

Montréal : à la recherche du changement!

Societas Criticus, revue de critique sociale et politique, Vol. 15 no 3, Éditos :
www.societascriticus.com

Michel Handfield (2013-03-26)

Avec la *Commission Charbonneau* (1), Montréal et les municipalités sont sous la loupe. Malversations, ristournes, pots de vin et tutti quanti! Pas de quoi donner le gout d'accroître les pouvoirs des municipalités. Mais, ces problèmes peuvent aussi exister à d'autres niveaux, provincial et fédéral par exemple! Alors, pas de quoi y concentrer tous les pouvoirs non plus.

En fait, l'honnêteté des gestionnaires n'est pas affaire de division des pouvoirs, mais de recrutement et de contrôles. Parfois, l'expérience, souvent « *surconsidérée* », n'est pas nécessairement le meilleur facteur de sélection. Il faudrait aussi revoir les critères d'embauche et regarder plus loin que les seules professions « *passé partout* » comme le génie, l'administration et les ressources humaines par exemple. Comme pour la génétique, la diversité a meilleur gout! À quand un recrutement plus ouvert vers la philosophie et les sciences sociales et humaines par exemple? S'ils ne comprennent pas tout, ils poseront au moins les questions que les autres ne se posent pas entre eux!

Ceci étant dit, il faut aussi prendre conscience que la division actuelle des pouvoirs, incluant les pouvoirs de taxation, entre le Fédéral, les provinces et les municipalités ne fait peut-être plus l'affaire. Notre constitution va avoir 150 ans dans 4 ans : 1867-2017! Elle date d'avant l'électrification de Montréal (2) et notre premier lien permanent avec le continent est arrivé avec l'avènement du chemin de fer en 1854 (3), à peine 13 ans avant la signature de la constitution canadienne! C'est bien avant l'arrivée de l'automobile et des problèmes de transport et d'environnement actuel! Que cette division des pouvoirs pose problème n'est donc pas surprenant. Mais, personne ne veut entendre parler de constitution et encore moins de négociations constitutionnelles. Alors, on reste pris dans nos problèmes et ces chicanes à défaut d'en parler franchement.

Chacun se fait même du bénéfice politique sur sa juridiction constitutionnelle, ce qui fait qu'on n'est pas à la veille de voir des changements réels poindre à l'horizon! Tout au plus, aurons-nous droit à des ententes temporaires sur certaines questions, mais qui pourront toujours être remises en cause par des gouvernements subséquents, car notre constitution n'est plus adaptée à la vie d'aujourd'hui. C'est ainsi que la vision des transports devrait être intégrée, mais que le Fédéral et le provincial y vont chacun de leurs compétences sans tenir compte de la réalité des gens qui vivent sur un territoire donné; ni des municipalités qui, si elles peuvent être consultées, n'ont aucun pouvoir constitutionnel, et encore moins budgétaire, pour faire elles-mêmes certains des investissements qui s'imposent en toute logique!

Le citoyen n'y voit finalement que des chicanes et se ferme à la politique au lieu de revendiquer des changements constitutionnels, ce qui ne fait qu'accroître le problème.

Les cas du remplacement du pont Champlain et de la place que le transport collectif devrait y prendre en sont un exemple, les ponts étant de compétence fédérale, mais le transport en commun et les routes de compétence provinciale. Quant à Montréal, la ville ne peut rien exiger. Elle ne peut que faire des souhaits pieux même si le problème concerne d'abord Montréal et ses banlieues! On pourrait dire la même chose en bien d'autres domaines, que ce soit en environnement ou dans les télécommunications par exemple! On devrait rénover cette constitution que l'on a laissé aller depuis si longtemps, mais les citoyens ne veulent pas en attendre parler. Pas surprenant que les politiciens nous promettent de ne surtout pas en parler! Mais, comme citoyen, on paie pour cette inaction, car ce qui n'avance pas recule!

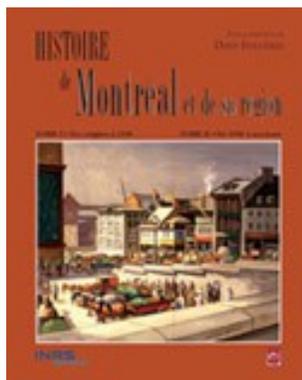
À ce sujet, je vous recommande notre autre texte sur le livre « **Histoire de Montréal et de sa région** » dans notre section livres!

Notes

1. www.ceic.gouv.qc.ca
2. http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_de_l'électricité_au_Québec
3. http://fr.wikipedia.org/wiki/Ponts_de_Montréal

Hyperlien d'intérêt

Centre d'histoire de Montréal : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8757,97305573&_dad=portal&_schema=PORTAL



Histoire de Montréal et de sa région

D.I., Delinkan Intellectuel, revue d'actualité et de culture, Vol. 15 no 3, Livres : www.societascriticus.com

Reçu le 2012-11-21 : Fougères, Dany (sous la direction de), 2012, **Histoire de Montréal et de sa région** (Boîtier 2 tomes/Livre papier), PUL, Collection *Les régions du Québec*, 1600 pages, 79,95\$, ISBN: 978-2-7637-9575-1. www.pulaval.com

Tome I • Des origines à 1930
Tome II • De 1930 à nos jours

L'historien futur de la rue Notre-Dame devra me faire causer. Je lui fournirai des renseignements précieux, des souvenirs piquants [...] car la rue Notre-Dame se dépouille de sa vieille physionomie, la rue Notre-Dame des anciens jours s'en va rapidement. Elle n'est plus étroite et resserrée sur tout son parcours ; le chemin de fer urbain augmente le nombre des passants, trouble les conciliabules des flâneurs au coin des rues, et leur donne le scandale de la vitesse.

[...]

Que de souvenirs dans cet étroit espace, que de flâneurs y ont promené leur curiosité, leurs caprices, leurs ennuis. Demandez à vos grands parents qui voguent dans les eaux de la soixantaine sous pavillon neutre, comme on y flânait autrefois, plus gaiement, plus familièrement qu'aujourd'hui. La ville n'avait alors qu'une rue, la rue Notre-Dame ; il y avait une rivière dans la rue Craig ; on allait à la chasse rue Sherbrooke ; il fallait être armé jusqu'aux dents pour se risquer vers le Beaver Hall. L'été on faisait des parties de canot, de la Place-Viger au Griffintown ; on pouvait pêcher à la ligne Place-à-Foin. (Hector Fabre, *La vieille rue Notre-Dame*, 1862)

[Table des matières](#)

Commentaires de Michel Handfield (2013-03-26)

NDLR : attention, je cite le mot « île » tel qu'il est écrit, mais dans mon texte j'utilise la nouvelle graphie d'île!

Voilà un ouvrage intéressant et bien fait sur Montréal, cette ville un peu particulière, car à la fois une grande ville, mais aussi une île. Comme montréalais de souche, je perçois très bien cette insularité : quand je dois prendre un pont, je me sens loin! Contrairement aux continentaux, nos frontières sont claires. On sait très bien quand on sort de notre île ou qu'on y revient.

Malgré les difficultés de Montréal, cette île a une âme. C'est ce qui fait qu'on y est attaché. Certains Montréalais ne sortent d'ailleurs presque jamais de leur île, parfois même pas de leur quartier.

D'autres, par contre, veulent fuir la promiscuité de la grande ville :

« (...) à partir des années 1950, la plus grande part de la croissance démographique de la région métropolitaine s'effectue à l'extérieur de la ville-centre, sur l'île, puis en dehors de celle-ci. » (p. 901)

Dès l'ouverture des ponts, bien des Montréalais se sont établis dans les banlieues extérieures de l'île. Les chiffres de traversée des ponts le confirment :

« Dès les années 1960, la progression du nombre de passages de véhicules est calculée en débit journalier moyen annuel (DJMA), ce qui comprend l'aller et le retour par les navetteurs. S'il y avait un peu plus de 200 000 passages en 1960, vingt ans plus tard on en compte 800 000, soit quatre fois plus. On a atteint le million de passages en 1990. Le pic est survenu en 2006 avec 1 289 559 passages car, deux ans plus tard, en 2008, il aurait légèrement décliné d'un peu moins de 1 200 passages. » (pp. 885-6)

Si c'est le propre d'une grande ville de s'étendre et d'englober ce qui est autour d'elle, pour Montréal ce fut différent, car c'est une île! Contrairement à d'autres villes de taille comparables qui ont annexé ces zones périurbaines avec le temps, Montréal ne pouvait faire de même, certaines de ces zones étant physiquement à l'extérieur de l'île! D'ailleurs, sur l'île, beaucoup de quartiers sont d'anciennes municipalités! Mais, cette expansion fut limitée. Son développement a donc profité à d'autres : ses banlieues extérieures! C'est pour cela que dans le cas de Montréal, on parle plutôt de la région métropolitaine, dont l'île de Montréal est le cœur! Mais, il est concurrencé par ses voisins qui cherchent à mettre la main sur les mêmes ressources économiques! Alors, au lieu de s'aider, la région est en concurrence avec elle-même. Pire, on ne s'entend même pas sur la définition de cette région :

« De fait, il n'existe pas encore aujourd'hui de définition de la région montréalaise qui fasse consensus. Pour le gouvernement du Québec, l'île de Montréal est une région administrative, au même titre qu'est Laval, la Montérégie, les Laurentides et Lanaudière. En même temps, il est aussi reconnu à la ville de Montréal et à l'île une place centrale dans l'organisme régional aussi créé par Québec qu'est la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Celle-ci a sous sa compétence un territoire qui dépasse de loin l'île de Montréal (...). (...) Maintenant, aux fins des statistiques canadiennes, le territoire de la région métropolitaine de recensement de Montréal (RMR) dépasse encore celui de l'île et diffère aussi de celui de la CMM. » (p. 13)

Puis, constitutionnellement parlant, les villes ne sont pas formellement reconnues. (1) Au temps des fusions municipales, le gouvernement du *Parti Québécois* se plaisait même à nous dire que les villes étaient une création de la province! (2) Alors, Montréal ou sa région n'a que peu de contrôle sur elle-même, ce qui crée des tensions et de la concurrence entre les banlieues et la ville centre et ne fait qu'affaiblir l'ensemble. Personnellement, selon des modalités à établir, je plaiderais pour une reconnaissance des grandes villes, communautés urbaines et/ou villes-régions dans la constitution canadienne et je ne parlerais plus de la région administrative de Montréal, CMM ou RMR comme il est dit plus haut, mais bien de la *Communauté urbaine de l'archipel de Montréal* qui inclurait Montréal,

Laval, Longueuil et les îles satellites de Montréal dans une entité commune qui serait sous-divisée en cités et arrondissements pour la gestion de proximité, ces 3 villes étant liées à Montréal par leur histoire et le métro! (3) On pourrait même faire des passages piétonniers, cyclistes et de tramway entre Montréal et Laval comme il y en a entre les deux rives de la Seine à Paris! Quant à Longueuil, une partie de cette ville s'appelait *Montréal Sud* jusqu'à son annexion en 1961 (4), ce qui justifie son entrée dans ce club de l'archipel!

J'avoue que je privilégie ici un angle de ce livre sur Montréal, car il n'est pas facile de présenter un livre de 1370 pages (pour le texte) en quelques lignes seulement. Si on tient compte des notes; de la liste des tableaux; de celles des figures, des encadrés et des cartes; de l'index, très utile pour se retrouver; et des remerciements, on parle de 1600 pages! Fort complet, tous les aspects de Montréal sont couverts, de l'histoire d'hier à aujourd'hui; de sa géographie à son économie; de son déclin aux dépens de Toronto, comme plaque tournante du commerce, à sa montée comme place culturelle et festive!

J'ai pris des notes, mais je ne peux parler de tout en quelques lignes. Je citerais par contre un dernier passage pour en montrer l'étendue. On parle ici des années 1930 :

« Montréal est également la seule véritable base au Québec des principaux partis de gauche, soit le Parti communiste du Canada (PCC) et un nouveau parti socialiste, la Coopérative Commonwealth Federation (CCF). Bien que dans cette ville et dans la ville voisine de Verdun l'un ou l'autre ne comptent jamais plus que quelques centaines de membres, ils y sont très actifs. » (p. 825)

Montréal, de gauche! Pas surprenant alors que le mouvement étudiant du printemps dernier fut si fort à Montréal. On a comme une tradition historique ici. Effervescence de grande ville, fort probablement, ce qui, vu des régions, semble du désordre! Mais, c'est une effervescence dont les gens de la ville ont besoin pour vivre; ceux qui y viennent et ceux qui choisissent d'y rester, car si des gens des régions viennent vivre à Montréal, bien des gens de Montréal vont aussi vivre en banlieue ou en région, où c'est plus tranquille! Certains y reviennent même rarement, préférant éviter la grande ville même s'ils en sont natifs! C'est ce qu'on appelle la démocratie par les pas : choisir où l'on veut aller vivre.

Bref, c'est un livre intéressant tant pour le montréalais qui veut connaître son histoire que pour l'étranger à la ville qui veut mieux la comprendre, car ce que montre la télé est souvent une image déformée et simplifiée d'une réalité beaucoup plus complexe et plus riche qu'un topo d'une minute sur quelques vitrines brisées sur la rue Sainte-Catherine ou sur les nids de poule en ville! Montréal ne se réduit pas plus à cela que les régions ne se réduisent aux mouches noires!

Notes

1. Michael Dewing, William R. Young, 2006, *LES MUNICIPALITÉS, LA CONSTITUTION ET LE RÉGIME FÉDÉRAL CANADIEN*, Parlement du Canada / Bibliothèque du parlement, Division des affaires politiques et sociales. Voir www.parl.gc.ca/content/LOP/ResearchPublications/bp276-f.htm

2. Michel Handfield, citoyen de l'ancien Montréal, *A la recherche du « Pouvoir » perdu... dans la grande ville*, in *Societas Criticus*, Vol 6 no 2, 2004.

3. Un genre de Communauté urbaine comme nous la connaissions autrefois, mais qui s'étendrait au Montréal réel (l'archipel), représenté par son réseau de métro, veine de la ville. Contrairement à l'ex-communauté urbaine de Montréal, ce palier devrait être élu et s'occuper de ce qui concerne la région immédiate de Montréal : circulation et transport en commun; grands parcs et infrastructures de la région; et environnement, comme le traitement des eaux usées, pour ne nommer que cela. Au niveau local, on pourrait conserver les villes et/ou les arrondissements tels qu'ils sont, puisqu'on a vécu assez de mélodrames déjà avec l'aventure des fusions et défusions municipales, mais en en réduisant le nombre d'élus puisqu'ils ne s'occuperaient que des dossiers de proximité. Cependant, d'autres modèles pourraient aussi être proposés aux citoyens qui auront alors à choisir. Par exemple, on pourrait diviser Montréal en 3 cités qui correspondraient aux territoires des commissions scolaires pour faciliter la gestion de proximité tout en conservant certaines économies d'échelles et des liens culturels. Ce serait possible. Mais, ce n'est qu'un exemple pour faire avancer le débat, car le statu quo n'aide en rien au développement de Montréal.

4. Portrait historique de Longueuil :

www.longueuil.ca/vw/asp/gabarits/Gabarit.asp?ID_CATEGORIE=2177&ID_MESSAGE=27027&CAT_RAC=7