> La prévention de la criminalité : Mémoire présenté au comité permanent et au solliciteur général du Canada, préparé par Tandem Montréal, *section des archives de la ville de Montréal*, XCD00,P0759 ; 052-02-01-03 ; VM96 /Z1A33/P7, 1992, p.6

<sup>197</sup> *Ibid*, p.8. C'est en 1992 que les limites territoriales du programme sont modifiées afin de les harmoniser aux arrondissements de la ville. La répartition par îlots et par district policiers disparaît lors de cette modification. De plus, l'appellation du programme passe de « Opération Tandem » à « Tandem Montréal ».

Les programmes d'analyse de la sécurité au foyer et les programmes d'information, l'analyse des problématiques locales reliées à la sécurité, comptent parmi les nombreux services que Tandem Montréal offre sans frais aux Montréalais. D'autres activités visent à aider les participants à prendre part à la prévention de la criminalité dans leurs quartiers, notamment :

- Un service d'analyse des besoins en matière de sécurité urbaine adapté à chaque arrondissement desservi par Tandem Montréal
- Un service de sensibilisation, d'information générale et de documentation sur la sécurité urbaine au foyer et à l'extérieur ;
- Des activités qui permettent aux citoyens de se rencontrer et d'éviter l'isolement social
- Des activités qui favorisent la participation des citoyens face à la prévention de la criminalité.<sup>198</sup>

Et, d'autre part, à diversifier et à décomposer la figure du citoyen en tant qu'objet d'intervention effectif du programme :

Plus précisément Tandem Montréal se préoccupe de la sécurité des femmes qui craignent pour leur sécurité à la maison, dans la rue ou au travail, offre des conseils en matière de sécurité destinés aux personnes âgées, propose des stratégies visant à contrer le vandalisme et à augmenter la sécurité dans le logement, etc...<sup>199</sup>

Il semble que l'élargissement de 1987 est entériné. La relative plasticité laissée aux organismes communautaires a contribué à diversifier l'objet d'intervention dans lequel le « crime », tel qu'il était élaboré initialement, s'est trouvé accouplé à tout un ensemble de délimitations qui ont fait entrer le programme dans une conception de la sécurité qui n'est plus en résonance unique avec le domaine du pénal. Parallèlement, cet élargissement de la notion de sécurité, englobant le « crime » sans s'y réduire, semble avoir contribué à élargir l'objet d'intervention effectif pour faire passer celui-ci du citoyen au cadre indistinct de l'ensemble de son cadre de vie, c'est-à-dire la ville prise dans sa globalité. Bien sur, le « crime » ne disparaît pas. Mais il n'est plus en rapport exclusif avec le citoyen, marquant par là la virtualité d'un rapport nécessitant d'intervenir sur ce dernier, et est en rapport avec un tout indistinct, une multitude informe qu'est la ville. C'est ainsi

---

<sup>198</sup> *Ibid*, p.9.

<sup>199</sup> *Ibid*, p10.

dans ce rapport à la ville dans sa multitude que peut s'appréhender la décomposition du citoyen dans toutes ses variations (les aînés, les jeunes, les femmes...), variations qui forment l'indistinction d'un rapport plus fondamental qu'il faut sécuriser, le rapport à la ville. En ce sens, on peut comprendre la nécessité de doter le programme d'un soutien à la fois national et international, puisque la ville s'insère fatalement dans un ordre qui la subsume. C'est ce qui se traduit dans les recommandations adressées au solliciteur général :

Il nous apparaît essentiel que le gouvernement canadien démontre son intérêt à l'égard de la prévention de la criminalité en tenant le rôle de chef de file auprès de ses partenaires. Les principes et les buts guidant la prévention de la criminalité doivent être soutenus par l'engagement politique et financier d'une stratégie nationale. Nous recommandons que le gouvernement fédéral envisage de :

1. Mettre sur pied un conseil canadien pour la prévention de la criminalité dans le but de favoriser la concertation, la collaboration et l'échange d'information pour stimuler les initiatives locales
2. Initier les recherches pouvant mieux soutenir les actions mises de l'avant par les intervenants locaux
3. Favoriser l'évaluation de projets locaux pour aider les intervenants dans leurs actions dans les quartiers
4. Accorder un soutien politique continu pour l'élaboration de programmes de prévention de la criminalité avec tous les paliers de gouvernements
5. Fournir un soutien financier favorisant l'obtention de ressources permettant des initiatives locales de mobilisation de la collectivité, pour assurer la continuité des efforts. Le soutien financier pouvant provenir de sommes saisies lors d'intervention policières.<sup>200</sup>

---

<sup>200</sup> *Ibid*, p. 11-12. Sans doute est-il possible d'expliquer par là l'élargissement du mandat du programme qui va officiellement intégrer la notion de « sécurité urbaine » en 1992. Car cette notion de sécurité urbaine présuppose un ancrage national et international dans lequel le crime et la sécurité ne peuvent être intelligible qu'au travers de la ville prise dans son ensemble. Ainsi, dans le rapport de la table ronde sur la prévention de la criminalité de 1993, il est expliqué que : « *Tandem Montréal n'a pas changé de mandat, mais a plutôt élargi son champ d'action et nuancé ses interventions pour les rendre plus conformes aux besoins des quartiers et de la Ville de Montréal. Pour la majorité des citoyens-nes, c'est surtout une approche plus réaliste et plus concrète des efforts conjugués entre la communauté et Tandem Montréal, pour aborder plus directement les problèmes de sécurité urbaine de chaque rue, chaque quartier et chaque arrondissement. Tandem Montréal s'occupe donc désormais de la sécurité urbaine. Essentiellement, Tandem ne s'occupe plus de combattre la criminalité par le biais de tel crime ou méfait. Tandem Montréal va plutôt tenter de définir avec les citoyens-nes les prémisses de leur sécurité et de leur insécurité. Quels sont les problèmes? Quels sont leurs effets? Quelles sont les lacunes dans le milieu urbain ? Des projets qui ne touchent plus l'acte criminel mais qui tentent de résoudre les mêmes problèmes et d'atteindre le même résultat : rendre Montréal une ville saine et sécuritaire, où il fait bon vivre et où chaque citoyen-ne peut profiter pleinement de tous les avantages de circuler, travailler, grandir, jouer en ville.* » Voir : Rapport de la table ronde sur la prévention de la criminalité, section II, chapitre 6.2 : La prévention en milieu municipal et communautaire, 1993, disponible à :

C'est également cette même préoccupation qu'on retrouve dans le journal de Tandem Montréal du 4 avril 1990 « Vice versa ».

Le Canada doit s'engager dans une action nationale de prévention du crime impliquant la collaboration entre organismes locaux et soutenue par les mesures de mise en œuvre appropriées. Cela suppose la création d'un centre national de prévention du crime faisant appel à tous les secteurs : justice, police, services sociaux, habitations, entreprises privées et bénévolat. Cet organisme devrait veiller à réunir et à diffuser des informations sur les moyens susceptibles de prévenir le crime. Il aurait également à stimuler la collaboration entre organismes locaux.<sup>201</sup>

Cette reformulation des problèmes liés à la notion de sécurité est donc étroitement rattachée à la dimension nationale et internationale dans laquelle commence à se développer le programme Tandem<sup>202</sup>. Tout un ensemble de conférences dans lesquelles

---

<http://www.securitepublique.gouv.qc.ca/police/publications-statistiques-police/table-ronde-prevention-crime/4066/4079/4081.html>

<sup>201</sup> « Vice versa : journal de Tandem Montréal n°4, avril 1990 » dans : Tandem Montréal : pochette d'information sur l'opération Tandem, *section des archives de la ville de Montréal*, XCD00,P5290 ; V.961.54-11

<sup>202</sup> On peut ainsi noter que deux institutions, l'une nationale, l'autre internationale vont quasiment au même moment voir le jour. D'une part le Centre national de prévention du crime (CNPC) est initié en 1994 et voit le jour en 1998. D'autre part le Centre international pour la prévention de la criminalité (CIPC) voit le jour en 1994. Le CNPC est un membre donateur du CIPC. Ce centre est situé à Montréal. Le CIPC est une organisation internationale sans but lucratif qui réunit des associations de villes (incluant la fédération canadienne des municipalités), des organismes de prévention et d'organisations internationales qui siègent au sein de son conseil d'administration. Il est ainsi expliqué sur le site web du CIPC qu'il « *compte parmi ses membres des gouvernements nationaux et régionaux du monde entier, ainsi que des organismes internationaux, régionaux, nationaux et des villes, mais aussi des organisations non gouvernementales et des associations ayant à cœur les questions de prévention de la criminalité et de sécurité quotidienne* ». Les associations (gouvernementales ou non) du CIPC viennent de contextes nationaux très divers, notamment d'Afrique du Sud, d'Australie, de Belgique, de Colombie, du Chili, du Nigeria, de France, d'Arabie Saoudite, du Québec...De sorte qu'il est difficile de dégager une même notion de sécurité applicable à la diversité de ses contextes. Il comprend de plus en date de juillet 2014, un comité consultatif et d'orientation composé d'organismes de 8 gouvernements de pays donateurs (Afrique du sud, Argentine, Canada, Chili, El Salvador, France, Québec et Norvège) et un comité scientifique depuis l'automne 2002 composé de 12 universitaires internationaux. Voir : <http://www.crime-prevention-intl.org/fr/about-us/organization.html> Consulté le 20 février 2015. On trouve de plus sur le site du CIPC une présentation des étapes de sa constitution. Il est ainsi mentionné : « *Une rencontre tenue à Strasbourg (France) en 1986 à l'initiative du Conseil de l'Europe qui a traité du rôle des politiques locales dans la gestion de la violence urbaine et de l'insécurité. Suit en 1987 à Barcelone une conférence sur la réduction de l'insécurité urbaine qui donne lieu à la création du Forum Européen pour la Sécurité Urbaine. La Déclaration finale de cette conférence souligne l'importance de "faciliter l'échange d'informations sur la prévention de la délinquance". En 1989, se tient à Montréal (Canada) la Première conférence européenne et nord-américaine sur la sécurité et la prévention de la criminalité en milieu urbain, organisée par des*

se rendent les responsables du programme tend à s'orienter dans le sens de cette reformulation globale de l'objet d'intervention du programme. Et ces conférences marquent également le passage dans les discours d'une préoccupation liée au « crime » à la globalité d'une conception de la sécurité qui prend son sens dans le cadre plus général d'une objectivation de la ville. Ainsi, la première conférence européenne et nord-américaine sur la sécurité et la prévention de la criminalité en milieu urbain qui a en déclaration finale : « pour des villes plus sûres » en 1989 affirme :

---

*associations de villes dont la Fédération des municipalités canadiennes (FCM), la United States Conference of Mayors et le Forum Européen pour la Sécurité Urbaine (FESU). La Déclaration finale note qu'il "conviendra de rechercher les modalités permettant de poursuivre de façon permanente les échanges d'informations engagés à Montréal". En 1990, la Communauté urbaine de Montréal (CUM), avec le soutien d'associations de villes, élabore le projet d'établir à Montréal un organisme international favorisant les échanges et la coopération technique entre autorités locales pour rendre les villes plus sûres. Cette proposition a été soumise aux participants à la conférence de Paris. En 1991, la Déclaration finale de la Deuxième conférence internationale sur la sécurité, les drogues et la prévention de la délinquance en milieu urbain tenue à Paris invite « les pays développés à s'associer pour la création d'un centre international pour la prévention de la délinquance, en accord avec les objectifs des Nations Unies qui pourra s'affilier à celles-ci.» La rencontre ministérielle de Versailles en 1991, chargée d'élaborer un Programme des Nations Unies efficace en matière de prévention du crime et de justice pénale, "accueille avec satisfaction la proposition adoptée par la Conférence de Paris prônant la création d'un centre international pour la prévention du crime". En 1992, un groupe de travail international ad hoc comprenant des représentants de divers pays, des associations de villes, des instituts des Nations Unies et des organismes et des experts en prévention s'est réuni à Montréal (Canada) pour discuter de la mission, de l'organisation et des activités du futur Centre. En 1993, les gouvernements du Canada, de France et du Québec adoptaient une déclaration relative à la création à Montréal du Centre international pour la prévention de la criminalité et, avec la CUM, la FMC et le FESU ainsi que la Société du centre de conférences internationales de Montréal, convenaient d'en former le Conseil constituant. Voir : C.I.P.C, Site Internet, <http://www.crime-prevention-intl.org/fr/about-us/presentation/history.html> Consulté le 20 février 2015. Il est de plus à noter que 4 volets caractérisent son intervention : « 1) L'identification, l'analyse et la diffusion de renseignements clés sur les meilleurs pratiques en prévention de la criminalité en provenance des différentes régions du monde. Le centre dispose d'un bureau des meilleurs pratiques qui a déjà répertorié une centaine de ces projets visant à aménager l'environnement physique et social, à soutenir les jeunes et les familles [...], 2) La publication d'un répertoire-synthèse annuel sur la prévention de la criminalité, qui met en lumière l'efficacité des actions de prévention, leurs avantages en terme de coûts-avantage et les éléments des politiques nationale de prévention menées dans plusieurs pays d'Amérique du nord, 3) Un programme d'échange, d'expertise sur des thèmes tels le rôle des villes et de la police en prévention et l'action auprès des jeunes qui permet à des responsables municipaux et à des policiers d'Amérique du nord et d'Europe de comparer de façon systémique leurs expériences et d'identifier les conditions de succès et de réplication des initiatives réussies, 4) Une assistance technique fournie à des collectivités locales tels la communauté urbaine de Montréal [...] en vue d'élaborer, de mettre en œuvre ou d'évaluer des politiques, stratégies ou programmes de prévention de la criminalité ». Voir : « cité sur, journal Tandem, vol1-n°1. juin 1999 » dans : Cité-sur-Tandem (brochure), Section des archives de la Ville de Montréal, XCD00, P7153 ; 007-03-05-02.*

- C'est dans la ville que doit avant tout se mener une politique de prévention. Les autorités publiques doivent soutenir les efforts de prévention développés à l'échelle locale »
- La prévention, c'est l'affaire de tous. Les dirigeants politiques doivent favoriser le développement d'une solidarité entre les membres d'une collectivité.
- Il faut développer des mesures de protection techniques des biens et des solidarités du voisinage
- Il faut inciter les personnes à réoccuper les rues et l'espace public par l'organisation d'activités
- Il faut informer les citoyens et les citoyennes sur la prévention du crime
- Tous les élus doivent user de leur autorité publique et assumer leur responsabilité pour lutter contre la délinquance urbaine. Sans cet engagement, notre confiance dans la société, la qualité de vie dans nos villes et les droits de la personne seraient menacés
- Si nous voulons prévenir la délinquance dans nos villes, nous devons fournir des réponses qui ne soient pas en termes de justice pénale ou policière. Il faut mettre en œuvre des solutions à long terme tout en répondant aux besoins immédiats.<sup>203</sup>

La conférence d'octobre 1990 à Ottawa « la prévention criminelle dans la communauté pour mieux façonner l'avenir » conclut :

- Il faut s'intéresser sérieusement à la prévention du crime d'une façon qui permettra de reconnaître les facteurs favorisant la délinquance et non seulement les symptômes du crime, lesquels font si souvent le sujet d'étude
- La prévention du crime ne relève pas et ne peut relever d'un seul organisme ou d'une seule institution. La prévention du crime doit plutôt donner lieu à une véritable association entre toutes les parties concernées
- La véritable prévention doit se faire à l'échelon de la collectivité, répondre aux besoins définis par elle et être dirigée par celle-ci. La police constitue une des ressources dont dispose la collectivité.<sup>204</sup>

De même, à l'automne 1992, la 2<sup>ème</sup> conférence internationale sur la sécurité et la prévention de la délinquance en milieu urbain conclut dans ses recommandations :

Il faut s'engager à accorder le financement à long terme nécessaire pour appuyer la mobilisation. Ces fonds peuvent provenir des budgets en place affectés aux

---

<sup>203</sup> La prévention de la criminalité : Mémoire présenté au comité permanent et au solliciteur général du Canada, préparé par Tandem Montréal, *op.cit*, p.2-3.

<sup>204</sup> *Ibid*, p. 3-4.

programmes de prévention du crime ou peuvent être puisés à même les coûts d'infrastructure. Une fois qu'elles sont déterminées, les dispositions de financement spécifiques devraient être rendues légitimes à titre de dépenses permanentes par les autorités municipales, régionales et nationales.

Il y a lieu d'accorder un soutien politique continu pour l'élaboration d'un programme de sécurité avec tous les paliers de gouvernements. L'établissement de mécanismes ou d'infrastructures de coordination comme les conseils nationaux de prévention du crime et la désignation de la prévention à titre de composante du mandat officiel de gouvernement sont des façons d'assurer la continuité des efforts. L'obtention de ressources qui soutiendront les initiatives de mobilisations des collectivités chez les partenaires intéressés devrait être un objectif fondamental pour les politiciens qui fournissent leur appui.<sup>205</sup>

L'évolution de l'objet d'intervention du programme est ainsi à relier aux conditions de production de son discours. Et ces conditions de production apparaissent dans un ensemble de réalités qui n'est plus à comprendre uniquement dans le cadre de politiques municipales mais également en lien avec une dimension nationale et internationale qui va structurer dorénavant le programme<sup>206</sup>. Or, cette structuration nouvelle élargit dans son mouvement de réalisation sa problématisation d'intervention. Au fur et à mesure qu'elle surplombe la vie sociale, elle se décentre des individus, qui jusque-là étaient le point d'application effectif du programme, pour se focaliser sur le cadre de vie global de ceux-ci. Le « crime » ne s'appréhende plus au travers de sa médiatisation rendue possible par le déploiement du regard sur les habitudes quotidiennes des individus, mais se dissout dans l'intelligibilité d'un regard sur la ville. Regard plus massif, moins individualisé, mais doublement plus efficace puisqu'il dissout le « crime » dans l'ineffectivité de sa prise en considération pour constituer l'objet « sécurité », qui dans le déploiement indistinct de sa réalisation, révélera une normalité maintenant pensée dans l'ordre global de ce que doit être une métropole. Et ce passage du « crime » à la « sécurité » s'appuie

---

<sup>205</sup> *Ibid*, p.4-5.

<sup>206</sup> De plus, il est intéressant de noter que Tandem tend, parallèlement aux modifications des conditions de production de son discours, à être légitimé à ce niveau national et international par l'intermédiaire de prix valorisant le travail du programme (Prix du Solliciteur général pour la prévention du crime par le gouvernement du Canada en 1990, Prix du ministre de la sécurité publique par le gouvernement du Québec en 1992, Certificat de mérite par le gouvernement du Québec en 1994 et 1995, et reconnaissance en 2004 par le programme des Nations-Unies pour les établissements humains « un habitat » par le biais de la mention de « bonne pratique »).

sur un nouveau concept décisif accompagnant cette nouvelle dimension des discours : le concept de prévention.

### 3.3.2 Un objet d'intervention qu'il faut produire

Car si la notion de prévention qui découlait de la conception initiale du « crime » s'ancrait dans l'espace résidentiel, la problématique de la ville élargit dans son mouvement l'objet de ce qu'il faut prévenir.

Il fut un temps où la notion de contrôle ou de diminution de la criminalité passait uniquement par la fonction « répressive ». Pour combattre le crime, il fallait plus de policiers, plus de prisons, des peines plus sévères. [...] avec les années, les intervenants ont graduellement requestionné, revu leur façon de faire et ainsi réalisé la place importante que la prévention de la criminalité devait prendre dans toutes les communautés. La prévention de la criminalité est devenue un outil extrêmement précieux et moins coûteux dans l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et surtout dans l'augmentation du sentiment de sécurité de la population.<sup>207</sup>

Il s'agit désormais d'agir sur le rapport entre le citoyen et la ville en institutionnalisant son « sentiment de sécurité » :

Il est également important de noter l'écart qui peut exister entre la criminalité rapportée et le sentiment d'insécurité. Il existe un réel décalage entre les deux phénomènes dans nos agglomérations urbaines. On est en droit de se demander si le sentiment d'insécurité qui sévit dans nos villes n'est pas en train de prendre en otage la population.<sup>208</sup>

De sorte que le « crime » se dissout maintenant dans la corrélation qui commence à émerger entre sécurité urbaine et sentiment d'insécurité :

---

<sup>207</sup> La prévention de la criminalité : Mémoire présenté au comité permanent et au Solliciteur général du Canada, préparé par Tandem Montréal, *op.cit.*, p.1.

<sup>208</sup> *Ibid*, p.6.

Une notion importante est venue s'ajouter à la réflexion menée par les intervenants de Tandem Montréal, soit celle qui fait référence au « sentiment d'insécurité ». Il est clair qu'il faut traiter différemment la sécurité et le sentiment d'insécurité. On sait fort bien que bien souvent, le sentiment d'insécurité est plus important que ce que justifierait le niveau réel de criminalité. En fait le sentiment d'insécurité peut être grandement paralysant, d'où la nécessité d'en tenir compte lors de l'élaboration de nos stratégies d'intervention en matière de prévention de la criminalité.<sup>209</sup>

L'objet « sécurité », en tant que nouvelle modalité d'intervention du programme, se virtualise. Car s'il était rattaché à la naissance du programme à un acte identifiable (cambriolage ou vandalisme), son intelligibilité n'apparaît maintenant principalement qu'au travers de la notion de « sentiment d'insécurité ». Il ne s'agit plus d'intervenir uniquement sur le citoyen dans le cadre de son habitation. Par là, l'objet d'intervention quitte le domaine de l'identification concrète à un ensemble d'actes qui pouvait cimenter son intervention pour n'intervenir que dans le domaine du plausible et du potentiel. Car il est bien évident qu'à partir du moment où c'est l'ensemble des parcours quotidiens qui devient la préoccupation du programme, on ne peut plus intervenir en réaction à un ensemble d'actes clairement délimités. Il va donc s'agir de produire ce sentiment de sécurité. La notion de prévention doit ainsi se comprendre comme faisant appel « au pour » et non uniquement « au contre » :

Je suis devenu quelque peu songeur quand j'ai réalisé qu'on associait le terme prévention à une action « contre quelque chose » car dans mon esprit, ce terme fait appel à une action projetée vers l'avant, c'est-à-dire en ce qui nous concerne à une action reposant sur le pour et non sur le contre. A ce moment, j'ai réalisé qu'il peut y avoir, même dans notre domaine, des distorsions entre la compréhension théorique du mot prévention et l'application théorique qu'on en fait dans le

---

<sup>209</sup> Cité sur, vol1-n°1, juin 1999, *op.cit.* Bien évidemment, cette transformation du discours du programme naît en relation avec l'élaboration plus générale du concept de prévention. Il ne s'agit ainsi pas de dire que le programme aurait insufflé cette transformation conceptuelle. Il est beaucoup plus probable que cette généralisation de la notion de prévention, déjà théoriquement bien élaborée, soit partie prenante de la métamorphose de l'objet d'intervention lié maintenant à la ville dans son ensemble. En ce sens, cet essor du concept de prévention est certainement à comprendre indépendamment du programme bien que celui-ci se le soit clairement approprié. Voir pour une histoire de l'élaboration du concept de prévention et une compréhension de ce que signifie son usage pratique contemporain : Maurice Cusson, *Prévenir la délinquance. Les méthodes efficaces*, Paris, PUF, 2009. La notion de prévention situationnelle développée dans l'ouvrage rend notamment bien compte de ce qu'il faut entendre par le nouveau sens de « prévention » affirmé par le programme.

quotidien. C'est alors que je me suis arrêté pour réfléchir à la façon avec laquelle on véhicule le message de prévention auprès de la population et j'ai fait le constat suivant : trop souvent on fait appel à une terminologie qui fait appel au contre et pas assez souvent à une terminologie qui fait appel au pour.

Combien de fois a-t-on entendu en parlant d'un programme de prévention :

C'est un programme qui lutte contre les vols par effraction ; c'est un programme qui lutte contre le vandalisme. Au lieu d'entendre : C'est un programme qui vise une meilleure protection des biens des citoyens ; c'est un programme qui vise à promouvoir le respect des biens d'autrui.<sup>210</sup>

Deux types de catégories sont ainsi définies dans le programme : une prévention qui succède (qui est donc une répression) et une prévention qui précède. Il s'agit donc de se focaliser sur la première catégorie : (celle qui précède). Mais l'appropriation du concept de prévention tend à sortir de sa relation au « crime » pour s'inscrire dans ce rapport plus général à la ville.

Tout programme de prévention doit amener le citoyen à se sentir concerné par la sécurité. Mais au-delà du citoyen, je crois sincèrement que les programmes de prévention du crime doivent élargir leurs préoccupations ou tout simplement sortir des sentiers battus. Par exemple :

1. Les programmes de prévention doivent intervenir auprès des responsables de l'urbanisme municipal ;
2. Les personnes en charge des programmes de prévention doivent présenter des mémoires sur toute question qui est relative à leur mandat ;

---

<sup>210</sup> « Ressources et vous, périodique de la société de criminologie du Québec, février 1990 », dans : Tandem Montréal : pochette d'information sur l'opération tandem, *op.cit.*, p.2. Ce texte écrit par Serge Bruneau, alors coordonnateur général du programme Tandem, sera repris lors d'une conférence à Toulouse prononcée en 1990. Il est intéressant de noter au travers de ce parcours la porosité qui se développe entre les niveaux locaux, nationaux et internationaux faisant progressivement de Tandem un moyen au service d'une conception de la sécurité ayant pour objet d'intervention la ville dans son ensemble. La biographie de Serge Bruneau est ainsi présentée comme suit sur le site du CIPC : « *Serges Bruneau s'est joint au CIPC en septembre 2003. Il détient un baccalauréat spécialisé en criminologie de l'Université de Montréal. Il possède des expériences de travail dans le milieu de la réhabilitation des jeunes contrevenants, de la santé et des services sociaux au Québec et de l'enseignement. Il s'est particulièrement spécialisé dans le domaine de la prévention de la criminalité dans les communautés locales. Il a coordonné durant plus de 10 ans le programme de prévention de la criminalité de la Ville de Montréal, Tandem Montréal. Il a participé à plusieurs travaux sur la prévention de la criminalité comme le Guide à l'intention des municipalités intitulé « Sécurité dans les milieux de vie. Pour le mieux-être des citoyens, des citoyennes et des familles». Il a été membre du Conseil national de prévention du crime du Canada. Il a été membre de la Table ronde du Québec sur la prévention de la criminalité et préside actuellement le Conseil consultatif québécois en prévention de la criminalité. Il est Consultant et Ex-Directeur de projets au CIPC.* » Voir : <http://www.crime-prevention-intl.org/fr/about-us/organization/staff.html> Consulté le 20 Février 2015.

3. Les programmes de prévention doivent influencer les prises de décision en relation avec les codes ou règlements municipaux.<sup>211</sup>

Ce renversement de la notion de prévention, pensée maintenant dans sa capacité de production, n'est ainsi plus uniquement en corrélation avec le « crime ». Au contraire, elle doit maintenant être en relation avec l'ensemble des dispositifs légaux, architecturaux qui font la ville. Tandem change de dimension. Il n'est plus dans un rapport avec le citoyen médiatisé par le « crime » mais dans un rapport à la ville prise dans sa totalité médiatisée par la production d'un sentiment de sécurité du citoyen dans toutes ses variations.

### 3.3.3 La prévention comme intelligibilité de la ville

Problématiques du programme qui s'ancrent dans un ensemble de réalités nationales et internationales, qui prennent pour cadre d'intervention la ville dans sa globalité appréhendée au travers du rapport entre le citoyen et celle-ci, nécessitant d'agir sur la corrélation entre prévention et sentiment de sécurité : trois réalités qui vont contribuer à transformer durablement la nature du programme. C'est en effet dans ce contexte que Tandem se retransforme dès 2002 à l'occasion du sommet de Montréal<sup>212</sup>. Il s'inscrit

---

<sup>211</sup> *Ibid*, p.3.

<sup>212</sup> Il faut noter que le Sommet de Montréal s'ancre dans la réforme plus générale initiée par la loi 170 (ou la réforme Harel) fusionnant en 27 arrondissement l'ensemble des municipalités de l'île (puis 19 après les défusions de 2004). De sorte que les bureaux Tandem vont être en mesure d'évaluer les actions de prévention à entreprendre, en fonction à la fois des problématiques locales des arrondissements mais également en rapport avec la conception de la nouvelle ville à sécuriser. Tenu à Montréal les 4, 5 et 6 juin 2002, le Sommet de Montréal vise ainsi à faire de l'ensemble de l'île de Montréal une nouvelle ville. Il s'agit ainsi d'organiser cette nouvelle délimitation administrative au regard entre autres de l'augmentation de la population de la ville qui atteint avec cette réforme 1,8 million d'habitant. Le sommet s'est officiellement organisé autour de cinq axes (1. Montréal métropole de création et d'innovation ouverte sur le monde ; 2. Montréal, métropole de développement durable ; 3. Montréal métropole agréable à vivre, solidaire et inclusive ; 4. Montréal métropole démocratique équitable et transparente ; 5. Montréal une administration performante au service de ces citoyens). En ce qui nous concerne, l'atelier 3.1 (« Un environnement paisible et sécuritaire ») va participer à refonder le programme Tandem. C'est en quelque sorte la concrétisation de la réalité effective de ce qu'est devenu le programme (un programme qui prend comme objet d'intervention le rapport du citoyen à sa ville au prisme de son sentiment d'insécurité) qui se matérialise dans cet atelier. On pourrait d'ailleurs se demander si ce point n'est pas celui qui délimite les conditions de possibilités de tous les autres.

dorénavant dans un cadre plus général et devient « le programme montréalais de soutien à l'action citoyenne en sécurité urbaine dans les arrondissement (PMSACSU) ». Il est littéralement présenté comme étant un nouveau programme pour une nouvelle ville :

Au delà des activités courantes, Tandem Montréal a vécu en 2003, un tournant crucial de son histoire. En effet, pour donner suite à une recommandation du Sommet de Montréal, soit de doter la nouvelle ville d'un programme communautaire métropolitain de prévention, une équipe de travail multidisciplinaire s'est consacré à réviser et à actualiser les pratiques dans le domaine. En plus de s'inspirer de Tandem Montréal et des diverses expériences menées par plusieurs arrondissements, l'équipe de travail a obtenu la collaboration de plus de 60 partenaires internes et externes pour élaborer un nouveau programme [...]. Les orientations précisent notamment que la mise en œuvre du programme doit relever directement des arrondissements. Aussi dès l'automne suivant huit des 16 arrondissements désireux d'implanter le programme de 2004 ont-ils procédé à la sélection de l'organisme partenaire chargé de la gestion du programme de leur arrondissement. A cette fin, une trousse d'outils a été élaborée par l'équipe de coordination du programme rattachée au service du développement culturel et de la qualité du milieu de vie.

C'est ainsi que le programme montréalais de soutien à l'action citoyenne en sécurité urbaine dans les arrondissements a fait ses premiers pas. Après avoir consulté les arrondissements, il a été décidé d'accoler l'appellation bien connue Tandem au nom du nouveau programme.<sup>213</sup>

C'est un tout nouveau programme qui ressort même si l'appellation a conservé son nom d'origine. Le bilan des activités de 2003, dressé à partir des activités des 10 bureaux Tandem<sup>214</sup>, entérine la nouvelle tournure du programme initiée dix ans plus tôt. Il marque en effet d'une part la décomposition de la figure initiale du citoyen maintenant

<sup>213</sup> Tandem Montréal : Bilan des activités de l'année 2003, *section des archives de la ville de Montréal*, XCD00, P7141, 007-03-05-02, p.1.

<sup>214</sup> Ces 10 bureaux sont : Ahuntsic-Cartierville, Mercier Hochelaga-Maisonneuve, Côte des Neiges-Notre Dame de Grâce, Plateau Mont-Royal, Rivières-des-prairies-Pointes-au-Trembles-Montréal est, Rosemont-la Petite Patrie, Sud-Ouest, Ville-Marie, Villeray St-Michel-Parc-extension. 7 arrondissements supplémentaires vont se doter de leur bureaux Tandem (Anjou, Lachine, Lasalle, Montréal-Nord, Pierrefonds-Roxboro, St Laurent, St Léonard) portant en 2007 à 16 (puis 17 avec l'ajout de Verdun) le nombre d'arrondissement de la ville où le programme est présent. Signalons également que la relative plasticité laissée aux arrondissements dans la mise en place du programme va aboutir à la création de la table ronde des organismes mandataires réunissant la quasi totalité des bureaux. Si Tandem dépend toujours de la mairie pour ce qui concerne son financement, le programme fonctionne en ce qui concerne sa mise en place dans une relative autonomie dans l'évaluation des besoins locaux en matière de sécurité urbaine propre à chaque arrondissement.

appréhendée dans toutes ses variations. D'autre part, c'est dans le nouveau cadre de son objet d'intervention, à savoir la ville prise dans son ensemble, que la décomposition du « crime » au profit de la « sécurité » trouve son aboutissement.

Cinq principaux thèmes ressortent de cette modification du programme. Épluchons-les :

### 1. La sécurité du domicile :

Tous les sondages menés à Montréal le démontrent : les citoyens attachent une grande importance à la sécurité de leurs domicile. Pourtant, plus de la moitié d'entre eux craignent d'être cambriolés. Tandem Montréal a donc mis sur pied des activités qui aident à renforcer la sécurité des domiciles, ainsi que des biens qui se trouvent à proximité : bicyclette, automobile, etc...

- Les visites sécuritaires proposent une analyse approfondie de la sécurité d'un domicile de même que des conseils approfondis pour en augmenter la protection.

- Les hlm et les immeubles à logement multiples font l'objet d'une attention particulière, car plusieurs d'entre eux présentent des caractéristiques de sécurité spécifique. Des conseils adaptés au type de locataire (aîné, famille) ou au type d'édifice sont offerts

- Le projet cocon offre une intervention ciblée, pour éviter une épidémie de vols dans un secteur précis ou la récurrence à un même domicile. Plusieurs activités destinées à contrer les introductions par effractions sont proposées

- Le burinage des biens personnels rend moins intéressante la cible convoitée et plus difficile le recel de biens volés. De plus les activités destinées à contrer les vols de véhicules ou d'objets dans les véhicules diminuent les pertes matérielles et contribuent à augmenter le sentiment de sécurité d'un quartier.

- L'inscription des numéros civiques à l'arrière des domiciles facilite la tâche des services publics en cas d'urgence (police, pompiers, ambulance)

- Le programme Tandem dans ma rue et les autres activités de bon voisinage favorisent l'entraide entre voisins et contribuent à dissuader les voleurs.<sup>215</sup>

---

<sup>215</sup> Tandem Montréal : Bilan des activités de l'année 2003, *op.cit.*, p.7. Le bilan de l'année 2003 fait ainsi état de 629 analyses pour la sécurité des domiciles, de 29 activités pour le projet hlm, de 4128 activités pour le projet cocon (lettres, porte à porte, visites), de 1095 activités pour le burinage des biens et des vélos, de 13604 citoyens sensibilisés pour l'inscription des numéros civiques, de 51 activités pour le développement des réseaux de voisinage, de 31 activités pour les vols autos et de 341 stands ou séances d'information générale.

## 2. La sécurité des femmes :

Pendant plusieurs années, Tandem Montréal s'est associée à des regroupements de Montréalaises pour sensibiliser les divers acteurs de la société, notamment les hommes, à l'insécurité et aux violences vécues par les femmes. Les activités proposées avaient pour but d'amener le plus grand nombre de personnes à intervenir, selon leurs propres moyens, sur ces phénomènes. L'objectif du travail : contribuer à ce que les Montréalaises puissent être et se sentir en sécurité dans leur quartiers et dans leurs villes :

- Le projet « ici vous êtes entre de bonnes mains » procure aux commerçants des outils permettant d'offrir une aide d'urgence aux personnes en difficulté
- Les marches exploratoires et d'autres interventions permettent de repenser un aménagement urbain en fonction de l'aspect sécuritaire
- Des stands et des activités d'animations sont organisés pour conseiller les femmes sur leur sécurité personnelle, à la maison comme dans les lieux publics
- La participation de Tandem Montréal à des activités de solidarité et de mobilisation est également privilégiée, notamment pour sensibiliser les hommes à la violence faite aux femmes.
- La participation aux forums et aux lieux de concertation des femmes permet de mieux comprendre les enjeux relatifs à la sécurité de ces dernières.<sup>216</sup>

## 3. La sécurité des aînés :

Les personnes âgées vivent souvent seules et marginalisées, en proie à une grande insécurité. En 2003, Tandem Montréal leur a offert des activités destinées à briser leur isolement, à favoriser une pleine participation à la vie sociale, à augmenter leur sécurité et à les aider à se sentir en sécurité, et ce, aussi bien à la maison que dans la rue et les transports publics.

- Des activités d'information et de sensibilisation sur les abus et la fraude que peuvent subir les aînés sont réalisées
- Des activités relatives à la sécurité physiques et à la protection des biens (stands, séances d'information et rencontre dans les organismes) sont organisées pour informer et sensibiliser les personnes âgées et, ainsi, les aider à se sentir moins vulnérables
- Des programmes de prévention des vols à la tire et à l'esbroufe (principalement des sacs à mains) peuvent être accompagnée d'activité ponctuelle lorsqu'une recrudescence épisodique de ce type de délit est observée

---

<sup>216</sup> *Ibid*, p.8. Pour ce domaine d'intervention, le bilan fait état de 161 nouveaux commerces mobilisés par le projet « ici vous êtes entre de bonnes mains » (portant le total de commerces mobilisés à 1400), de 8 activités propres aux marches exploratoires, de 147 activités propres à la sécurité personnelle, de 10 activités propres aux relations hommes-femmes, de 23 participations à des activités de groupes de femmes et de 75 activités (vidéo, animation), propres à la sécurité en transport en commun.

- Des activités intergénérationnelles sont menées dans ces quartiers pour favoriser un rapprochement entre les jeunes et les aînés et démystifier les perceptions mutuelles
- Des activités portant sur la sécurité à domicile, incluant les HLM et les résidences pour personnes âgées sont aussi proposées.<sup>217</sup>

#### 4. La sécurité des jeunes :

Les enfants et les jeunes adolescents peuvent, eux aussi, vivre des situations qui menacent leur sécurité. Il est donc primordial de les outiller de manière à ce qu'ils puissent assurer leur sécurité et développer un sentiment de sécurité. Tandem Montréal a conçu, pour les jeunes de 12 ans et moins, des activités qui sont adoptées selon l'âge et qui se tiennent directement dans leur milieu de vie : garderies, écoles, camps de jours, lieux de loisirs et autres :

- Des animations interactives et des projets permettant la résolution des conflits (mise en situation, questionnaire et jeux) sont offerts en milieu scolaire
- Des pièces de théâtre, des jeux de rôles, du théâtre de marionnette et des jeux de sociétés portant sur la sécurité personnelle à la maison, dans la rue ou avec les étrangers sont présentés
- Des activités spéciales à l'halloween permettent aussi d'aborder divers aspects de la sécurité personnelle
- Une réflexion sur le vandalisme et ses effets sur l'environnement urbain invite les jeunes à prendre position. Les plus petits sont sensibilisés au vandalisme sur les biens collectifs comme les livres et les jeux de la garderie
- Le burinage de bicyclette en été, fournit aux jeunes cyclistes une occasion de ralliement et leur permet de discuter de sécurité à vélo.
- De l'information aux parents est distribuée dans toutes ces activités.<sup>218</sup>

#### 5. Les problématiques sociales :

Les quartiers sont des milieux dynamiques et complexes, et il arrive que certaines problématiques sociales affectent la qualité de vie des résidants. En 2003, Tandem Montréal a agi sur ces problématiques sociales afin de prévenir la criminalité.

<sup>217</sup> *Ibid*, p.9. Sont répertoriées pour 2003 : 72 séances (information et sensibilisation) sur les fraudes et les abus, 71 activités (stands, séances) sur la sécurité personnelle, 10 animations sur les vols à la tire, 3 activités (jeux, animations) pour les activités intergénérationnelles, et 5 activités (informations, activités interactives) pour la sécurité à domicile.

<sup>218</sup> *Ibid*, p.10. Ces activités sont en forte hausse ici. On dénombre pour 2003 : 54 activités de résolution de conflit (jeux interactif, médiation), 342 activités pour la sécurité personnelle (jeux, animations, théâtre...), 34 activités pour halloween, 40 activités de sensibilisation sur les biens publics et le vandalisme (école, bibliothèque, garderie), 183 activités de sensibilisation des parents (feuillettes d'informations, rencontre...),

Certains lieux et types de criminalité ont été tout particulièrement ciblés. Les problèmes rencontrés ont souvent nécessités la collaboration de plusieurs partenaires qui, grâce à la mise en commun de leurs expertises, ont trouvé les solutions appropriées. Voici les grandes problématiques sociales sur lesquelles sont intervenues les équipes Tandem afin de renforcer la sécurité et le sentiment de sécurité des citoyens :

- Le vandalisme, notamment sur les édifices publics
- L'insécurité dans les parcs, qui peut être liée à de nombreux éléments tels que la présence de groupe de jeunes, les graffitis, la détérioration des équipements ou éclairage inadéquats, etc...
- La prostitution et la toxicomanie, deux phénomènes souvent liés qui représentent une préoccupation majeure dans certains quartiers
- Le comportement délinquant de certains groupes de jeunes, notamment le taxage en milieu scolaire qui requiert une intervention structurée des divers acteurs concernés
- L'isolement des nouveaux résidants, qu'ils arrivent d'un autre pays, d'une autre région ou d'un autre quartier. Pour faciliter l'intégration de ces derniers, Tandem Montréal diffuse de l'information sur les habitudes locales de sécurité et sur les ressources offertes à proximité. Cette activité a lieu principalement pendant l'été, une période intensive de déménagements qui offre de nombreuses occasions de vols et de délits, ainsi que dans les nouveaux secteurs résidentiels.<sup>219</sup>

Le sommet de Montréal entérine la métamorphose du programme, qui, si elle était déjà relativement enclenchée, n'était pas encore institutionnalisée par la mairie. Si le premier point et le cinquième sont à comprendre en partie dans le prolongement du programme initial, puisque leurs objets visent la prévention du cambriolage et du vandalisme, on peut mesurer la place qu'il occupe désormais dans l'ensemble de la conception de ce que doit être Tandem dans le PMSACSU. D'une part ces deux problématiques sont insérées à tout un ensemble de nouveaux domaines d'intervention dans lequel le rapport au domicile s'inscrit dans une problématique plus générale du rapport à la ville dans son indistinction. Le programme initial doit ainsi se comprendre maintenant comme une partie d'un tout. Non plus cette fois par le biais des initiatives des différents organismes communautaires, mais par la refonte institutionnelle (ou plus précisément administrative et juridique) de l'objet d'intervention. Cette refonte, elle complète le mouvement déjà engagé, en agissant sur le citoyen dans toutes ses variations, dans le cadre de son rapport global à la ville. Car

<sup>219</sup> *Ibid*, p.11. On dénombre pour 2003 : 109 activités liées au vandalisme (information, sensibilisation), 50 activités liées à la sécurité des espaces publics, 16 activités liées à la prostitution et à la toxicomanie, 30 activités liées à la délinquance et au taxage, 1538 nouveaux ménages informés (activités d'informations des nouveaux arrivants).

c'est bien l'indistinction de ce rapport qui intelligibilise le « crime », ou maintenant la sécurité. On se donne les moyens d'agir sur l'ensemble des citoyens (les femmes, les aînés, les jeunes, les nouveaux résidants). Néanmoins, cette intervention ne se réalise plus sur leur rapport au domicile mais plutôt sur la quotidienneté de leur rapport à la ville. Être en ville, c'est être en sécurité. Cela autant au niveau de l'occupation de l'espace de la ville (parcs, commerces, rues, arrêt de bus...) qu'au niveau des rapports entre les individus (chaînes de voisinages, intégration des immigrants...).

Car cette métamorphose décisive est à comprendre dans le cadre plus général dans lequel va s'insérer le programme Tandem. Plutôt que d'être une fin en soi, le programme s'inscrit dès 2002 dans le programme de politique pour un environnement paisible et sécuritaire à Montréal<sup>220</sup>. C'est au sein de cette politique générale que Tandem se retrouve accouplé à d'autres initiatives regroupées sous cette nouvelle conception de la sécurité. C'est au service de ces politiques que Tandem prend son nouveau sens. Par là, le programme n'est plus une fin en soi mais devient un moyen parmi d'autres au service de la sécurisation du cadre de vie contemporain qu'est la ville de Montréal. Ces politiques ne sont plus du ressort de Tandem mais le programme devient plutôt un instrument au service de celles-ci. Cette politique générale est par exemple également intelligible au travers du guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire. Que dit ce guide d'aménagement sécuritaire? Tout d'abord, il s'appuie sur six principes indépassables : 1. la signalisation (« savoir où l'on est et où on va »); 2. la visibilité (« voir et être vu »); 3. l'affluence (« entendre et être entendu »); 4. la surveillance formelle et l'accès à l'aide (« pouvoir s'échapper et obtenir du secours »); 5. l'aménagement et l'entretien des lieux (« vivre dans un environnement propre et accueillant ») et 6. la participation de la communauté (« agir ensemble »).

Ce sont ces six principes qui doivent guider l'aménagement de toutes les parties de la ville de Montréal. Ainsi, les secteurs résidentiels ( les voies de circulation piétonne, le

---

<sup>220</sup> Programme de politique pour un environnement paisible et sécuritaire à Montréal, Disponible à : <http://www.securite-urbaine-montreal.org/wp-content/uploads/2012/03/Politique-environnement-securitaire.pdf>

regroupement d'immeubles de haute densité, les espaces intérieurs d'immeubles de haute densité), les secteurs commerciaux et industriels (les rues et artères commerciales, les édifices à bureaux comportant des espaces commerciaux, les centres commerciaux, le réseau piétonnier intérieur, les sites industriels), les parcs (et les espaces vacants, et les voies cyclables)<sup>221</sup>, les tunnels, les viaducs et les ponts, les stationnements (dans les espaces résidentiels, dans les secteurs commerciaux et les gares intermodales), et le transport en commun (transport de surface et le métro) sont analysés, pensés et organisés autour de ces six principes.

On ne peut comprendre la place du programme Tandem qu'à partir de cette volonté explicite d'aménagement sécuritaire de la ville dans son ensemble. Avec le sommet de Montréal, Tandem n'est plus une fin mais devient un moyen au service d'un aménagement sécuritaire global. Tandem s'ancre dans ce rapport global où chaque déplacement est mesuré à l'aune de ces six caractéristiques.

Et chaque espace que nous avons répertorié est organisé au travers de la même conception. C'est ainsi que Tandem va achever sa métamorphose que nous pouvons

---

<sup>221</sup> Ainsi, on peut constater que les activités locales du programme accompagnent les prérogatives de ce nouveau guide d'aménagement sécuritaire. Ainsi, les activités du bureau Tandem d'Ahuntsic-Cartierville de 2003 sont par exemple présentées comme suit : « *Un parc fréquenté est un parc plus sécuritaire. C'est en se basant sur ce constat que le bureau Tandem d'A-C a mis en œuvre diverses mesures pour augmenter la sécurité et le sentiment de sécurité dans les parcs de l'arrondissement. Par exemple, à l'occasion des mardis-parcs, les conseillers en prévention de la criminalité ont tenu des stands d'information sur la sécurité à vélo. Les cyclistes pouvaient aussi y faire buriner leur bicyclette, un service dont se sont prévalus 232 citoyens. Pour la saison estivale, le bureau Tandem a aussi mis sur pied une équipe de six patrouilleurs à vélo. Formée d'étudiants, l'équipe parcourait les parcs et la piste cyclable de l'arrondissement créant une présence rassurante. En plus de rapporter toutes anomalies aux autorités concernées, les patrouilleurs invitaient les résidents riverains à transmettre leurs observations sur les irritants. L'équipe a ainsi pu constater que l'extrémité de la rue St Réal, une impasse, était fort occupée la nuit : présence d'automobiles roulant à grande vitesse, musique, consommation d'alcool et de drogue, feux de camps y étaient monnaie courante. Pour remédier au problème, une barrière de ciment et des bornes ont été installées de manière à interdire l'accès au site ; la ville de Montréal s'est engagée à nettoyer plus souvent les lieux et les patrouilles policières s'y sont rendues plus souvent* ». Tandem Montréal : Bilan des activités de l'année 2003, *op.cit.*, p.14. De plus, Tandem aujourd'hui, au travers du PMSACSU, se présente comme « *ayant deux axes d'intervention : une axe majeur définit autour de la prévention de la criminalité (Sécurité des biens et du domicile, sécurité des personnes dont les femmes les aînés et les jeunes, sécurité des collectivités) et un axe mineur comprenant la prévention incendie, les premiers secours et la sécurité civile* ». Voir la page d'accueil du programme Tandem. Disponible à : <http://www.securite-urbaine-montreal.org/qui-sommes-nous/quest-ce-que-tandem/>

analyser dans un cadre qui le dépasse de toutes parts : une sécurité à constituer dans l'ensemble de la ville. Le « crime » et le « suspect » qui marquaient l'ancrage initial se sont dissous dans chaque déplacement de la ville. Si l'habitat caractérise encore en partie les interventions de Tandem, on remarque néanmoins que celui-ci n'est plus vraiment un programme en tant que tel mais est devenu un moyen au service d'un aménagement urbain spécifique<sup>222</sup>.

La figure du « suspect » s'est diffusée dans la ville. Celui-ci n'est plus une menace en lien avec les biens matérialisés par le domicile mais une menace seule, informe et invisible. La totalisation de cette menace induit la nécessité d'agir sur la ville. Par là, si la quotidienneté reste l'objet d'application du programme, celle-ci se module différemment puisqu'elle caractérise un autre pallier du pouvoir et de la gouvernementalité contemporaine que celui que nous avons pu observer dans le métro. En effet, si les règlements du métro avaient mis en avant l'organisation permanente d'une fonctionnalité prédéfinie, il semble que les métamorphoses du programme Tandem illustrent un autre mode de réalisation du pouvoir. Accouplé à cette fonctionnalité permanente, il y a ce qu'on pourrait appeler l'institutionnalisation d'une menace héritée de la dissolution du « suspect » et constitutive, par le biais de la notion de « sentiment d'insécurité », du rapport à la ville. Cette institutionnalisation prédispose également à l'occupation des

---

<sup>222</sup> Sans doute par là est-il possible de saisir les recommandations du CIPC suite à son évaluation de Tandem Montréal dans le quartier de Ville-Marie. Après avoir souligné les difficultés auxquelles se heurte le programme (financement précaire, roulement de personnel, difficulté pratique à saisir le cadre de son intervention et les impacts de son intervention dans le quartier, faible nombre de répondants aux sollicitations du programme...), le CIPC préconise : « *Puisque le champ d'intervention de Tandem est très vaste, et dans la mesure où la définition du mandat du programme ne semble pas être assez claire pour tous, il serait avantageux de recadrer la définition du programme Tandem en fonction des besoins en sécurité urbaine et des caractéristiques de l'arrondissement. En ce sens, une possibilité serait de redéfinir et de recadrer le champ d'action du programme Tandem autour de notions telles que la cohabitation pacifique et la cohésion sociale dans les quartiers, la sensibilisation au civisme, la participation citoyenne, par exemple, en opposition à son mandat de « prévention de la criminalité » (entendue sous l'angle de l'autoprotection face aux délits). En effet, selon les personnes interrogées et les différents documents consultés, une des principales problématiques présente dans l'arrondissement en terme de sécurité urbaine est le problème des incivilités – qui sont à l'origine du sentiment d'insécurité – ou les conflits de voisinage. La cohabitation dans les espaces publics a également été identifiée comme un des axes prioritaires du comité de la sécurité publique.* » Voir : Esteban Benavides, *Évaluation de la mise en œuvre du programme Tandem dans l'arrondissement Ville-Marie*, Montréal, Février 2011, disponible à : [http://www.crime-prevention-intl.org/fileadmin/user\\_upload/images/Projets/Evaluation\\_Tandem\\_-\\_version\\_finale.pdf](http://www.crime-prevention-intl.org/fileadmin/user_upload/images/Projets/Evaluation_Tandem_-_version_finale.pdf) p.79

différents espaces de la vie quotidienne. En quelque sorte, la figure du suspect s'est dissoute, mais le rapport qui la caractérisait s'est lui démultiplié et diffusé dans l'ensemble de la ville. La notion de sécurité en effet s'applique sur la systématisation du risque médiatisé par l'ensemble des parcours urbains quotidiens. Plus précisément, l'institutionnalisation d'un rapport systématisant ce risque, sa diffusion dans l'ensemble des ressources et des instants de la vie quotidienne semble fonctionner comme l'élargissement et la virtualisation permanente du rapport initial entre le citoyen et le « suspect ». Il s'agit donc de sécuriser les parcours. De sorte qu'à la fonctionnalité du métro, semble se surajouter la systématisation du risque, appréhendable non plus dans le cadre du fonctionnement désiré d'un espace (comme on l'a vu au travers de l'exemple du métro), mais plutôt au travers du rapport indistinct du citoyen avec sa ville.

Il semble que l'on touche ici la deuxième membrane du pouvoir contemporain tel qu'il s'applique sur le quotidien. L'institutionnalisation d'un risque permanent semble en effet fonctionner également au niveau du quotidien le plus banal comme la médiation de ce qu'est être en ville aujourd'hui. Mais à quoi répond ce risque et surtout que nous dit-il en termes de modalité du pouvoir ? Sans doute peut-on comprendre cette deuxième membrane au travers d'un mode constitutif du sujet institué par le dispositif de sécurité. Car les métamorphoses de Tandem, dans leur aboutissement contemporain, participent à l'institutionnalisation d'une situation de normalité préalable telle qu'on l'a retrouvée dans les métamorphoses des règlements du métro. Mais leurs processus respectifs de réalisation diffèrent légèrement. Là où il s'agit de produire une figure précise en lien avec la fonctionnalité désirée (par exemple la figure de l'utilisateur en lien avec la préservation des biens du métro), la conception de la sécurité introduit ici un rapport qui ne se comprend pas principalement dans sa relation avec l'espace occupé. La virtualité de ce rapport personnalise dans la massification de son indistinction le rapport du sujet avec la ville et ses parcours quotidiens. Ainsi, au-delà de la réglementation produite dans le strict cadre de l'administration du métro, on remarque que celui-ci est également objectivé dans le guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire. Dans le cadre du métro, l'institutionnalisation de la menace se définit comme suit :

Le métro est l'un des principaux endroits où les femmes souffrent d'insécurité. Elles y sont d'ailleurs les principales victimes du vol à la tire (sacs à main). La sécurité sur l'ensemble du réseau souterrain fait face à des contraintes relatives au design, mais aussi à l'affluence. Cette dernière varie selon les moments de la journée, ce qui, du même coup, provoque une surveillance informelle variable. Le manque de visibilité et l'isolement sont aussi des points importants qui nuisent à la sécurité des personnes dans le métro. Le métro comprend trois entités : la station de surface, les quais et les wagons. Pour rendre le réseau souterrain de transport en commun sécuritaire, les points suivants sont à considérer.<sup>223</sup>

Ces points sont donc rattachés au six principes délimitant les conditions indépassables de ce que doit être la sécurité quotidienne. Premièrement, il s'agit d'organiser la signalisation (Savoir où l'on va), signalisation qui fournit le premier élément de ce rapport à la ville. Ce premier élément vise à orienter le parcours, et constitue en ce sens une modalité de base, le repérage physique préalable à toute quotidienneté. Cet élément est défini comme suit :

- S'assurer d'une signalisation adéquate permettant de retrouver facilement les sorties.
- Placer une carte d'orientation à des endroits stratégiques de la station. Elles indiquent les principaux services à l'intérieur et à proximité de la station. Elles doivent être facilement visibles et accessibles.
- Utiliser une signalisation claire et uniforme sur l'ensemble du réseau (pictogrammes, couleurs, marquage au sol, etc.).
- Indiquer les circuits d'autobus desservant la station et leurs horaires.
- Nommer les corridors du réseau piétonnier et indiquer les adresses des commerces situés à l'intérieur du réseau, pour accélérer les secours en cas de besoin.<sup>224</sup>

Deuxièmement, il s'agit d'organiser la visibilité (voir et être vu) de tous sur tous dans l'occupation des stations. Par là, c'est l'organisation de cette visibilité permanente qui est la mieux à même de faire obstacle à la virtualité du risque permanent. Cette visibilité est pensée comme suit :

---

<sup>223</sup> Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire, disponible à : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/femmes\\_ville\\_fr/media/documents/Guide\\_aménagement\\_environnement\\_urbain\\_sécuritaire.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/femmes_ville_fr/media/documents/Guide_aménagement_environnement_urbain_sécuritaire.pdf), Montréal, 2001, p.149.

<sup>224</sup> *Ibid*, p.150.

- Lors de la construction ou de la rénovation, donner à l'édicule le maximum de surfaces vitrées sur toutes les façades pour permettre le meilleur accès visuel possible aux personnes se trouvant à l'intérieur comme à l'extérieur.
- Mettre en place un éclairage adéquat et protégé du vandalisme. Les édicules doivent être éclairés de manière à ne pas éblouir tout en permettant aux usagers et aux usagers de voir à l'extérieur de l'édicule.
- Éclairer adéquatement les entrées, les tunnels et les escaliers.
- Éliminer les cachettes et les recoins. Si c'est impossible, les éclairer et en restreindre l'accès.
- Éviter les obstacles au champ de vision (ex. : murs avec un décrochement à 90 degrés, haut muret à la sortie de la station).
- Installer des miroirs d'angle dans les couloirs et les escaliers de la station. Utiliser des matériaux assurant une perméabilité visuelle afin de maximiser le champ de vision et la possibilité de surveillance.
- Contrer les problèmes associés aux endroits de déplacements prévisibles (ex. : couloir) en installant, dans la mesure du possible, des chemins alternatifs, en favorisant une affluence soutenue, en effectuant une surveillance formelle.<sup>225</sup>

Bien évidemment, et c'est là le troisième point, il s'agit de gérer et d'organiser l'affluence (entendre et être entendu), affluence qui est étroitement reliée à la visibilité en ce sens qu'elle permet cette dernière. Pour cela, le guide préconise de :

- Disposer la salle de repos du personnel de manière à assurer une surveillance informelle de la station (ex. : attendant à un tunnel piétonnier, à un quai).
- Réduire l'isolement au minimum. Dans ce dessein, les sorties peu utilisées devraient, dans certains cas, être fermées aux heures de faible affluence (ex. : accès à des bureaux en dehors des heures d'ouverture). Leur fermeture doit être clairement indiquée dès le début du couloir.
- Coordonner le service d'autobus et de taxis. Des taxis devraient être disponibles le soir à chaque station.<sup>226</sup>

Quatrième point : la surveillance formelle et l'accès à l'aide (pouvoir s'échapper et obtenir du secours) consistant à :

---

<sup>225</sup> *Ibid*, p.151.

<sup>226</sup> *Ibid*, p.153.

- Utiliser des caméras de surveillance, particulièrement pour veiller sur certains secteurs plus problématiques.
- Installer des téléphones sur les quais, dans la station, mais aussi à l'extérieur de l'édicule.
- Placer des miroirs dans les couloirs et les escaliers de la station afin d'améliorer le champ visuel.
- Installer la loge du vendeur de billets de manière à offrir un large champ de vision au personnel.
- Disposer des boutons d'urgence ou des barres de sûreté dans chaque tunnel et sur chaque quai. Il devrait être possible de retracer l'endroit d'où provient l'appel à l'aide.
- Garantir la sécurité des personnes handicapées aux zones d'attente, en évitant de les isoler et en installant des caméras de surveillance.
- Assurer la surveillance formelle par le personnel de la station, par des caméras de surveillance et par la présence d'agents de sécurité sur le réseau, particulièrement dans les zones à risque. Accentuer la surveillance le soir.
- Mettre en place une ligne d'urgence pour rapporter les problèmes de sécurité dans le métro. Faire connaître ce recours.
- Renforcer les règlements et les afficher en prenant soin d'indiquer les conséquences de leur non-respect pour ceux qui les enfreignent.
- Former les employés pour qu'ils répondent adéquatement aux urgences dans la station et dans les wagons.
- Mettre en place un dispositif d'appel d'urgence dans chaque wagon. Le système doit permettre de localiser le wagon d'où vient l'appel.<sup>227</sup>

Avant-dernier point, il s'agit de gérer également l'aspect esthétique des stations, influant par là sur le sentiment de sécurité. C'est l'aménagement et l'entretien des lieux (vivre dans un environnement propre et accueillant) consistant à :

- Placer les concessions (tabagie, kiosque maraîcher) dans des endroits stratégiques, avec des vitrines, afin que le personnel puisse exercer une surveillance naturelle.
- Aménager les sorties de métro de telle façon qu'elles mènent à des rues principales.
- Installer des bancs en nombre suffisant sur les quais et aux arrêts d'autobus.

---

<sup>227</sup> *Ibid*, p.153-154. Ce point est extrêmement intéressant pour notre propos car il suppose de considérer que le renforcement des règlements (notamment le règlement R-036) répond également à des logiques qui sont à comprendre indépendamment de la fonctionnalité du métro.

- Offrir sur les quais une zone d'attente désignée (particulièrement bien signalée, lumière adéquate, caméra de surveillance et boutons d'urgence à la vue). Il peut en être de même aux arrêts à l'extérieur de la station. Les personnes plus inquiètes ou voyageant tard s'y sentiront plus à l'aise.
- Installer le local vitré du responsable de la station près des secteurs utilisés par la clientèle.
- Décorer la station avec des œuvres d'art ou avec des installations reflétant la communauté.
- Réparer rapidement les lumières brûlées ou brisées et le matériel endommagé (ex. : téléphones, bancs).
- Assurer un entretien régulier et enlever les graffitis.<sup>228</sup>

Enfin, dernier élément, favoriser la participation de la communauté (agir ensemble) dans l'élaboration de cette institutionnalisation de la menace. Pour cela, il faut :

- Sensibiliser le public à la sécurité afin de réduire la peur et d'augmenter la fréquentation.
- Consulter régulièrement le personnel et les citoyennes sur les besoins et les solutions en matière de sécurité sur le réseau du transport en commun.
- Organiser des marches exploratoires avec des usagères et des employées.
- Assurer rapidement le suivi des correctifs à apporter.
- Consulter les organismes locaux et la population lors de rénovations ou de constructions neuves.<sup>229</sup>

Il est tout de même remarquable qu'en essayant d'aborder la sécurité hors du métro nous y soyons replongés. Si le programme Tandem se caractérise à sa naissance par l'institutionnalisation d'un rapport entre le citoyen et « le suspect », on remarque que le cadre de réalisation de ce rapport va se transformer au fur et à mesure des métamorphoses du programme. D'abord institué dans le cadre du « chez-soi », ce rapport va tendre à se dissoudre pour se démultiplier dans l'ensemble de la ville de Montréal. Ce qui va amener pour notre propos deux conséquences très importantes. Premièrement, la médiation de ce qui fondait ce rapport s'est transformée. D'abord médiatisée au travers de l'habitat, ce rapport va progressivement tendre à concerner directement le citoyen (et le suspect) dans

---

<sup>228</sup> *Ibid*, p.155.

<sup>229</sup> *Ibid*, p.156.

la totalité de son urbanité quotidienne. De sorte que la médiation de l'habitat dans l'intelligibilité du « crime », si elle ne disparaît pas, tend à n'être qu'une partie d'un ensemble de risques plus vastes recouverts par la notion de sécurité, ensemble de risques qui se délimite dans l'indistinction du rapport à la ville où c'est l'ensemble des éléments de la ville qui médiatisent ce rapport entre citoyen (lui-même dissout dans toute ses variations) et « suspect » (qui n'existe non plus en lien avec le « chez soi » mais en lien avec l'ensemble des parcours du quotidien). Ce qui deuxièmement complète la vision que nous avons du rapport entre gouvernementalité et métro<sup>230</sup>. Si les conduites sont guidées dans le cadre de la régularité du métro, assurant par là la réalisation des mobilités quotidiennes, ces conduites sont également produites dans le cadre d'un rapport qui assure la fonctionnalité de l'ordre plus général de la Ville de Montréal. Ce rapport est ainsi décelable également dans le métro bien qu'il ne s'y réduise pas. De sorte qu'à la production de la régularité des comportements se surajoute l'institutionnalisation d'un rapport virtuel qui trouve sa source dans cette relation entre individu et « suspect ». A la fois individualisant et massifiant, ce rapport assure ainsi le lien du métro (dans sa particularité fonctionnelle spécifique) à la gouvernementalité plus générale qui caractérise la Ville de Montréal. Et si le métro médiatise ce rapport au travers des six principes qui structurent son aménagement, cela implique que cet espace est également producteur d'une conduite qui existe dans le cadre d'un rapport entre l'individu et l'institutionnalisation de la permanence d'un risque qui caractérise son existence et ses déambulations quotidiennes.

Car si nous sommes revenus dans le métro au terme de ce bref parcours, nous devons également considérer que l'institutionnalisation de cette forme précisément délimitée de la sécurité relève, dans la réalité de son application, de la Ville de Montréal dans son

---

<sup>230</sup> Car il apparaît que les bureaux Tandem, du fait de leur ancrage dans cette conception générale de la sécurité, participe également à la sécurisation du métro. Ainsi, on apprend que le bureau Tandem du plateau Mont-Royal a participé à « l'aménagement des abords des stations Frontenac, Papineau et Beaudry (espaces verts, mini-parcs, ect...). De même, le bureau de Rosemont a participé « au comité de travail local pour l'aménagement sécuritaire de la station de métro de Rosemont en octobre 1998 durant l'étape de conception des plans. Ce fut une première pour la STCUM et les recommandations de ce comité seront retenues pour des projets de rénovations similaires ». De même, il a été organisé des « marches exploratoires du métro Rosemont jusqu'au parc du Père Marquette. Des actions sont déjà en cours pour remédier au problème d'aménagement relevé lors de cette marche tels éclairage déficient, travail d'émondage, etc... ». Voir, cité sur, vol.2, n°2, juin 2000, dans Cité-sûre-Tandem (brochure), *op.cit.*, p.4-5.

ensemble. De sorte qu'il nous faut maintenant approfondir cette dimension du pouvoir ayant pour objet le rapport des citoyens avec l'ensemble de la Ville de Montréal.

## CHAPITRE IV

### LES RÈGLEMENTS MUNICIPAUX COMME REFLET DE LA FONCTIONNALITÉ DU DISPOSITIF DE SÉCURITÉ

#### 4.1. Une définition spécifique de l'ordre public

Il s'agit dans cette dernière partie de prolonger notre interrogation en nous focalisant sur les règlements municipaux de la Ville de Montréal. En appréhendant ceux-ci au prisme du concept de pouvoir<sup>231</sup>, il s'agira de resituer le métro (et l'organisation du pouvoir qui le caractérise) dans l'architecture plus générale des conditions de la gouvernementalité contemporaine propre à la Ville de Montréal. Nous avons vu en effet que cette gouvernementalité était étroitement reliée à la fonctionnalité du métro, dans le sens où celui-ci est institutionnalisé dans sa capacité à guider les conduites. D'une part, les règlements du métro se caractérisent par un souci croissant de préserver les conditions fonctionnelles de leur exercice ; d'autre part, les métamorphoses du programme Tandem finissent par s'accoupler à celles-ci en délimitant les conditions d'un rapport entre citoyen et ville articulé autour d'une prévention et d'une sécurité constantes.

Néanmoins, il semble manquer quelque chose à notre raisonnement. En nous focalisant sur la problématique du pouvoir dans le métro, n'avons-nous pas oublié de problématiser les rapports du citoyen à la ville en tant que telle ? Car ce rapport entre citoyen et ville, qu'il s'agit de sécuriser, n'a pas encore été vraiment défini. Certes, nous avons pu noter qu'il permettait de sécuriser et de préserver la fonctionnalité du métro. Et nous avons pu

---

<sup>231</sup> Rappelons que nous avons vu que le pouvoir contemporain s'appréhendait principalement au travers de l'articulation entre modalité juridico-légale et modalité sécuritaire. C'est ainsi la manifestation et la compréhension du dispositif de sécurité institué par la ville que nous tentons de saisir au travers de la lecture de ces règlements municipaux.

voir également qu'il se caractérisait par son indistinction, c'est-à-dire qu'il s'agissait de sécuriser ce rapport dans toutes ses virtualités. Mais nous n'avons pas pour autant défini cet ensemble dans sa réalité pratique. Nous n'avons pas éclairci ce que le pouvoir vise à sécuriser et à préserver dans ses ramifications s'étendant jusqu'à la quotidienneté la plus anecdotique du rapport entre citoyen et ville. La réalité du pouvoir ne nous oblige-t-elle pas à essayer de problématiser également le rapport plus général institué entre citoyen et ville ?

Il s'agira ainsi dans cette partie de continuer à tenter de comprendre ce qui fait ce rapport, et par là, de tenter de saisir en quoi ce rapport institué entre citoyen et ville est également intelligible au prisme du concept de pouvoir et de ses modalités de réalisation constitutives d'un mode bien spécifique de gouvernementalité caractérisé par le dispositif de sécurité.

On peut déjà noter que deux événements apparaissent à cet égard relativement important. Premièrement, le règlement 9287 du code municipal de la Ville de Montréal intitulé « *Règlement modifiant diverses dispositions réglementaires relatives au montants des amendes* »<sup>232</sup> entérine la disposition législative du code pénal du Québec de 1993 à l'échelle de la ville et de ses règlements municipaux. La fluidité permise par l'amende peut ainsi se penser au-delà de la fonctionnalité du métro de Montréal. L'amende s'impose en lieu et place de la prison comme sanction et marque d'un pouvoir modulant celle-ci dans le cadre général du rapport entre le citoyen et la ville.

Deuxièmement, les règlements 9588 et 9589 marquent un tournant dans l'histoire réglementaire de la ville<sup>233</sup>. Adoptés le 14 avril 1994, ces règlements refondus participent d'une dynamique dont on peut se demander si elle ne peut pas s'appréhender en lien avec

---

<sup>232</sup> Règlement 9287, « Règlement modifiant diverses dispositions réglementaires relatives au montants des amendes », *Mairie de Montréal*, disponible à [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=3619.4034063&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=3619.4034063&_dad=portal&_schema=PORTAL). Tous les règlements cités dans cette partie sont disponibles à cette adresse.

<sup>233</sup> Respectivement intitulés « Règlements modifiant ou abrogeant divers règlements préalables à la refonte des règlements » et « Règlements sur la refonte des règlements », *op.cit.*

celles que nous avons étudiées au travers des cas du métro et du programme Tandem. Car les règlements refondus permettent en quelque sorte d'adapter et d'intelligibiliser la ville de manière plus adéquate à sa réalité, telle qu'elle se présente à ce moment-là. Cette refonte marque en effet un nettoyage, une remise à plat des réglementations municipales censés faciliter leur efficacité et leur compréhension<sup>234</sup>.

Il s'agira ainsi dans cette partie de s'appuyer sur l'étude de ces règlements refondus<sup>235</sup> pour analyser ce qu'ils peuvent nous dire sur le rapport entre citoyens et ville, pris au prisme des modalités du pouvoir. Cela afin d'essayer de compléter la compréhension des rapports entre pouvoir et urbanité quotidienne dans la délimitation de l'arrière-fond d'une gouvernementalité contemporaine guidant les conduites, arrière-fond dont on peut se demander dans quelle mesure il peut être également appréhendé au travers de ces règlements.

---

<sup>234</sup> Nous nous arrêterons aux règlements refondus tels qu'ils existaient en 2001. Ce choix méthodologique est guidé par le fait que nous nous intéressons à la période des années 1990 et 2000, période qui au fur et à mesure de notre raisonnement semble apparaître comme une période charnière où la compréhension et la définition de la ville semblent se transformer (le métro se caractérise par un souci croissant de préserver l'intégrité de ses biens et la notion de prévention émerge à la même période, marquant une nouvelle intelligibilité de la ville). Signalons également que ces règlements se caractérisent par un nouveau fonctionnement, puisque le socle de leurs intitulés reste constant au fur et à mesure de leurs transformations successives. Ce socle se caractérise par rapport au fonctionnement précédent par une certaine stabilité évitant à la fois l'anachronisme qu'avaient fini par caractériser les anciennes réglementations, mais également une certaine profusion réglementaire telle qu'elle existait auparavant. La principale différence porte en effet sur la stabilité réglementaire caractérisant les règlements refondus. Là où auparavant, chaque problème particulier était l'objet d'un règlement spécifique, les règlements refondus semblent viser à recouvrir l'ensemble des codifications nécessaires au fonctionnement du pouvoir, c'est-à-dire à proposer un cadre suffisamment souple et large marquant la stabilité d'un ordre institué. C'est cette souplesse et la globalité de cette stabilité instituée qui nous semblent intéressantes à interroger.

<sup>235</sup> Voir en terme d'étude sur les règlements refondus : Ghyslaine Thomas, « Vie itinérante et réglementations des espaces publics », in Danielle Laberge (dir), *L'errance urbaine*, Éditions multimonde, 2000, Québec, p. 291-308. L'article propose une intéressante analyse des règlements refondus en abordant leurs capacités d'exclusion au travers de l'exemple des populations itinérantes. Nous nous intéresserons cependant ici non pas à la manière dont les règlements excluent mais plutôt à leur capacité à intégrer, à la manière dont le pouvoir produit de la quotidienneté en guidant les conduites.

#### 4.1.1 Une délimitation préalable du rapport entre citoyen et ville

Pour aborder cette tentative de délimitation du rapport institué entre citoyen et ville, on peut partir du règlement P-12.2 intitulé « Règlement sur la propreté et sur la protection du domaine public et du mobilier urbain ». La ville est dans ce règlement intelligible au travers des notions de « domaine public » et de « mobilier urbain » définies comme suit :

« domaine public » : les rues, ruelles, squares et places publics, y compris les trottoirs, terre-pleins, escaliers, voies cyclables hors rue et l'emprise excédentaire de la voie publique, les pièces d'eau et les cours d'eau, les parcs et les jardins publics;

« mobilier urbain » : les arbres, arbustes, bancs, bollards, bornes d'alimentation du métro, bornes d'incendie, bornes géodésiques, bornes repères, buttes de décélération, câbles, chambres de vanne, clôtures, conduits, fontaines, grilles, lampadaires, monuments, murs, murets, panneaux de signalisation, parcomètres, poteaux, poubelles, puisards, puits d'accès, récipients pour matières recyclables, regards, réverbères, tuyaux, voûtes et autres choses semblables, d'utilité ou d'ornementation, mis en place par la ville à ses fins.<sup>236</sup>

Le « domaine public » et le « mobilier urbain » marquent donc ce qui définit la ville dans la réglementation municipale<sup>237</sup>. Ainsi, la ville n'existe pas ici comme un tout mais apparaît plutôt décomposée dans une définition qui vise à recouvrir l'ensemble de ses éléments constitutifs. Le rapport du citoyen à la ville est ainsi ici délimité au travers de chacun de ces éléments. Mais cette décomposition est articulée autour d'une finalité commune visant à « protéger », ou disons à stabiliser un certain état du rapport ainsi institué entre le citoyen et les éléments épars de la ville. C'est la délimitation du cadre de

<sup>236</sup> Règlement P-12.2, « Règlement sur la propreté et sur la protection du domaine public et du mobilier urbain », 24/08/2001, *op.cit.* C'est en 1999 que sont instituées ces nouvelles définitions au travers du règlement 99-102. On repère néanmoins cette définition en 1995 dans le règlement 95-133 sur « l'occupation du domaine public ». Les éléments délimitant le domaine public et le mobilier urbain se sont élargis néanmoins dans le règlement 99-102. Ainsi, « les squares, les escaliers, les voies cyclables hors rues, les pièces d'eau et les cours d'eau, les parcs et les jardins publics » sont par exemple devenus des composants du « domaine public » entre 1995 et 1999.

<sup>237</sup> Il faut tout de même noter que la définition légale de la ville en tant que telle est également assurée par la charte de la Ville de Montréal. Notons également que la première charte de la Ville de Montréal a vu le jour en 1831.

réalisation du pouvoir qui est institué dans ce règlement. Cette institutionnalisation plus précise du « domaine public » et du « mobilier urbain » marque la réalisation d'un pouvoir soucieux de préserver le cadre de son effectivité. Les sections 2 et 3, respectivement intitulées « protection du domaine public » et « protection du mobilier urbain » établissent ainsi les conditions préalables d'une situation de normalité qui vise à préserver le cadre de réalisation d'un pouvoir soucieux de protéger l'effectivité de son dispositif. Ces sections se présentent, en ce qui concerne la protection du domaine public, comme suit :

2. Il est interdit de salir les pavages.

3. [...] il est interdit de répandre un liquide sur le sol du domaine public.

4. Il est interdit de jeter, déposer ou laisser sur le sol du domaine public :

1° des déchets d'aliments, des immondices, des cendres, des débris de matériaux, des résidus d'émondage ou d'autres rebuts;

2° des matériaux, de la terre, de la neige ou d'autres matières semblables;

3° des circulaires, des emballages ou d'autres papiers ou cartons;

4° des seringues, des aiguilles, des pansements, des médicaments, des contenants de médicaments;

5° des marchandises ou d'autres biens ou effets.

5. Sans restreindre la portée générale de l'article 4, il est interdit :

1° de répandre ou d'éparpiller le contenu des sacs, boîtes, bacs, poubelles ou autres contenants, de défaire les ballots, les fagots ou les boîtes ficelées, déposés sur le domaine public en vue d'une collecte;

2° de jeter, répandre ou déposer sur le domaine public des feuilles mortes provenant d'un terrain privé.

6. Le propriétaire, le locataire ou l'occupant d'un bâtiment où l'on sert ou livre des aliments [...] doit ramasser les cartons, papiers et contenants utilisés pour l'emballage ou le service des aliments et qui ont été laissés sur le trottoir devant ce bâtiment.

7. Il est interdit de peindre ou de dessiner sur la chaussée ou le trottoir ou sur un bâtiment situé sur le domaine public, d'y tracer des graffitis ou des tags ou d'y faire des marques.

Malgré le premier alinéa, le comité exécutif peut, par ordonnance, permettre de peindre ou de dessiner sur les trottoirs à l'occasion d'événements spéciaux qu'il détermine et aux conditions qu'il prescrit dans cette ordonnance.

8. Il est interdit de déposer tout papier sur un véhicule automobile stationné sur le domaine public, sauf un constat d'infraction.

9. Il est interdit de laisser sur le domaine public un véhicule automobile auquel il manque une pièce essentielle à sa mise en marche autonome.

10. Il est interdit d'endommager ou de détruire le pavage, le gazon ou les plates-bandes du domaine public, notamment en retirant des pavés ou une partie des revêtements du sol.

11. Le propriétaire d'un bâtiment doit :

1° enlever la neige et la glace sur le toit du bâtiment, sur le dessus des marquises et des autres constructions en saillie, avant qu'elles ne s'y accumulent au risque de tomber sur le trottoir ou la chaussée;

2° enlever les glaçons sous les balcons, les galeries, les corniches, les marquises et les autres constructions en saillie, sous les gouttières, câbles extérieurs et autres articles semblables attachés à un bâtiment et situés au-dessus du sol, dès qu'ils s'y sont formés.

Le directeur du service des travaux publics et de l'environnement peut, au moyen d'un avis, ordonner au propriétaire du bâtiment de se conformer au premier alinéa, dans un délai d'au moins 24 h et d'au plus 72 h qu'il fixe dans l'avis.

Au cas du défaut du propriétaire de se conformer à cet ordre ou en présence d'un danger imminent, le directeur peut enlever la neige, la glace ou les glaçons, aux frais du propriétaire. [...]

12. Il est interdit d'obstruer ou de détourner un cours d'eau situé sur le domaine public.

13. Le propriétaire d'un terrain doit entretenir la partie d'un cours d'eau qui passe sur son terrain de façon que l'eau y ait libre cours.

14. Il est interdit de jeter ou déposer une matière visée à l'article 4 dans une pièce d'eau ou un cours d'eau situés sur le domaine public.

15. Il est interdit de pêcher, de se baigner ou de faire baigner un animal dans une pièce d'eau ou un cours d'eau situés sur le domaine public à moins qu'une signalisation ne l'autorise expressément.

16. Constitue une nuisance un arbre situé sur un terrain privé :

1° dont l'état met en danger la sécurité du public sur le domaine public, ou

2° qui intercepte l'éclairage fourni par les réverbères.

Le propriétaire d'un terrain sur lequel se trouve une nuisance décrite au premier alinéa contrevient au présent règlement.

Le directeur du service des parcs, jardins et espaces verts peut, au moyen d'un avis, ordonner au propriétaire du terrain de tailler ou d'abattre un tel arbre, dans un

délai d'au moins 48 h et d'au plus 10 jours qu'il fixe dans l'avis. Le propriétaire qui ne se conforme pas à cet ordre contrevient au présent règlement.

Au cas du défaut du propriétaire de se conformer à cet ordre ou en présence d'un danger imminent, ce directeur peut faire tailler ou abattre l'arbre, aux frais du propriétaire. [...]

17. Il est interdit d'exhausser ou d'abaisser le niveau de la chaussée et des trottoirs ou d'en modifier la condition de quelque manière que ce soit, sauf lorsque ces travaux sont exécutés avec l'autorisation, sous la surveillance et conformément aux instructions du directeur du service des travaux publics et de l'environnement.

18. Sous réserve de l'article 14 du Règlement sur les clôtures (R.R.V.M., chapitre C-5), il est interdit de planter un arbre ou un arbuste sur le domaine public sans l'autorisation du directeur du service des parcs, jardins et espaces verts.

Et pour la section 3 sur la protection du mobilier urbain :

19. Il est interdit de déplacer le mobilier urbain.

20. Il est interdit d'utiliser le mobilier urbain à une autre fin que celle à laquelle il est destiné, de le détériorer ou d'y apporter quelque modification que ce soit.

21. Il est interdit :

1° de monter dans les arbres, poteaux, réverbères, sur les monuments, clôtures, murets, bancs, bornes d'incendie et autres structures;

2° de manipuler l'éclairage de la rue;

3° de peindre ou de dessiner sur le mobilier urbain, d'y tracer des graffitis ou des tags ou d'y faire des marques;

4° d'endommager ou détruire les arbres, arbustes, fleurs ou autres plantes;

5° d'attacher une bicyclette ou un animal à un arbre ;

6° de coller, clouer ou brocher quoi que ce soit sur le mobilier urbain ;

7° de jeter quoi que ce soit dans une fontaine, de s'y baigner ou d'y faire baigner un animal [...]

22. Il est interdit de tailler, d'élaguer ou d'abattre un arbre ou un arbuste sur le domaine public, sauf lorsque ces travaux sont exécutés avec l'autorisation, sous la surveillance et conformément aux instructions du directeur du service des parcs, jardins et espaces verts.[...] <sup>238</sup>

---

<sup>238</sup> Règlement P-12.2, « Règlement sur la propreté et sur la protection du domaine public et du mobilier urbain », 24/08/2001, *op.cit.* La plupart de ces articles viennent du règlement 47 sur les trottoirs datant de 1870 et du règlement 270 concernant la voirie datant de 1901. On peut toutefois signaler que la codification administrative du règlement 270 de 1961 (règlement 2632) apparaît également à l'origine de ces articles. Bien sur ces articles ne sont pas identiques car leur contexte historique diffère considérablement. L'origine de ces règlements est en effet aisément compréhensible. Ceux-ci sont nés à un moment où la Ville de

On remarque que le point commun de tous ces articles est de faire converger leur objet d'intervention sur des composantes physiques de la ville. Il n'est pas question ici de réguler un comportement en axant une intervention sur celui-ci. C'est par la médiation des éléments épars de la ville (pavage, sols, bâtiments, gazons, lampadaires, arbres...) que le pouvoir institue une action qui a pour cadre un degré minimal de protection des conditions de son exercice. Il s'agit de protéger le cadre fournissant la capacité à guider les conduites. Mais cette réglementation ne guide pas directement les conduites. Elle fournit les conditions de possibilité de son effectivité en agissant sur les composantes de la ville qu'elle vise à préserver. Il y a pouvoir ici dans la modulation effectuée sur le seuil de normalité produit et toléré par le dispositif. Sans doute nous faut-il alors prendre acte de la spécificité du pouvoir ici et considérer que la personne ou le citoyen n'est pas son objet d'intervention premier. Celui-ci ne se retrouve guidé que par ricochet sur des interventions minimales visant à préserver les conditions d'existence et de réalisation du pouvoir. C'est en agissant sur le rapport institué entre le citoyen et la ville dans une indistinction recouvrant l'ensemble des éléments spécifiques qui constituent la matérialité de la ville, c'est-à-dire au travers de la préservation minimale des conditions par lesquelles la gouvernementalité contemporaine de la ville peut se réaliser, que ces articles prennent leur sens. Car c'est à partir de la préservation du cadre, ou disons de son orientation dans une forme préalablement délimitée qu'il est possible d'envisager des conduites effectivement guidées. Tout se passe comme si cette réglementation municipale déblayait le terrain pour un pouvoir qui, dans cet ancrage spécifique, instituera les processus par lesquels les conduites seront guidées. Il y a donc pouvoir ici dans l'élaboration du socle de son effectivité<sup>239</sup>.

---

Montréal était confrontée à d'importants problèmes de salubrité et se trouvait en plein essor urbain. Il fallait donc réguler les divers travaux tout en agissant sur ces problèmes de salubrité. Ce qui est inédit, c'est l'intitulé du règlement qui regroupe ces articles au travers de la notion de protection. Ces articles semblent dans ce règlement être délimités différemment. Il ne s'agit plus de faire face à des problèmes de salubrité mais plutôt de préserver un certain état de l'ordre institué d'une ville maintenant réalisée. Sans doute à partir de là est-il possible de comprendre l'émergence de cette notion de protection comme nouveau cadre institué recouvrant ces articles. Voir sur l'histoire de la ville : Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la confédération*, Montréal, Éditions du Boréal, 2000. Voir également René Durocher, Paul-André Linteau, Jean-Claude Robert, François Ricard, *Histoire du Québec contemporain, (Tome I et II)*, Montréal, Éditions du Boréal, 1989.

<sup>239</sup> Ainsi voit-on en quelque sorte le mouvement que nous avons pu repérer dans le cadre de l'histoire du programme Tandem. En effet, l'émergence de la notion de protection du domaine public et du mobilier urbain ne prend son sens qu'au travers de la nouvelle intelligibilité de la ville dans laquelle le programme

Si la sécurité minimale requise au travers de ces règlements est à la fois le moyen et la fin de son objet d'intervention, c'est parce que le pouvoir ne peut guider les conduites sans fournir un cadre minimal dans lequel celles-ci peuvent se réaliser sans embûches. Il s'agit en quelque sorte de moduler la situation de normalité préalablement définie en agissant sur les conditions de sa possibilité. Bien sûr, le règlement P-12-2 n'est pas à lui seul constitutif d'un ordre public. Mais il apparaît difficile de négliger le fait que celui-ci institue un rapport entre les citoyens et la ville (par la médiation des catégories de « domaine public » et de « mobilier urbain »), rapport qui vise à la préservation de ce mobilier, mobilier lui-même institué dans le cadre d'un certain pouvoir de fonctionnement.

#### 4.1.2 Une intervention minimale sur le citoyen

Le Règlement 333 de septembre 1967 intitulé « Règlement pour empêcher que les piétons ou la circulation ne soit entravée et la paix publique troublée dans les rues, ruelles et places publiques de la cité »<sup>240</sup> se présentait comme suit :

1. Il est défendu à toute personne ou personnes de gêner ou entraver les piétons ou la circulation en stationnant, rodant ou flânant dans les rues, voies publiques ou ruelles, ou sur les trottoirs, pavages ou places publiques de la cité de Montréal, et en refusant, sans excuses suffisantes de circuler, lorsque requise ou requises de ce faire par tout constable ou agent de la paix.
2. Il est défendu à toute personne ou personnes de faire du tapage ou du bruit dans ou près d'une rue, ruelle, voie ou place publique dans la dite cité par des clameurs ou des chants désordonnés ou par des jugements ou par usage de langage insultant

---

s'est retrouvé défini. Sans doute ne faut-il pas faire du programme la cause de cette dynamique, mais on peut comprendre celle-ci à partir d'une convergence qui s'opère où la notion de protection, en s'accouplant à une nouvelle conception de la sécurité, c'est-à-dire une sécurité qui n'existe que par la médiation de la ville dans son indistinction, délimite un risque qui ne prend sa réalité que dans chaque élément de la ville.

<sup>240</sup> Règlement 333 (codification administrative de 1967) « Règlement pour empêcher que les piétons ou la circulation ne soit entravée et la paix publique troublée dans les rues, ruelles et places publiques de la cité », *op.cit.*

2.a Toute personne qui sera trouvée gisant ou flânant ivre dans les rues, ruelles, places publiques, champs, cours, et autres endroits de la cité sera passible de la pénalité ci-après édictée ( tel qu'ajoutée par le règlement 372).

2.b Toute personne qui errera ou flânera la nuit dans les rues, ruelles, champs, cours ou autre endroits dans la cité et qui ne pourra rendre un compte satisfaisant d'elle-même, ou refusera de le faire sera aussi passible de la pénalité ci-après édictée (tel qu'ajoutée par le règlement 372)

2.c Il est défendu à toute personne, lorsqu'elle est en possession d'un fusil à vent, d'un pistolet à vent, d'un lance pierre, d'un arc ou d'un autre instrument de ce genre de jouer, de roder ou de flâner sur les rues, ruelles, allées, trottoirs ou places publiques dans la cité (2238).

3. Il est défendu à toute personne, syndicat, compagnie ou corporation quelconque de trafiquer sur toute espèce de billet, y compris les billets de passages de tramway, automobiles ou autres véhicules quelconques ou de les exhiber, vendre, offrir ou exposer en vente dans toute rue, ruelles, voie ou place publique de la dite cité à moins d'un permis (licence) octroyée en vertu d'un règlement de la dite cité.

3.a. Il est défendu à toute personne d'accoster les passants dans les rues ou places publiques de la cité pour les inviter à entrer dans les magasins ou autres établissements d'affaires, les photographier avec ou sans leur consentement, leur donner des coupons ou certificats indiquant qu'ils peuvent réclamer ou obtenir ailleurs, avec ou sans considération, des photographies ou marchandises, ou de solliciter de toute autre manière la clientèle de ces passants ou de toutes autres personnes, soit à la porte d'un magasin ou autre établissement similaire, soit sur les trottoirs, soit dans tout autre endroit public de la dite cité (tel que remplacé par le règlement 1894).<sup>241</sup>

---

<sup>241</sup> *Ibid.* L'article 4 se présente comme suit : « 4. *Quiconque contreviendra aux dispositions de la section 2.b. du présent règlement tel qu'ajouté par le règlement 372 sera passible d'une amende, avec ou sans frais, et à défaut de paiement immédiat de la dite amende ou de la dite amende et des frais, selon le cas, d'un emprisonnement, le montant de la dite amende et le terme du dit emprisonnement devant être fixé par la cour du recorder de la cité de Montréal, à sa discrétion ; mais la dite amende n'excédera pas cents dollars et l'emprisonnement ne sera pas pour une période de plus de soixante jours pour la première infraction et s'il s'agit de la deuxième ou de tout autre infraction subséquente, la dite amende ne sera pas de moins de cents dollars et n'excédera pas deux cents dollars, et l'emprisonnement ne sera pas de moins de soixante jours ni de plus de six mois de calendrier, le dit emprisonnement cependant, devant cesser en tout temps avant l'expiration du terme fixé par la dite cour du recorder, sur paiement de la dite amende ou de la dite amende et les frais, selon le cas, et si l'infraction se continue, le contrevenant sera passible de l'amende et de la pénalité ci dessus édictées pour chaque jour durant lequel l'infraction se continuera. Quiconque contreviendra à quelque une des autres dispositions du présent règlement sera passible d'une amende, avec ou sans frais, et à défaut de paiement immédiat de la dite amende ou de la dite amende et des frais, selon le cas, d'un emprisonnement, le montant de la dite amende et le terme du dit emprisonnement devant être fixé par la cour du recorder de la cité de Montréal, à sa discrétion ; mais la dite amende n'excédera pas quarante dollars et l'emprisonnement ne sera pas pour une période de plus de soixante jours, le dit emprisonnement, cependant, devant cesser en tout temps avant l'expiration du terme fixé par la dite cour du recorder, sur paiement de la dite amende ou de la dite amende et les frais, selon le cas, et si l'infraction se continue, le contrevenant sera passible de l'amende et de la pénalité ci dessus édictées pour chaque jour durant lequel l'infraction se continuera (tel que remplacé par le règlement 1253) ». On remarque ainsi que l'articulation de la prison et de l'amende est également la modalité de punition.*

Ce règlement a pour seule préoccupation d'intervenir sur la personne. Il vise à établir un comportement minimal indispensable au dispositif. Chaque article se préoccupe pour ce faire d'un comportement qu'il définit comme proscrit. De sorte que l'objet d'intervention du pouvoir qui rend palpable son effectivité porte ici sur la personne en tant que telle. C'est la personne, ou le citoyen, qui est modulé en fonction d'un seuil de normalité qu'il s'agit de respecter. Ce seuil de normalité (circulation fluide, bruit permis, défense d'importuner les piétons, chanson ordonnée...) est constitué par la délimitation d'un comportement minimal. C'est la médiation du citoyen qui fonde le fonctionnement de l'ordre public, c'est la constitution de cette figure minimale qui permet d'intelligibiliser l'ordre public.

Le règlement refondu P-1 de 2000 intitulé règlement «concernant la paix et l'ordre sur le domaine public » se présente quant à lui comme suit :

1. Il est défendu à toute personne de gêner ou d'entraver la circulation des piétons et des véhicules automobiles en se tenant immobile, en rodant ou flânant sur les voies et places publiques et en refusant sans motif valable de circuler à la demande d'un agent de la paix.

1.1. Nul ne peut sur le trottoir, circuler en patins, à skis, ou au moyen d'une planche à roulette ou d'un véhicule jouet, de façon à nuire à la circulation des piétons.

1.2. Nul ne peut se livrer à une course sur la chaussée ou le trottoir sauf dans le cadre d'activités aux fins desquelles la circulation dans les rues a été interrompue en vertu d'une résolution du comité exécutif.

1.3. Nul ne peut, sur une place publique visée par une ordonnance que peut édicter le comité exécutif à cette fin circuler en patins, à bicyclette, ou au moyen d'une planche à roulette ou d'un véhicule jouet.

2. Quiconque est trouvé gisant ou flânant ivre sur une voie ou place publique, ou dans tout autre endroit de la ville contrevient au présent règlement.

3. Il est défendu de consommer des boissons alcooliques sur le domaine public sauf :

1. dans un café-terrace installé sur le domaine public, où la vente de boissons alcooliques est autorisée par la loi.

---

L'article 2.b marquant l'interdiction de flâner la nuit est ainsi le plus répréhensible bien que cette interdiction soit déjà exprimée dans l'article 1.

2. à l'occasion d'un repas en plein air dans la partie d'un parc où la Ville installe des tables de pique-nique.

3. dans certaines circonstances ou à l'occasion d'événements, de fêtes ou de manifestations, suivant l'autorisation donnée par ordonnance.

4. Il est défendu à quiconque est en possession d'un fusil à vent, d'un pistolet à vent, d'un lance pierre, d'un arc, ou d'un autre instrument semblable, de jouer, de roder ou de flâner sur les voies ou places publiques.

5. La personne qui, ayant reçu d'un agent de la paix l'ordre de cesser un acte en violation d'un règlement ou d'une loi, sur la voie publique, le domaine public ou un endroit où le public a accès le continue ou le répète, est coupable d'une infraction qui constitue une nuisance, et trouble la paix et la sécurité publique.

6. À moins qu'un règlement ne l'autorise, il est interdit d'exhiber, de distribuer, d'offrir ou d'exposer sur le domaine public des articles ou marchandises, billets, livres ou autres imprimés à des fins de vente.

Malgré le premier alinéa, et sous réserve du code de la sécurité routière (L.R.Q, chapitre C-24.2), les camelots sont autorisés à vendre des journaux sur le domaine public.

Le présent article n'a pas pour objet d'empêcher la distribution à titre gratuit, sur le domaine public, de textes exprimant une opinion politique ou religieuse, sous la forme de feuillets ou de brochures.

7. À moins qu'un règlement ne l'autorise, il est interdit de se tenir sur le domaine public ou sur la partie extérieure d'une propriété privée située à moins de 6 mètres du domaine public pour offrir moyennant contrepartie, ses services ou ceux d'autrui à une personne, l'inviter à entrer ou se rendre à un lieu d'affaire, la photographe sans son consentement ou lui offrir de la photographe, lui remettre un coupon ou un certificat permettant d'obtenir un article, une marchandise ou autre service avec ou sans contrepartie, ou obtenir une clientèle pour soi-même ou pour autrui.

7.1. Il est interdit d'exercer l'activité de musicien ambulant, de bateleur, de sculpteur de ballons, de maquilleurs artistiques et de tresseurs de cheveux aux endroits du domaine public désignés par une ordonnance prise en vertu de l'article 7.2

Malgré les articles 6 et 7, une personne exerçant une activité de musiciens ambulant, de sculpteurs de ballons, de maquilleur artistique ou de tresseur de cheveux peut, dans le cadre de son activité, offrir en vente ou vendre un bien ou un service accessoire à son activité. L'étalage de marchandises est toutefois interdit.

7.2. Le comité exécutif peut par ordonnance

1° désigner des endroits du domaine public où il est interdit d'exercer une activité visée à l'article 7.1

2° limiter le nombre de permis pouvant être délivrés à l'égard d'une activité visée à l'article 7.1

L'ordonnance visée au paragraphe 1 du premier alinéa peut prévoir des exceptions pour tout ou partie d'une catégorie d'activité mentionnée à l'article 7.1

8. Le comité exécutif peut, par ordonnance, dans certaines circonstances et à l'occasion d'événements, de fêtes ou de manifestations et selon les conditions qu'il détermine, autoriser la vente de marchandises sur le domaine public.

8.1. Il est interdit de placer un véhicule sur le domaine public pour l'offrir en vente ou en location ou pour mettre en évidence un panneau-réclame.

9. Un agent de la paix peut, sans mandat, saisir toute chose utilisée sur le domaine public en contravention du présent règlement.

10. L'initiateur ou l'organisateur de tout défilé, parade, procession, marathon, tour cycliste doit présenter au directeur du service de la circulation et du transport une demande d'autorisation à cette fin, au moins 30 jours avant la date prévue pour l'événement.

Il doit faire connaître à ceux qui participent à l'événement les conditions de l'autorisation, le trajet à suivre et les dates et heures prescrites.<sup>242</sup>

La principale innovation du règlement P- 1 n'est plus centrée uniquement sur la personne. Bien sûr, ce règlement vise à agir sur des comportements qui en eux-mêmes sont contraires au fonctionnement voulu du dispositif tels qu'ils étaient déjà précisés dans le règlement de 1967. Les articles 2, 4, 5 et 7 apparaissent en effet dans la continuité de cette nécessité de définir un comportement minimal indispensable au fonctionnement du dispositif<sup>243</sup>.

De plus, l'article 1 et ses sous-sections peuvent également refléter une modalité d'intervention ayant pour objet le citoyen en tant que tel dans le règlement P-1. Cet article semble trouver son origine dans le règlement tel qu'il existait en 1967<sup>244</sup>. Cette

<sup>242</sup> R.R.V.M. P-1 « concernant la paix et l'ordre sur le domaine public », 15/12/00, *op.cit.*

<sup>243</sup> Ainsi l'article 2 du règlement P-1 provient de la section 2, 2a et 2b du règlement de 1967, l'article 4 provient du 2.c, l'article 7 provient de l'article 3.a. L'article 5 date lui d'une codification administrative de 1971.

<sup>244</sup> L'article 1 trouve d'ailleurs si l'on élargit le regard son origine dans le premier règlement 333 de 1905. Ce qui peut laisser penser que la stratégie du pouvoir d'établir un comportement minimal est relativement ancienne à l'échelle de l'histoire de la ville.

interdiction de ne pas entraver la circulation des piétons et des véhicules automobiles en flânant apparaît en effet directement en lien avec le seuil de normalité produit, seuil de normalité qui façonne les conditions de réalisations indépassables d'une circulation qui doit se réaliser. Et les sous-sections de l'article 1, en proscrivant des usages précis (circuler en patins, à skis, faire une course...) <sup>245</sup>, établissent le seuil minimal de fonctionnement du dispositif de sécurité de la ville en intervenant sur le citoyen au cœur même de son mouvement. De sorte que le façonnement d'une action précise vise ici à ancrer le citoyen dans la situation de normalité produite, situation de normalité étroitement reliée aux conditions préétablies d'une circulation instituée. Mais pour qu'il y ait circulation, il faut également gérer les situations d'immobilité. De sorte que la priorité du règlement P-1 semble également pouvoir être définie au travers de la nécessité de préserver un ordre public qui s'appréhende plus précisément dans l'articulation d'une mobilité et d'une immobilité instituée par la médiation de la ville.

Car ce qui est à première vue étonnant, c'est que ces articles sont les seuls qui ont pour objet un comportement appréhendé en lui-même ou du moins qui n'est pas pensé prioritairement dans un rapport à la virtualité d'un usage ancré dans la ville. De sorte que si ces articles semblent avoir pour fonction d'établir une figure minimale du sujet nécessaire au fonctionnement du dispositif, la délimitation de l'ordre public ne se réalise pas principalement dans un rapport avec le comportement potentiellement répréhensible du citoyen. Le règlement P-1 se fixe plutôt pour objet d'assurer l'ordre public en définissant celui-ci au travers du rapport entre des appropriations virtuelles de la ville et la délimitation de la permissivité de ces appropriations. Cette définition de l'ordre public est médiatisé non plus au travers du comportement minimalement requis du citoyen mais est médiatisée par la ville elle-même. Car cette norme minimale, ayant pour objet l'intervention sur des comportements qui marquent une incompatibilité avec le dispositif,

---

<sup>245</sup> C'est le règlement 98-049 sur la circulation et la sécurité publique qui va voir ses articles placés dans le règlement P-1. Ces sous-sections ne sont pas à minimiser car il apparaît que l'article 1 qui visait à façonner un comportement minimal par l'interdiction de flâner qu'il stipulait se voit maintenant affublé d'un encadrement des conditions de la circulation tolérée et proscrite. Ces conditions sont à comprendre en rapport avec la précision croissante de l'institutionnalisation du seuil de normalité propre aux règlements refondus. Cette institutionnalisation du mouvement participe à guider les conduites en encadrant la réalisation physique de celle-ci.

ne prend son sens qu'en rapport avec l'encadrement d'une permissivité de ceux-ci qui se retrouve dans les autres articles du règlement P-1<sup>246</sup>.

En ce sens, la personne ne disparaît pas mais ce qui se surajoute<sup>247</sup> est une modalité d'intervention qui n'est pas intéressée prioritairement par elle mais plutôt par le rapport entre ses usages (consommation d'alcool, festivités, défilés, étalage de marchandises...) et ses conditions de possibilité instituées par la ville. C'est la ville en tant que telle qui caractérise les interventions de ce règlement.<sup>248</sup>

Les articles du règlement P-1 ont en effet pour point commun de ne pas porter prioritairement sur le façonnement d'un comportement appréhendé en lui-même mais de délimiter la fonctionnalité de l'ordre de la ville à partir duquel la permissivité de ces comportements prend son sens. L'ordre visé s'établit ainsi par la médiation de celle-ci, médiation qui semble devoir réguler les modalités d'occupation à travers la délimitation d'une certaine stabilité. Mais, plus encore, le pouvoir semble se décentrer des individus. De sorte que les conduites apparaissent guidées dans ce règlement par la médiation d'un aménagement suffisamment souple pour que les deux membranes du pouvoir que sont la circulation et la sécurité puissent se réaliser pleinement. L'ordre public est ainsi dans sa

---

<sup>246</sup> Signalons que le règlement P-5 « sur la prévention des agressions au moyens de couteaux ou autres objets similaires » porte également sur un comportement en tant que tel.

<sup>247</sup> Les articles 3 et 6 datent de 1981. Le dernier alinéa de l'article 6 va être, comme dans le cas du métro, rajouté en 1988. L'article 2.b est abrogé en 1988. Le règlement P-1 va voir se surajouter entre 1995 et 1998 les articles 7.1 à 10 (de même que les sous-articles de l'article 1). Le règlement P-1 va d'ailleurs de plus abrogé la section 2 et les sous articles 2.a du règlement de 1967 pour n'en faire qu'un seul dans le règlement P-1 portant sur la définition d'un comportement minimal. Ces ajouts semblent ainsi marquer la conception d'un ordre public qui tend de manière croissante à se définir en lien avec l'organisation d'usages de la ville et non au travers d'un comportement défini en tant que tel. Par exemple, dans le cas précis de l'article 2, il ne s'agit plus d'interdire la consommation d'alcool définissant un comportement prescrit mais d'intégrer cet usage à la modulation générale du dispositif. Ce qui d'ailleurs ne fait qu'illustrer que ce qui est relativement nouveau dans le fonctionnement du pouvoir et sa définition de l'ordre public est non pas la délimitation d'un comportement répréhensible mais l'institutionnalisation d'une permissivité au regard d'une interdiction préalablement délimitée.

<sup>248</sup> Les articles 4, 5 et 7 à 10 sont ainsi les plus sévèrement punis. Or, si les articles 4 et 5 proviennent du règlement plus ancien, on peut se demander si leur sens n'est pas justement à comprendre dans le rapport à cette nouvelle signification d'ensemble d'un ordre public qui se caractérise par la préservation de la fonctionnalité du dispositif de sécurité matérialisé dans la ville. Ce qui d'ailleurs peut expliquer la transformation des intitulés où la référence à la circulation de 1967 a disparu du règlement P-1. Sans doute cela peut-il s'expliquer par la délimitation d'un ordre public qui se préoccupe de gérer tout autant la circulation que les situations d'immobilité.

signification première rattaché à la préservation des espaces de la ville et non aux individus<sup>249</sup>. Car le pouvoir contemporain ne se préoccupe que secondairement de ceux-ci. Il n'a pas pour objet premier un sujet sur lequel il appliquerait l'extériorité d'une norme. À la limite, on pourrait même dire que la dépense d'énergie que cela impliquerait serait superflue. La définition d'une figure minimale du sujet s'est articulée à la nécessité de réguler une coexistence de sujets éparés par le biais de la constitution coextensive d'une situation de normalité.<sup>250</sup> Cette régulation opère minimalement par l'interdiction de certaines activités tout en encadrant parallèlement les conditions de leur permissivité. Les articles 7.1 à 10 ne se contentent pas ainsi d'interdire mais visent à délimiter les conditions de la permissivité d'usages, ce qui institutionnalise un certain état du rapport des citoyens avec la ville<sup>251</sup>. En codifiant les conditions d'une circulation et d'une immobilité préalablement définies (interdiction de vendre des marchandises sans dérogation, interdiction de laisser des véhicules pour les mettre en vente, nécessité d'une

---

<sup>249</sup> C'est d'ailleurs la même logique que l'on peut retrouver dans le règlement P-3 sur les parcs. Le chapitre IV vise à délimiter les conditions de circulation (principalement des vélos) tandis que le chapitre V gère les situations d'immobilité au regard de la préservation des lieux (interdiction de faire usage d'appareils sonores trop bruyants, d'utiliser des barbecues sauf dans les zones délimitées à cet usage, de vendre des marchandises sauf dans un bâtiment réservé à cet usage, de poser des enseignes hors des espaces réservés à cette fin...). Il est tout de même à noter que l'introduction de ces chapitres date du règlement 10-016 « *sur les parcs relevant de la compétence du conseil d'agglomération de Montréal* » de 2010. Le règlement refondu « *sur les parcs* » de 2001 n'avait pas encore décomposé ces modalités d'interventions en chapitres distincts. Si les interdictions sont présentes dans l'article 6 du règlement P-3, tout ce qui a trait à la circulation a été abrogé par le règlement 98-049 « *sur la circulation et la sécurité publique* ». Ce règlement marquait alors une délimitation de la circulation qui s'appliquait à l'ensemble de la ville, parcs y compris. On peut ainsi remarquer qu'à cette conception de la circulation s'est surajoutée en 2010 une délimitation de la notion spécifique aux parcs, caractérisée par son rapport à la gestion des immobilités. Voir R.R.V.M. P-3, « Règlements sur les parcs », 24/08/01, *op.cit* et R.C.G 10-016, « Règlement sur les parcs relevant de la compétence du conseil d'agglomération de Montréal », 26/08/10, *op.cit*.

<sup>250</sup> Précisons tout de même que cette délimitation minimale du sujet apparaît difficilement pensable au travers de la modalité disciplinaire. Ces modalités d'interventions successives (délimitation d'une figure minimale du sujet, modulation de la ville s'adaptant à la virtualité des appropriations de la ville) s'apparentent plus à une modalité sécuritaire dans le sens où l'objet d'intervention du pouvoir se définit au travers du caractère mouvant du seuil de normalité préétabli.

<sup>251</sup> Dans un sens, l'opérationnalité du pouvoir à l'échelle de la ville se réalise de manière similaire à ce que nous avons pu observer dans le métro. C'est bien l'encadrement d'usages imprévus et l'institutionnalisation de sa permissivité que nous avons pu noter dans cet espace au travers du problème des vélos, des musiciens, des activités politiques et de la mendicité. De sorte que la dimension stratégique qui caractérise les interventions du pouvoir semble présenter une certaine similarité avec le cas du métro à l'échelle plus générale de la ville. Le problème analytique que nous rencontrons n'est pas vraiment la formalisation stratégique du pouvoir mais plutôt d'identifier cette formalisation indépendamment d'une fonctionnalité clairement définie, telle qu'on peut la retrouver par exemple dans le métro.

autorisation pour tout défilé<sup>252</sup>, autorisation de vente de journaux...), le règlement délimite un certain état du rapport entre gouvernementalité et quotidienneté. Il module la situation de normalité préalablement définie en agissant sur les conditions de sa possibilité quotidienne dans le cadre de la Ville de Montréal.

#### 4.2. L'urbanité quotidienne au prisme du pouvoir

Cette double limite marquant les conditions de possibilité de la circulation et de l'immobilité, qui définit l'ordre public institué par les règlements P-1 et P-12.2, présuppose ainsi un envers, un registre du permis qu'il s'agit de délimiter. De sorte que ces interventions sur le cadre physique de la ville dans la pluralité de ses composantes ne prennent leur sens qu'au travers de l'institutionnalisation de la permissivité qui leur correspond. La quotidienneté urbaine caractérisée par le rapport entre citoyen et ville n'est pas uniquement marquée du sceau de l'interdit. Elle est également précisément délimitée par un ensemble d'interventions façonnant et produisant les conditions de sa réalisation, interventions qui se retrouvent dans les autres règlements municipaux. On ne peut comprendre le règlement P-1 qu'au regard de la délimitation de l'ordre public communiquée dans les autres règlements de la ville.

---

<sup>252</sup> Ce qui d'ailleurs peut expliquer la raison d'être du règlement P-6 intitulé « *Règlement sur la prévention des troubles de la paix, de la sécurité et de l'ordre public et sur l'utilisation du domaine public* ». Ce règlement ne fait qu'appuyer la nécessité pour le pouvoir de codifier préalablement tout rassemblement et toute appropriation collective et virtuelle de la ville. C'est là également la raison d'être des ordonnances préalables à chaque manifestation culturelle. Ces ordonnances codifient la suspension du règlement P-1 en assouplissant et en modulant pour un temps délimité sa réalité (plan qui délimite précisément l'espace occupé par la manifestation, droit de consommation d'alcool et de vente de marchandises dans des espaces préalablement strictement délimités, autorisation de rassemblement...).

#### 4.2.1. La gestion de la mobilité et de l'immobilité

Prenons l'exemple du règlement C-4.1 qui vise à gérer la circulation automobile et le stationnement<sup>253</sup>. Il se présente comme suit :

##### CHAPITRE I : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

###### SECTION I : OBJET

###### SECTION II : DÉFINITIONS

###### SECTION III : POUVOIRS DU COMITÉ EXÉCUTIF

###### SECTION IV : SIGNALISATION

###### SECTION V : PLAN

##### CHAPITRE II : CIRCULATION

###### SECTION I : EXIGENCES RELATIVES À CERTAINS VÉHICULES

###### SECTION II : RÈGLES DE CONDUITE

###### SOUS-SECTION 1 : DIRECTION

###### SOUS-SECTION 2 : VITESSES

###### SOUS-SECTION 3 : VOIES RÉSERVÉES

###### SOUS-SECTION 4 : AUTRES RÈGLES DE CONDUITE

###### SECTION III : IMMOBILISATION DES VÉHICULES

##### CHAPITRE III : STATIONNEMENT

###### SECTION I : EXIGENCES GÉNÉRALES

###### SOUS-SECTION 1 : INTERDICTIONS

###### SOUS-SECTION 2 : EXCEPTIONS

###### SOUS-SECTION 3 : MODES DE STATIONNEMENT

###### SECTION II : STATIONNEMENT RÉSERVÉ

###### SOUS-SECTION 1 : STATIONNEMENT TEMPORAIRE

###### SOUS-SECTION 2 : STATIONNEMENT DES RÉSIDANTS

###### SOUS-SECTION 3 : STATIONNEMENT EN ZONE DE LIVRAISON

###### SECTION III : STATIONNEMENT TARIFÉ

###### SOUS-SECTION 1 : STATIONNEMENT CONTRÔLÉ PAR PARCOMÈTRE

###### SOUS-SECTION 2 : STATIONNEMENT CONTRÔLÉ PAR DISTRIBUTEUR

---

<sup>253</sup> Si nous nous intéressons au règlement refondu portant sur la gestion de la circulation et du stationnement, il est important de préciser que cette forme de gestion est intrinsèquement liée à l'histoire de l'automobile. On trouve ainsi des règlements portant sur la circulation automobile dès 1910 avec le règlement 401 sur « *la circulation des voitures* ». En 1925 est adopté le règlement 890 « *relatif à la circulation et à la sécurité publique* ». De même, ce règlement est remplacé en 1934 par le règlement 1319 « *relatif à la circulation et à la sécurité publique et concernant les autotaxis, les automobiles de louage et les fiacres et abrogeant certains règlements* ». De sorte qu'il ne s'agit pas d'étudier ce règlement refondu comme un instrument inédit dans la gouvernamentalité contemporaine mais plutôt de tenter de le saisir dans ses caractéristiques présentes. D'autant qu'il apparaît difficile de comparer ces divers règlements en évitant le piège de l'anachronisme.

SOUS-SECTION 3 : STATIONNEMENT CONTRÔLÉ PAR BORNE  
SECTION IV : STATIONNEMENT SUR LES TERRAINS PRIVÉS

CHAPITRE IV : REMORQUAGE  
SECTION I : RÈGLES GÉNÉRALES  
SECTION II : FRAIS DE REMORQUAGE ET DE REMISAGE  
SECTION III : FORMALITÉS APPLICABLES AU REMORQUAGE DANS  
LES PARCS DE STATIONNEMENT

CHAPITRE V : DISPOSITIONS PÉNALES  
SECTION I : INFRACTIONS AUX RÈGLES DE LA CIRCULATION  
SECTION II : INFRACTIONS AUX RÈGLES DU STATIONNEMENT  
SECTION III : INFRACTIONS AUX RÈGLES DU REMORQUAGE<sup>254</sup>

L'objet d'intervention du règlement sur la circulation et le stationnement est défini comme suit :

1. Le présent règlement a pour objet :
  - 1° la circulation sur les chemins publics dont l'entretien est à la charge de la Ville, au moyen de règles de sécurité qui s'ajoutent à celles du Code de la sécurité routière (L.R.Q., chapitre C-24.2);
  - 2° le stationnement sur le domaine public et sur les terrains privés;
  - 3° le remorquage des véhicules en stationnement illégal.<sup>255</sup>

On peut déjà remarquer que l'intervention de ce règlement porte tout autant sur la circulation que sur la régulation de situations d'immobilité. S'il s'agit de délimiter les conditions d'aménagement d'une circulation, donc en quelque sorte les conditions minimales par lesquelles les conduites motorisées seront guidées au travers du premier chapitre, les deux autres dispositions visent à gérer les instants d'immobilité, instants qui sont problématisés dans leurs rapports aux conditions de circulations préalablement établies. Il s'agit ainsi dans ce règlement tout autant d'influer sur les possibilités d'une circulation indispensable au dispositif que de gérer les situations où celle-ci s'arrête, moment extrêmement problématique au regard de la fonctionnalité plus générale du

---

<sup>254</sup> R.R.V.M. C-4.1, « Règlement sur la circulation et le stationnement », 02/02/2001, *op.cit.*

<sup>255</sup> *Ibid.*

dispositif et du pouvoir organisateur de son effectivité. En effet, l'article 3 stipule, en ce qui a trait à la circulation, que :

3. Le comité exécutif peut, par ordonnance :

1° établir des voies réservées aux catégories de véhicules routiers qu'il détermine, des voies cyclables, des voies piétonnières, des voies à sens unique;

2° désigner les endroits où une signalisation interdisant l'immobilisation des véhicules routiers doit être installée [...];

3° déterminer les directions des voies et les manoeuvres obligatoires ou interdites;

4° établir des zones scolaires, des zones de terrain de jeu, des zones de débarcadère;

5° établir des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées [...];

6° établir des postes d'attente pour les taxis, les autobus, les minibus et tous autres véhicules; [...]

8° prohiber, avec ou sans exception, la circulation de tout véhicule routier dans les chemins et pour la période qu'il indique, à condition de laisser à l'usage de ces véhicules des chemins qui leur permettent de traverser le territoire de la Ville et d'indiquer cet usage et le parcours à suivre par une signalisation;

9° désigner les chemins ou parties de chemin public visés par une limite de vitesse spécifique.<sup>256</sup>

Ce règlement marque ainsi l'organisation du dispositif par l'établissement des conditions de la circulation automobile et de ses arrêts momentanés (au travers des paragraphes 3, 4, 5 et 6). Cette médiation qui est opérée au travers des rues, des zones aménagées, des postes d'attentes, de la signalisation, des limites de vitesse... apparaît intimement liée aux modalités d'un pouvoir qui aménage là aussi les conditions de son effectivité en déterminant le seuil de normalité suffisant pour guider les conduites. La conduite en tant que telle n'est pas l'objet d'intervention premier dans ce règlement. Il s'agit simplement de fournir le cadre suffisamment stable pour que le pouvoir puisse se réaliser. Il y a pouvoir ici dans le sens où l'aménagement préalable aux conditions de circulation apparaît étroitement lié à l'ordre spécifique qui caractérise la ville. Le dispositif de sécurité ici se caractérise au travers du cadre minimal de réalisation de son effectivité. Et si la circulation est partie prenante de ce cadre, la gestion de l'immobilité l'est tout autant. C'est ainsi que l'article 4 stipule de plus :

---

<sup>256</sup> *Ibid.*

4. [...] le comité exécutif peut, par résolution :

1° désigner les endroits et déterminer les périodes où le stationnement doit être interdit ou restreint à certaines fins par la signalisation; décréter, à l'occasion d'événements spéciaux, pour les périodes et aux endroits qu'il détermine, la non application de la signalisation d'interdiction du stationnement;

2° déterminer les périodes d'affichage préalable de la signalisation d'interdiction de stationnement lors de travaux, d'événements spéciaux et d'opérations d'entretien routier;

3° fixer une distance à respecter différente de celle fixée par l'article 383 du Code pour le stationnement d'un véhicule routier par rapport à la bordure du trottoir;

4° désigner les endroits où le stationnement devra se faire en oblique;

5° désigner les rues où des allées de stationnement dont il fixe les dimensions seront prévues;

6° désigner les rues, ruelles et places publiques et les terrains, publics ou privés, appartenant à la Ville ou dont elle a l'usage ou la possession, où seront installés des parcomètres, des distributeurs ou des bornes de stationnement; désigner les endroits où sera installée une signalisation indiquant que le stationnement est contrôlé par borne ; fixer la durée de stationnement maximale qu'un parcomètre, un distributeur ou une borne peut enregistrer; fixer le tarif du stationnement contrôlé par parcomètre, distributeur ou borne; déterminer les informations que doivent porter le ticket et le reçu délivrés par les distributeurs et les bornes; définir les caractéristiques des bornes, du central et des terminaux, notamment quant aux dispositifs et mécanismes dont ils doivent être pourvus, à la façon de les utiliser, à la conservation des informations qu'ils doivent transmettre;

7° désigner les secteurs dans lesquels des permis de stationnement réservés aux résidents peuvent être accordés ; établir les conditions de la délivrance et la forme de ces permis ; désigner les rues ou parties de rues et déterminer les jours, heures et périodes où le stationnement réservé aux résidents est autorisé;

8° réserver, aux endroits qu'il détermine, une ou plusieurs places de stationnement pour certaines catégories de véhicules, notamment les véhicules d'incendie, les véhicules de police et autres véhicules d'urgence, les véhicules de la Ville, les véhicules des corps diplomatiques, les bicyclettes et les motocyclettes, ou pour assurer la sécurité à proximité de certaines institutions telles que les écoles et les garderies;

9° réserver temporairement au propriétaire, locataire ou conducteur d'un véhicule routier qui en fait la demande [...] une ou plusieurs places de stationnement aux fins, notamment, d'une activité visée au paragraphe 1, 2 ou 3 du premier alinéa de l'article 33 et dont la durée excède 60 minutes.<sup>257</sup>

L'immobilité est le corollaire de la circulation. Parler de gouvernementalité ici présuppose ainsi de considérer que la gestion de cette immobilité est indispensable au fonctionnement du dispositif de sécurité de la ville. Mais cela ne nous renvoie-t-il pas au

---

<sup>257</sup> *Ibid.* Voir plus bas pour les caractéristiques de l'article 33.

règlement P-1 que nous venons d'étudier qui, rappelons-le, visait à délimiter un état minimal de l'ordre public au travers de cette articulation entre mobilité et immobilité ? Car là aussi, en régulant une certaine forme d'immobilité, pensée dans son rapport à la nécessité de préserver les conditions d'une circulation suffisamment fluide, le règlement C-4.1 renvoie au règlement P-1 visant à assurer un certain état de l'ordre et de la paix publique. C'est ainsi qu'on peut comprendre les articles 30 à 36 de ce règlement. Ces articles se caractérisent par une intervention constante modulant ces situations de mobilité et d'immobilité :

30. Il est interdit de stationner un véhicule routier :

- 1° en un endroit et aux heures où la signalisation interdit le stationnement;
- 2° en un endroit où la signalisation interdit le stationnement excepté à certaines fins, à moins que ce ne soit effectivement à une telle fin;
- 3° en un endroit et aux heures où la signalisation indique que le stationnement y est réservé à d'autres véhicules [...]
- 4° dans une ruelle, sauf lorsque la signalisation le permet expressément;
- 5° le long d'un terre-plein au centre d'une chaussée, sauf lorsque la signalisation le permet expressément;
- 6° hors rue, en un endroit qui n'est pas accessible par un bateau;
- 7° dans un parc, ailleurs que dans un endroit où la signalisation indique que cet endroit est destiné au stationnement;
- 8° dans une place de stationnement dont l'accès est interdit par une barrière, un système de feux orange, un panneau amovible ou une inscription sur une housse ou un plastron fixés sur un parcomètre;
- 9° en un endroit où l'immobilisation est interdite en vertu du Code ou du présent règlement.

31. Il est interdit, en un endroit d'un chemin public où le stationnement est permis, de stationner un véhicule routier :

- 1° plus de 24 heures consécutives;
- 2° s'il s'agit d'un camion ou d'un véhicule-outil, sur un chemin public situé dans une zone de circulation interdite identifiée au moyen de la signalisation [...], sauf le temps nécessaire pour effectuer une livraison locale;
- 3° plus que le temps nécessaire pour permettre aux passagers de monter ou descendre, sur la partie d'un chemin public délimitée à chaque extrémité par une signalisation indiquant qu'il s'agit d'une zone de débarcadère;
- 4° plus longtemps que ne l'autorise la signalisation lorsqu'une période limitée y est indiquée.

32. Il est interdit de stationner sur un chemin public une remorque ou une semi-remorque non rattachée à un véhicule automobile, sauf en conformité d'un permis

d'occupation temporaire du domaine public délivré en vertu du Règlement sur l'occupation du domaine public (chapitre O-0.1).<sup>258</sup>

On remarque néanmoins que cette immobilité interdite, dans l'encadrement de chacun de ces articles, n'en est pas moins tolérée dans la section suivante concernant les exceptions.

Celles-ci se présentent comme suit :

33. Malgré le paragraphe 1 de l'article 30 et malgré une signalisation indiquant que le stationnement est réservé aux résidents, il est permis au conducteur d'un véhicule routier de stationner pour une période :

1° d'au plus 60 minutes :

a) pendant un chargement ou un déchargement de marchandises au moyen de ce véhicule, à condition que :

i) ce véhicule soit un camion ou un véhicule commercial;

ii) ces opérations se fassent de façon continue;

b) pendant qu'il exécute des travaux sur la propriété riveraine, à condition que :

i) ce véhicule soit un véhicule-outil, un camion ou un véhicule commercial et qu'il soit nécessaire à l'exécution de ces travaux;

ii) ces travaux se fassent de façon continue;

c) s'il conduit un véhicule muni d'une vignette ou d'une plaque identifiant une personne handicapée, délivrée par l'Office des personnes handicapées du Québec, par la Société de l'assurance-automobile du Québec ou par une autre autorité administrative au Canada ou aux États-Unis;

2° d'au plus 15 minutes, pendant une cueillette ou une livraison de courrier ou de petit colis effectuée au moyen de ce véhicule, à condition que ce véhicule soit un véhicule commercial;

3° d'au plus 15 minutes, pendant une cueillette ou une livraison de courrier ou de petit colis effectuée au moyen de ce véhicule, s'il s'agit d'un taxi. [...]

Malgré le paragraphe 1 de l'article 30, il est permis au conducteur d'un corbillard transportant un cercueil de stationner près du salon funéraire ou de l'établissement religieux pendant que la cérémonie funèbre est en cours.

34. Malgré l'article 30, il est permis à un agent de la paix de stationner un véhicule de police :

1° en dérogation des paragraphes 1 à 7 lorsqu'il est dans l'exécution de ses fonctions;

2° en dérogation des paragraphes 8 et 9 lorsqu'il traite un cas d'urgence.

35. Malgré le paragraphe 4 de l'article 30, il est permis au conducteur d'un véhicule routier de le stationner dans une ruelle pendant un chargement ou un déchargement de marchandises effectué au moyen de ce véhicule, à condition que ces opérations se fassent de façon continue.

<sup>258</sup> *Ibid.* Nous aborderons le règlement O-0.1 dans la partie suivante.

36. Un agent de la paix agissant dans l'exécution de ses fonctions peut stationner un véhicule de police dans une place où le stationnement est contrôlé par parcomètre ou distributeur ou en un endroit où le stationnement est contrôlé par borne [...] lorsqu'il est présent dans ce véhicule ou lorsqu'il traite un cas d'urgence.<sup>259</sup>

Ainsi voit-on au travers de ces exceptions les significations de l'ordre que l'on peut déceler dans cette organisation spécifique du couple circulation-immobilité. Car la tolérance exercée pour certaines situations d'immobilité (déchargement de marchandises, travaux publics ou véhicule pour citoyens physiquement handicapés pendant 60 minutes continues, 15 minutes pour la livraison de courrier, droit d'immobilité permanent pour les véhicules de police, les corbillards lors de cérémonies funéraires...) n'est que le reflet d'une gestion visant à articuler les conditions d'une circulation au regard de son contraire : une immobilité à gérer. De sorte que la permissivité instituée pour ces situations particulières apparaît dans une certaine mesure en lien avec la finalité de l'ordre produit par la réglementation : assurer les conditions d'une circulation par laquelle la fonctionnalité du dispositif peut se réaliser. Car il est évident que l'ordre propre au rapport entre citoyen et ville s'incarne en quelque sorte dans cette médiation existant dans le rapport entretenu avec son véhicule automobile. Le pouvoir s'insuffle dans chaque instant de la vie quotidienne. Et cette manière spécifique de gérer les instants d'immobilité, autant au niveau de son interdiction, de son assignation dans des espaces spécifiques<sup>260</sup> qu'au niveau de son autorisation pour certaines tâches précises, participe au rapport entre gouvernementalité et quotidienneté tel que nous cherchons à le définir. La ville, par cette médiation spécifique, participe à guider les conduites en influant et en modulant le rapport entre citoyen et véhicule. Ce rapport apparaît en effet encadré dans une modulation constitutive du seuil de normalité qui délimite la fonctionnalité plus générale du dispositif de sécurité caractérisant la ville. De sorte que les implications du concept de pouvoir dans une opérationnalisation de celui-ci en lien avec les habitudes

---

<sup>259</sup> *Ibid.*

<sup>260</sup> Le stationnement caractérisant la gestion des situations d'immobilité se définit par un stationnement réservé (temporaire, stationnement des résidents et stationnement en zone de livraison) et un stationnement tarifé (contrôlé par parcomètre, par distributeur ou par borne).

quotidiennes contemporaines apparaissent au travers de ces évidences pratiques. Car ces évidences sont le reflet du seuil de normalité institué par le pouvoir contemporain. L'organisation de la circulation apparaît dans sa corrélation avec cette gestion spécifique des situations d'immobilité comme la marque d'un pouvoir guidant les conduites au travers du seuil minimal garantissant l'effectivité de celui-ci. Et la gestion de ce seuil, comme préoccupation principale du pouvoir, peut permettre d'expliquer le souci croissant visant à préserver l'intégrité de la ville par l'encadrement des usages qui s'y déroulent tel que nous l'avons vu dans la première partie de ce chapitre. C'est en effet bien en ce sens que l'on peut comprendre la sous-section III du chapitre 3 sur les « modes de stationnement » :

37. Sous réserve de l'article 39, un véhicule routier doit être stationné à au plus 15 cm du bord de la chaussée ou, s'il en est, de la ligne blanche continue ou discontinue parallèle au bord de la chaussée et dont la signalisation indique qu'elle constitue le point de repère à cette fin. Cette distance se mesure à partir de la face externe des pneus du véhicule

38. Un véhicule routier ne peut être stationné en oblique que lorsque la signalisation l'impose. Lorsqu'il est stationné en oblique, un véhicule routier doit être placé dans le sens de la circulation.

39. Les roues d'un véhicule routier stationné dans une allée de stationnement doivent se trouver à l'intérieur des limites marquées par la ligne blanche continue ou discontinue, s'il en est, et n'empiéter aucunement sur cette ligne.

Contrevient au premier alinéa le conducteur qui stationne dans une allée de stationnement un véhicule routier dont la largeur est telle qu'il ne peut se conformer aux exigences de cet alinéa

40. Sur la partie d'un chemin public délimitée à chaque extrémité par une signalisation indiquant qu'il s'agit d'un poste d'attente, le conducteur d'un véhicule autorisé à y stationner doit se conformer aux exigences suivantes :

1° stationner son véhicule à l'intérieur des limites du poste d'attente;

2° progresser d'une place au fur et à mesure que la place précédente se libère;

3° ne pas quitter son véhicule.

Stationnement à pas plus de 15 cm du bord de la chaussée, ou de la ligne blanche continue ou discontinue, mesurée à partir de la face externe des pneus, ou alors stationnement oblique lorsqu'il est requis de le faire, le tout sans empiéter dans les limites des lignes blanches... La ville fonctionne, dans l'organisation quotidienne de son ordre, par ces infimes médiations par lesquelles les conduites sont guidées, guidées non pas

dans un cadre et dans un rapport à une fonctionnalité tel que nous avons pu l'observer dans le métro, mais en rapport avec une modulation minimale fournissant les conditions de possibilité et d'exercice de la fonctionnalité spécifique du pouvoir incarné dans la ville.

Ce règlement marque ici la spécificité d'un pouvoir qui encadre minimalement les comportements en gérant la circulation et la sécurité du dispositif par le biais d'une production des conditions de possibilité de l'immobilité<sup>261</sup>. Cette gestion de l'immobilité n'est de plus pas seulement le fait d'une institutionnalisation entre citoyen et véhicule automobile. Elle est également un objet d'intervention dans le cadre plus global de ce rapport entre citoyen et ville, c'est-à-dire de cette présence quotidienne qui fait l'urbanité.

#### 4.2.2. Le permis comme légitimité immobile

Cette gestion minimale de l'immobilité se retrouve de plus dans le règlement O-0.1 intitulé « règlement sur l'occupation du domaine public »<sup>262</sup>. Ce règlement permet aussi de saisir le façonnement du dispositif de sécurité par la délimitation préalable des conditions d'occupation du domaine public qui le caractérise. Il se présente comme suit :

---

<sup>261</sup> C'est d'ailleurs dans ce cadre qu'on peut interpréter le premier plan d'urbanisme de la ville de Montréal de 1992, notamment le chapitre 5 concernant le déplacement des personnes et des marchandises. 4 grands axes sont développés : 1) Augmenter l'utilisation du transport collectif (métro, autobus, train de banlieues, taxi) ; 2) Faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes et assurer leur sécurité ; 3) Assurer une circulation et une livraison efficace des marchandises ; 4) Réduire l'impact de la circulation et du stationnement sur l'environnement urbain, particulièrement dans les secteurs résidentiels. Ainsi, il est décidé dans ce plan par exemple d'aménager ces diverses mobilités en multipliant les voies réservées à chacune d'elles en fonction de leur spécificité. Les voies spéciales pour le transport collectif, pour les cyclistes, pour la livraison des marchandises ne se recoupent pas mais sont réparties et organisées sur l'ensemble du territoire. Voir : Plan d'urbanisme de l'ancienne ville de Montréal, disponible à : <http://ocpm.qc.ca/referencess/plan-durbanisme-de-lancienne-ville-de-montreal>

<sup>262</sup> R.R.V.M, O-0.1, « Règlement sur l'occupation du domaine public » 02/02/2001, *op.cit.* Ce règlement est né sous cette forme en 1995. Car on trouve un règlement de 1965 sur l'occupation du domaine public (règlement 3189) mais celui-ci s'occupe surtout de gérer ce qui s'apparente à des travaux publics. On peut ainsi constater que la conception de « l'occupation du domaine public » s'est considérablement diversifiée dans le règlement O-0.1 et que c'est cette diversification qu'il s'agit de gérer.

## RÈGLEMENT SUR L'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC

### SECTION I : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- SOUS-SECTION 1 : DÉFINITIONS
- SOUS-SECTION 2 : AUTORISATION
- SOUS-SECTION 3 : PERMIS
- SOUS-SECTION 4 : RÉVOCATION
- SOUS-SECTION 5 : ENLÈVEMENT
- SOUS-SECTION 6 : REGISTRE DES OCCUPATIONS
- SOUS-SECTION 7 : GENRES D'OCCUPATION
- SOUS-SECTION 8 : CONDITION GÉNÉRALE
- SOUS-SECTION 9 : TARIFICATION

### SECTION II : DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX OCCUPATIONS TEMPORAIRES

- SOUS-SECTION 1 : PERMIS
- SOUS-SECTION 2 : OBLIGATIONS DU TITULAIRE

### SECTION III : DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX OCCUPATIONS PÉRIODIQUES

- SOUS-SECTION 1 : PERMIS
- SOUS-SECTION 2 : OBLIGATIONS DU TITULAIRE

### SECTION IV : DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX OCCUPATIONS PERMANENTES

- SOUS-SECTION 1 : PERMIS
- SOUS-SECTION 2 : OBLIGATIONS DU TITULAIRE

### SECTION V : DISPOSITIONS PÉNALES

### SECTION VI : OCCUPATIONS EXISTANTES

- SOUS-SECTION 1 : REMPLACEMENTS
- SOUS-SECTION 2 : TARIFICATION<sup>263</sup>

Il s'agit dans ce règlement de codifier et de contrôler ce qui occupera le domaine public. Le règlement stipule en effet au travers de l'article 2 que « l'occupation du domaine

---

<sup>263</sup> *Ibid.*

public est interdite sans une autorisation conforme au présent règlement ». <sup>264</sup> Cette conformité se réalise au travers du permis. Le permis en effet est ici le socle du dispositif de sécurité propre à la ville. Il fournit les conditions minimales satisfaisant aux exigences de l'ordre souhaité <sup>265</sup>. D'une part, le permis permet d'assurer un regard sur la manière dont est occupé le domaine public. Par exemple, le registre des occupations <sup>266</sup> permet de contrôler en permanence le dispositif. D'autre part, le permis contient également la possibilité de sa révocation. Bien plus qu'un simple outil juridique, le permis est un instrument de pouvoir fondamental dans l'architecture de celui-ci. Par sa flexibilité, il facilite l'encadrement des comportements en guidant et surtout en ancrant les conduites dans le socle minimal requis. Il permet d'établir un état de stabilité en gérant et en délimitant les conditions de l'immobilité là ou celle-ci est autrement interdite.

Ainsi, l'interdiction de flâner ou de vendre des marchandises, telle qu'elle est exposée dans le règlement P-1, prend également son sens au travers de la délimitation de l'immobilité permise par le règlement C-O-0.1. Trois types d'occupation reflétant cette permissivité sont encadrés dans ce règlement : une occupation périodique (au plus 7 mois, concernant par exemple l'aménagement de cafés terrasses ou la mise en place de support à bicyclette) <sup>267</sup>, une occupation temporaire (au plus un an, concernant par

---

<sup>264</sup> *Ibid.* La notion de domaine public est la même que celle du règlement P-12.2.

<sup>265</sup> Il faut préciser que le permis en tant que tel n'est pas un instrument du pouvoir nouveau. On trouve une référence à cet instrument de pouvoir dès le règlement 236 de 1899. Mais le permis sert surtout à ce moment à prélever les taxes. C'est en 1961 qu'est créé un service spécifiquement dévolu aux permis et inspection au travers du règlement 2592. De plus, dans le règlement 3189 de 1965, il est mentionné par exemple à l'article 1 que les enseignes, cabines téléphoniques, les kiosques à journaux présupposent un permis annuel. Si il ne s'agit pas ici de retracer l'histoire du permis comme instrument de gouvernement, on peut noter tout de même qu'il est plus probable que cet instrument du pouvoir se soit complexifié en fonction de la multiplication des usages qu'il entend réguler.

<sup>266</sup> L'article 11 stipule ainsi que doivent être portés au registre : 1) le numéro du permis et sa date de délivrance ; 2) les renseignements consignés au permis ; 3) les renseignements contenus dans les documents requis pour l'obtention du permis ; 4) toute modification ultérieure des renseignements indiqués, et la date de cette modification ; 5) la mention qu'une révocation ou un enlèvement a été effectué et la date de cette révocation ou de cet enlèvement.

<sup>267</sup> La codification des cafés-terrasses est initiée en 1967 au travers du règlement 3513. Il sera modifié en 1979 par le règlement 5364. Ainsi voit-on que cette codification spécifique propre à cet exemple se retrouve articulé à une catégorie plus générale (la catégorie des occupations périodiques) marquant la diversification d'usages encadrés dans la nécessité d'obtenir un permis pour être légitimé dans le domaine public. Signalons de plus que dans cet exemple précis, la mention du permis apparaît à partir du règlement de 1967.

exemple le dépôt de matériaux ou de marchandises, la mise en place d'appareils, de conteneurs, d'échafaudages, de clôtures, de chantier, d'abris temporaires, de scènes, de gradins ou d'autres ouvrages ou installations) et enfin les occupations permanentes (de plus d'un an) concernant des travaux plus conséquents.<sup>268</sup>

On peut ainsi se demander si ce règlement ne peut pas être pensable dans le rapport qu'il entretient avec les règlements P-1 et P.12.2. Car le socle commun de ces règlements s'apparente là aussi à une gestion qui ne porte pas directement sur les individus. Mais il s'appuie au contraire sur la virtualité des appropriations de la ville et donc sur le rapport entretenu par le citoyen à celle-ci. Que demande le pouvoir au travers du permis ? Il semble que le permis ancre le citoyen dans le dispositif en légitimant sa présence et par là son rapport à la ville. Par exemple, en ce qui concerne les occupations périodiques, il est stipulé à l'article 36 que :

36. Pour une occupation périodique du domaine public, la demande d'autorisation présentée à l'autorité compétente doit indiquer :

- 1° les nom, adresse et occupation du requérant;
- 2° le nom et l'adresse de l'établissement dont le titulaire est l'exploitant et, s'il est propriétaire de l'immeuble où il se trouve, une identification de cet immeuble par ses numéros de lots et l'adresse des bâtiments érigés;
- 3° les fins pour lesquelles l'occupation est demandée;

---

<sup>268</sup> Les occupations permanentes sont définies dans l'article 21 du règlement comme concernant :

*1° un empiètement par un bâtiment;*

*2° un empiètement par une construction en saillie autre que :*

*a) une corniche ou un avant-toit conformes aux paragraphes 1 et 2 de l'article 420 du Règlement d'urbanisme (chapitre U-1);*

*b) une enseigne conforme à l'article 500 de ce règlement;*

*2.1° une construction érigée dans l'emprise excédentaire du domaine public, autre qu'une haie visée à l'article 14 du Règlement sur les clôtures (chapitre C-5)*

*3° un édicule de pluviométrie ou autre installation d'utilité publique;*

*4° une structure d'antenne ou autre ouvrage de télécommunication ou de transmission de l'énergie dans les cas où les règlements d'urbanisme permettent cet usage;*

*5° des câbles, poteaux, tuyaux, conduits et autres installations semblables;*

*6° un tunnel ou un stationnement en tréfonds;*

*7° un abri hors sol à caractère permanent.*

4° les ouvrages et objets qui occuperont le domaine public, le genre de travaux qui seront effectués et les activités qui y seront exercées.

Cette demande doit être accompagnée :

1° d'un plan préliminaire en 3 exemplaires indiquant les dimensions et l'emplacement de l'occupation prévue;

2° dans le cas d'un café-terrace, d'une preuve que le requérant est l'exploitant de l'établissement pour l'utilité duquel l'occupation est demandée et qu'il est autorisé par le propriétaire à opérer sur le domaine public à cette fin ou qu'il est le propriétaire de l'immeuble où se trouve cet établissement, selon le cas;

3° du paiement du prix fixé pour l'ouverture du dossier et l'étude préalable de la demande au règlement sur les tarifs, pour l'exercice financier en cours à la date du premier jour de l'occupation.<sup>269</sup>

Il semble que l'on touche ici à la base de la signification par laquelle la réversibilité du pouvoir contemporain s'intelligibilise. Car la délimitation de l'ordre et de la paix publics, telle qu'on la retrouve dans le règlement P-1, renvoie en écho aux conditions exigées pour occuper le domaine public. Ainsi, le règlement vise ici par cette médiation spécifique entre permis et défendu à encadrer la virtualité d'activités dans leurs rapports aux espaces de la ville. Il s'agit de légitimer une présence par sa codification. Plus encore, il s'agit de réguler une présence par l'institutionnalisation de sa permissivité. Il s'agit d'agencer ce rapport en modulant les conditions de sa réalisation. Le pouvoir fonctionne ainsi, dans l'élaboration du seuil de normalité propre au dispositif de sécurité, par l'encadrement préalable du rapport entre le citoyen et la ville. C'est une modulation spécifique de ce rapport qui est institué par la réglementation.

Cela apparaît également dans le règlement E-7.1 visant à encadrer « l'exposition et la vente d'œuvres artisanales, picturales ou graphiques sur le domaine public. »<sup>270</sup> Ce règlement se surajoute, dans la spécificité de son objet d'intervention, au règlement O-0.1, en instituant une modalité particulière d'occupation du domaine public propre à cette activité. Celui-ci pour notre propos se présente ainsi :

---

<sup>269</sup> *Ibid.*

<sup>270</sup> R.R.V.M. E-7.1 «Règlement sur l'exposition et la vente d'œuvres artisanales, picturales ou graphiques sur le domaine public», *op.cit.* Ce règlement provient du règlement 8796 datant du 8 mars 1991. On ne trouve pas de trace de régulation de ce rapport à la ville avant 1991.

## SECTION II OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC

2. Il est interdit d'exercer, sur le domaine public, une activité d'artisan, d'artiste ou de représentant, sans permis.

3. Lorsqu'un artisan ou un artiste exerce son activité sur le domaine public, il doit

:

- 1° le faire sur l'emplacement indiqué au permis;
- 2° ne réaliser, ne vendre ou n'exposer qu'une oeuvre mentionnée au permis;
- 3° se conformer aux modalités et conditions de réalisation des oeuvres sur le domaine public fixées par une ordonnance édictée en vertu du paragraphe 5 de l'article 40<sup>271</sup>;
- 4° se conformer aux exigences relatives à l'étalage, à l'étiquetage, à l'identification et à l'exposition des oeuvres fixées par une ordonnance édictée en vertu du paragraphe 6 de l'article 40
- 5° afficher bien en vue sur l'emplacement qu'il occupe, le document qui lui a été donné par la ville pour attester de la délivrance du permis;
- 6° garder affichée bien en vue sur soi sa carte d'identité prévue [...] et la présenter à la demande de toute personne chargée d'appliquer le présent règlement;
- 7° avant de quitter l'emplacement désigné du domaine public qu'il occupe, le nettoyer et en retirer tout produit ou élément d'étalage.

---

<sup>271</sup> L'article 40 se présente comme suit :

*40. Le comité exécutif peut, par ordonnance :*

*1° spécifier les documents devant accompagner une demande de permis effectuée en vertu du présent règlement;*

*2° désigner et numéroter les emplacements du domaine public où il est permis de réaliser, d'exposer et de vendre une oeuvre artisanale et en fixer les dimensions;*

*3° désigner et numéroter les emplacements du domaine public où il est permis de réaliser, d'exposer et de vendre une oeuvre picturale ou graphique et, à cette fin, distinguer selon qu'il s'agit d'une oeuvre picturale ou graphique de type portrait ou de type caricature ou d'une oeuvre picturale ou graphique d'un autre type et en fixer les dimensions;*

*4° identifier les accessoires vestimentaires assimilés à une oeuvre artisanale;*

*5° prescrire les modalités et les conditions de réalisation des oeuvres sur le domaine public;*

*6° fixer les exigences relatives à l'étalage, à l'étiquetage, à l'identification et à l'exposition des oeuvres artisanales ou des oeuvres picturales ou graphiques sur le domaine public;*

*7° déterminer la période au cours de laquelle peuvent s'effectuer les demandes de permis;*

*8° fixer la date, l'heure et le lieu de toute séance d'attribution des emplacements;*

*9° fixer les heures et les périodes de l'année durant lesquelles il est permis d'occuper le domaine public aux fins des activités prévues au présent règlement;*

*10° pourvoir à la création de tout comité d'évaluation [...] et déterminer leur champ de compétence respectif.*

Le représentant qui expose ou vend sur le domaine public des oeuvres réalisées par un artisan ou un artiste doit se conformer aux mêmes exigences que celles énoncées au premier alinéa, compte tenu des adaptations nécessaires.

4. Est une nuisance, toute oeuvre, tout produit et tout élément d'étalage qui occupe le domaine public :

1° sans être visé par un permis;

2° en vertu d'un permis périmé;

3° en vertu d'un permis révoqué;

4° lorsque le titulaire du permis ou, le cas échéant, son représentant ne s'est pas conformé à l'article 3.

Toute personne chargée d'appliquer le présent règlement peut, de façon temporaire ou définitive, enlever toute oeuvre et tout produit ou élément d'étalage qui constitue une nuisance.

5. Tout directeur d'un service intéressé peut, de façon temporaire ou définitive, enlever toute oeuvre et tout produit ou élément d'étalage qui occupe le domaine public lorsque la ville doit utiliser le domaine public à ses fins de façon urgente.

6. Les frais d'un enlèvement effectué en vertu des paragraphes 1 à 3 de l'article 4 sont recouvrables de la personne qui occupe illégalement le domaine public ou de celle pour le compte duquel elle occupe illégalement le domaine public.

Les frais d'enlèvement effectué en vertu du paragraphe 4 de l'article 4 sont recouvrables de l'artisan ou de l'artiste titulaire du permis.<sup>272</sup>

Ainsi, l'article 2 et l'article 4 stipulent là aussi que l'ancrage du permis est la base de toute légitimité des présences de l'activité de cette catégorie de citoyens. De sorte que cet article fonctionne également en écho au règlement P-1. Ce permis stipule de plus un contrôle minutieux de cette présence au travers de l'article 3, puisqu'il encadre l'emplacement, un contrôle préalable des œuvres, les modalités de réalisation de celles-ci, et enfin la personne exposant ces œuvres, au travers d'une carte d'identité accompagnée de la démonstration du permis sur l'emplacement occupé.

À quoi sert ce règlement dans la gouvernementalité plus générale de la ville ? Bien sûr il intervient ici sur une catégorie de citoyens, et donc, en ce sens, on peut difficilement soutenir que la personne n'est pas visée par cette intervention. Mais ce n'est sans doute pas l'essentiel. Il apparaît en effet que la principale caractéristique du pouvoir ici est sa

---

<sup>272</sup> *Ibid.*

capacité à instituer une délimitation du rapport entre cette catégorie de citoyens (à savoir donc les artistes et les artisans) sur lesquels il s'applique et l'espace de leur activité<sup>273</sup>. Cette régulation minutieuse apparaît comme la marque d'un pouvoir qui encadre cette activité spécifique. De sorte que ce qui est produit dans l'institutionnalisation de cette permissivité est un rapport entre citoyens et ville, rapport qu'il s'agit d'encadrer dans le cadre d'une médiation stricte symbolisée par le permis. On peut également tenter de saisir ce règlement dans le cadre de la fonctionnalité de l'ordre plus général institué au sein de la ville. Cet encadrement est nécessaire dans le cadre de l'organisation de la circulation sans lequel le dispositif de sécurité ne peut fonctionner. Car ce qu'il s'agit de gérer, c'est encore une immobilité. Mais cette immobilité régulée n'est pas rattachable à une fin précisément définie. De sorte que s'il y a pouvoir ici, c'est dans la gestion d'une immobilité qui en elle-même pose problème<sup>274</sup>. Et là aussi, le pouvoir fonctionne par la délimitation stricte de zones réservées régulant par ricochet les comportements en instituant les modalités du rapport minimalement requis entretenu par les citoyens avec la Ville de Montréal.

---

<sup>273</sup> Ce qui d'ailleurs n'est pas sans rappeler la gestion du problème des musiciens dans le cadre du métro. Voir également sur la gestion plus spécifique de l'immobilité des musiciens à l'échelle plus générale de la ville : Sylvie Genest, « Musiciens de rue et règlement municipaux à Montréal : la condamnation civile de la marginalité 1857-2001 », *Les cahiers de la société Québécoise de recherche en musique*, vol.5, n.1-2, p.31-44.

<sup>274</sup> On peut noter que la gestion de l'articulation entre mobilité et immobilité est également le cœur du règlement sur le bruit puisque celui-ci vise à gérer à la fois le bruit émis par les véhicules automobiles que le bruit dans les lieux habités. Ce règlement permet plus spécifiquement de gérer les situations d'immobilité puisque y est prohibé au travers de l'article 9 : « 1° le bruit produit au moyen d'appareils sonores, qu'ils soient situés à l'intérieur d'un bâtiment ou qu'ils soient installés ou utilisés à l'extérieur; 2° le bruit d'une sirène ou d'un autre dispositif d'alerte, sauf en conformité d'un permis délivré à cet effet ou sauf en cas de nécessité; 3° le bruit produit par un musicien ambulant au moyen d'instruments de musique ou d'objets utilisés comme tels, en tout temps s'il est fait usage d'instruments à percussion ou d'instruments fonctionnant à l'électricité, et en période de nuit dans les autres cas; 4° le bruit de cris, de clameurs, de chants, d'altercations ou d'imprécations et toute autre forme de tapage. » Voir R.R.V.M, B-3, « Règlement sur le bruit », 16 /05/1994, *op.cit.*

#### 4.2.3. La constitution d'une quotidienneté fonctionnelle

Ce rapport institué entre citoyen et ville, dans lequel il est possible de déceler l'opérationnalité du pouvoir contemporain, est aussi identifiable dans le règlement U-1 intitulé « règlement d'urbanisme ». Car ce règlement, par la médiation qu'il opère sur les bâtiments de la ville, institue dans une certaine mesure une quotidienneté qui peut s'appréhender dans le cadre du dispositif de pouvoir propre à la ville que nous cherchons à comprendre. Ce règlement institue en effet le rapport entre fonction et bâtiment dans un certain cadre, marquant par là la modulation spécifique du dispositif par laquelle la quotidienneté contemporaine peut s'intelligibiliser. Ainsi, les articles 130 et 131 se présentent ainsi :

130. Les plans intitulés « Usages prescrits » des annexes A à I découpent en secteurs le territoire décrit à l'article 1. L'occupation d'un terrain et d'un bâtiment doit être conformes aux usages prescrits par secteur sur ces plans. Aux fins du présent règlement, la catégorie d'usage principal autorisé dans un secteur correspond à celle indiquée sur ces plans.

131. Les usages conditionnels associés aux catégories d'usages prescrites peuvent être autorisés comme usages principaux, par secteur, conformément au présent titre et en suivant la procédure des usages conditionnels. Les usages complémentaires sont également autorisés par secteur.<sup>275</sup>

Ces deux articles marquent le rapport entre usages quotidiens et pouvoir. La médiation opérée sur les bâtiments de la ville délimite un rapport précis entre la fonctionnalité de ceux-ci et les usages correspondant. Ainsi, le bâtiment voit sa présence être le fruit d'une institutionnalisation de sa fonctionnalité. Les usages prescrits ou les usages conditionnels ne font que symboliser la modulation du dispositif dans son rapport au quotidien. Ces usages sont regroupés en quatre familles de catégories tels que l'article 136 les expose :

---

<sup>275</sup> R.R.V.M, U-1, « Règlement d'urbanisme », 16/10/1998, *op.cit.*

136. Les usages sont regroupés en catégories sous 4 familles, soit habitation, commerce, industrie et équipements collectifs et institutionnels. Le tableau suivant présente les familles ainsi que les catégories s'y rattachant.<sup>276</sup>

FAMILLES	CATEGORIES	
HABITATION	• 1 logement	H.1
	• 2 logements	H.2
	• 3 logements	H.3
	• 4 à 8 logements	H.4
	• 8 à 12 logements	H.5
	• 12 à 36 logements	H.6
	• 36 logements et plus	H.7
COMMERCE	• commerces et services d'appoint	C.1 (1), C.1 (2)
	• commerces et services en secteur de faible intensité commerciale	C.2
	• commerces et services en secteur désigné	C.3 (1), C.3 (2), C.3 (3), C.3 (4), C.3 (5), C.3 (6), C.3 (7), C.3 (8), C.3 (9), C.3 (10)
	• commerces et services en secteur de moyenne intensité commerciale	C.4
	• commerces et services en secteur de forte intensité commerciale	C.5
	• commerces lourds	C.6 (1), C.6 (2)
	• commerces de gros et entreposage	C.7
INDUSTRIE	• industrie légère compatible à d'autres activités urbaines	I.1
	• industrie légère	I.2
	• industrie en secteur désigné	I.3 (1), I.3 (2), I.3 (3), I.3 (4)
	• industrie	I.4
	• industrie lourde	I.5
	• industrie d'insertion difficile	I.6
	• industrie du tri et de la récupération	I.7 (1), I.7 (2)
EQUIPEMENTS COLLECTIFS ET INSTITUTIONNELS	• espaces et lieux publics	E.1 (1), E.1 (2), E.1 (3), E.1 (4)
	• équipements de sport et loisirs	E.2 (1), E.2 (2)
	• équipements collectifs et institutionnels en secteur désigné	E.3 (1), E.3 (2), E.3 (3), E.3 (4)
	• équipements éducatifs et culturels	E.4 (1), E.4 (2), E.4 (3), E.4 (4)
	• équipements culturels, d'hébergement et de santé	E.5 (1), E.5 (2), E.5 (3)
	• équipements civiques et administratifs	E.6 (1), E.6 (2), E.6 (3)
	• équipements de transport et de communication et infrastructures	E.7 (1), E.7 (2), E.7 (3)

Tableau figurant à l'article 136 du règlement

<sup>276</sup> Ibid.

De quoi s'occupe le pouvoir dans la médiation qu'il opère sur les bâtiments de la ville ? Il s'occupe de moduler le seuil minimal de normalité du dispositif. En effet, l'agencement qui est opéré au travers des bâtiments de la ville et de leur signification fonctionnelle ne vise qu'à établir un certain état d'une institutionnalisation de l'ordre caractérisant la ville. Car c'est bien une fonctionnalité spécifique qui est instituée dans cette modulation entre usages prescrits, conditionnels et complémentaires. Chaque bâtiment voit ainsi ses caractéristiques physiques accouplées à une fonction modulable dans le cadre d'un certain seuil préalablement établi. Et c'est cette modulation qui est répartie sur l'ensemble du territoire de la ville. Car chacune de ces catégories est articulée à des usages conditionnels et complémentaires qui fondent l'autorisation de leur effectivité. De sorte que les rapports entre pouvoir et quotidienneté, par la médiation instituée au travers des bâtiments de la ville, délimitent un certain état de stabilité de ce que peut suggérer la notion « d'ordre public ». La modulation de cette médiation est ainsi institutionnalisée sur l'ensemble du territoire de la ville. De sorte qu'ici, le pouvoir se préoccupe également peu des individus en tant que tels. Son effectivité se réalise par l'agencement opéré sur le territoire au travers de la modulation instituant les conditions de possibilité d'une quotidienneté à la fois mouvante mais pourtant préalablement délimitée au travers d'un certain seuil de normalité.<sup>277</sup>

---

<sup>277</sup> Par exemple, les catégories habitations les plus petites se verront potentiellement liées à des usages conditionnels de la famille « équipement collectifs et institutionnels » tels que les écoles, les garderies, les catégories « habitations » plus conséquentes verront se rajouter la possibilité de se voir rattachés à des usages conditionnels de la famille commerce... D'autre part, la famille « commerce » dans cette modulation doit être située au rez-de-chaussée des bâtiments, la superficie de plancher ne peut occuper plus de 100 mètres carré... Cette institutionnalisation marque ainsi un certain état du rapport qu'entretiennent les citoyens avec la ville. Les articles 156 et 157 se lisent ainsi : « 156. Un usage conditionnel de la famille commerce associé à la famille habitation ne peut être situé au même niveau ou à un niveau supérieur à un logement existant dans un bâtiment, sauf si l'usage conditionnel est autorisé dans un bâtiment d'habitation de 36 logements et plus. 157. Les usages conditionnels suivants de la famille commerce, associés à la famille habitation, doivent respecter les exigences énoncées au deuxième alinéa :

1° épicerie

2° fleuriste

3° librairie (journaux)

4° pharmacie

5° restaurant

6° services personnels et domestiques (buanderie automatique, comptoir de réception d'articles pour blanchisserie, cordonnerie)

Le pouvoir organise la correspondance de ces catégories par lesquelles les usages quotidiens pourront se réaliser. Dans ce jeu des correspondances se jouent en effet les conditions d'intelligibilité de ce que l'on peut entendre par quotidienneté, pour peu que l'on médiatise ce terme au travers des usages qui lui donnent forme. Cette formalisation opérée dans le jeu des rapports entre les 4 familles d'usages et leurs catégories encadre le quotidien en constituant les conditions de sa possibilité. Il y a donc pouvoir ici dans sa capacité à délimiter la modulation d'un certain seuil de normalité délimitant la stabilité d'un ordre précis. De sorte que la ville ici est médiatisée au travers de cette modulation spécifique fournissant au rapport entre le citoyen et celle-ci les conditions de sa possibilité. Ainsi voit-on également dans ce règlement l'écho correspondant au règlement P-1. Car l'ordre public qu'il s'agit de préserver dans le règlement P-1 est défini également par la virtualité de cette stabilité réfléchie dans le règlement U-1. De sorte que le règlement P-1 apparaît au service de cette modulation que l'on peut déceler dans ce règlement. La correspondance des catégories, du fait de son institutionnalisation mouvante mais en même temps relativement prédéfinie, s'apparente en effet à la manifestation d'un pouvoir qui institutionnalise les conditions de son effectivité. C'est ce que l'on peut observer sur le plan pris en exemple ci-dessous.

---

*7° soins personnels.*

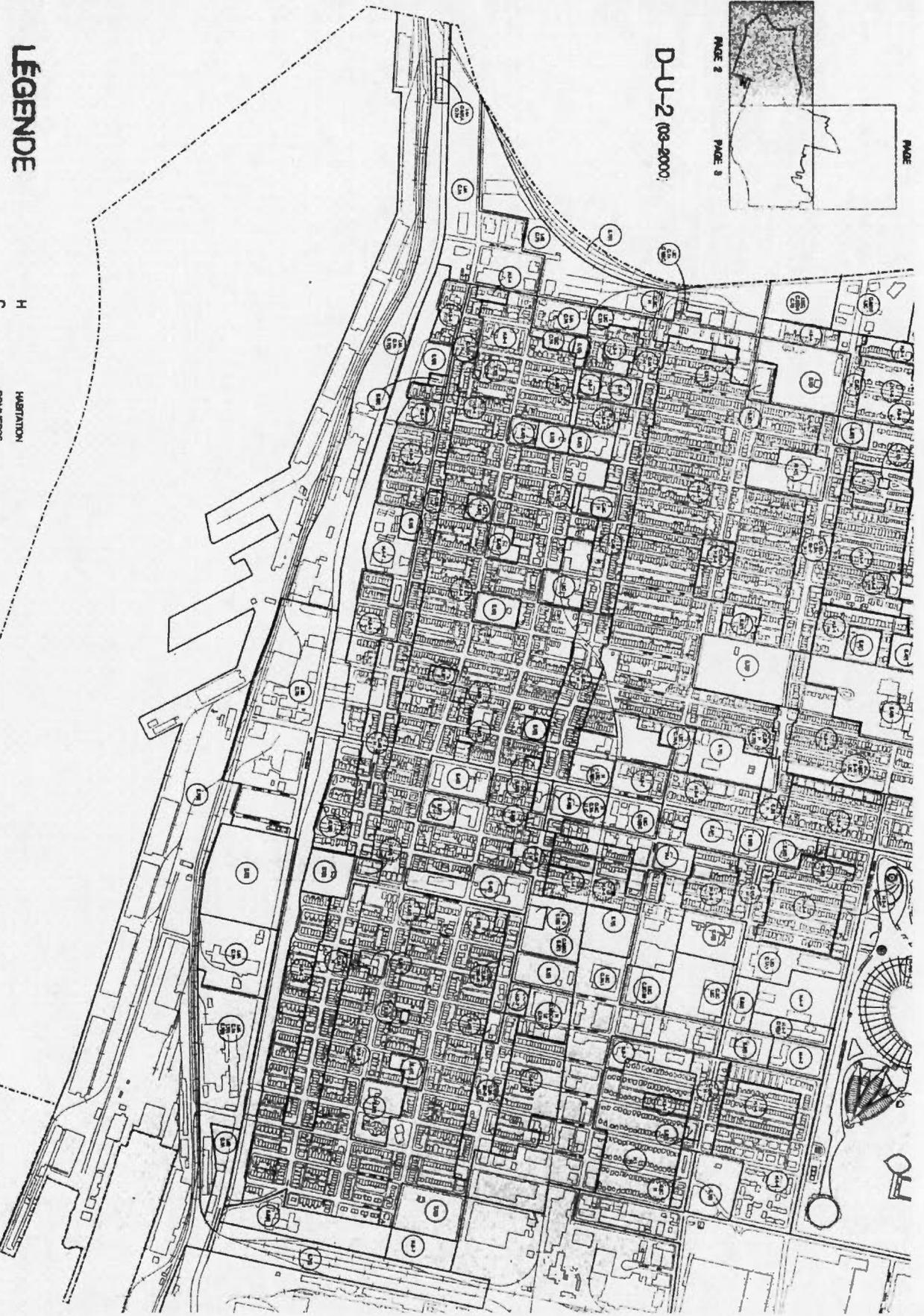
*Ces exigences sont les suivantes :*

*1° l'usage conditionnel doit occuper le rez-de-chaussée ou le niveau immédiatement inférieur;*

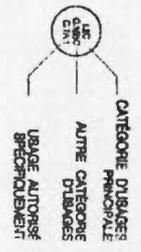
*2° la superficie de plancher occupée par l'usage conditionnel ne doit pas excéder 100 m<sup>2</sup> par établissement. »*



D-U-2 (03-2000)



# LEGENDE



- H HABITATION
- C COMMERCE
- I INDUSTRIE
- E EQUIPEMENTS COLLECTIFS ET INSTITUTIONNELS

- LIMITE DE SECTEUR
- LIMITE DE L'AMORCÈSEMENT



Plan d'urbanisme Hochelaga-Maisonneuve - annexe règlement U-1, D-U-2 (03-2000, page 2)

Mais cette modulation caractérisant le pouvoir propre au dispositif de sécurité existe aussi dans le cadre de la ville et de son rapport aux installations de métro. Le règlement E-2 intitulé « règlement sur les emplacements touchés par les installations du métro »<sup>278</sup> définit ainsi ces zones :

« emplacement de métro » : un emplacement qui appartient à la ville et qui contient à l'intérieur de son périmètre une structure de métro dont la construction a été approuvée par le représentant autorisé à cette fin par la ville.<sup>279</sup>

L'article 6 de ce règlement stipule de plus :

6. À moins qu'elle ne soit incompatible avec le fonctionnement ou le maintien du métro, toute occupation conforme aux règlements est permise sur un emplacement de métro [...] pourvu qu'elle réponde aux exigences du présent règlement.<sup>280</sup>

De sorte que la modulation qui caractérise la situation de normalité de la ville s'applique également aux espaces dans lesquels se trouvent les stations de métro. Il s'agit de concilier la fonctionnalité du métro à la modulation qui caractérise la ville prise dans sa généralité.<sup>281</sup> Cette conciliation s'opère en délimitant la permissivité dans son rapport à l'institutionnalisation modulable de la situation de normalité préalablement établie. C'est ainsi qu'on peut comprendre les articles 8 et 9 de ce règlement. Ils se présentent comme suit :

---

<sup>278</sup> R.R.V.M, E-2, « Règlement sur les emplacements touchés par les installations du métro », 16/05/1994, *op.cit.*

<sup>279</sup> *Ibid.*

<sup>280</sup> *Ibid.*

<sup>281</sup> Les réglementations du métro ne suspendent pas en effet les réglementations municipales. Il est ainsi important de noter que l'ordre institué par le biais des réglementations produites dans le cadre du métro s'articule aux réglementations municipales. L'ordre public définit dans le règlement P-1 n'est pas suspendu par le règlement R-036. Mais contrairement au règlement 3361 que nous avons mentionné dans notre partie sur le métro, il n'y a pas ici de convergence à proprement parler mais plutôt l'articulation d'une spécialisation de l'objet d'intervention respectif de ces deux réglementations : la gestion des situations de mobilité et d'immobilité pour les règlements de la ville, la gestion du bon ordre de la fonctionnalité du métro pour le règlement R-036.

8. Sur un emplacement de métro dans un secteur d'habitation, il est permis d'installer, au rez-de-chaussée des immeubles où il y a un accès à une station du métro, les commerces mentionnés à l'article 9 s'ils communiquent directement avec les espaces strictement réservés à l'usage du métro.

Toutefois, il n'est permis de donner un caractère commercial qu'aux façades donnant directement sur les espaces strictement réservés à l'usage du métro. La définition et les limites de ces espaces doivent être stipulées au contrat d'aliénation des droits de construire.

Les portes de service sur une ruelle, ou sur une rue s'il n'y a pas de ruelle, sont permises pour le service des locaux de commerce. Ces accès sont cependant interdits sur les espaces réservés au métro.

9. Sur un emplacement de métro dans un secteur d'habitation, les commerces appartenant aux groupes suivants sont permis :

#### Groupe 1

Alimentation : Commerces servant à l'alimentation quotidienne.

biscuiterie

confiserie

pâtisserie

restaurant

salle à manger, avec ou sans permis de vente de spiritueux

#### Groupe 2

Services : Commerces ayant un caractère de service rattaché aux besoins immédiats des personnes.

agence de voyage

agence télégraphique

boutique de barbier

cabinet d'opticien

comptoir postal

cordonnerie, établissement de cireurs

débit de tabac

institut de beauté

kiosque à journaux et périodiques

parfumerie

pharmacie

poste de réception et de distribution des buanderies, des ateliers de dégraissage et de teinturerie

salon de coiffure

studio de photographie

#### Groupe 3

Vêtements : Commerces servant à la vente des vêtements.

boutique de couturière sur mesure (modiste)

boutique de tailleur sur mesure

chapellerie  
 établissement de corsetière  
 établissement de costumier (vente et location)  
 lingerie  
 magasin de chaussures (bottier)  
 mercerie

#### Groupe 4

Variétés : Commerces complémentaires aux groupes précédents où est vendue une grande variété d'articles dont la consommation ou la vente se fait sur place.

appareils électriques de petit format  
 articles de cuir  
 articles de photographie  
 articles de sports de petit format  
 atelier d'encadreur  
 bijouterie  
 boutique de matériel d'artistes  
 boutique de philatélie et de numismatique  
 comptoir de variétés et bibelots  
 galerie d'art (exposition et vente)  
 jouets  
 librairie  
 magasin de fleurs  
 magasin de musique : disques et partitions  
 papeterie  
 papier tenture et peinture.<sup>282</sup>

La définition visant à ancrer ces commerces dans la situation de normalité précisément délimitée du dispositif de sécurité se lit, au travers de l'article 10 comme suit :

10. Les commerces établis sur un emplacement de métro en vertu de l'article 8 doivent répondre aux exigences suivantes :

- 1° constituer un service à l'usage des voyageurs du métro;
- 2° n'entraîner que la manipulation d'objets qui se consomment sur place ou que l'acheteur peut emporter avec lui;
- 3° ne pas exiger l'usage de véhicules lourds pour leur ravitaillement ou l'usage d'un outillage spécialisé pour le transbordement des marchandises;
- 4° ne pas répandre d'odeurs de quelque nature que ce soit, ni être de nature à attirer la vermine, dans le cours normal de leurs opérations.

---

<sup>282</sup> R.R.V.M, E-2, « Règlement sur les emplacement touchés par les installations du métro », 16/05/1994, *op.cit.*

Un commerce qui n'est pas énuméré à l'article 9 mais qui satisfait aux exigences prévues au premier alinéa peut être autorisé par résolution du comité exécutif.<sup>283</sup>

Ainsi voit-on comment la situation de normalité instituée par la ville dans le cadre du métro participe à réguler les situations de mobilité et d'immobilité. Car en institutionnalisant une immobilité médiatisée par une délimitation de ce qui est autorisé à la constituer au abords des métros, le pouvoir permet du même coup de moduler la normalité du dispositif qui caractérise la ville dans son rapport à la fonctionnalité spécifique qu'on a retrouvée dans la réglementation produite par l'administration du métro visant à assurer le transport des usagers. Ces quatre points sont en effet à comprendre dans leurs rapports à la fonctionnalité du métro. Mais ils sont également à comprendre dans leurs rapports à la modulation plus générale caractérisant le dispositif de sécurité de la ville. Car ces usages ainsi délimités (constituer un service aux voyageurs, acquisition d'objets consommables sur place, facilitation du ravitaillement, gestion des odeurs) s'appréhendent à la fois dans le cadre du rapport à la fonctionnalité du métro mais aussi dans le cadre plus général du rapport entre le citoyen et la ville. Il apparaît en effet que cette médiation délimitée des abords des stations participe à gérer les situations d'immobilité dans le cadre plus général de son articulation avec la constitution d'une circulation qui doit se réaliser sans embûches.

Mais, du coup, cela ne nous oblige-t-il pas à redéfinir le métro comme instrument de gouvernementalité caractérisé par sa capacité à guider les conduites ? On ne saurait isoler le pouvoir en le réduisant exclusivement à la préservation de la fonctionnalité instituée d'un espace comme nous l'avons vu dans notre partie sur l'histoire du métro. L'ancrage du métro dans sa composante municipale apparaît en effet également au travers des règlements municipaux dans le sens où ceux-ci participent à institutionnaliser les situations d'immobilité là où les règlements du métro et le programme de sécurité urbaine visaient à sécuriser et à assurer les conditions de circulation préalablement définies. De sorte que les deux membranes du pouvoir que nous avons pu identifier dans nos deux précédentes parties (circulation et sécurité) apparaissent sous-tendues dans la

---

<sup>283</sup> *Ibid.*

réglementation municipale par la gestion de situations contraires à l'injonction du pouvoir : la gestion de situations d'immobilité indépendantes de la stricte fonctionnalité du métro. Car si cette immobilité apparaît problématique puis gérée dans le cadre strict des règlements du métro, elle semble ici produite, organisée et spécifiquement hiérarchisée pour qu'elle s'articule à leur fonctionnalité.

Ainsi voit-on au travers de ces trois situations institutionnelles distinctes comment le pouvoir dans son opérationnalité quotidienne converge et s'articule dans sa capacité effective à guider les conduites. Car au-delà de la stricte fonctionnalité du métro, la médiation instituée de la ville traduite dans la réglementation municipale participe à constituer en quelque sorte le socle du pouvoir propre à celle-ci : sa modulation permanente agencant l'articulation des situations de mobilité et d'immobilité. Et si cet agencement ne saurait être extérieur au métro, il apparaît qu'il ne s'y réduit pas. Bien au contraire, la ville prise dans son indistinction apparaît maintenant dans sa réglementation comme se caractérisant par un pouvoir relativement lâche avec les individus, mais extrêmement soucieux de gérer leur coexistence par la modulation permanente opérée sur les conditions quotidiennes de leur urbanité, constituée par les différentes situations de mobilité et d'immobilité caractéristiques de cette expérience urbaine quotidienne. Ainsi, en ce sens, il semble que ces règlements participent à guider les conduites en fournissant le cadre suffisamment souple pour que celles-ci s'ancrent, par la médiation de l'organisation de leur mobilité et de leur immobilité, dans l'ordre institué de la ville.

Et, sans doute, cela peut expliquer pourquoi la ville a été médiatisée au travers du prisme de la prévention au tournant des années 1990. Car il est clair que cette transformation dans la conceptualisation de la notion de sécurité et dans son application à l'ensemble de l'urbanité quotidienne semble converger avec la nécessité de procéder à une refonte des règlements, tel que cela s'est réalisé en 1994. La fonction stratégique du pouvoir dans l'élaboration de la notion de prévention semble ainsi à comprendre en relation avec le socle garantissant l'effectivité de la gouvernementalité contemporaine, la capacité à moduler les situations de mobilité et d'immobilité constitutives d'un ordre guidant les conduites. Car cette organisation du pouvoir, dans sa médiation réalisée non

prioritairement sur les individus mais sur la ville en elle-même, a besoin de garantir les conditions de son effectivité. De sorte que ce qu'il s'agit de sécuriser, c'est non pas les individus dans leur intégrité physique mais les conditions de leur coexistence instituée par le pouvoir et sa modalité sécuritaire, conditions de coexistence qui vise à gérer l'articulation de leur mobilité et de leur immobilité par la médiation d'une situation de normalité médiatisée au travers de la ville.

Dans ce cadre, si le métro guide les conduites, il est en même temps subsumé par un ordre plus général qui institutionnalise et gère cette articulation entre mobilité et immobilité façonnant le rapport entre citoyen et ville. Et l'on peut difficilement faire du métro un dispositif de sécurité exclusif en niant l'organisation du pouvoir à l'échelle de la ville. À la fonctionnalité du métro se surajoute une composante du dispositif de sécurité caractérisé par la Ville de Montréal modulant au plus près des individus leur liberté de mouvement et leurs instants d'immobilité.

## CONCLUSION

Nous espérons avoir participé à éclairer ce qui pouvait caractériser une dimension non négligeable de l'expérience urbaine de la Ville de Montréal. Pensée au prisme du pouvoir, cette expérience apparaît délimitée par la médiation d'une modulation constituée par un ensemble hétérogène d'actions sur des actions, façonnant dans une certaine mesure ces dernières. En appréhendant la Ville de Montréal au prisme du concept plus précis de dispositif de sécurité, il s'est ainsi agi de définir le « comment » d'un certain moment du pouvoir. De sorte que le métro apparaît certes comme un instrument de pouvoir, mais également comme le reflet d'un pouvoir qui s'exerce à l'échelle de la ville. Le métro est en effet intelligible au travers des éléments qui le constituent en tant que dispositif de pouvoir, mais aussi comme un élément révélateur d'une expérience le dépassant, à savoir l'expérience de la ville contemporaine. Car l'on peut noter que la fonctionnalité spécifique du métro est difficilement compréhensible sans ces éléments qui, bien que lui étant extérieurs, contribuent à le définir. Ainsi, ce rapport intelligible entre le métro de Montréal et les ressorts de la gouvernementalité contemporaine propre à la Ville de Montréal, a pu être défini en trois moments.

Tout d'abord, il se présente au travers de la finalité intrinsèque du métro. L'agencement qui est opéré entre la virtualité des appropriations des stations et la nécessité d'encastrement leur diversité dans la préservation d'une circulation préétablie et instituée de ce mode de transport marque une gouvernementalité rattachée à la finalité d'une fonctionnalité spécifique : un métro qui doit circuler coûte que coûte. C'est ainsi un moment de l'expérience de la ville situé au cœur du métro, dans les ressorts de sa fonctionnalité, qui nous a intéressé dans un premier temps. En nous focalisant sur les transformations successives des règlements du métro de Montréal caractérisant leur capacité à guider les conduites, il est apparu que le métro de Montréal pouvait se définir comme un espace de pouvoir, plus précisément comme un dispositif de sécurité matérialisé par la modulation permanente des conditions effectives de sa fonctionnalité. Notre analyse du pouvoir était

ici liée au rapport entre la finalité du métro et l'encastrement des usages et des appropriations des stations à cette finalité. Dans un sens, ce rapport était clairement délimité. Il est en effet apparu que le métro était institutionnalisé dans sa capacité à guider les conduites, et ce, par l'adaptation permanente aux usages et aux appropriations des stations qui, au premier abord, étaient inintelligibles au regard de sa régularité fonctionnelle.

Ensuite, ce constat a été défini pour ainsi dire dans un rapport plus élargi à la notion de sécurité. L'articulation entre fonctionnalité du pouvoir et sécurité semble opérer au travers de la stabilisation d'une certaine forme de sécurisation du pouvoir. Le seuil de normalité présuppose en effet pour se réaliser l'aménagement d'une sécurité qui doit recouvrir également l'ensemble du rapport entre citoyen et ville. C'est ainsi qu'il s'est agi dans un deuxième temps de déplacer le regard en nous focalisant sur l'histoire du programme de sécurité urbaine « Tandem ». D'abord institué par une action ayant pour objet d'intervention le citoyen dans son rapport au « crime » dans le cadre de ses espaces résidentiels, le programme va progressivement se retrouver inséré à une problématique d'intervention sur la ville dans son ensemble, au travers d'une diffusion spécifique de la notion de sécurité (accouplée à la production d'un « sentiment de sécurité ») visant à recouvrir l'ensemble du rapport entre citoyen et ville. Ce qui, du même coup, a contribué à donner un statut ambivalent au métro de Montréal en tant qu'instrument de gouvernementalité. Il est en effet apparu que celui-ci ne pouvait se réduire à la stricte production des règlements, mais qu'il fallait au contraire, pour parfaire la compréhension de cette gouvernementalité, envisager la sécurité du métro dans le cadre socio-historique des transformations de la notion de sécurité, maintenant définie par l'omniprésence d'un risque qui n'est plus identifiable en lui-même mais qui nécessite tout de même d'être « anticipé » dans chaque élément de la ville. Il est ainsi apparu que la gouvernementalité, qui trouve certaines de ses modalités d'application dans le métro, s'appréhendait également au travers de l'actualisation du programme « Tandem », en tant qu'instrument de prévention organisé à l'échelle de la ville. Le guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire, au-delà du strict cadre des évolutions de ce programme, participe aujourd'hui à guider les conduites dans le cadre du métro en façonnant les

stations, notamment au travers des six principes structurant son organisation. De sorte que le métro est également apparu dans une dimension structurée par le pouvoir produit par un ensemble de décisions qui ne relevait pas au premier abord de sa stricte fonctionnalité, mais dont l'origine était à définir hors de lui, dans une réalité urbaine qui lui était indépendante mais qui progressivement en venait à s'y greffer.

Enfin, ce rapport entre métro et ville a pu être délimité au travers d'un ordre plus englobant, redéfini à partir des règlements municipaux. Il s'agissait en effet dans un troisième temps de poser la question du pouvoir dans le cadre plus général du rapport entre citoyen et ville. Puisque le métro, dans sa dimension de gouvernementalité, devait se penser comme une production urbaine intelligible dans le cadre des politiques municipales de la Ville de Montréal, il nous fallait essayer d'envisager les techniques de gouvernementalité propres à cette dimension urbaine. Il est ainsi apparu que le pouvoir pouvait se définir également comme la modulation permanente d'une gestion des situations de mobilité et d'immobilité. C'est-à-dire que ces situations apparaissaient ici comme le principal objet d'intervention du pouvoir en milieu urbain. Ce déplacement nous a ainsi obligé à envisager la convergence qui se réalisait entre l'aménagement d'une sécurisation recouvrant progressivement l'ensemble de l'urbanité contemporaine de la Ville de Montréal, et l'objet d'intervention premier du pouvoir : la gestion de l'articulation entre mobilité et immobilité des citoyens dans leurs expériences de la Ville de Montréal. Ce qui du coup nous a permis de compléter le regard que nous pouvions avoir sur le métro de Montréal dans sa capacité à gouverner les conduites. Il est en effet apparu que la gouvernementalité dans cet espace était également intelligible au travers de cette intervention permanente sur les situations de mobilité et d'immobilité. De sorte que le métro n'est en définitive pas étanche à la réglementation municipale de la Ville. Celles-ci contribuent plutôt à le façonner et participent par cet « aller-retour » à la gouvernementalité qu'on y repère, et que l'on peut lire du même coup et plus généralement dans la Ville de Montréal.

Ces trois moments distincts semblent chacun participer d'une intelligibilité du dispositif de sécurité qui peut caractériser la principale modalité du pouvoir contemporain<sup>284</sup>. On peut en effet remarquer qu'au-delà de leurs spécificités propres, ces trois parties présentent chacune une dimension du pouvoir et prennent leur sens dans leurs articulations et leurs imbrications. Il en ressort ainsi une certaine complémentarité de notre propos. Et la réflexion initiale visant à interroger le métro dans ses rapports à la notion de gouvernementalité s'est progressivement déplacée sur la gouvernementalité elle-même, dans le cadre d'un regard sur sa capacité à façonner les dimensions de l'expérience urbaine contemporaine. Le seuil de normalité du dispositif de sécurité décelable dans la Ville de Montréal semble ainsi intelligible au travers de la convergence se déroulant dans le déploiement hétérogène de chacun de ces trois moments. Assurer la circulation dans le métro des individus, sécuriser leur présence, gérer leur mobilité et leur immobilité dans l'ensemble de la ville, ces trois instants du pouvoir sont reflétés dans le métro tout en étant constitutifs d'une expérience de la ville définie par le seuil de normalité fatalement mouvant du dispositif de sécurité.

Le pouvoir apparaît constitutif d'une expérience de la ville. Il n'est pas inutile en effet de rappeler à quel point le court texte de Foucault « Le sujet et le pouvoir » est décisif dans le cadre de notre propos. Ce texte semble fonctionner dans notre réflexion comme un ciment à partir duquel il est possible de lire l'œuvre de Foucault en tentant de saisir la réalité du « comment » du pouvoir au travers d'une définition de l'expérience de la Ville de Montréal. Car l'identification de ce « comment » n'avait pour objectif que de participer à la compréhension des modes de gouvernance caractéristiques de l'expérience contemporaine de la ville. Et on peut en effet se demander si, au travers du métro, nous n'avons pas identifié ce que Foucault appelle « un bloc », délimitant par là la possibilité d'analyser la fonctionnalité du pouvoir au travers des éléments qui lui donnent forme. Car l'hétérogénéité des éléments fondant cette dimension de l'expérience de la Ville de Montréal, convergeant (sans pour autant s'y réduire) dans le métro et sa finalité

---

<sup>284</sup> Rappelons là encore que c'est plus précisément au travers de son articulation avec la modalité juridico-légale que la modalité sécuritaire se réalise. Rappelons également qu'il ne s'agit pas de nier que la modalité disciplinaire puisse trouver également d'autres objets d'application dans la ville contemporaine que ceux sur lesquels nous nous sommes arrêtés.

fonctionnelle, participe de celle-ci. Il s'est ainsi agi de définir le métro en et hors de lui-même. Ses règlements propres, son rapport à la notion et à l'institutionnalisation de sa sécurité, la constitution d'une délimitation des conditions pratiques de la mobilité et de l'immobilité, trois instants qui ont plus précisément permis de problématiser le métro dans la réalité de sa capacité à constituer une expérience spécifique qui ne se limite pas à celui-ci. De sorte que le concept de pouvoir corrélé à la spécificité de ses modalités, semble permettre de définir la nature instituée de cette expérience de la ville : le « comment » du gouvernement quotidien des individus à l'échelle de la Ville de Montréal.

Qu'est-ce qui constitue alors la fonctionnalité du métro ? Au vue de l'ensemble de notre parcours, ne nous faut-il pas alors requestionner la définition de cet espace au travers de sa seule finalité<sup>285</sup> constituée par le pouvoir ? N'est-ce pas là le premier problème auquel nous sommes confronté au regard de notre « cheminement » ? Nous étions en effet parti d'une réflexion sur la possibilité d'envisager l'institutionnalisation de la finalité du métro au travers du concept de pouvoir. Mais notre parcours nous montre en quelque sorte que cette finalité, pensée au prisme du pouvoir, est le fruit d'une métamorphose permanente du fait d'un pouvoir qui se déploie par la constitution d'un champ d'action se réalisant sur la liberté des « gouvernés » dans un cadre qui ne se limite pas exclusivement au métro en tant que tel. C'est en effet bel et bien cette adaptation permanente du pouvoir à la liberté de ce qu'il entend réguler qui rend possible la compréhension de la finalité du métro dans le cadre de la ville. Si la fonctionnalité du métro existe bel et bien, on constate néanmoins

---

<sup>285</sup> Voir Jérémy Rifkin, *L'âge de l'accès*, Montréal, Éditions du boréal, 2000. Michel Lussault, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris, Grasset, 2009. Celui-ci explique par exemple : « Ainsi en schématisant s'opéreraient deux conceptions de l'espace humain. Les opérateurs institutionnels, qui entendent mettre en œuvre une ingénierie territoriale, supposent que l'on peut arriver à trouver un mode d'analyse et de qualification standardisé de tout espace d'action. À l'inverse, les autres opérateurs, pour la plupart, tendent à considérer cet espace d'action comme leur espace de vie ; ils l'éprouvent moins comme une étendue sur laquelle on pose des objets que comme un système de relations et de liens entre des réalités emplantées et distantes – placées parce que distantes, distantes parce que placées – irréductibles entre elles, non superposables. Entre l'espace positionnel de l'ingénierie et l'espace relationnel de l'expérience, il ne peut qu'y avoir hiatus, ce qui s'avère facile à constater en cas de controverse spatiale (i.e. dont le sujet qui mobilise les opérateurs est l'espace et son organisation). Mais nous y insistons : ce clivage ne suffit pas à faire des résidents ou utilisateurs du territoire un ensemble homogène. Chaque individu, chaque collectif développe sa propre vision de la bonne configuration spatiale de réalité distantes, c'est-à-dire celle qui permet à l'opérateur en question de réaliser au mieux ses pratiques et de mettre en exergue ses valeurs. » p. 71-72.

que son organisation n'est jamais établie une fois pour toutes mais apparaît plutôt en tension permanente du fait de la réalité stratégique de sa constitution : son action sur des libertés qu'il s'agit de coordonner en permanence autour de cette finalité dans un cadre qui ne se limite pas à sa seule réalité. Car en identifiant le métro dans les éléments de sa constitution qui lui étaient au premier abord indépendants, celui-ci apparaît, en tant qu'objet de notre interrogation, à la lumière des éléments qui ne lui sont pas au premier abord liés. Le métro, c'est également d'une certaine manière la dissémination du programme Tandem à l'échelle de la ville, c'est aussi la gestion d'une mobilité et d'une immobilité à cette même échelle. De sorte que si ces réalités apparaissent constitutives du métro, elle n'en sont pas pour autant du ressort de sa spécificité propre. Le métro est ainsi pensable à la fois dans sa fonctionnalité propre et dans la fonctionnalité du pouvoir caractéristique de l'expérience de la ville. Cette hétérogénéité est ainsi en elle-même problématique puisqu'elle nous pousse à envisager le métro au-delà de sa propre réalité physique.

Si le métro de Montréal apparaît ainsi comme un instrument de pouvoir délimitable dans l'articulation entre modalité sécuritaire et modalité juridico-légale, celle-ci est envisageable également comme une condition préalable à la question contemporaine de la gouvernementalité propre à la Ville de Montréal. Car l'hétérogénéité de ses éléments constitutifs identifiés au travers de l'effectivité de son pouvoir nous oblige à problématiser sa fonctionnalité autrement que ce que nous avons préalablement envisagé<sup>286</sup>. Dans un sens, notre identification du pouvoir propre au métro de Montréal a

---

<sup>286</sup> Voir : Michel Lussault, *L'homme spatial*, Paris, Seuil, 2007. Voir également : Michel Lussault, *L'avènement du monde. Essai sur l'habitation humaine de la terre*. Paris, Seuil, 2013. Il est clair en effet que ce que Lussault appelle des opérateurs spatiaux, à savoir la relation constante entre le social et l'espace, médiatisé humainement (individuellement et collectivement), quasi-humainement (par ce qu'il appelle des quasi-personnages, à savoir des institutions ayant leur discours, mais également des agencements spatiaux, tels que des paysages) et également non humainement (virus, objets techniques), présuppose à la fois une hétérogénéité fondamentale donnant à la réalité son caractère dynamique mais également un ordonnancement réalisé par le pouvoir, ordonnancement qui s'articule relativement bien avec ce que sous-entend la conceptualisation foucauldienne d'un pouvoir pensable à partir d'éléments extérieurs à lui-même, qu'il met en ordre dans une stabilité fatalement précaire. Peut-être nous faut-il alors considérer que cette finalité sur laquelle nous nous sommes arrêtés au début de notre travail ne peut également prendre sa consistance qu'au travers de l'hétérogénéité des opérateurs spatiaux essentiellement diversifiés mis en forme par le pouvoir ? Ce qui ne lui enlève rien de sa consistance pratique, mais nous oblige néanmoins à complexifier la problématisation de sa « réalité » et de sa permanence.

contribué à identifier le métro en lui-même. Au travers de ses règlements propres, du guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire et des règlements municipaux, c'est en effet le métro qui est apparu. Plus précisément, c'est la fonctionnalité de celui-ci, dans l'hétérogénéité de ses éléments constitutifs qui est ressortie. Mais cette fonctionnalité est également étroitement liée à la réalité de la ville. Cette réversibilité identifiée entre la ville en tant que telle et le métro dans ses caractéristiques propres est ainsi le premier élément sur lequel nous pouvons nous arrêter. Car par le métro, par ce regard posé sur les ressorts de sa fonctionnalité pratique, nous en sommes arrivés à identifier simultanément la médiation du pouvoir dans et hors du métro. De sorte que le concept de pouvoir n'est pas seulement un moyen de définir un objet, mais, dans l'hétérogénéité de sa constitution, il est également une possibilité d'identifier la fonctionnalité de cet objet. L'effectivité du métro, sa véritable mesure, semble en effet constituée par l'hétérogénéité stratégique qui donne à cet objet son effectivité fonctionnelle. Par là, le concept de pouvoir participe à rendre palpable cette effectivité. Aménager les usages des stations en les articulant à la préservation de la circulation du métro, constituer l'expérience du métro dans un rapport à la virtualité permanente d'un risque nécessitant la production permanente d'un « sentiment de sécurité », façonner des conditions de mobilité et d'immobilité précises, trois moments qui, saisis dans leur articulations, permettent de comprendre l'effectivité pratique de l'objet métro. Par ce regard sur la fonctionnalité du pouvoir, il est ainsi apparu que celle-ci façonnait le métro dans le cadre d'une conceptualisation de la ville qui le débordait de toutes parts pour se réinsérer dans les ressort de sa spécificité.

Mais au-delà de la possibilité de saisir l'effectivité fonctionnelle du métro dans sa dimension urbaine et stratégique, le concept de pouvoir nous a permis également en quelque sorte d'identifier une expérience de la ville. Bien sûr, il ne s'agit pas de réduire la totalité de l'expérience de la ville au pouvoir, de considérer que celle-ci ne serait que pouvoir. Mais il s'agit plutôt de se demander en quoi cette expérience, singulière si on la pense individuellement, mais aussi commune si on la pense collectivement, se trouve déchiffrée par le concept de pouvoir. Dit autrement, on peut se demander comment le

pouvoir participe et façonne une dimension de l'expérience contemporaine de la Ville de Montréal.

Ce rapport délimitant une expérience de la ville nous a en quelque sorte accompagné tout au long de notre parcours. Il est clair en effet que le rapport entre citoyen et ville que nous avons tenté de saisir tout au long de ce travail révélait une médiation spécifique, la médiation du pouvoir, définie dans sa capacité à constituer ce rapport. La gestion des musiciens, des activités politiques ou de la mendicité, par leur répartition précise dans des espaces délimités, visait à préserver la fonctionnalité du métro, donc un rapport à celle-ci façonnant une dimension de l'expérience urbaine de la ville. C'est en régulant les appropriations des stations de métro par la médiation d'une fonctionnalité spécifique (la nécessité de préserver le bon ordre de la circulation du métro) que le pouvoir est identifiable au travers du rapport qu'il institue entre citoyen et ville. Ce rapport à la ville se caractérise également par la virtualité permanente d'un risque indéfini corrélé à une prévention constante façonnant dans un même mouvement la délimitation d'une normalité constitutive des conditions de l'expérience de la Ville de Montréal, mais également une définition d'une ville délimitée par les conditions de sa protection. La dissémination du « risque » dans l'ensemble des éléments de la ville (y compris donc dans le métro) apparaît ainsi constitutive de cette expérience façonnée par le pouvoir. Car c'est bien l'établissement du dispositif de sécurité comme instrument de gouvernementalité municipale qui contribue aux ressorts de cette expérience. Celle-ci se caractérise par la médiation d'une prévention produite qui fonde ainsi le rapport à la ville, de sorte que la ville en elle-même ne s'intelligibilise que par la virtualité d'une menace qui lui donne sa réalité. Enfin, la normalité du dispositif de sécurité caractérisant les conditions de sa fonctionnalité a été définie au travers de la gestion de la mobilité et de l'immobilité préalable à cette expérience de la ville. Ici, le rapport entre pouvoir et expérience de la ville s'est retrouvé délimité au travers de la normalité instituée des situations permises d'immobilité (permis, stationnement, modulation des usages fonctionnels des bâtiments de la ville) au regard de leurs interdictions correspondantes (vente de marchandises, musiciens, flânage...), articulé à des mobilités produites précisément par la médiation de la modulation du seuil de normalité du dispositif.

Vivre en ville présuppose ainsi de considérer que cette existence se réalise au travers de la médiation du pouvoir constituant celle-ci<sup>287</sup>. Et c'est en cela qu'il reste un problème que nous ne pourrions effleurer qu'en surface : comment situer cette conceptualisation du pouvoir dans une compréhension de l'expérience de la ville ? Doit-on réduire la totalité de ce rapport entre citoyen et ville à sa médiation façonnée par le pouvoir ? Cela paraît sinon absurde, du moins difficile. Et sans doute est-ce là toute la richesse heuristique du concept de pouvoir, en même temps que sa limite ou du moins la principale difficulté liée à son usage. Il n'est pas simple en effet de saisir l'ambivalence de la conceptualisation foucauldienne du pouvoir, du fait de la difficulté de situer avec plus ou moins de précision sa pertinence et sa réalité dans la compréhension d'une expérience qu'il façonne sans pour autant s'y réduire. Car le pouvoir, telle que la conceptualisation foucauldienne le délimite, apparaît à la fois incontournable mais en même temps réducteur, dans le sens où il est à la fois une condition de possibilité incontournable de toute expérience de la ville<sup>288</sup>, mais en même temps, il ne permet pas de définir cette expérience dans la totalité des ressorts de sa singularité, telle qu'elle existe aujourd'hui dans les métropoles contemporaines. Toute la difficulté tient en fait à la manière dont on peut situer ce concept de pouvoir dans sa retranscription possible permettant d'identifier et de comprendre les caractéristiques contemporaines de la ville. Car s'il apparaît que cette

---

<sup>287</sup> Il faut néanmoins noter que ce rapport entre pouvoir et espace a déjà été largement exploré. Voir notamment Paul Claval, *Espace et pouvoir*, Paris, Puf, 1978. Claude Raffestin, *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Librairies techniques, 1980. Voir également : Marc Dumont, « Aux origines d'une géopolitique de l'action spatiale : Michel Foucault dans les géographies françaises », *L'Espace Politique* [En ligne], 12 | 2010-3, mis en ligne le 11 février 2011, consulté le 23 mars 2015. Disponible à : <http://espacepolitique.revues.org/1744>. Ceci étant dit, il faut tout de même noter que la publication des cours au Collège de France permet de ressaisir la conceptualisation foucauldienne dans ses rapports à l'expérience urbaine en permettant sa compréhension au travers d'une analyse de celle-ci intelligible par l'articulation des modalités du pouvoir, articulation qu'il revient justement à cette analyse de définir.

<sup>288</sup> Voir sur la notion d'expérience de la ville : Olivier Mongin, *La condition urbaine*, Paris, Éditions du seuil, 2005. On peut reconnaître à Olivier Mongin l'intérêt d'avoir en quelque sorte typifié ce qui pouvait caractériser socio-historiquement les multiples dimensions de l'expérience urbaine au travers de ses ressorts littéraires, politiques, architecturaux et urbanistiques donnant à la ville une certaine plasticité dans l'expérience qui pouvait en être faite par le biais de ses multiples ressorts (mise en forme de la ville comme corps au travers d'une expérience physique, mise en scène d'un commun par le biais d'une expérience publique d'exposition concomitante d'un lien spécifiquement politique propre à la ville, mise en forme narrative et fonctionnelle par le biais d'une expérience architecturale et urbanistique). C'est ainsi à partir de cette définition de la ville et de l'ensemble des expériences qui lui est lié qu'Olivier Mongin interroge les villes contemporaines dans leur capacité à réinstituer ces ressorts de l'expérience dans le cadre d'un « essor des flux » et d'un « urbain illimité » qui participe pour lui à reconfigurer la ville en « privatisant » l'expérience qui en est faite, processus constitutif d'une « lutte des lieux ».

médiation spécifique participe à façonner la dimension collective d'une expérience du pouvoir, elle ne saurait pour autant définir à elle seule la réalité de la ville et l'expérience qui lui est corrélée. Plus précisément, les possibilités de définir une « réalité » de la ville dans ce qui la constitue comme expérience ne saurait se réduire au pouvoir dans le sens où celui-ci n'est que la mise en ordre d'éléments hétérogènes le dépassant. Ainsi, la ville peut par exemple être également définie comme la cristallisation d'un ordre du monde « cosmopolite » qui en permet justement l'expérience par un fractionnement en multiples espaces-temps diversifiés caractérisant par là la spécificité d'une appartenance au monde inscrite dans l'urbanité contemporaine. Ainsi, la ville contemporaine apparaît en quelque sorte inscrite dans un monde la dépassant, ce qui dans le même mouvement contribue à inscrire l'expérience qu'elle permet dans une réalité la dépassant également mais qu'elle parvient à cristalliser, à savoir la réalité d'une appartenance « mondiale »<sup>289</sup>. C'est dans cette ambivalence que semble résider la limite en même temps que l'apport sociologique de la conceptualisation foucauldienne. Cette ambivalence semble résider dans les caractéristiques de cette conceptualisation dans le sens où le pouvoir présuppose une liberté qu'il ne « contrôle » que dans la mesure où il s'y adapte.<sup>290</sup>

Ainsi, le pouvoir est en même temps indépassable et limité dans son effectivité du fait que celle-ci est en permanence en tension avec les éléments qu'il entend réguler. Il est une condition de l'expérience, un préalable au rapport entre citoyen et ville, mais en même temps, il ne semble pas à lui seul envelopper et définir la totalité de cette expérience. La difficulté semble résider, non pas seulement dans l'identification de sa dimension constituante, mais aussi dans ce qu'il nous dit sur le regard que nous pouvons porter sur la ville. En quoi le pouvoir participe-t-il à faire ce que nous sommes dans la

---

<sup>289</sup> Voir : Jean-François Côté, « Le spectacle du monde, nouvelle forme de cosmopolitisme et espace temps fracturé des métropoles contemporaines », *Sociologie et sociétés*, vol.37, n°1, 2005, p.231-260.

<sup>290</sup> Car on a vu que le pouvoir présupposait toujours un rapport à la résistance. On pourrait citer encore Foucault expliquant : « [...] Si il n'y avait pas de résistances, il n'y aurait pas de rapports de pouvoir. Parce que tout serait simplement une question d'obéissance. Dès l'instant où l'individu est en situation de ne pas faire ce qu'il veut, il doit utiliser des rapports de pouvoir. La résistance vient donc en premier, et elle reste supérieure à toutes les forces du processus ; elle oblige, sous son effet, les rapports de pouvoir à changer. Je considère donc que le terme de « résistance » est le mot le plus important, le mot clef de cette dynamique ». Voir Michel Foucault, « Michel Foucault, une interview : sexe, pouvoir et la politique de l'identité », *Dits et écrits II. 1976-1988*, op.cit, p.1560.

réalité de son mouvement même qui le pousse à s'adapter aux imprévisibilités également constitutives de l'urbanité contemporaine ?<sup>291</sup> La difficulté semble résider dans le fait de tenter de saisir ce que cette conceptualisation du pouvoir peut nous révéler de la ville en tant que telle, du moins si nous considérons que la ville ne peut se révéler qu'au travers de l'expérience qui la constitue.

Mais cette expérience, au travers de ce rapport institué entre citoyen et ville, n'en est pas moins constituée en partie par la médiation du pouvoir. Toute possibilité de vivre la ville présuppose ainsi un rapport au pouvoir. De sorte qu'au-delà de la singularité d'une expérience de la ville modelée par le pouvoir dans la virtualité permanente de son dépassement, il est possible de se demander si le pouvoir ne peut pas s'appréhender collectivement, dans sa capacité à réguler des singularités hétérogènes donnant son caractère vécu à la Ville de Montréal. Car présupposer un « comment » comme effectivité réelle du pouvoir revient à considérer que celui-ci modèle l'expérience au travers des ressorts de sa fonctionnalité. Le métro apparaît comme une expérience commune de la ville intelligible par la médiation du pouvoir. Cette expérience collective présuppose ainsi de considérer que le métro, dans l'hétérogénéité de sa constitution fonctionnelle, est également constitutif d'une appartenance « pratique » délimitée par les ressorts de l'effectivité du pouvoir. De sorte que définir le « comment » de la « gouvernementalité » contemporaine suppose de saisir ce qui peut la définir dans sa dimension collective. Et accentuer notre interrogation sur l'impact de ce « comment », qui permet de réfléchir à l'effectivité d'une gouvernementalité spécifique dans sa dimension collective, suppose de lier ce raisonnement à la notion d'appartenance (ou du moins à celle de coexistence). Car vivre à Montréal<sup>292</sup>, c'est dans tous les cas faire l'expérience d'une coexistence instituée.

---

<sup>291</sup> Voir sur la notion d'imprévisibilité dans sa dimension constitutive de toute vie sociale : Michel Grossetti, *Sociologie de l'imprévisible*, Paris, PUF, 2004.

<sup>292</sup> Sans doute l'expression est ici légèrement abusive. D'une part, le même raisonnement semble pouvoir s'appliquer à l'ensemble des autres métropoles contemporaines, d'autre part, la résidence n'est peut être pas le critère le plus pertinent ici. Car il est vrai que l'on ne saurait réduire l'expérience de la ville de Montréal au simple fait d'y habiter. Cette notion de coexistence pratique instituée par le pouvoir semble se caractériser ainsi par son caractère également éphémère, dans le sens où le simple fait d'être là, à un moment donné, fait de chacun (touristes, résidents, migrants pendulaires et tout ce que cette intervalle peut contenir comme situations) un ensemble dans une expérience à la fois individuelle et collective du pouvoir médiatisé par son dispositif de sécurité.

Le « comment » du pouvoir apparaît ainsi révélateur des modalités de cette coexistence par laquelle il faut bien passer conceptuellement pour envisager la notion collective de « Montréalais »<sup>293</sup>. Ainsi, ce qui unit les habitants de la ville dans la particularité du

---

<sup>293</sup> Il est clair en effet que cette intelligibilité de la notion de « Montréalais » délimitée par l'effectivité pratique du pouvoir ne saurait se suffire à elle-même dans la compréhension du pouvoir qui lui est corrélée. Chacun est autre chose que « montréalais ». Cette unité façonnée par la capacité du pouvoir à guider les conduites que l'on peut définir au travers de la conceptualisation foucauldienne apparaît étroitement tributaire d'un « comment » qui lui donne son caractère explicatif. C'est en effet l'effectivité pratique du pouvoir qui caractérise ce « comment » propre à la conceptualisation foucauldienne. On peut toutefois se demander s'il ne serait pas possible d'articuler cette interrogation sur le « comment » à une interrogation sur le « pourquoi » (fondateur) du pouvoir. Ce que Foucault ne nierait pas, lui qui a souvent expliqué que son objet de recherche n'était pas le pouvoir compris dans un sens fondamental, mais une interrogation sur des relations de pouvoir localisées. Cette interrogation sur le « pourquoi » du pouvoir apparaît en effet étroitement liée à l'affirmation foucauldienne selon laquelle concevoir une société sans pouvoir relève de l'absurdité. Une démarche comme celle de Pierre Legendre pourrait à cet égard s'avérer fructueuse. Car c'est dans un certain sens une réflexion sur l'identification du pouvoir dans sa racine anthropologique qui caractérise ce dernier. Bien sûr, envisager un tel dialogue ne va pas forcément de soi. Il est clair que cela supposerait de se déplacer dans le cadre épistémique legendrien qui, au premier abord, semble en grande partie hermétique à son articulation avec Foucault. Ne serait-ce que par la place que Legendre accorde à « l'interdit » et au « Père », dans le cadre d'une anthropologie psychanalytique définie comme matrice universelle de toute édification culturelle du pouvoir. Foucault ne disait-il pas lui-même dans « les mailles du pouvoir » vouloir envisager le pouvoir dans son aspect positif et producteur pour sortir d'une conception du pouvoir essentiellement répressive ? De même, il est clair qu'on voit mal comment il serait possible de faire dialoguer la conceptualisation foucauldienne avec une démarche qui présuppose un fondement anthropologique universel à toute édification institutionnelle, au travers notamment ce que Legendre appelle « la reproduction des fils » et de son inscription indépassable dans une causalité médiée par l'institutionnalisation symbolique d'une « raison », qui, dans les sociétés occidentales, prend la forme du droit. Pourtant, sans entrer dans ces questions éminemment complexes et trop larges pour être traitées ici et sans nier ces difficultés réelles très sommairement résumées, il apparaît néanmoins certains pans respectifs des œuvres de ces deux auteurs dont le dialogue pourrait s'avérer fructueux. Ne serait-ce déjà par l'usage de problématisations profondément socio-historiques réalisées par Foucault et Legendre. En effet, l'interrogation foucauldienne sur l'aveu comme révélation généalogique d'un dispositif de gouvernement constitutif d'un sujet accédant à sa propre vérité par une vérité ainsi instituée, et l'interrogation de Legendre sur la fonction sociale de l'interprète constitutive d'un pouvoir spécifique réservé aujourd'hui au juge et au psychanalyste, peut par exemple nous pousser à entrevoir si ce n'est des mêmes vues épistémiques, du moins des questions communes. Bien sûr, l'interprète chez Legendre est directement arrimé à la constitution de sa conception théorique de la culture et de son indépassable institutionnalisation par le biais de ce qu'il appelle *la Référence*, ou *le tiers*. De sorte que la problématisation de la fonction de cet interprète apparaît étroitement reliée aux conditions de possibilité anthropologiques de réalisation de toute existence culturelle, dans le sens où l'interprète valide dans l'acte même de son interprétation, indépendamment du contenu de celle-ci, la constitution et l'existence anthropologique de sa culture d'interprétation. Si cette problématique anthropologique de la culture n'existe pas chez Foucault, on peut tout de même noter que la généalogie de l'aveu qu'il réalise en tant que produit socio-historique lié à l'histoire occidentale, n'en reste pas moins un moyen d'accès à la compréhension « culturelle » de nos sociétés. Car chez Foucault, c'est bel et bien la constitution d'une vérité (donc d'une validation culturelle?) qui est en jeu dans les métamorphoses socio-historiques des procédures de l'aveu. Il est ainsi à cet égard remarquable de constater une corrélation possible entre ce que Legendre appelle la « révolution médiévale de l'interprète », où l'interprétation devient la marque mouvante d'un interprète humain (en l'occurrence le souverain pontife du XII<sup>e</sup> siècle) marquant par là un registre spécifique de la construction par le pouvoir de sa propre causalité (par la réactualisation du droit romain au travers du droit canonique) délimitant pour ce dernier le trait culturel décisif de nos sociétés par lequel l'émergence de la formalisation de l'État va être rendue possible, et ce que Foucault repère dans la même chronologie au travers du développement de l'enquête

regard que nous avons développé, c'est l'expérience du métro dans sa dimension constituée en et hors de lui-même. Certes, plus généralement, cette unité présuppose d'être médiée par le pouvoir, et c'est par cette médiation que la coexistence collective peut s'envisager. Cette médiation, elle se caractérise par la disposition et la coordination stratégique de signes ordonnant les conduites dans une certaine mesure. De sorte que c'est le pouvoir, dans la mesure simultanée de la ville et des conditions de sa réalisation, qui apparaît constitutif d'un commun montréalais. Car ce commun, médiatisé par un pouvoir municipal organisant la fonctionnalité du métro dans une relation spécifique à la fonctionnalité plus générale de la ville, apparaît dans son élaboration stratégique comme un outil de régulation et de gestion de ce qui délimite toute singularité de ce rapport expérientiel à la ville.

Cette unification de l'expérience singulière qui, dans le mouvement de sa réalisation, lui donne son caractère collectif, apparaît ainsi comme la réalisation d'un commun institué par la fonctionnalité d'un ordre assurant son pouvoir, ou, ce qui revient au même, apparaît par la médiation d'un pouvoir assurant les ressorts de sa fonctionnalité. Alors certes, on ne peut pas réduire l'expérience du métro et plus globalement de la ville au

---

(corrélée à l'aveu) comme capacité du pouvoir à produire au travers de ses ressources propres l'établissement de sa propre vérité, procédure de l'enquête qui va se disséminer pour constituer la marque contemporaine d'une production de la vérité typiquement occidentale. Tout se passe comme si ces deux réflexions respectives, ancrées dans le déploiement de leur propre conceptualisation respective du pouvoir, en venaient à s'articuler dans l'éclaircissement conjoint de la généalogie d'une fonctionnalité du pouvoir spécifique aux ressorts de notre culture, doublement constitutive des possibilités pour le sujet d'accéder à lui-même. Ainsi voit-on que cette notion de « Montréalais » ne peut, dans le cadre du métro ou bien encore dans l'expérience de la ville de Montréal, que se définir comme une réalité résiduelle (bien que non dénuée d'importance) dans sa constitution par le pouvoir. Il est clair en effet que le dispositif de sécurité, s'il est constitutif d'une appartenance pratique liée à l'usage de ses instruments, ne saurait, loin de là, épuiser la compréhension de la notion d'appartenance dans ses rapports au pouvoir. Foucault estimait d'ailleurs en parlant de Legendre que « *ce qu'il faisait dans « l'amour du censeur » me paraît tout à fait nécessaire. Il décrit un processus qui existe réellement. Mais je ne crois pas que l'engendrement des relations de pouvoir se fasse ainsi seulement de haut en bas.* » Voir : Michel Foucault, « le jeu de Michel Foucault », *Dits et écrits II*, op.cit, p. 298-329, p. 304. Voir également : Pierre Legendre, *L'amour du censeur*, Paris, Seuil, 1974. Pierre Legendre, *Les enfants du texte, Étude sur la fonction parentale des États*, Paris, Fayard, 1992. Pierre Legendre, *Le désir politique de dieu, Étude sur les montages de l'état et du droit*, Paris, Fayard, 1988. Pierre Legendre, *Dieu au miroir, Étude sur l'institution des images*, Paris, Fayard, 1994. Pierre Legendre, *Le point fixe*, Paris, Les mille et une nuits, 2010. Michel Foucault, « Les mailles du pouvoir », op.cit. Michel Foucault, *la volonté de savoir*, op.cit. Michel Foucault, « La vérité et les formes juridiques », *Dits et écrits I*, op.cit p. 1406-1514. Michel Foucault, *Du gouvernement des vivants. Cours au collège de France. 1979-1980*, Paris, Seuil, 2012. Michel Foucault, *Mal faire, dire vrai. Fonction de l'aveu en justice*, Louvain la neuve, Presses universitaires de Louvain, 2012.

pouvoir qui la constitue<sup>294</sup>. Mais on ne peut pas pour autant penser cette expérience indépendamment de ce pouvoir qui la façonne.

Et sans doute est-ce là une question non dénuée d'importance. Qu'est ce que cela signifie de vivre collectivement une expérience médiée par le pouvoir ? Que faire de cette réalité palpable pour tout un chacun dans son expérience du métro<sup>295</sup> ? Car c'est bien en ce sens que la modulation constituée par le seuil de normalité du dispositif de sécurité apparaît comme la gestion collective d'un dispositif de pouvoir fonctionnant à la liberté, assurant par là la coexistence des diverses expériences de la ville.

C'est dans cette interrogation que la conceptualisation foucauldienne peut permettre de caractériser en quoi consiste la réalité du fait d'être gouverné. C'est dans cette interrogation sur le « comment » de cette réalité que la problématisation foucauldienne du

---

<sup>294</sup> Voir notamment le travail de Marc Augé sur le métro parisien. Celui-ci y est à la fois inscription de soi dans un parcours social, rituel collectif, commémoration historique, non-lieu (c'est-à-dire espace organisé autour de sa finalité et médiatisé par l'institutionnalisation de messages textes), métaphore de l'écriture, fourmillement de relations médiatisées par des « détails » identitaires et narratifs, métaphore de la ville de Paris, espace public. Voir : Marc Augé, *Un ethnologue dans le métro*, Paris, Fayard, 2013 (1<sup>ère</sup> édition 1986). Marc Augé, *Non-Lieux*, Paris, Seuil, 1992. Marc Augé, *Le métro revisité*, Paris, Seuil, 2008.

<sup>295</sup> Voir notamment sur la question des rapports entre identité et mobilité : Sandrine Depeau, Thierry Ramadier (dir.), *Se déplacer pour se situer*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011. Voir également : Simon Borja, Guillaume Courty, Thierry Ramadier (dir.), « approches critiques de la mobilité », *Regards sociologiques*, n°45-46, 2013. Il apparaît en effet au travers de ces ouvrages que l'identité, définie comme l'articulation d'une permanence et d'une différence constitutive d'une frontière (individuelle et collective) toujours en mouvement par rapport à une extériorité, ne peut faire l'économie d'une réflexion sur sa réalité spatiale puisque la pratique de l'espace apparaît toujours corrélée à la virtualité d'une position sociale reliée à une identité. Il est ainsi clair que cette expérience du métro, envisagée au travers de son prisme identitaire, ne peut pas se résumer uniquement par son rapport au pouvoir. Mais cela présuppose également ici que cette réalité n'en est pas moins étroitement corrélée à la modulation du seuil de normalité du dispositif de sécurité, dans le sens où ce seuil marque une limite préalable à la réalisation des variétés de l'expérience identitaire dans ses interrelations avec sa dimension spatiale. Ainsi, si l'identité s'appréhende au travers de ses ressorts spatiaux, on peut envisager que le métro participe de cette construction identitaire, par la médiation de la fonctionnalité du pouvoir, en prédefinisant une limite (ou un « extérieur ») directement constituée par sa finalité instituée au cœur de l'expérience qu'il rend ainsi possible. Être usager, c'est ainsi se voir assigner une identité directement instituée par un pouvoir gérant les conditions d'une mobilité au travers d'une liberté qu'il ne contrôle jamais totalement. La modulation spécifique du pouvoir semble ainsi jouer dans ce registre de co-construction de l'identité et de la mobilité dans le sens où cette modulation fournit les conditions de possibilité d'un commun arrimé aux instruments de son effectivité, en l'occurrence ici le métro de Montréal dans le cadre de l'expérience plus générale de la ville. D'autant que la notion de mobilité n'est pas neutre mais apparaît dans sa dimension identitaire comme un discours constitué directement par le pouvoir.

pouvoir ouvre la possibilité d'un regard réflexif sur l'expérience de la ville, dont on peut difficilement envisager sur quoi il peut aboutir<sup>296</sup>.

Bien sûr, nous n'avons fait qu'effleurer la notion de pouvoir. Bien des problèmes restent en suspens à ce stade. Le pouvoir dans sa capacité à gouverner les conduites présuppose selon la méthodologie foucauldienne d'analyser bien d'autres pans de la vie urbaine et sociale que ceux abordés dans ce travail<sup>297</sup>. Mais il est possible d'envisager la réalité d'une gouvernementalité, sa signification proprement politique, dans sa capacité d'institutionnalisation de formes délimitées et mouvantes de coexistences constitutives de la modulation que celle-ci institue par le biais de son seuil de normalité. En ce sens, la conceptualisation foucauldienne s'avère d'un usage précieux, puisqu'elle renvoie aux conditions effectives « prédélimitant » la présentation d'un ordre social. Car c'est bien une définition de l'ordre social que permet cette conceptualisation : un ordre caractérisé par son adaptation permanente à la liberté qu'il veut réguler. Stéphane Legrand explique ainsi :

Mais tout le problème est là : qu'est-ce que gouverner un processus de telle manière qu'il se déploie librement ? Qu'est-ce qu'intervenir sur un ensemble de phénomènes de manière à les empêcher d'être empêchés ? La gouvernementalité libérale est vouée à s'inquiéter sans fin des effets négatifs que pourraient avoir sur la liberté des sujets les moyens qu'elle met en œuvre pour assurer les conditions de cette liberté ; à s'inquiéter indéfiniment des perturbations qu'introduit dans l'objet de son gouvernement le dispositif de sécurité qu'elle met en place pour le protéger de toute perturbation.<sup>298</sup>

Celui-ci ajoute, dans une conclusion qui s'articule bien à notre propos :

---

<sup>296</sup> Sans doute est ce là la principale difficulté de la conceptualisation foucauldienne, puisque sa méthode généalogique se refuse à poser des a priori normatifs à partir desquels la critique serait possible. Mais on peut aussi considérer que c'est justement ce qui lui donne toute sa force et sa portée critique dans le sens où elle se caractérise par une interrogation infinie sur ce qui noue le sujet à des formes de vérités instituées. Voir notamment : Frédéric Gros (dir.), *Foucault. Le courage de la vérité*, Paris, PUF, 2002. Francesca Paolo Adorno, *Le style du philosophe. Foucault et le dire-vrai*, Paris, Éditions Kimé, 1996. John Rajchman, *Érotisme de la vérité. Foucault, Lacan et la question de l'éthique*, Paris, PUF, 1994.

<sup>297</sup> Voir notamment : Hervé Oulc'hen (dir.), *Usages de Foucault*, Paris, PUF, 2014.

<sup>298</sup> Stéphane Legrand, *Les normes chez Foucault*, Paris, PUF, 2007, p. 282.

Cette mondaine inconstance des configurations de normes, nous avons essayé de la rattacher aux conditions mêmes de fonctionnement des systèmes dans leurs relations aux sujets qu'ils configurent. Comprenons bien. Les normes interviennent à l'intérieur du moment critique des pratiques ayant pour caractéristiques d'agir sur des actions, et tissent le référentiel par rapport auquel s'effectuent ces actions. Mais agir sur l'action d'un autre, cela suppose (autre définition foucauldienne) de « structurer son champ d'actions possible » et donc de déterminer les dispositions virtuelles de cet autre à agir. Si cela est possible, c'est que « les » normes constituent aussi les éléments de code auxquelles se réfère cet autre (sur l'action duquel il est agi) pour penser, agir, se penser, réfléchir la manière dont il vit et se comporte, interroger ce qu'il est en sa nature, se demander ce qu'il est et ce qu'il doit faire, se faire signifier ce qu'il est par un discours. S'il y a ce que Foucault nomme assujettissement c'est que le sujet en question réfléchit et problématise (se trouve sous la contrainte de réfléchir et problématiser) ce qu'il est, à partir des mêmes normes et donc du même code à travers lequel ou dans l'élément duquel le réfléchissent et le problématisent celui ou ceux qui agissent sur son action.<sup>299</sup>

C'est bien en effet un certain ordonnancement stratégique des signes qui permet d'identifier dans le même mouvement ce qui caractérise à la fois le métro et son rapport constitutif à la Ville de Montréal. C'est de plus à partir de ce double mouvement qu'il est possible d'envisager une certaine lecture de la réalité de l'expérience de la ville dans sa dimension constituée par le pouvoir. De sorte que la conceptualisation foucauldienne, telle que nous l'avons utilisée ici, s'est retrouvée à la convergence à la fois d'une identification de la ville et du métro, où celui-ci permet de saisir la réalité de celle-ci, mais également de ce qui pouvait caractériser l'expérience propre aux entremêlements de ces deux dimensions constituées par le pouvoir. Car si l'expérience de la ville possède de par l'infinie variété de ses possibilités une multitude de définitions possibles, il nous faut constater que cette multitude de définitions n'en reste pas moins intrinsèquement liée à son rapport à une modulation précise articulée aux modalités du pouvoir. Dans un sens, intelligibiliser la ville se réalise toujours à la fois dans la coordination infinie de possibilités multiples, mais aussi dans l'empiricité spécifique d'un certain mode de déploiement du pouvoir.

---

<sup>299</sup> *Ibid*, p. 308.

C'est donc dans cette identification du pouvoir, doublement révélatrice, d'une part de sa réalité contemporaine à l'échelle de la Ville de Montréal et d'autre part de ses conditions intrinsèques de développement, que se tient la tentative réalisée dans ce travail. C'est en quelque sorte ce qui nous a animé tout au long de ce parcours : comprendre la manifestation, les métamorphoses et les modalités de réalisation du pouvoir en milieu urbain, dans le cadre d'une réflexion sur la quotidienneté de l'expérience de la ville. Car il est clair que la conceptualisation foucauldienne apparaît d'un apport précieux pour comprendre la réalité politique contemporaine<sup>300</sup>. Ainsi, bien que loin d'être exhaustif sur la compréhension possible que l'on peut avoir de la dimension politique de la vie

---

<sup>300</sup> Car cette expérience de la ville apparaît en corrélation avec une expérience politique la dépassant. C'est ainsi que Jean-François Côté souligne avec justesse que cette expérience ne saurait se penser indépendamment des conditions politiques de la « post-modernité » qui la constituent. Ces conditions politiques, caractérisées par un statut juridique de citoyen universellement reconnu à chacun propre aux sociétés de masse contemporaines et par son prolongement dans la figure de la « personne » comme potentialité autonome à façonner son expérience dans le cadre de sa similarité formelle ainsi instituée par ce statut, trouvent en effet leurs réalités contemporaines dans la diversité des expériences pouvant se développer dans le cadre du déploiement de cette formalisation commune dans la ville contemporaine. Dans ce cadre, on peut en effet se demander si le dispositif de sécurité ne participe pas à l'effectivité pratique de cette condition politique pensée dans sa dimension urbaine et contemporaine, puisque cet instrument technique de gouvernement semble adapté à la gestion d'une liberté, que l'on peut corrélater à la liberté de la « personne », tout en étant également adapté au gouvernement de l'ensemble des citoyens par la modulation qu'il institue dans la possibilité de vivre sa « particularité » dans cette similarité juridique instituée par la catégorie du citoyen. Le dispositif de sécurité semble ainsi caractériser une expérience de la ville dans sa réalité de gouvernement, façonnant par là une possibilité de définir celle-ci. C'est ainsi que les possibilités d'identification à la ville contemporaine caractérisant les ressorts de son expérience jouent [...] dans une dialectique des sensibilités aux formes symboliques dont l'expérience urbaine révèle toute la richesse et l'étendue des possibles. Au plus bas de cette échelle se trouve ainsi l'expérience de la ville dans sa plus grande banalité, qui ne manque pas d'intervenir dans le mouvement même de généralisation de l'expérience urbaine se déployant dans une universalité de réalisation dont chaque nouvelle métropole du XX<sup>e</sup> siècle donne une figure plus ou moins fidèle dans la reproduction de ses caractéristiques ; masse de millions d'individus, anonymat généralisé, réseaux de transport, réseaux routiers et autoroutiers, centres-villes, zones suburbaines et interurbaines, gratte-ciel, concentration des activités commerciales et accommodements aux caractéristiques géographiques, profilant des skylines toutes plus où moins reconnaissables, dans la singularisation exprimée d'un modèle métropolitain universel [...]. Voilà en quoi consiste la base d'une uniformisation de l'expérience urbaine dont le caractère relativement « amorphe » justement préside à une certaine apathie généralisée. Et ici l'apathie n'est pas tant une absence totale de mobilisation pathique que au contraire une soumission à l'ordre symbolique qui s'institue à travers ces formes de l'expérience urbaine, dont la jouissance s'articule précisément sur l'hédonisme qu'elle permet, soit de jouir de l'expérience de la ville dans son intégralité sans recherche spécifique de ce qui la particularise. Voir : Jean-François Côté, « De la ville territoire à l'hyperville chez André Corboz : dispositions politiques et esthétiques de la subjectivité urbaine contemporaine », in : Lucie.K. Morisset, Marie Ève Breton (dir.), *La ville, phénomène de représentation*, Montréal, Presses de l'université du Québec, 2011, p.11-23, p.18-19. Voir également : Jean-François Côté, « Du pragmatisme de George Herbert Mead à la sociologie de Chicago : les prolongements d'une vision kaléidoscopique de la société », *SociologieS*, Dossiers, Pragmatisme et sciences sociales : explorations, enquêtes, expérimentations, mis en ligne le 23 février 2015, consulté le 20 mars 2015. Disponible à : <http://sociologies.revues.org/4926>

quotidienne des métropoles contemporaines, il apparaît que cette conceptualisation permet, à son échelle, de révéler une modalité de ce qui unit les citoyens de la ville dans la réalisation quotidienne de leur existence.

# LISTE DES DOCUMENTS D'ARCHIVES ET AUTRES DONNÉES

## I. Fonds d'archives de la STM

- *Fonds d'archives de la STM*, dossier 9525 « Règlement 18-Transport et conduite des voyageurs », cote 0112.1210, Montréal :

Règlement 18

Correspondance interne du 16 mai 1975

Jugement du 7 décembre 1978, cour municipale de Montréal : Ville de Montréal  
vs Claire Morissette

Correspondance interne du 8 mai 1979

Correspondance interne du 29 août 1979

Correspondance interne du 11 janvier 1980

Correspondance interne du 27 juin 1980

Jugement du 12 mars 1981, Ville de Montréal contre Richard Gomberg

Jugement du 21 mai 1981, Cour supérieur, Ville de Montréal contre Claire  
Morissette

Jugement du 24 août 1981, Cour supérieur, Ville de Montréal contre Claire  
Morissette

Correspondance interne du 25 août 1981 (1),

Correspondance interne du 25 août 1981 (2),

Correspondance interne du 26 août 1981

Correspondance interne du 1 septembre 1981

Correspondance interne du 4 septembre 1981

Rapport de contravention du 16 décembre 1981

Correspondance interne du 03 juin 1982

Jugement du 3 février 1983, Cour municipale de Montréal

Correspondance interne du 17 février 1983

Répertoire des zones désignées pour musiciens de 1987

Lettre du 15 novembre 1985

Lettre du 12 février 1986

- *Fonds d'archives de la STM, dossier 9527, « Règlement 18-1 et 18-2 transport et conduite des voyageurs-bicyclette dans le métro », cote 0112.1210, Montréal :*

Règlement 18-1

Règlement 18-2

Correspondance interne du 6 avril 1982

- *Fonds d'archives de la STM, dossier 82539, « Règlement CA-3 », cote 0112.01.003, Montréal :*

Règlement CA-3

Correspondance interne du 28 août 1986

Correspondance interne du 10 octobre 1986

- *Fonds d'archives de la STM, dossier 82540 « Règlement CA-3 », cote 0112.01.003, Montréal :*

Correspondance interne du 25 février 1988

Correspondance interne du 26 février 1988

Lettre du 12 décembre 1988

- *Fonds d'archives de la STM, dossier 82538, « Règlement CA-3/CA-3-1/CA-3-2/CA-3-3 », cote 0112.01.003, Montréal :*

Correspondance interne du 29 juin 1989

Résolution CA.89-148

Correspondance interne du 23 août 1990

Résolution CA.90-177 du 23 août 1990

Correspondance interne du 26 octobre 1990

Correspondance interne du 30 octobre 1990  
Correspondance interne du 14 janvier 1992  
Correspondance interne du 16 mars 1992  
Correspondance interne du 9 avril 1992  
Correspondance interne du 4 mai 1992  
Résolution CA-92-287 du 10 décembre 1992

## II. Fonds d'archives de la mairie de Montréal

- *Section des archives de la Ville de Montréal, Opération Tandem : Les solutions (1)*  
Extraits du rapport global et des rapports de district/opération Tandem 1982-1984/Bureau d'intervention cliniques et communautaires (BICC), XCDOO, P5280 ; V961.54-1.

- *Section des archives de la Ville de Montréal, Opération Tandem : Rapport d'activité n°1, phase VI : janvier/mars 1983. Bureau d'intervention clinique et communautaire, XCD00, P5281 ; V961.54-2.*

- *Section des archives de la Ville de Montréal, Opération Tandem : Rapport d'activité n°2 : l'opération 400 et l'opération 4000 : mai/juin 1983, Bureau d'intervention cliniques et communautaires, XCD00, P5282, V961.54-3.*

- *Section des archives de la Ville de Montréal, Opération Tandem : Rapport d'activités n°3 : l'opération 4000 va bon train...mai/juin 1983, Bureau d'intervention cliniques et communautaires, XCD00, P5283 ; V.961.54-4.*

- *Section des archives de la Ville de Montréal, Opération Tandem, 1987, P103, D145, 001-04-08-02, dossier 5290.*

- *Section des archives de la Ville de Montréal*, La prévention de la criminalité : Mémoire présenté au comité permanent et au solliciteur général du Canada, préparé par Tandem Montréal, XCD00, P0759 ; 052-02-01-03 ; VM96 /Z1A33/P7.
  
- *Section des archives de la Ville de Montréal*, « Vice versa : journal de Tandem Montréal n°4, avril 1990 » dans : Tandem Montréal : pochette d'information sur l'opération Tandem, XCD00, P5290 ; V.961.54-11.
  
- *Section des archives de la Ville de Montréal*, « Ressources et vous, périodique de la société de criminologie du Québec, février 1990 », dans : Tandem Montréal : pochette d'information sur l'opération tandem, XCD00, P5290 ; V.961.54-11.
  
- *Section des archives de la Ville de Montréal*, Cité sur, vol.2, n°2, juin 2000, dans Cité-sûre-Tandem (brochure), Cité sur-Tandem (brochure), XCD00, P7153 ; 007-03-05-02.
  
- *Section des archives de la Ville de Montréal*, « cité sur, journal Tandem, vol1-n°1. juin 1999 » dans : Cité sur-Tandem (brochure), XCD00, P7153 ; 007-03-05-02.
  
- *Section des archives de la Ville de Montréal*, Tandem Montréal : Bilan des activités de l'année 2003, XCD00, P7141, 007-03-05-02.

### III. Règlements municipaux de la Ville de Montréal

*(Règlements disponibles en ligne :*

*[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=3619,4034063&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=3619,4034063&_dad=portal&_schema=PORTAL))*

- Règlement 47, « Règlement concernant les trottoirs », 1870.
  
- Règlement 236, « Règlement concernant les contributions foncières, les taxes et les permis », 1899.
  
- Règlement 270, « Règlement concernant la voirie », 1901.

- Règlement 333, « Règlement pour empêcher que les piétons ou la circulation ne soit entravée et la paix publique troublée dans les rues, ruelles et places publiques de la cité », 1905.
- Règlement 401, « Règlement sur la circulation des voitures », 1910.
- Règlement 890, « Règlement relatif à la circulation et à la sécurité publique », 1925.
- Règlement 1319, « Règlement relatif à la circulation et à la sécurité publique et concernant les autotaxis, les automobiles de louage et les fiacres et abrogeant certains règlements », 1934.
- Règlement 2592, « Règlement créant le service des permis et inspections », 1961.
- Règlements 3189, « Règlements sur l'occupation du domaine public », 1965
- Règlements 3361, « L'ordre public dans le métro », 1966.
- Règlement 3513, « Réglementation des cafés terrasses », 1967.
- Règlement 5364, « Règlement sur les cafés terrasses », 1979.
- Règlement 8796, « Règlement sur l'exposition et la vente d'œuvres artisanales et d'œuvres picturales ou graphiques sur le domaine public », 1991.
- Règlement 9287, « Règlement modifiant diverses dispositions réglementaires relatives au montants des amendes », 1993.
- Règlement 9588, « Règlements modifiant ou abrogeant divers règlements préalables à la refonte des règlements », 1994.
- Règlement 9589, « Règlements sur la refonte des règlements », 1994.
- Règlement 95-133, « sur l'occupation du domaine public », 1995.
- Règlement 98-049, « Règlement sur la circulation et la sécurité publique », 1998.
- Règlement 99-102, « Règlement sur la propreté et sur la protection du domaine public et du mobilier urbain », 1999.

- R.R.V.M, B-3, « Règlement sur le bruit », 16 /05/1994.
- R.R.V.M. C-4.1, « Règlement sur la circulation et le stationnement », 02/02/2001.
- R.R.V.M, E-2, « Règlement sur les emplacement touchés par les installations du métro », 16/05/1994.
- R.R.V.M. E-7.1 « Règlement sur l'exposition et la vente d'œuvres artisanales, picturales ou graphiques sur le domaine public », 29/09/1999.
- R.R.V.M, O-0.1, « Règlement sur l'occupation du domaine public » 02/02/2001.
- R.R.V.M. P-1 « «concernant la paix et l'ordre sur le domaine public », 15/12/2000
- R.R.V.M. P-3, « Règlements sur les parcs », 24/08/2001.
- R.R.V.M. P-5 « Règlement sur la prévention des agressions au moyens de couteaux ou autres objets similaires », 16/05/1994.
- R.R.V.M. P-6, « Règlement sur la prévention des troubles de la paix, de la sécurité et de l'ordre public et sur l'utilisation du domaine public », 19/05/2012.
- R.R.V.M. P-12.2, « Règlement sur la propreté et sur la protection du domaine public et du mobilier urbain », 24/08/2001
- R.R.V.M, U-1, « Règlement d'urbanisme », 16/10/1998.
- R.C.G 10-016, « Règlement sur les parcs relevant de la compétence du conseil d'agglomération de Montréal », 26/08/10

#### IV. Autres documents consultés sur Internet

- Règlement R-036 (<http://www.stm.info/en-bref/R036.htm>).
- Site d'urgence criminologique (<http://urgencecriminologique.com/apropos.php>).

- *Rapport de la table ronde sur la prévention de la criminalité*, section II, chapitre 6.2 :  
La prévention en milieu municipal et communautaire, 1993

(<http://www.securitepublique.gouv.qc.ca/police/publications-statistiques-police/table-ronde-prevention-crime/4066/4079/4081.html>).

- Sur le Site du CIPC :

<http://www.crime-prevention-intl.org/fr/about-us/organization.html>

<http://www.crime-prevention-intl.org/fr/about-us/presentation/history.html>

<http://www.crime-prevention-intl.org/fr/about-us/organization/staff.html>

Esteban Benavides, *Évaluation de la mise en œuvre du programme Tandem dans l'arrondissement Ville-Marie*, Montréal, Février 2011 ([http://www.crime-prevention-intl.org/fileadmin/user\\_upload/images/Projets/Evaluation\\_Tandem\\_-\\_version\\_finale.pdf](http://www.crime-prevention-intl.org/fileadmin/user_upload/images/Projets/Evaluation_Tandem_-_version_finale.pdf)).

- Programme de politique pour un environnement paisible et sécuritaire à Montréal

(<http://www.securite-urbaine-montreal.org/wpcontent/uploads/2012/03/Politique-environnement-securitaire.pdf>).

- Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire, Montréal, 2001

([http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/femmes\\_ville\\_fr/media/documents/Guide\\_amenagement\\_environnement\\_urbain\\_securitaire.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/femmes_ville_fr/media/documents/Guide_amenagement_environnement_urbain_securitaire.pdf)).

- Page d'accueil du programme Tandem (<http://www.securite-urbaine-montreal.org/qui-sommes-nous/quest-ce-que-tandem/>).

- Plan d'urbanisme de l'ancienne Ville de Montréal (<http://ocpm.qc.ca/references/plan-durbanisme-de-lancienne-ville-de-montreal>).

## LISTE DES RÉFÉRENCES

- Alvès da Fonseca, M. (2011). *Michel Foucault et le droit*. Paris : L'Harmattan.
- Artières, P. Potte-Bonneville, M. (2012). *D'après Foucault*. Paris : Éditions points.
- Artières, P. Bert, J-F. Lascoumes, P. Michon, P. Paltrinieri, L. Revel, J. et Zancarini, J-C. (dir.). (2010). *Surveiller et punir de Michel Foucault. Regards critiques 1975- 1979*. Caen : Presses universitaires de Caen-IMEC Éditeur.
- Augé, M. (2013 ; 1<sup>ère</sup> édition 1986). *Un ethnologue dans le métro*. Paris : Fayard.
- Augé, M. (1992). *Non-Lieux*. Paris : Seuil.
- Augé, M. (2008). *Le métro revisité*. Paris : Seuil.
- Beaulieu, A. (2008). « La transversalité de la notion de contrôle dans le travail de Michel Foucault ». Dans A. Beaulieu (dir.). *Michel Foucault et le contrôle social*. Québec : Presses de l'université Laval, p.35-53.
- Bégout, B. (2010). *La découverte du quotidien*. Paris : Allia.
- Blanchette, L-P. (2006). « Michel Foucault, Genèse du biopouvoir et dispositif de sécurité ». *Lex electronica*, vol.11, n°2, disponible à : [http://www.lex-electronica.org/fr/resumes\\_complets/43.html](http://www.lex-electronica.org/fr/resumes_complets/43.html)
- Bordeleau, É. (2012). *Foucault anonymat*. Montréal : Le quartanier.
- Borja, S. Courty, G. Ramadier, T. (dir.). (2013). « approches critiques de la mobilité ». *Regards sociologiques*, n°45-46.
- Claval, P. (1978). *Espace et pouvoir*. Paris : Puf.
- Côté, J-F. (2005). « Le spectacle du monde, nouvelle forme de cosmopolitisme et espace temps fracturé des métropoles contemporaines ». *Sociologie et sociétés*, vol.37, n°1, p.231-260.

- Côté, J-F. (2011). « De la ville territoire à l'hyperville chez André Corboz : dispositions politiques et esthétiques de la subjectivité urbaine contemporaine ». Dans : L.K. Morisset, M. È. Breton (dir.). *La ville, phénomène de représentation*. Montréal : Presses de l'Université du Québec, p.11-23.
- Côté, J-F. (2015). « Du pragmatisme de George Herbert Mead à la sociologie de Chicago : les prolongements d'une vision kaléidoscopique de la société ». *SociologieS*, Dossiers, Pragmatisme et sciences sociales : explorations, enquêtes, expérimentations. Disponible à : <http://sociologies.revues.org/4926>
- Cusset, Y. Haber, S. (dir.). (2006). *Habermas et Foucault, Parcours croisés, confrontations critiques*. Paris : CNRS éditions.
- Cusson, M. (2009). *Prévenir la délinquance. Les méthodes efficaces*. Paris : PUF.
- D'Alessandro, L. Marino, A. (dir.). (1998). *Michel Foucault. Trajectoires au cœur du présent*. Paris : L'Harmattan.
- Dardot, P. Laval, C. (2010). *La nouvelle raison du monde*. Paris : Éditions La découverte.
- Deleuze, G. (1986). *Foucault*. Paris : Les éditions de minuit.
- Deleuze, G. (1990). *Pourparlers 1972-1990*. Paris : Les éditions de Minuit.
- Depeau, S. Ramadier, T. (dir.). (2011). *Se déplacer pour se situer*. Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Dumont, M. (2010). « Aux origines d'une géopolitique de l'action spatiale : Michel Foucault dans les géographies françaises ». *L'Espace Politique* [En ligne], 12 | n°3. Disponible à : <http://espacepolitique.revues.org/1744>.
- Duranlaud, O. (1991). *Évaluation de l'effet du programme montréalais « Opération Tandem » sur les statistiques de vols par effraction*. Mémoire de maîtrise. Université de Montréal, HV6015U541991v.002.
- Durocher, R. Linteau, P-A. Robert, J-C. Ricard, F. (1989). *Histoire du Québec contemporain, (Tome I et II)*. Montréal : Éditions du Boréal.
- Foucault, M. (1975). *Surveiller et punir*. Paris : Gallimard.
- Foucault, M. (1976). *Histoire de la sexualité. La volonté de savoir*. Paris : Gallimard.

- Foucault, M. (2013). *La société punitive, Cours au collège de France. 1972-1973*. Paris : Gallimard.
- Foucault, M. (1999). *Les anormaux, Cours au collège de France. 1974-1975*. Paris : Gallimard.
- Foucault, M. (1997). *Il faut défendre la société, cours au collège de France. 1976*. Paris : Seuil/Gallimard.
- Foucault, M. (2004). *Sécurité, territoire, population, Cours au collège de France. 1977-1978*. Paris : Gallimard.
- Foucault, M. (2004). *Naissance de la biopolitique. Cours au collège de France. 1978-1979*. Paris : Gallimard.
- Foucault, M. (2012). *Du gouvernement des vivants. Cours au collège de France. 1979-1980*. Paris : Seuil.
- Foucault, M. (2008). *Le gouvernement de soi et des autres. Cours au collège de France. 1982-1983*. Paris : Gallimard.
- Foucault, M. (2012). *Mal faire, dire vrai. Fonction de l'aveu en justice*. Louvain la neuve : Presses universitaires de Louvain.
- Foucault, M. (2001). *Dits et écrits I. 1954-1975*. Paris : Gallimard.
- Foucault, M. (2001). *Dits et écrits II. 1976-1988*. Paris : Gallimard.
- Genest, S. (2001). « Musiciens de rue et règlement municipaux à Montréal : la condamnation civile de la marginalité 1857-2001 ». *Les cahiers de la société Québécoise de recherche en musique*, vol.5, n.1-2, p.31-44.
- Gros, F. (2000). « Enfermer n'est pas clore ». *Informations sociales*. n°82. p.4-11.
- Gros, F. (dir.). (2002). *Foucault. Le courage de la vérité*. Paris : PUF.
- Gros, F. Lorenzini, D. Revel, A. Sforzini, A. (dir.). (2013). « Les néolibéralismes de Michel Foucault ». *Raison politiques*, n° 52.
- Grossetti, M. (2004). *Sociologie de l'imprévisible*. Paris : PUF.

- Keck, F. (2008). « Les usages du biopolitique ». *L'homme*, 3, n°187-188, p.295-314.
- Lascoumes, P. Le Galès, P. (dir). (2004). *Gouverner par les instruments*. Paris : Presses de la fondation nationales des sciences politiques.
- Lascoumes, P. (2004). « La Gouvernamentalité : de la critique de l'État aux technologies du pouvoir ». *Le Portique* [En ligne], n°13-14. Disponible à : <http://leportique.revues.org/625>
- Legendre, P. (1988). *Le désir politique de dieu, Étude sur les montages de l'état et du droit*. Paris : Fayard.
- Legendre, P. (1992). *Les enfants du texte, Étude sur la fonction parentale des États*. Paris : Fayard.
- Legendre, P. (1994). *Dieu au miroir, Étude sur l'institution des images*. Paris : Fayard.
- Legendre, P. (2010). *Le point fixe*. Paris : Les mille et une nuits.
- Legrand, S. (2007). *Les normes chez Foucault*. Paris : PUF.
- Lenoir, R. (dir.), (1996). « Michel Foucault. Surveiller et punir : la prison vingt ans après ». *Société et représentations*, n°3, revue du CREDHESS.
- Linteau, P-A. (2000). *Histoire de Montréal depuis la confédération*. Montréal : Éditions du Boréal.
- Lussault, M. (2007). *L'homme spatial*. Paris : Seuil.
- Lussault, M. (2009). *De la lutte des classes à la lutte des places*. Paris : Grasset.
- Lussault, M. (2013). *L'avènement du monde. Essai sur l'habitation humaine de la terre*. Paris : Seuil.
- Martens, S. (2012). « Le concept de biopolitique chez Foucault : entre souveraineté et gouvernamentalité » Dans A. Kiéfer, D. Risse (dir.). *La biopolitique outre atlantique après Foucault*, Paris : L'Harmattan.
- Martucelli, D. (1999). *Sociologies de la modernité*. Paris : Gallimard.
- Martucelli, D. (2006). « Michel Foucault et les impasses de l'ordre social ». *Sociologies et sociétés*, vol 38, n°2, p.17-34.

- Mazabraud, B. (2010). « Foucault, le droit et les dispositifs de pouvoir ». *Cités*, n°42, p.127-189.
- Milburn, P. (2004). « Le panoptisme nouveau est-il arrivé ? ». *Le Portique* [En ligne], n°13-14. Disponible à : <http://leportique.revues.org/index621.html>
- Mongin, O. (2005). *La condition urbaine*. Paris : Éditions du seuil.
- Monod, J-C. (2006). « Qu'est ce qu'une crise de gouvernementalité ? ». *Lumières*, n°8, Presses universitaires de Bordeaux, p. 51-66.
- Otero, M. (2006). « La sociologie de Michel Foucault : une critique de la raison impure ». *Sociologies et sociétés*, vol 38, n°2, p. 49-72.
- Oulc'hen, H. (dir.). (2014). *Usages de Foucault*. Paris : PUF.
- Paolo Adorno, F. (1996). *Le style du philosophe. Foucault et le dire-vrai*. Paris : Éditions Kimé.
- Parazelli, M. (2013). Les enjeux du partage de l'espace public avec les personnes itinérantes et sa gestion à Montréal et à Québec. Perspectives comparatives et pistes d'actions. Rapport de recherche « programme actions concertées », Montréal, 79 p. Disponible à : [http://www.frqsc.gouv.qc.ca/upload/editeur/3\\_Rapport\\_scientifique\\_M\\_Parazelli\\_2011-PP-144446.pdf](http://www.frqsc.gouv.qc.ca/upload/editeur/3_Rapport_scientifique_M_Parazelli_2011-PP-144446.pdf)
- Patton, P. (1992). « Le sujet de pouvoir chez Foucault ». *Sociologie et société*, vol 24, n°1, p. 91-102.
- Prévost, R. (1993). *Cents ans de transport en commun motorisé*. Montréal : Les publications Proteau.
- Raffestin, C. (1980). *Pour une géographie du pouvoir*. Paris : Librairies techniques.
- Rajchman, J. (1994). *Érotique de la vérité. Foucault, Lacan et la question de l'éthique*. Paris : PUF.
- Revel, J. (2010). *Foucault, une pensée du discontinu*. Paris : Mille et une nuits.
- Rifkin, J. (2000). *L'âge de l'accès*. Montréal : Éditions du boréal.

Sauvêtre, P. (2009). « Michel Foucault : problématisation et transformations des institutions ». *Tracés. Revue de sciences humaines*, n°17. Disponible à : <http://traces.revues.org/4262>

Thomas, G. (2000). « Vie itinérante et réglementations des espaces publics ». Dans D. Laberge (dir.). *L'errance urbaine*. Québec : Éditions multimonde, p. 291-308.