

Le métro de Montréal entre régularité « fonctionnelle » et appropriations imprévues

11^{ème} colloque de la relève VRM

Garnier Julien

Doctorant

Sociologie

Uqam/université de Caen

Jean-François Côté/Aldo Haesler

julien.garni@gmail.com

Il s'agit dans cette communication de se demander en quoi le métro peut s'appréhender comme une expérience de la ville. Cela au travers du concept de non-lieu de Marc Augé et aux travers des concepts de pouvoir (compris dans son sens large comme une « action sur une liberté ») et de gouvernementalité de Michel Foucault. L'objectif étant d'essayer de saisir dans quelle mesure le non-lieu est un instrument de gouvernement (au sens foucauldien du terme) caractérisant cette expérience urbaine.

Pour approcher ce rapport entre quotidienneté urbaine, non-lieu, et pouvoir, nous nous appuierons sur une enquête réalisée au sein des archives du métro à Montréal. Nous nous intéresserons dans un premier temps aux diverses réglementations caractérisant l'histoire du métro à Montréal. En partant de 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.

Dans un deuxième temps, il s'agira de relier cette évolution des réglementations à la vie qui se déroule dans le métro. C'est ainsi le rapport entre l'ordre institué par les réglementations 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.

1) la complexification des réglementations comme reflet d'une régularité « fonctionnelle »

On peut remarquer au premier abord que les réglementations de la société de transport de Montréal vont, de 1966 à 2003, tendre à se spécifier de manière continue.

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. »

Ce passage du transport des voyageurs à un souci constant de préserver l'intégrité du cadre de celui-ci apparaît au regard des archives 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 réglementations qu'au travers de l'adaptation permanente aux diverses occupations et appropriations de l'espace qui caractérisent l'histoire du métro à Montréal.

2. Les appropriations du métro face à la nécessité de préserver la fonctionnalité de son ordre.

Cette complexification des réglementations répond ainsi à des usages imprévus visant à réintégrer ce qui échappait aux réglementations. Cela apparaît au travers de 4 exemples.

1) l'usage des vélos.

Au départ, la volonté de l'administration est claire : interdire tout vélo dans le métro. Caractérisé par une lutte juridique de trois ans et devant l'impossibilité légale de faire condamner les contrevenants et donc d'interdire cet usage, il va être décidé de réguler progressivement cet usage. Le règlement 18.1 (de 1982) autorise ainsi les vélos dans le métro à condition que :

- Un permis de transport soit présenté
- Que cela se fasse uniquement en fin de semaine et pendant les jours de congés
- Que les cyclistes ne soient pas âgés de moins de 16 ans
- Que cela se fasse uniquement dans la dernière voiture.

Et progressivement, cette réglementation spécifique va s'insérer aux réglementations ultérieures avec quelques apports en plus : en 1987, l'autorisation de prendre son vélo le soir est stipulée. En 1990, les vélos sont autorisés entre 10h et 15h.

2) Les musiciens.

La aussi, la volonté initiale face à cet usage imprévu est de l'interdire purement et simplement. Mais la réglementation de 1975 ne stipule rien à propos de l'individu qui joue de la musique dans une station de métro, ce qui rend les décisions de justice favorable aux musiciens. Il va alors être décidé lors de l'élaboration du règlement CA-3 de 1986 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.

3) Les activités politiques.

Elles sont interdites clairement au départ dans le règlement 18 mais c'est cette interdiction qui est contestée par des partis politiques canadiens qui sollicitent le recours d'avocats pour la contester. Et l'administration du coup constate que cette interdiction n'est pas tenable juridiquement puisque elle est contraire aux chartes des droits et libertés Québécoises et Canadiennes.

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 réglementaire et dans lequel cette activité sociale est interdite.

4) La mendicité.

La mendicité comme problème à réguler émerge enfin à la jonction du traitement des musiciens (il est impossible d'interdire l'aumône si on l'accepte pour les musiciens) et du traitement des activités politiques (les droits fondamentaux entre l'espace des tourniquets et l'entrée des stations ne peuvent pas être refusés aux mendiants qui les invoquent).

La permissivité introduite par l'assouplissement du règlement dans l'espace entre les portes d'entrée des stations et les tourniquets a 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. 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 néfastes), la réforme du Code pénal va faciliter la nécessité d'encadrer les nouvelles permisivités introduites par les modifications des articles des réglementations en dotant ceux-ci d'une sanction éventuelle plus directe, plus fluide, directement insérée au cœur même des comportements des personnes.

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 des réglementations constituées autour d'un ordre précis (à savoir, faire prendre le transport sans obstacles) à des activités sociales indépendantes de cette stricte fonctionnalité. Les diverses réglementations, beaucoup plus qu'un simple dispositif légal, semblent se caractériser comme une frontière « fonctionnelle » qui délimite les activités recherchées et produites dans le métro. Toutes ces adaptations tournent autour d'un seul et même objectif, préserver la frontière caractéristique de la finalité propre au métro. De sorte que si le métro est un dispositif d'ordre, 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 semblent ainsi se réaliser par absorption dans les limites de cette frontière fonctionnelle. 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. Les vélos sont compartimentés dans une voiture à des horaires stricts, les musiciens placés dans un rectangle de deux mètres sur quatre, 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 réglementations 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.

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 aménager l'aléatoire et

l'imprévu au travers de la stricte fonctionnalité préétablie du métro qui garantit l'effectivité de ce dispositif de pouvoir. La complexification des réglementations n'a pas prioritairement pour objet les individus, ou une action qu'il s'agirait de produire au travers d'eux, mais les conditions de leur coexistence quotidienne dans la stricte limite de la situation de normalité préalablement produite : un métro qui circule et qui transporte les individus sans obstacles.

Bibliographie

Augé M. (1992), *Non-lieux*, Paris, Seuil, 150 p.

Beaulieu A. (2008), « La transverbalité 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, pp.35-53.

Borja S. ; Courty.G. ; Ramadier.T. (2013), « « Mobilité » : la dynamique d'une doxa néolibérale », *Regards sociologiques*, n°45-46, pp.5-16

Foucault M. (2001), « Le sujet et le pouvoir », *Dits et écrits II. 1976-1988*, Paris, Gallimard, pp.1041-1062

Foucault M. (2004), *Sécurité, territoire, population, Cours au collège de France. 1977-1978*, Paris, Gallimard, 435 p.

Foucault M. (2004), *Naissance de la biopolitique. Cours au collège de France. 1978-1979*, Paris, Gallimard. 350 p.

Lussault M. (2009), *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris, Grasset, 395 p.

Martens S. (2012), « Le concept de biopolitique chez Foucault : entre souveraineté et gouvernementalité », in Audrey Kiéfer, David Risse (dir.), *La biopolitique outre atlantique après Foucault*, Paris, L'harmattan, pp.37-45

Muhle M. (2014), « Politiques de la vie », in Oulc'hen H. (dir.), *Usages de Foucault*, Paris, PUF, pp.355-371

Revel J. (2010), *Foucault, une pensée du discontinu*, Paris, Mille et une nuit, 333 p.

Rifkin J. (2000), *L'âge de l'accès*, Montréal, Editions du boréal, 395p.

Terrel J. (2010), *Politiques de Foucault*, Paris, PUF, 276 p.

