

Sites publics, lieux communs (2) : urbanité et aménagement des rues et des ponts au Québec et au Canada, sous la direction de Jean-Pierre Augustin, Pessac, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 2008, 218 p.

Paul Lewis

Number 27, Spring 2009

Les mots du marché : l'inscription de la francophonie canadienne dans la nouvelle économie

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/039831ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/039831ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Presses de l'Université d'Ottawa
Centre de recherche en civilisation canadienne-française

ISSN

1183-2487 (print)

1710-1158 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Lewis, P. (2009). Review of [*Sites publics, lieux communs (2) : urbanité et aménagement des rues et des ponts au Québec et au Canada*, sous la direction de Jean-Pierre Augustin, Pessac, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 2008, 218 p.] *Francophonies d'Amérique*, (27), 173–176.
<https://doi.org/10.7202/039831ar>

*SITES PUBLICS, LIEUX COMMUNS (2) :
URBANITÉ ET AMÉNAGEMENT DES RUES
ET DES PONTS AU QUÉBEC ET AU CANADA*

sous la direction de Jean-Pierre Augustin
(Pessac, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine,
2008, 218 p.)

Paul LEWIS

Université de Montréal

Observatoire SITQ du développement urbain et immobilier

L'ouvrage, publié sous la direction de Jean-Pierre Augustin, traite des rues et des ponts au Canada et surtout au Québec, tant comme lieux de pouvoir que comme creusets de l'identité collective. Il s'agit de la suite d'un premier livre publié en 2000, qui portait, celui-là, sur les places et les parcs du Québec, d'où le (2) du titre. Le présent ouvrage compte douze articles, en plus d'une intéressante introduction signée par le directeur de la publication. C'est ce texte qui donne le ton à l'ouvrage, en proposant des clés pour comprendre les différentes contributions rassemblées. Augustin nous propose un texte dense, peut-être le plus utile de l'ouvrage, qui situe clairement la rue comme élément central de l'espace public. Les articles sont très diversifiés, d'intérêt inégal, non pas tant parce qu'ils seraient de qualité inégale, mais plutôt parce qu'ils couvrent un champ très vaste, où il est parfois difficile de trouver un réel fil conducteur, au-delà de la thématique de la rue et du pont. C'est là l'intérêt de ce genre d'ouvrage (collectif), mais en même temps la principale limite à un tel exercice. Plutôt qu'un véritable ouvrage collectif, nous sommes en présence d'une mosaïque. Pour le lecteur, la surprise est la même que celle que révèle une promenade dans les rues d'une ville ; l'unité est celle que lui donnera le lecteur.

Les articles sont rassemblés en trois parties. En toile de fond de la première partie, on retrouve cette idée qu'au-delà de son rôle fonctionnel, la rue contribue à organiser l'urbanité et à révéler l'identité. La réflexion s'amorce à partir de trois exemples particulièrement

éloquents de rues qui n'ont pas grand-chose en commun, sinon de montrer la diversité des rapports qui s'établissent entre la rue et les citoyens. Le premier article, de Bernard Calas, porte sur le boulevard de la Confédération (Ottawa et Gatineau), qui n'est pas vraiment une rue, mais plutôt une nouvelle identité que le gouvernement fédéral a superposée à des rues existantes (de rôles et de sens bien différents), afin de marquer l'unité du territoire de la capitale canadienne. La rue ici n'a d'autre utilité que de forcer le rattachement du Québec à la région de la capitale. Nous sommes loin de la fonction principale de la rue qui est de permettre la circulation.

Le boulevard Provencher, à Saint-Boniface, est le deuxième cas étudié, cette fois-ci, par Thibault Martin. Ce boulevard joue un rôle central pour la communauté franco-manitobaine et doit contribuer à la relance de Saint-Boniface. Cette relance passait par la construction d'un pont piétonnier dans le prolongement du boulevard, un pont qui permettait de porter la francophonie hors de son bastion traditionnel et, en même temps, de lier cette francophonie à un secteur récréotouristique en développement. Dans le troisième article, Richard Desnoilles s'intéresse à la rue du Petit-Champlain, à Québec, qui concrétise une conception du patrimoine marquée par une hésitation entre sacralisation et commercialisation. Selon l'auteur, il est même possible que le patrimoine ne soit plus que le support à la fonction commerciale, dominante.

La première partie compte également un quatrième article, de Johanna Bergé-Gobit, sur les batailles concernant la toponymie des rues des villes du Nunavut. Cet article étonnant nous permet de comprendre que choisir le nom des rues, même l'idée de donner un nom aux rues, ne va pas de soi. Cet article, comme les trois autres, montre bien que la rue est par essence un lieu de conflits, parce que c'est là où se construit l'identité des Inuits, mais également l'identité des francophones, canadienne ou québécoise.

La rue est également l'expression du cosmopolitisme d'une ville et un lieu festif par excellence. Les quatre textes de la deuxième partie nous le rappellent, en prenant appui sur les cas de la Petite-Italie (au nord de la rue Saint-Laurent, près du marché Jean-Talon), le boulevard des Galeries d'Anjou et la *Main*. Le dernier texte porte sur la rue la nuit. La rue Saint-Laurent est la *Main* de Montréal. Elle sépare (de façon, toutefois, moins marquée que par le passé) francophones et

anglophones. Comme le montre Hélène Vélasco-Graciet, davantage qu'une rupture, la rue Saint-Laurent a canalisé les migrations. Différentes vagues d'immigrants ont ainsi découpé la rue en quartiers, dont celui de la Petite-Italie. La rue est peut-être moins un lieu d'intégration qu'un espace où se côtoient différents groupes ; la *Main* de Montréal en est peut-être l'expression la plus claire. Laurence Liégeois s'intéresse également à la *Main*, mais comme un archétype de la ville nord-américaine, qui a été repris, entre autres, à Disneyland Resort Paris. Dans ce cas, nous sommes moins dans une manifestation du cosmopolitisme que dans la réinterprétation, sur la base des images dont se nourrit la société américaine.

Le texte sur le boulevard des Galeries d'Anjou (de Mesmin Kiti, Gilles Sénécal et Pierre-J. Hamel) porte sur une rue de banlieue, marquée par la fonction commerciale et où l'automobile a remplacé le piéton. Selon les trois auteurs, cette rue est en transformation et se rapprocherait du modèle de ville viable. Il est possible d'en douter – la banlieue viable n'étant qu'une vue de l'esprit –, mais il est clair que nous sommes ici au cœur d'un espace qui joue de plus en plus un rôle central et, ce faisant, qui acquiert peu à peu les caractéristiques d'un centre-ville. Cet article est d'autant plus intéressant qu'il s'agit du seul cas de rue de banlieue qui ait été étudié, et que le rôle que joue une rue est forcément différent selon que l'on est dans un quartier dense et ancien ou dans un quartier de banlieue, où la mobilité se conçoit essentiellement en fonction de l'automobile. La partie se clôt par un texte de Martine Géronimi, sur la rue la nuit, qui révèle autrement les tensions qui s'expriment dans l'espace public. Comme le montre l'auteure, nous sommes parfois, la nuit, dans une manière de subversion, qui contraste avec l'embourgeoisement qui marque certaines rues, le jour comme la nuit. C'est peut-être davantage la nuit que le caractère festif de la rue se manifeste, alors que les autres moments de la journée correspondent surtout aux heures de travail. Au total, les articles de cette partie montrent un aspect différent de la rue et de son appropriation par les citadins.

La troisième partie porte sur le pont, une métaphore du lien, comme l'indique le titre de cette partie. Le pont est, en un sens, le prolongement de la rue, comme c'est le cas de l'esplanade Riel à Saint-Boniface. Mais le pont existe d'abord parce qu'il y a rupture ; il marque la volonté de créer des liens, au-delà justement de cette rupture. La rue vise également à créer des liens, mais elle tisse son réseau dans la

continuité, contrairement au pont, qui s'inscrit dans une logique de discontinuités, donc de continuités à construire. Cette partie apparaît quelque peu en retrait du reste de l'ouvrage, non pas tant à cause de l'intérêt moindre des articles, mais parce que les ponts sont fort différents des rues. Il s'agit là encore d'espaces publics, mais qui ne font pas l'objet de la même appropriation que les rues. Deux des textes de cette dernière partie sont signés par Daniel Latouche, qui s'intéresse aux ponts du Québec et du Canada. Les ponts jouent un rôle important dans un pays comme le nôtre. Ils sont notamment des instruments de l'unité nationale, comme c'est le cas des ponts qui franchissent la rivière des Outaouais à Ottawa, et auxquels se superpose le boulevard de la Confédération, dont discute Calas dans la première partie. Desnoilles signe ici un deuxième texte, sur le pont de Québec cette fois, pont qui en son temps a marqué la modernité, mais qui a été dépassé depuis. Le caractère patrimonial de ce pont a été reconnu, à la fois pour son rôle dans l'histoire de Québec et pour sa monumentalité, qui a transformé le paysage. Le dernier texte, de Caroline Ziolko, constitue une réflexion sur le pont dans l'imaginaire collectif. On se situe ici en amont des autres textes, qui sont davantage tournés vers les espaces concrets.

À la lecture de l'ouvrage dirigé par Augustin, la rue apparaît au lecteur dans toute sa complexité et sa richesse. La rue est souvent abordée du seul point de vue fonctionnel, comme espace circulatoire. Comme le rappellent les auteurs du présent ouvrage, elle est d'abord une interface entre le public et le privé, ainsi que l'essence de la ville. Cet ouvrage mérite d'être lu par ceux que la rue – et la ville – intéresse, parce qu'il permet d'en enrichir notre compréhension. Un troisième volume pourrait même s'imposer, dans la mesure où la question n'a pas été épuisée. Il y a, sans aucun doute, un grand intérêt dans cette approche qui éclaire à la fois la fonction de la rue et le rôle de différentes rues emblématiques. Les auteurs nous permettent de visiter des rues et de jeter un regard renouvelé sur l'espace urbain. Les rues des villes canadiennes présentent assurément un intérêt réel comme objets géographiques, et ce livre en témoigne abondamment.