

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC
INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
CENTRE – URBANISATION CULTURE SOCIÉTÉ

**LES IMPACTS DE LA MÉMOIRE DES EXPROPRIATIONS SUR LA
CONSTRUCTION DES IDENTITÉS TERRITORIALES**

Le cas de Mirabel

Par

Flandrine LUSSON

Maîtrise en sociologie de la ville et de l'environnement

Thèse présentée pour obtenir le grade de

Philosophiae doctor, Ph.D.

Doctorat en études urbaines

Programme offert conjointement par l'INRS et l'UQAM

Avril 2025

Cette thèse intitulée

**LES IMPACTS DE LA MÉMOIRE DES EXPROPRIATIONS SUR LA
CONSTRUCTION DES IDENTITÉS TERRITORIALES**

Le cas de Mirabel

et présentée par

Flandrine LUSSON

a été évaluée par un jury composé de

M. Nipesh PALAT NARAYANAN, président, INRS-UCS

Mme Sandra BREUX, directrice de thèse, INRS-UCS

M. Sébastien CAQUARD, codirecteur, Université Concordia

Mme Thi Thanh Hien PHAM, examinatrice interne, UQAM

M. Philippe GERVAIS-LAMBONY, examinateur externe, Université Paris Nanterre

RÉSUMÉ

En 1969, quatorze paroisses et municipalités sont fusionnées pour former la ville de Mirabel qui accueillera bientôt le nouvel aéroport international du Québec. Surdimensionné, le projet mène à l'expropriation de près de 11 000 individus et 97 000 acres de terres. Les expropriés qui dénoncent l'étendue du périmètre d'expropriation luttent et obtiennent la rétrocession de 80 000 acres en 1986. En 2004, l'aéroport finit par fermer ses portes laissant un lieu sous-utilisé occupant toujours une grande partie du paysage de Mirabel. Quelles mémoires reste-t-il des expropriations des années 1970 et de leurs conséquences ? Comment ces mémoires affectent-elles l'attachement au lieu des résidents et l'identité projetée par la municipalité ? Les expropriations ont été utilisées de façon récurrente à travers l'histoire, dépossédant de nombreux individus de leurs terres pour la construction de grands projets. L'étude de leurs effets sociaux, spatiaux, politiques et symboliques sur le long terme et à l'échelle des territoires où elles prennent forme est cependant limitée. Pourtant, les événements du passé laissent des traces dans le présent qui marquent les mémoires individuelles et collectives, tout en participant à la formation des territoires et de leurs identités. Ancré dans une approche phénoménologique mobilisant l'histoire orale, l'analyse d'archives et la cartographie pour raconter le territoire de Mirabel, ce travail de thèse à cherche à comprendre les conséquences de ces expropriations à l'échelle municipale 56 ans après le début du projet aéroportuaire. Pour réaliser ce travail, 29 entretiens non-structurés ont été menés avec des résidents, des élus et des professionnels de l'aménagement du territoire municipal, un micro-questionnaire a été diffusé auprès de 95 résidents et 128 archives ont été analysés. En retraçant l'histoire de ce territoire en relation avec le projet qui a mené à sa création, cette thèse montre les conséquences profondes que les expropriations ont eu sur ceux qui les ont vécues, mais également sur l'organisation sociale, spatiale, politique, économique du territoire. Le travail de réparation physique et symbolique de ces effets engagé par les expropriés, leurs descendances et les élus municipaux ont néanmoins participé à leur transformation. De mémoires traumatiques vécues, elles se sont diversifiées grâce au partage social et aux actions de mise en mémoire organisées permettant leur appropriation à l'échelle municipale. Longtemps perçues comme négatives, ce travail a permis l'apaisement de ces mémoires et leur transformation en élément territorial identitaire distinctif, source de (ré)appropriation du territoire par ses habitants, de développement de liens sociaux, de relations d'attachement à celui-ci et d'attractivité territoriale. Ce « tournant mémoriel » invite à reconnaître les effets produits par les expropriations sur le territoire et sur ses habitants ainsi que l'importance des stigmates laissés par le projet aéroportuaire dans le paysage de Mirabel et dans les mémoires de celles et ceux qui l'habitent.

Mots clés : expropriation, mémoires urbaines, transformations territoriales, attachement au lieu, aménagement du territoire

ABSTRACT

In 1969, fourteen parishes and municipalities were amalgamated to form the city of Mirabel, soon to be home to Quebec's new international airport. Oversized, the project led to the expropriation of nearly 11,000 individuals and 97,000 acres of land. The expropriated, who denounced the extent of the expropriation perimeter, fought for and obtained the retrocession of 80,000 acres in 1986. In 2004, the airport finally closed its doors, leaving an underutilized site that still occupies a large part of the Mirabel landscape. What memories remain of the expropriations of the 1970s and their consequences? How do these memories affect residents' place attachment, and the identity projected by the municipality? Expropriations have been used repeatedly throughout history, dispossessing many people of their land for the construction of megaprojects. However, the study of their social, spatial, political and symbolic effects over the long term and on the scale of the territories in which they take shape is limited. Yet the events of the past leave traces in the present that mark individual and collective memories, while helping to shape territories and their identities. Rooted in a phenomenological approach using oral history, archive analysis and cartography to tell the story of Mirabel, this thesis seeks to understand the consequences of these expropriations on a municipal scale 56 years after the start of the airport project. To carry out this work, 29 unstructured interviews were conducted with residents, elected officials and urban planners, a micro-survey was distributed to 95 residents and 128 archives were analysed. By tracing the history of this territory in relation to the project that led to its creation, this thesis shows the profound consequences that the expropriations had on those who lived through them, but also on the social, spatial, political and economic organization of the territory. The physical and symbolic reparation of these effects, undertaken by the expropriated, their descendants and elected municipal officials, nevertheless contributed to their transformation. From traumatic memories, they have diversified thanks to social sharing and organized memory activities, enabling them to be appropriated at municipal level. Long perceived as negative, this work has helped to appease these memories and transform them into a distinctive territorial identity, a source of (re)appropriation of the territory by its inhabitants, the development of social links, relationships of attachment to the territory and territorial attractiveness. This “memorial shift” invites us to recognize the effects of expropriation on the territory and its inhabitants, as well as the importance of the stigmata left by the airport project on the Mirabel landscape and in the memories of those who live there.

Keywords: expropriation, urban memories, territorial transformations, place attachment, land use planning

AVANT-PROPOS

En 2020, lorsque j'ai décidé de poursuivre mes études en doctorat après mon master en sociologie de la ville et de l'environnement à l'université de Strasbourg (France), je connaissais un peu le Québec. J'avais déjà passé une année à Chicoutimi pour étudier la géographie et l'aménagement durable. En revanche, ce n'est qu'en revenant au Québec en 2020 que je prends connaissance de l'histoire de Mirabel, d'une histoire avec laquelle je me sens en partie familière étant donné mon parcours militant en solidarité internationale et locale, pour les droits des migrants, et le droit au logement, et parce que ma famille, comme beaucoup d'autres à travers le monde, a vécu une expropriation.

Mes grands-parents paternels étaient vignerons. Ils possédaient 28 hectares de vignes en Anjou, dans l'ouest de la France. En 2002, ils sont expropriés avec de nombreux autres agriculteurs pour la création de l'autoroute A87 reliant la ville d'Angers aux Sables-d'Olonne et qui allait permettre aux touristes de se rendre plus rapidement en Vendée. Le tracé devait au préalable passer par le village de Chaume, où se cultivent les vins les plus chers de la région. Pour préserver ces terres, le tracé est modifié pour passer sur celles du Coteau du Layon, sur les premières terres que mon grand-père cultive, racheté à ses propres parents qui les avaient eux-mêmes reçus en héritage de leurs parents. Meilleures terres du vignoble, elles permettaient de faire du Coteau-du-Layon, un vin ayant fait le succès du vignoble familial. À la suite des expropriations et pour compenser les pertes agricoles provoquées par la construction de l'autoroute, le gouvernement décide de remembrer les terres restantes. Le remembrement ayant été mal réalisé, une mosaïque de bouts de terres invendables et inutilisables sont restés dans la famille. C'était la double peine.

En repensant à cette histoire, j'ai l'impression de voir celle de Mirabel et celle de nombreux agriculteurs qui ont perdu leur maison, leur travail, leurs héritages et leurs souvenirs de famille pour permettre à de grands projets de se développer. Recueillir et partager les mémoires encore vivantes des expropriations cherche à visibiliser les conséquences de projets qui continuent d'être réalisés chaque année partout à travers le monde et qui participent à détruire la vie de nombreux individus.

REMERCIEMENTS

Cette thèse n'aurait jamais pu voir le jour sans le soutien constant et l'accompagnement de nombreuses personnes.

En premier lieu, je souhaite remercier ma directrice de recherche, Sandra Breux, qui dès le départ de ce parcours a cru en moi, et qui n'a cessé, depuis, de m'accompagner et me soutenir. Nous conserverons, je l'espère, pendant encore longtemps, la relation que nous avons tissée tout au long des cinq dernières années. Merci Sandra.

Je souhaite ensuite remercier mon co-directeur Sébastien Caquard. En acceptant de me superviser, tu m'as ouvert à des méthodologies et savoirs précieux qui ont nourri cette thèse. Tu m'as fait découvrir la belle équipe de recherche du géomedialab. Léa, Emory, Sepideh, Sarah, Élise, José, merci à vous pour vos inspirations !

Cette thèse n'aurait pas non plus vu le jour sans la participation des résident.e.s, élu.e.s et représentant.e.s de la municipalité de Mirabel. Je vous remercie pour votre confiance, votre temps, vos partages et votre bienveillance. Un merci particulier à M. Charbonneau pour m'avoir en premier lieu ouvert les portes de votre administration. Ce soutien a été crucial et sans celui-ci, je ne me serai jamais sentie confortable de réaliser cette recherche. Je souhaite également présenter des remerciements particuliers à Françoise Drapeau-Monette et Denise Beaudoin qui ont soutenu le projet dès le départ et qui ont accordé un temps inestimable pour réévaluer certains détails et réflexions de cette thèse.

Ensuite, je voudrais remercier tous les amis et collègues de l'INRS. Grâce à vous, je me suis sentie faire partie d'une communauté soudée. Les soirées, activités, pauses déjeuner et pauses café avec vous sont de précieux souvenirs qui ont rendu ce parcours doctoral tellement plus agréable. L'INRS, par sa taille et son petit nombre de professeur.e.s et d'étudiant.e.s, permet cette proximité qu'une grande université ne permettrait pas. Je suis reconnaissante d'avoir vécu cette expérience dans d'aussi bonnes conditions. Nathan, Mohamed, Amélie, Salomé, Jeremy, Dorhane, Diana, Hélène, Gabrielle, Naomie, Lydia, Tim, Andrés, Alex, Mélissa, merci à vous toutes et tous !

Le Canada n'est pas ma terre d'origine et pourtant j'y ai découvert une deuxième maison. Au cours de ces cinq dernières années, de nombreuses personnes précieuses sont entrées dans ma vie avec

lesquelles j'espère continuer d'entretenir d'aussi belles relations. Mes chères amies, Catherine, Donia, Sophie-Rose, Samita, merci pour votre amitié et les temps passés ensemble. La thèse est un parcours avec de nombreux hauts et bas, des doutes et pertes de confiance. Vous avoir dans ma vie m'a permis de garder le cap !

Enfin, ma famille, mes chers parents, Jacky, Sylvie, Benoit, Delphine, Serge, Agnès, Conchi, Nathalie, Éric, Pierre-Gilles, Renato, Annick, Jean-Pierre, Véronique, Mamie Dora, Didile, Sacha, Nelly, Alexandra, et mes chères amies Océane, Romane et Héloïse, je vous remercie profondément de faire partie de ma vie et de m'avoir soutenue, encouragée, écoutée, conseillée, et ressourcée pendant ces cinq dernières années. La distance avec vous n'a pas toujours été facile mais nous avons gardé cette proximité qui m'a permis de continuer cette belle aventure.

Un doctorat étant difficile à réaliser et terminer sans soutien financier, je remercie les Fonds de la recherche du Québec pour m'avoir accordé une bourse de recherche qui m'a permis d'être financée pendant quatre ans. Ce soutien est non négligeable même s'il n'est en réalité pas accessible à tous et à toutes. Sans cette bourse, je n'aurais jamais été capable de terminer cette thèse en quatre ans et demi. Donc merci à tous les étudiant.e.s et chercheur.e.s qui militent pour que les sciences sociales continuent d'être reconnues et financées à leur juste valeur.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ.....	3
ABSTRACT	4
AVANT-PROPOS	5
REMERCIEMENTS.....	6
LISTE DES TABLEAUX.....	11
LISTE DES FIGURES.....	12
INTRODUCTION.....	14
CHAPITRE 1 : RECENSION DES ÉCRITS SUR LES EXPROPRIATIONS, L’HABITER ET LES MÉMOIRES URBAINES.....	19
1.1. L’expropriation, de son inscription légale à ses effets dans les territoires habités.....	20
1.1.1. L’expropriation, un pouvoir historique créé au détriment du droit à la propriété....	20
1.1.2. L’expropriation, un mécanisme de dépossession des individus et des terres au service du développement des territoires	23
1.1.3. Les impacts des expropriations sur ceux qui les vivent	29
1.2. Habiter le territoire : une relation au cœur de la fabrique urbaine.....	35
1.2.1 L’Habiter : une double construction socio-spatiale et identitaire.....	35
1.2.2 L’habiter à l’épreuve de l’aménagement du territoire.....	41
1.3. L’inscription mémorielle à long terme des phénomènes urbains	48
1.3.1 L’inscription spatiale des évènements du passé dans les territoires.....	48
1.3.2 Les mémoires urbaines, des mémoires vécues et défendues.....	54
CHAPITRE 2 : RACONTER LE TERRITOIRE.....	64
2.1. Problématique et objectifs de la recherche	64
2.1.1 La problématique de la recherche : le cas de Mirabel.....	65
2.1.2 Les objectifs de la recherche	73
2.1.3 Définitions des concepts de la recherche	74
2.1.4 Opérationnalisation des concepts de la recherche	77
2.2. Opérationnalisation de la recherche	83
2.2.1 Les outils de collecte de l’information	83
a) L’observation documentaire.....	84

b) La collecte de récits individuels.....	86
a) L'obtention du certificat éthique.....	91
b) Les échantillons de la recherche	92
2.2.3 Analyse et présentation des résultats.....	102
a) L'analyse des récits.....	102
b) Interprétation sensible et cartographique des entretiens	104
c) Présentation et diffusion des résultats de la recherche.....	107
d) Positionnement de la recherche	109
CHAPITRE 3 : LES MÉMOIRES DU PROJET AÉROPORTUAIRE ET DE SES	
CONSEQUENCES (1966-2004).....	112
3.1 Les étapes de la construction d'un territoire aéroportuaire	113
3.1.1 La décision de construire un nouvel aéroport	113
3.1.2 L'expropriation de 97 000 acres de terres	124
a) Un périmètre aux frontières arbitraires ?	124
b) Souvenirs de l'annonce de la nouvelle des expropriations	133
3.1.3 La construction d'une nouvelle ville : Mirabel	144
3.2 Les mémoires de l'expérience de l'expropriation	155
3.2.1 Devoir quitter son « chez-soi »	155
3.2.2 Vivre dans un contexte d'expropriation	165
3.2.3 La lutte pour le territoire	173
3.3 35 ans après le début des expropriations, la fermeture de l'aéroport	185
3.3.1 Un moment de remémoration collective	185
3.3.2 Les souvenirs de l'aéroport	192
CHAPITRE 4 : DEPUIS LA FERMETURE DE L'AÉROPORT, L'IDENTITÉ DU	
TERRITOIRE DE MIRABEL (2004-2023).....	203
4.1 La mise en mémoire de l'expropriation.....	204
4.1.1 Les acteurs et actions de la mise en mémoire	204
4.1.2 Les facteurs et défis de la mise en mémoire.....	217
a) Les facteurs de la mise en mémoire.....	217
b) Les défis de la mise en mémoire.....	225
4.1.3 Une mémoire partagée à l'échelle municipale ?	231

4.2	L'évolution de Mirabel : un territoire aux identités plurielles.....	242
4.2.1	Les spécificités identitaires de Mirabel	242
4.2.2	Les relations des résidents au territoire	259
4.3	L'avenir de Mirabel	270
4.3.1	Les enjeux urbanistiques et politiques vécus au sein de la municipalité.....	270
4.3.2	L'avenir aéroportuaire.....	279
CHAPITRE 5. LA VILLE EN MÉMOIRES. DISCUSSION DES RÉSULTATS.....		290
5.1	Les mémoires mirabelloises : des vecteurs d'attachement et de construction identitaire territoriale	291
5.1.1	La mémoire de l'expropriation : d'une mémoire traumatique à une mémoire sociale et territoriale partagée	291
5.1.2	La mémoire d'un lieu : du projet aéroportuaire en échec à un renouveau aéroportuaire	298
5.2	Réconcilier la mémoire et le territoire, réconcilier les temporalités urbaines	307
5.2.1	La reconnaissance et la prise en considération des aspirations urbaines	307
5.2.2	À la recherche du capital mnémonique des villes à partir de la définition des cadres territoriaux de la mémoire.....	315
CONCLUSION GÉNÉRALE		325
Bibliographie.....		334
Annexe 1. Micro-questionnaire		370
Annexe 2. Affiche de recrutement de résidents pour les entretiens.....		371
Annexe 3. Certificat éthique		372
Annexe 4. Liste des documents d'archives observés classés par origine et date de publication.....		373
Annexe 5. Noms et adresses des bibliothèque de diffusion du micro-questionnaire.....		386
Annexe 6. Profil des résidents rencontrés non-anonymisés (19 sur 21)		387
Annexe 7. Schéma des acteurs du projet aéroportuaire		389

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1 Synthèse de l’opérationnalisation des concepts d’expropriation et de leurs conséquences (1969 à 2023).....	p.78
Tableau 2.2 Synthèse de l’opérationnalisation du concept de mémoire.....	p.80
Tableau 2.3 Synthèse de l’opérationnalisation du concept d’attachement au lieu.....	p.81
Tableau 2.4 Synthèse de l’opérationnalisation du concept d’identité projetée par la municipalité	p.83
Tableau 2.5 Tableau de présentation des thèmes de discussion des entretiens	p.90
Tableau 2.6 Tableau de présentation des origines et du nombre d’archives collectés.....	p.93
Tableau 2.7 Synthèse des profils des résidents rencontrés.....	p.99
Tableau 2.8 Liste des élus et professionnels de l’aménagement du territoire municipal rencontrés	p.101
Tableau 3.1 Projection du transport aérien à l’aéroport de Dorval entre 1966 et 1985.....	p.114
Tableau 3.2 Coûts estimés du NAIM en millions de dollars sur les trois sites potentiels.....	p.116
Tableau 3.3 Nombre et pourcentage d’habitants expropriés par municipalités.....	p.127
Tableau 3.4 Superficies des territoires fédéraux et municipaux de Mirabel.....	p.145
Tableau 3.5 Estimation de l’augmentation de la population à Mirabel entre 1971 et 2001.....	p.149
Tableau 3.6 Synthèse des impacts de la décision de construire un aéroport entre 1966 et 1979	p.154
Tableau 3.7 Synthèse des impacts de l’expropriation entre 1969 et 1984.....	p.184
Tableau 4.1 Actions de mise en mémoire de l’expropriation réalisées entre 2002 et 2023.....	p.206
Tableau 4.2 Population des différents secteurs municipaux de Mirabel en 2021	p.247

LISTE DES FIGURES

Figure 2.1 Carte de situation de Mirabel au sein de la province du Québec.....	p.65
Figure 2.2 Carte des lieux d’archives visités au cours de la recherche.....	p.95
Figure 2.3 Nombre de répondants au questionnaire par secteur de Mirabel.....	p.98
Figure 2.4 Nombre d’entretiens réalisés par secteurs de résidence.....	p.100
Figure 3.1 Carte des trois phases de développement du projet aéroportuaire.....	p.119
Figure 3.2 Plan de masse de la zone opérationnelle aéroportuaire.....	p.121
Figure 3.3 Réseau de transport autour du Nouvel Aéroport international de Montréal.....	p.123
Figure 3.4 Carte du périmètre d’expropriation du gouvernement fédéral en 1969.....	p.126
Figure 3.5 Carte sensible du récit d’Aline Thibodeau.....	p.137
Figure 3.6 Carte sensible du récit de Françoise Drapeau-Monette.....	p.139
Figure 3.7 Carte de la cohabitation des deux périmètres politico-administratifs.....	p.146
Figure 3.8 Carte de l’affectation du sol du périmètre d’expropriation.....	p.148
Figure 3.9 Carte comparative des mesures d’agression sonore du gouvernement fédéral et de la Ville de Mirabel.....	p.151
Figure 3.10 Carte des aménagements proposés par la Ville de Mirabel en 1979.....	p.153
Figure 3.11 Carte des parcours résidentiels de cinq expropriés.....	p.160
Figure 3.12 Carte des 17 000 acres expropriés de Mirabel à la suite de la rétrocession d’environ 80% du périmètre.....	p.183
Figure 3.13 Carte sensible des souvenirs de l’aéroport de Mirabel en 2023.....	p.201

Figure 4.1 Synthèse des acteurs et actions pour la rétrocession des 11 000 acres de terres.....	p.212
Figure 4.2 Synthèse des actions de mise en mémoire de l'expropriation à Mirabel.....	p.216
Figure 4.3 Carte des lieux de mémoire de Mirabel en 2023.....	p.225
Figure 4.4 Graphique des durées de résidence des 95 répondants au questionnaire.....	p.239
Figure 4.5 Graphique des faits marquants les plus cités par les 95 répondants à la question « Pouvez-vous me nommer un ou plusieurs faits marquants liés à cette histoire ?.....	p.240
Figure 4.6 Graphique des proportions de faits marquants nommés en fonction des secteurs de résidence des répondants.....	p.240
Figure 4.7 Graphique de l'évolution de la population du territoire entre 1971 et 2021.....	p.244
Figure 4.8 Carte de la répartition des zones d'affectations du sol de Mirabel en 2019.....	p.246
Figure 4.9 Carte des différences de dynamiques démographiques entre secteurs	p.248
Figure 4.10 Graphique des éléments les plus cités par les 95 répondants au questionnaire à la question « quels sont les lieux/éléments qui symbolisent le mieux l'identité de Mirabel	p.249
Figure 4.11 Carte de l'évolution du développement à Mirabel entre 1972 et 2022.....	p.252
Figure 4.12 Logo de la municipalité de Mirabel depuis 2022.....	p.258
Figure 4.13 Carte des trajectoires résidentielles simplifiées des résidents rencontrés.....	p.264
Figure 4.14 Carte des pratiques résidentielles des résidents rencontrés.....	p.267
Figure 5.1 Transformation de la mémoire de l'expropriation en mémoire territoriale.....	p.297
Figure 5.2 Analyse des temporalités du haut-lieu aéroportuaire de Mirabel.....	p.304
Figure 5.3 Synthèse des transformations mémorielles de Mirabel et de leurs effets territoriaux	p.306
Figure 5.4 Synthèse dimensionnelle des cadres territoriaux de la mémoire.....	p.318

INTRODUCTION

Au Québec, en 1969, 11 000 individus sont expropriés pour permettre la construction du nouvel aéroport international du Québec. Implanté dans le nord-est de Montréal, sa mise en œuvre s'accompagne de la fusion de 14 paroisses et morceaux de municipalités pour former la nouvelle ville de Mirabel. 68% du territoire de la ville est exproprié au sein d'un vaste périmètre d'expropriation de 97 000 acres créé et administré par le gouvernement fédéral du Canada (URBEC 1973). Surdimensionné, et fortement contesté par la population, l'échec du projet aéroportuaire est finalement annoncé en 1997. Si la majorité des terres ont été rétrocédées à la suite d'un mouvement de lutte sociale (Gagnon-Poulin 2010), la fracture socio-spatiale provoquée par le projet aéroportuaire reste omniprésente. Elle est vécue par les anciens expropriés qui ont pu racheter leurs terres, par ceux dont les terres n'ont pas été rétrocédées et par leurs descendants. Elle est également visible dans la division en quartiers et secteurs de la municipalité reprenant la séparation historique des anciennes paroisses et dans le travail de mémoire enclenché par les expropriés depuis la fermeture définitive de l'aéroport en 2004 (Raymond et Boileau 1988).

L'expropriation est un outil juridique utilisé depuis des siècles comme support au développement économique des territoires (Thomson 2020; Gironde, Golay et Messerli 2016; Smit 2015; Azuela et Herrera-Martín 2009; Mazoyer et Roudart 2004). Hier et aujourd'hui, il a contribué à déposséder de nombreux individus et familles de leurs terres, de leurs logements et de leurs communautés (Thomson 2020; Gironde, Golay et Messerli 2016; Mazoyer et Roudart 2004). Bien qu'extrêmement controversé, son utilisation ne faiblit cependant pas (Azuela et Herrera-Martín 2009). Malgré ses effets, les écrits qui abordent les expropriations, en particulier en occident, établissent peu de liens entre l'impact, décrit comme traumatique, de l'expérience individuelle et communautaire des expropriations, et la construction identitaire des territoires sur le long terme.

En adoptant une lecture occidentale qui étudie la construction territoriale selon une approche relationnelle et phénoménologique (Di Masso et Dixon 2015), le territoire, défini comme un tout, se décompose en espaces et lieux investis socialement et économiquement (Lefebvre 1974; Raffestin 1980; Di Méo 1990; Claval 1992; Lussault et Lévy 2000; Lussault 2007; Manzo et Devine-Wright 2014; Manzo et Devine-Wright 2020). Le territoire est en effet un « agencement de ressources matérielles et symboliques capable de structurer les conditions pratiques de

l'existence d'un individu ou d'un collectif social et d'informer en retour cet individu et ce collectif sur sa propre identité » (Lévy et Lussault 2003, p.910). En tant que processus, l'appropriation symbolique de l'espace (Veschambre 2008), le rapport affectif aux lieux (Bresse, Fortin et Després 2010) ou encore l'attachement au lieu (Manzo et Devine-Wright 2020) contribuent à la définition des identités territoriales, individuelles, collectives et municipales. Cependant, les expropriations « fragilisent » ces supports identitaires (Deboulet et Lafaye 2018). Quelques études sociologiques se sont attardées à décrire cette expérience toute particulière de l'expropriation (Cavaillé 1999; Fried 2000; Bresse, Fortin et Després 2010). Cependant, rares sont les analyses approfondies en études urbaines, excepté celle de Veschambre (2008) sur la ville d'Angers (France), qui documentent l'impact sur le long terme de ce traumatisme sur les espaces habités, sur les manières de s'approprier ces espaces et donc sur la construction des identités.

Pourtant, Veschambre (2008) explique que les expropriations laissent des « traces ». Celles-ci peuvent faire office d'une « mise en mémoire » par le marquage symbolique et matériel de l'espace, mais également d'un « déni de mémoire » et d'un « effacement volontaire » et « systématique » de la trace du traumatisme (Veschambre 2008). Le déni et l'effacement de mémoires peut cependant produire des conséquences elles aussi destructrices sur les individus, car la mémoire est une dimension centrale de la construction identitaire des groupes sociaux (Halbwachs 1950; Nora 1989; Páez, Basabe et González 1997; Mace 2010; Paez, Bobowik et Guissmé 2016; Rhodes, Price et Walker 2021). Elle est également de plus en plus reconnue comme une dimension centrale de la construction identitaire des territoires (Rose-Redwood, Alderman et Azaryahu 2008; Till 2012; Loughran, Fine et Hunter 2015; Inwood et Alderman 2020; Lefranc et Gensburger 2023). Parfois instrumentalisée, elle se retrouve régulièrement mobilisée dans la production de stratégies de promotion municipale (Loughran, Fine et Hunter 2015; Le Bel 2015; Blin et Besson 2021; Le Galès 2023).

À Mirabel, la mise en mémoire des expropriations a longtemps été un objet de conflit entre les expropriés et les représentants de la municipalité. Non reconnue et non valorisée par les équipes municipales pendant plusieurs décennies, elle n'apparaît que depuis récemment dans les documents municipaux en tant qu'histoire du territoire. Cette évolution coïncide avec le redéveloppement du site aéroportuaire, laissé à l'abandon pendant plusieurs années après sa fermeture et le boom démographique sans précédent vécu par la municipalité. Entre 2005 et 2019, la ville a vécu une

hausse de 40% de sa population, une croissance qui selon les projections devrait encore augmenter de 45% d'ici 2041 (Institut de la statistique du Québec 2019). Ces transformations interrogent la capacité de traces sociales et spatiales à subsister dans le temps long et les effets que leur persistance peut produire sur les manières d'habiter un territoire, se le représenter et se l'approprier. Les conséquences à long terme des expropriations étant peu connues et peu étudiées (Azuela ; Smit 2015), et les rôles que jouent les mémoires dans la définition des identités territoriales étant un objet d'étude récent (Till 2012), comprendre les effets que ces mémoires peuvent provoquer sur l'évolution du territoire, son identité, ses défis actuels, et penser son aménagement futur reste à réaliser.

L'objectif de ce travail est d'identifier les relations qui existent entre les expropriations, la construction identitaire des territoires et le rôle joué par la mémoire dans la perpétuation des conséquences des expropriations sur les territoires et sur leur identité. En mobilisant un cas d'étude particulier au Québec qui fait aujourd'hui partie des faits historiques connus au sein de la province, nous souhaitons comprendre les effets territoriaux municipaux et à long terme d'un mégaprojet aéroportuaire conçu historiquement sans prendre en considération les acteurs municipaux, les résidents de la municipalité et les effets des expropriations à l'échelle du territoire municipal. 56 ans après le début de l'expropriation de Mirabel, nous souhaitons poser la question de recherche suivante : quelles mémoires reste-t-il des expropriations des années 1970 et de leurs conséquences ? Cette question invite à réfléchir aux conséquences sociales, politiques, spatiales et économiques des expropriations, quatre dimensions au cœur de la définition d'un territoire.

Cette thèse se divise en cinq chapitres. Le premier chapitre est dédié à la revue des écrits. Les trois thèmes centraux de cette thèse sont les expropriations, l'habiter et la mise en mémoire. Dans un premier temps, nous interrogerons la prise en considération des conséquences plurielles des expropriations au sein de ces études. Les impacts sociaux et territoriaux des expropriations étant les moins étudiés, la seconde partie revient sur les écrits qui abordent les processus de construction des territoires. En adoptant une approche relationnelle d'étude des territoires, cette partie met l'accent sur l'étude des relations qui se tissent entre les individus et les territoires, et les rôles joués par ces relations dans le façonnement des territoires et de leurs identités plurielles. Dans un troisième temps, nous verrons que la mémoire est encore peu abordée comme une dimension centrale de la construction des territoires et de leurs identités. Les écrits actuels limitent plus

souvent son rôle à une dimension de promotion territoriale. Le nombre croissant d'études sur les mémoires à l'échelle municipale invite en revanche à identifier et à prendre en considération l'inscription mémorielle à long terme des phénomènes urbains, et à reconnaître ses effets sur les territoires et ceux qui les habitent.

Le second chapitre détaille la démarche méthodologique mobilisée pour répondre à notre question de recherche. Nous y présenterons la question de recherche, les termes principaux qui la composent, ainsi que les objectifs définis pour y répondre. Nous préciserons les concepts et les dimensions utilisés pour opérationnaliser la recherche. Nous présenterons ensuite les trois outils méthodologiques mobilisés pour réaliser ce travail : l'observation documentaire, la diffusion d'un micro-questionnaire, et la réalisation d'entretiens non structurés avec des résidents de Mirabel, expropriés et non expropriés, ainsi qu'avec des élus et professionnels de l'aménagement du territoire municipal. Les récits recueillis sont analysés de façon chronologique afin de retracer l'histoire et les mémoires du projet aéroportuaire et des expropriations de 1969 à 2023.

Le troisième et le quatrième chapitre présentent les résultats de la recherche. Le premier retrace les mémoires du projet aéroportuaire et de ses conséquences de 1966 à 2004. Il revient dans un premier temps sur les grandes décisions qui ont mené à la construction du territoire aéroportuaire, l'expropriation de 97 000 acres de terres, et la construction de la nouvelle ville de Mirabel. Puis, il retrace les mémoires de l'expérience de l'expropriation telle que vécue et racontée par les expropriés tout au long de leur lutte pour le territoire. Le chapitre se termine par les récits sur la fermeture de l'aéroport 35 ans après le début de l'expropriation.

Le chapitre suivant analyse l'évolution du territoire de Mirabel et la construction de son identité depuis la fermeture de l'aéroport en 2004. Il commence par revenir sur les étapes de la mise en mémoire de l'expropriation et des acteurs qui ont accompagné ce processus. Il analyse ensuite la place que prennent aujourd'hui la mémoire de l'expropriation et celle du projet aéroportuaire au sein de l'identité du territoire. En interrogeant cette mémoire en tant que mémoire municipale, le chapitre présente l'évolution du territoire de Mirabel, ses spécificités identitaires telles que perçues et vécues par les interviewés rencontrés, et l'évolution des relations des résidents à celui-ci. Il se termine en interrogeant l'avenir de Mirabel et de son ancien aéroport en abordant les enjeux et défis vécus aujourd'hui au sein de la municipalité et les aspirations des résidents pour le futur.

Le dernier chapitre discute les résultats et les met en commun autour de la notion de ville en mémoires. Nous rappellerons que les mémoires d'une ville sont des mémoires avant tout vécues. Celles-ci se matérialisent au sein des lieux habités et des corps qui portent ces mémoires. Avec le temps, elles peuvent se transformer, se diversifier et se diluer au contact des acteurs qui les portent, les valorisent, ou encore les contestent. La mémoire de Mirabel est aujourd'hui plurielle : vécue, intergénérationnelle, sociale, spatiale, et territoriale. Ces différentes mémoires ont largement participé à façonner le territoire tel qu'il est connu aujourd'hui. Mémoires longtemps perçues comme négatives, elles se sont transformées à travers le temps pour se constituer en ressources territoriales. Elles contribuent à nourrir la mémoire de Mirabel tout en se construisant en atout pour le territoire, au cœur des spécificités identitaires valorisées par les résidents, et des réflexions pour penser le territoire et son avenir. Cette évolution n'a été permise que grâce au travail d'acteurs pluriels qui ont travaillé à transformer physiquement et symboliquement le territoire de Mirabel et valoriser ces mémoires comme éléments distinctifs du territoire.

Pour conclure cette mise en contexte, il est important de mentionner que la mémoire de ce territoire remonte à bien longtemps. Si Mirabel est un territoire historiquement créé pour la construction d'un aéroport, il est aussi situé au sein du territoire non cédé de la communauté mohawk de Kanehsatà:ke exproprié depuis le XVII^e siècle par le roi de France, par les Sulpiciens et par les colons européens. Cette thèse conclut en invitant à réfléchir aux effets structurels produits hier et aujourd'hui par les expropriations sur une diversité de groupes tout en montrant que la reconnaissance de ces effets reste profondément imbriquée dans des rapports de domination qui ne permettent pas à tous les groupes de lutter à armes égales.

CHAPITRE 1 : RECENSION DES ÉCRITS SUR LES EXPROPRIATIONS, L'HABITER ET LES MÉMOIRES URBAINES

Ce premier chapitre explore, en trois parties, l'état de la littérature dans trois sous-champs de recherche des études urbaines : les expropriations, l'habiter et les mémoires urbaines. À notre connaissance, ces trois champs n'ont pas encore fait l'objet de liens approfondis. Pourtant, un ensemble d'éléments permette de les faire dialoguer pour comprendre les effets à long terme des expropriations sur la construction identitaire des territoires et l'attachement au lieu des individus. La première partie met en évidence l'usage constant à travers le temps des expropriations malgré leurs effets souvent déstabilisateurs sur les individus et les territoires. Nous montrerons qu'au sein des écrits, les effets des expropriations sont moins étudiés que les mécanismes de leur mise en œuvre. Ces effets sont pourtant multiples, à la fois spatiaux, politiques, économiques et sociaux. En orientant la lecture sur les effets sociaux, la seconde partie mobilise les écrits issus de la géographie sociale et culturelle pour comprendre ces implications sur la construction identitaire des individus et des territoires. Nous verrons que l'identité des territoires et des individus s'influencent : les transformations spatiales ont des implications profondes sur ceux qui y habitent et sur leurs relations à ces espaces. Cette dimension relationnelle n'est cependant pas toujours prise en compte dans l'aménagement des villes, et se retrouve à la source de nombreux conflits territoriaux entre résidents et aménageurs. La temporalité de ces implications et l'étude de leur persistance sur le long terme reste en revanche la principale lacune de ces recherches. Pour approfondir cette question, la troisième partie de ce chapitre mobilise les écrits sur les temporalités et les mémoires urbaines. Ces écrits mettent en évidence à la fois l'inscription spatiale à long terme des phénomènes socio-spatiaux dans la matérialité urbaine, et le rôle que joue la mémoire dans ces processus. Spatiale, sociale et politique, nous verrons que la mémoire est une dimension centrale de la construction identitaire des individus et des territoires, et de la compréhension des impacts à long terme de phénomènes urbains. Après cette incursion dans les écrits, nous concluons en expliquant qu'une lecture à la fois sensible et temporelle des effets de l'aménagement du territoire, et plus spécifiquement des expropriations, sont les deux principales lacunes des recherches sur le sujet que cette thèse cherchera à combler.

1.1. L'expropriation, de son inscription légale à ses effets dans les territoires habités

Cette partie débute avec un retour sur l'histoire occidentale de l'expropriation et de ses usages pour ensuite aborder les effets des expropriations sur ceux qui les vivent. Après avoir montré que l'expropriation est utilisée depuis les débuts de la civilisation occidentale comme outil au service du développement des territoires et que, depuis, son utilisation ne faiblit pas, nous présenterons, à partir des écrits mobilisés, les effets déstabilisateurs et destructeurs qu'elles produisent sur les individus, les communautés et les territoires dans lesquels elles sont mises en œuvre.

1.1.1 L'expropriation, un pouvoir historique créé au détriment du droit à la propriété

Le terme expropriation, de son étymologie latine *exproprietas* qui signifie la privation de la propriété et le pouvoir de possession sur cette propriété, est un outil d'abord juridique, utilisé pour soutenir le développement économique des territoires (Gray et Porter 2015). En Occident, sa définition est relativement consensuelle au sein des disciplines scientifiques. L'expropriation se définit comme : « the non-consensual taking of privately-owned property by the state in exchange for the payment of compensation » ; ou encore « ce qui permet aux États d'acquérir des biens contre la volonté de son propriétaire afin de remplir un objectif d'intérêt général » (Azuela et Herrera-Martín 2009, p.1). L'expropriation est nommée comme un pouvoir exclusif au droit de propriété (Randolph 1894), le seul pouvoir ou comme le nomment Smit et Valiante (2016, p.22): « perhaps the most draconian of public powers over private property [...] the law of expropriation provides a mechanism for a government to "take" title to land from a private owner, when the land is deemed to be in the public interest, provided that adequate compensation is paid ». Caractérisé comme un pouvoir « extrême » (Smit 2015) et comme « une grave atteinte au droit de propriété » (Boillot 1888), il est aussi jugé nécessaire pour certains (Smit 2015). De tous les pouvoirs d'État, c'est celui qui produit les résultats pratiques les plus directs sur les individus et l'espace (Smit et Valiante 2016). Il a rendu possible la construction de vastes réseaux d'autoroutes, de chemins de fer, d'adduction d'eau, participé activement à la transformation des villes ou au développement de mégaprojets (Paparigopoulo 1863; Thomson 2020). Il est le principal outil mobilisé hier et aujourd'hui pour la planification des terres, tout en étant également l'un des phénomènes juridiques

les plus controversés (Azuela et Herrera-Martín 2009) et les plus contestés devant les cours de justice en réponse aux effets qu'il peut provoquer (Allen 2010). Son utilisation ne faiblit pas (Azuela et Herrera-Martín 2009).

L'expropriation ne semble épargner aucune zone géographique (Levien 2013). Depuis l'Antiquité, et par la suite avec l'urbanisation causée par l'industrialisation en Occident et les colonisations en Amérique et en Afrique, elle a servi à acquérir de larges portions de terres à travers le monde amenant à la dépossession de millions d'individus (Smit 2015). Au XXe siècle, entre 90 et 100 millions de personnes ont été déplacées à travers le monde pour la construction de grands projets de développement (Cernea et McDowell 2000). L'utilisation du discours politique de l'« urban renewal » pour transformer ou supprimer des quartiers à « problèmes » a atteint, selon Smit (2015), son apogée entre les années 1950 et 1970 en Amérique du Nord. D'après Thomson (2020), 2500 quartiers ont été détruits entre 1949 et 1973 dans 993 villes américaines, déplaçant des millions d'individus. Ces exemples s'ajoutent aux expropriations successives et massives qui ont eu lieu dans les villes de Rio de Janeiro, Beijing, Vancouver, Londres ou encore Sochi pour l'organisation de Jeux Olympiques (Hiller et Wanner 2015; Karbainov et Gloriovova 1970). Au Canada, les exemples les plus emblématiques sont ceux d'Africville, en Nouvelle-Ecosse (Clairmont et Magill 1971), les expropriations pour la création de parcs nationaux (Lait 2022; Rudin 2016; Babin 2015), celles pour la construction d'aéroports (Rowan 2018) ou encore pour le développement de mines (Deneault, Denis et Sacher 2012).

L'expropriation touche donc de vastes champs d'activité et son utilisation est loin d'être nouvelle. À travers l'histoire, ce pouvoir a été mobilisé de façon récurrente et à grande échelle pour permettre la mise en œuvre de travaux publics, l'aménagement des territoires, l'extraction de ressources ou encore le développement des villes (Mazoyer et Roudart 2004). Les textes les plus anciens qui la nomment datent de la Rome Antique (Paparigopoulo 1863). En revanche, l'expropriation ne commence à être inscrite officiellement dans les constitutions et textes de lois des pays occidentaux qu'à partir du XIXe siècle (Paparigopoulo 1863; Boillot 1888; Randolph 1894). Sa légalisation coïncide avec celle d'un autre système : celui de la propriété. Retracer l'histoire de l'expropriation signifie donc remonter également dans l'histoire de la propriété. En France, son origine remonte à 1789 et l'inscription de l'article 17 de la Déclaration des Droits de l'Homme qui indique que « la propriété est un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité

publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité ». Aux États-Unis, l'expropriation apparaît pour la première fois lors de l'adoption de la constitution de 1791 dont le 5^e amendement indique : « Nor shall private property be taken for public use, without just compensation » (Smit et Valiante 2016, p.40). Dans ces deux pays, c'est au moment où la propriété a été institutionnalisée comme un droit suprême, inviolable et sacré pour les individus, que le droit de reprendre et réguler cette même propriété a été créé (Jacobs 2008).

Dans la législation britannique, la situation est différente car le pays ne possède pas de constitution. L'expropriation est intégrée *de facto* aux pouvoirs de l'État sous le terme de « compulsory powers ». Elle a ainsi été longtemps absente de la plupart des textes juridiques, et les acquisitions de terrains se faisaient alors majoritairement sans compensation : ils étaient confisqués sans le consentement des propriétaires (Todd 1992). Le principe de compensation est arrivé pour la première fois au XIX^e siècle avec la création de lois spéciales telles que la *Railway Clauses Consolidation* (Paparigopoulo 1863). Au Canada, pays colonisé par la France puis l'Angleterre, la première loi en matière d'expropriation a été votée en 1796 dans le Bas-Canada pour permettre la construction de routes et les municipalités ont très tôt eu dans leur statut le droit d'exproprier à des fins publiques (1851 pour la ville de Montréal et 1856 pour la ville de Québec) (Challies 1963). À l'échelle canadienne, la première législation en la matière est le *Public Works Act of the Province of Canada* adoptée à l'époque du Canada-Uni en 1841, qui a ensuite donné naissance en 1886 à la loi canadienne sur l'expropriation. Ces législations s'inspirent majoritairement du modèle anglosaxon. Pour Smit et Valiante (2016), cela a eu pour effet de limiter le contrôle de l'usage de ce droit. Les auteurs ajoutent que jusqu'à sa réforme en 1973, le système de compensation était considéré de façon secondaire, et ceux qui expropriaient pouvaient augmenter le nombre de propriétés expropriées à leur convenance sans obligation de justification, faisant de l'expropriation canadienne « the most arbitrary system of expropriation of land in the whole of the civilized world » (Todd 1992, p.12).

Ainsi, dans toutes les législations présentées, l'expropriation est désignée comme telle par deux caractéristiques : la première est la compensation, la seconde est la justification de l'usage public et de la nécessité publique d'exproprier. Cependant, la compréhension de ces deux éléments varie profondément en fonction des États et, dans la majorité des cas, ils sont définis de façon aussi large que possible, laissant au politique et au législateur la liberté d'interprétation et d'application de ce

pouvoir selon leurs propres valeurs, ce que Gironde, Golay et Messerli (2016) nomment « the benevolence of powerful actors ». La critique de ce pouvoir et son application constante et varié a mené à la production de nombreux écrits, une grande majorité dans le domaine du droit, mais également de plus en plus, et depuis les années 1990, dans le domaine de la géographie du droit (Forest 2009), ou *legal geography* (Blomley 2017).

La géographie du droit cherche à analyser « [...] comment les institutions juridiques structurent et affectent la géographie de la vie sociale, et comment cette dernière influence le droit » (Blomley et Clark 1990, p.434). Plus spécifiquement, elle vise à comprendre les « représentations spatiales véhiculées par le juridique et l'instrumentalisation de ce dernier par les individus au sein de l'espace social » (Forest 2009, p.7). Dans ce sens, elle s'intéresse aux impacts socio-spatiaux de la pratique juridique sur l'espace et les personnes qui y vivent (Emerich 2015). L'expropriation est, comme tous les outils législatifs, une construction sociale, autrement dit elle dépend des représentations sociales dominantes pour exister (Platt 2014). Étudier l'expropriation signifie comprendre comment ce pouvoir s'est façonné à l'échelle de sa production, celle des gouvernements, ainsi que son application au sein des territoires. Les chercheurs occidentaux qui se s'y sont intéressés ont particulièrement porté leur attention sur la notion centrale de l'utilité publique, et tout particulièrement comment sa définition donne à voir certaines représentations dominantes apposées sur les espaces (Smit et Valiante 2016; Blomley 2016; 2017).

1.1.2. L'expropriation, un mécanisme de dépossession des individus et des terres au service du développement des territoires

L'expropriation part du principe que le versement d'une indemnité ne représente que le « sacrifice de la satisfaction individuelle » au profit de quelque chose de plus grand, l'intérêt public (Paparigopoulo 1863). Comme l'explique Homont (1975), une caractéristique essentielle d'un usage public est que le public puisse jouir de ses avantages, mais ce qui entre dans ce large terme d'usage public a largement évolué à travers le temps et s'est profondément transformé. En Europe et en Amérique du Nord, si l'expropriation a d'abord majoritairement concerné les immeubles et l'amélioration infrastructurelle des territoires, en particulier la construction d'autoroutes et d'aéroports, ou la fourniture de services publics (écoles, hôpitaux) (Smit et Valiante 2016), ce

pouvoir s'est également progressivement élargi à d'autres champs tels que l'extraction de ressources (forestières, minières), le développement du chemin de fer, de lignes téléphoniques, de télégraphes dont les expropriations sont elles-mêmes déléguées à des compagnies de transport, d'extraction, à des entreprises privées « d'utilité publique » et dont les bénéfices économiques retournent à ces mêmes entreprises (Challies 1963). Ainsi, le pouvoir d'expropriation ne concerne plus uniquement les États. Il s'est étendu à d'autres institutions telles que des organismes paraétatiques, des municipalités, des sociétés ou encore des particuliers : « l'expropriation est une institution en transformation » (Emerich 2015, p.702). De plus en plus, les limites entre intérêt public et intérêt privé deviennent flou, ouvrant la voie à un nouveau terme législatif ambivalent, celui « d'expropriation pour cause d'utilité privée » (Emerich 2015, p.103). La terminologie a elle-même évolué passant de « nécessité publique » à « utilité publique », réduisant par la même sa portée et élargissant son usage (Homont 1975, p.18). Cela s'est encore approfondi avec la notion d'intérêt général qui rend légale une expropriation dès lors qu'est justifié un intérêt général quelconque (Emerich 2015). Une expropriation qui sert un intérêt privé ou financier mais dont la dimension lucrative n'est pas le motif déterminant de l'opération est ainsi devenue justifiable (Homont 1975).

En ce sens, l'usage de l'expropriation comme une exception tend à se normaliser: « whatever the state says it is [...] framed within the growth based economic logic of late capitalism » (Gray et Porter 2015, p.383). Cela est le cas dans les pays occidentaux mais également dans d'autres pays comme en Colombie (Thomson 2019), en Argentine (Nienke, Constanza et Frank 2020), en Chine (Zhang et Qian 2020), ou encore aux Philippines, au Laos et au Cambodge (Gironde, Golay et Messerli 2016). Pour Ruppert (2006), cela est symptomatique d'une vision du développement qui priorise certains intérêts par rapport à d'autres : l'utilité publique n'existe donc plus que par sa nomination dans les textes législatifs, et pour Thomson (2020), elle peut concrètement être remplacée par le terme de développement économique, un intérêt large qui laisse une interprétation plurielle de la loi. L'expropriation est alors mobilisée comme un moyen de générer des investissements privés et des emplois (Thomson 2020; Pritchett 2003). C'est ce qui amène certains auteurs à ne plus définir l'expropriation telle qu'elle est définie dans la loi mais à recentrer le débat sur ses effets : l'expropriation est un dispositif de « cessation forcée » (Emerich 2015), d'aliénation des individus d'un de leurs droits essentiels, celui de la « libre disposition des biens » (ibid.). L'expropriation est donc une forme de dépossession des individus, défini par Celis (2020) comme

le fait d'être privé de l'usage de ses biens, de sa terre ou de sa propriété à moindre prix ou sans contrepartie financière. En sachant qu'une expropriation n'amène jamais à une compensation qui prenne en compte l'ensemble des préjudices causés, et que celle-ci est toujours à moindre prix, cela entre dans cette définition. La dépossession, elle, peut-être totale, lorsque la personne recommence à zéro car elle a perdu tous ses moyens de subsistance au cours du déplacement, ou partielle lorsque la personne se retrouve avec suffisamment de biens ou de terres pour satisfaire ses besoins fondamentaux (Gironde, Golay et Messerli 2016).

Recentrer l'étude de l'expropriation sur la notion de dépossession présente plusieurs défis. Peu d'auteurs se sont emparés du sujet de cette façon, et la notion de dépossession possède un historique théorique spécifique. Le terme de dépossession et le concept « d'accumulation par dépossession » ont été utilisés pour dénoncer et critiquer des mécanismes capitalistes, de colonisation et néocolonisation historiques et plus récents (Harvey 2003). L'expropriation en tant que principe juridique formel est ainsi opposé dans les écrits aux dépossession massives de populations autochtones, réalisées avec peu ou pas d'encadrement juridique, ne proposant ni moyen formel de contestation, ni aucune compensation financière (Thomson 2019; Thomson 2020). Elles sont aussi parfois différenciées des recherches nombreuses et récentes sur ce que de nombreux auteurs ont nommé l'accaparement à grand échelle de terres (*land grabbing*) (Yang et He 2021; Steel, Van Noorloos et Klaufus 2017; Gironde, Golay et Messerli 2016; Kaag et Zoomers 2014; Wolford et al. 2013; Maposa 1995) – ou « villagization » (Benjaminsen et Lund 2002). Ce phénomène est défini par des processus légaux et souvent autorisés par l'État d'acquisitions de larges portions de terres par des investisseurs privés (Levien 2013; Steel, Van Noorloos et Klaufus 2017). Prenant place majoritairement dans des contextes politiques autoritaires, où les institutions juridiques sont faibles et l'accès au droit de propriété très inégal (Thomson 2020), elles amènent à la destruction de villages entiers, le déplacement massif et la relocalisation résidentielle de ruraux vers les zones urbaines (Gironde, Golay et Messerli 2016). Touchant également les espaces urbains par des dynamiques de spéculations foncières et de gentrification à la fois concentrées et dispersées produisant de profondes transformations des dynamiques intra et interurbaines (Steel, Van Noorloos et Klaufus 2017), elles concernent aussi les programmes de résorptions de bidonvilles qui se concrétisent par de large processus de relocalisations, recasements et déplacements de populations (Ben Haman 2025; Bourgeois et Roche 2023). Étudiés par des géographes, historiens,

sociologues, économistes et juristes, ces phénomènes ont fait l'objet de davantage de recherches que les expropriations dans les pays occidentaux (Thomson 2020).

Comparer ces écrits avec ceux sur l'expropriation permet de recentrer le débat sur le fait que l'expropriation est vécue comme une dépossession par ceux qui la vivent, et que même si l'expropriation amène dans certains cas à une satisfaction de la part des expropriés, la compensation est rarement suffisante pour permettre aux individus de se relocaliser. De plus, tels que présentés dans la loi, les mécanismes de contestation d'une expropriation restent faibles. Seulement de rares cas ont démontré l'échec des projets menant à des expropriations alors même que la contestation sociale du projet était forte. Les rapports de domination et les systèmes de valeur qui entrent en jeu lors d'une expropriation renvoient ainsi au fait que, dans de nombreux cas, l'expropriation est vécue comme une dépossession forcée. Faire des liens entre ces écrits permet de recentrer le débat théorique sur des processus similaires et d'identifier, à l'instar de Beattie, Jones et Melillo (2023, p.1) : « [the] large-scale patterns to see the common currents ».

En suivant le travail historique mené par Robert Brenner, la première des ressemblances entre ces phénomènes est que le pouvoir politique a systématiquement un rôle central dans la structuration des rapports sociaux de propriété et de production (Brenner 1982; Brenner 1976). Cette structuration passe par plusieurs mécanismes qui se retrouvent dans les concepts d'expropriation, de dépossession et de land-grabbing : celui de l'accumulation et l'appropriation du capital politique, social, économique ou environnemental. Ce pouvoir d'appropriation est constitué politiquement (Celis 2020) et s'inscrit dans des rapports de classe, des rapports à l'Autre et un système de pensée et de valeur engagé sur l'espace (Gironde, Golay et Messerli 2016). C'est ainsi que certains auteurs nomment l'expropriation comme « a government behavior » (Guo 2001, p.424) qui s'inscrit dans le paradigme contemporain de la planification urbaine (Goldman 2011) dont l'objectif serait de faciliter une utilisation efficace et productive du territoire au détriment de ceux qui vivent dans les espaces (Platt 2014). Pour le bénéfice de ceux qui justifient l'expropriation, les lois sont d'ailleurs souvent créées ou amendées au cours des processus pour faciliter l'acquisition : « Acquisitions were generally reinforced by an arsenal of formal legal and regulatory measures that established and protected the rights of the new possessors, without regard to the previous rights of the dispossessed » (Mazoyer et Roudart 2004, p.17). Au sein de ces processus, qu'ils soient menés par l'État ou des acteurs privés, les gouvernements jouent un rôle

décisif et central : légalisation des droits fonciers, usage de la force publique pour faire imposer et respecter les lois, généralement en agissant de concert avec les bénéficiaires, et cela s'accompagne de discours légitimateurs (Piel 2013; Castignani 2012).

La seconde ressemblance est que les expropriations ont tendance à ne pas toucher n'importe qui. Elles touchent davantage les territoires, quartiers et populations pauvres, ce que Thomson (2020, p.3) appelle « the ordinary people » et principalement les classes sociales moyennes et populaires (Smit 2015), les personnes racisées et les Autochtones (Berg 2011), les femmes, les enfants et les petits producteurs (Gironde, Golay et Messerli 2016), plus vulnérables face aux expropriations : « private to private transfers of property for economic development shows that targeted areas are “disproportionately populated” by ethnic minorities and people with low incomes » (Carpenter et Ross 2009, pp. 2455-2456). Dans de nombreux cas, non seulement la propriété est dépossédée mais également le travail de la terre car la grande majorité des terres expropriées à travers l'histoire sont des terres agricoles (Gironde, Golay et Messerli 2016). Les individus qui y vivent se retrouvent également souvent à être exploités eux-mêmes dans le processus de mise en œuvre des travaux publics concernés. Cela a été le cas par exemple dans le cadre de l'expropriation du parc Forillon au Québec en 1969 où les expropriés étaient embauchés pour détruire leurs propres maisons, ce qui relevait alors d'une forme de compensation économique pour le législateur. Ce processus d'exclusion ciblée d'individus et groupes sociaux vulnérables a été étudié par de nombreux auteurs (Bao et al. 2020; Kaag et Zoomers 2014; Wolford et al. 2013; Edelman, Oya et Borras 2013; Arezki et al. 2012; Berg 2011; Azuela et Herrera-Martín 2009; Guo 2001). Leurs études montrent que le statut socio-économique des populations qui y habite est susceptible de faciliter la mise en œuvre des expropriations (Smit 2015). En effet, alors que les expropriations produisent des résistances et sont sources de conflits (MacEachern 2001; Babin 2015), celles-ci sont plus difficiles à organiser dans les quartiers pauvres (Smit 2015) ou dans les zones expropriées plus rurales, moins peuplées et où l'accès aux instances de justice sont plus difficiles (Gironde, Golay et Messerli 2016). Dans ce contexte, la création d'un contre-pouvoir suffisant est limitée. C'est ce que Fabienne Cavaillé nomme la « solitude civique des expropriés » (1999, p.110).

Troisièmement, les expropriations, dépossessions et acquisitions à grande échelle de terres ne prennent pas forme n'importe où non plus et sur n'importe quelles terres : « Everywhere the processes of land acquisitions and their consequences are highly contingent on the particular

contexts in which they occur » (Gironde, Golay et Messerli 2016, p.275). Des chercheurs ont tenté d'inventorier spatialement où prennent place les acquisitions contemporaines massives de terres. Leurs résultats ont montré que celles-ci sont généralement concentrées dans des lieux précis, comme c'est également le cas pour de nombreuses expropriations ayant eu lieu dans les pays occidentaux. Elles prennent davantage place dans ce que Messerli et al. (2015) nomment « Marginal Land » : les terres marginalisées. Elles prennent ainsi généralement place dans les zones où les taux de pauvreté sont plus élevés, et où la situation financière locale est en déclin ou déstabilisée par des configurations économiques particulières : départ d'une usine, concurrences extérieures, mono-économie. Elles prennent également place là où les terres sont déjà cultivées, mais généralement par une agriculture extensive, à petite échelle, dans des territoires habités à faible densité, tout en étant des territoires relativement facilement accessibles, proches de grandes villes et capitales, avec un faible temps de trajets pour les investisseurs futurs ou les utilisateurs des projets de développement (ibid.). En ce qui concerne les terres agricoles, ce sont souvent les meilleures terres qui sont accaparées : dans un objectif de rendement agricole, elles peuvent permettre d'augmenter les revenus d'acteurs économiques et politiques, elles facilitent également la construction d'infrastructures et immeubles car elles sont déjà prêtes à l'emploi. Le discours de la marginalisation n'est alors pas qu'elles ne sont pas déjà utilisées, la grande majorité d'entre elles étant utilisées ou habitées, mais qu'elles ne répondent pas aux modèles dominants d'usage. La mise en œuvre des projets s'accompagne alors de discours légitimateurs de dé-marginalisation des terres, d'exploitation rationnelle des ressources et de la croissance de la productivité, de suppression de la pauvreté, de développement économique qui favorisera le bien-être futur des individus, d'amélioration des espaces urbains et des conditions de vie des individus, de réponse « préventive » à des risques et menaces éventuelles (Castignani 2012). Se développe alors un discours dérogatoire envers les personnes dépossédées, en particulier si elles contestent l'expropriation. Ce discours se construit autour de représentations dominantes qui interprètent le fait que les expropriés bénéficient des expropriations car ils reçoivent une indemnité leur permettant d'améliorer leurs conditions de vie et de se relocaliser adéquatement. Ces représentations ne tiennent pas compte de la réalité vécue des expropriés.

Au travers des mécanismes similaires qui tendent à se reproduire entre les différentes formes d'acquisition de terres à travers le monde et à travers l'histoire, les auteurs Messerli et al. (2015) invitent à prendre davantage en compte la variable du contexte socio-écologique des territoires

d'acquisition de terres et considérer en même temps le contexte de « marginal land », « marginal people » et « marginal governance ». Aujourd'hui, cette lecture est plutôt mobilisée dans les contextes où les pouvoirs politiques et législatifs sont faibles que dans les pays occidentaux (Gironde, Golay et Messerli 2016). Pourtant, dans les pays occidentaux comme le Canada, l'usage de l'expropriation se poursuit pour soutenir la mise en œuvre de grands projets de développement. Si les méthodes utilisées ont évolué à travers le temps et que les lois encadrent aujourd'hui davantage les expropriations que dans les années 1970, il n'empêche que : « it is time for a more fulsome debate in Canada about the impact of expropriation » (Smit 2015, p.262). Comme l'expliquent Edelman, Oya et Borrás (2013), le débat sur les impacts positifs ou négatifs de l'acquisition de terres à grande échelle est encore très ouvert même s'il n'est pas nouveau (Mazoyer et Roudart 2004).

1.1.3. Les impacts des expropriations sur ceux qui les vivent

Les études les plus nombreuses sur les impacts des expropriations concernent la recherche de meilleures stratégies et mécanismes de compensation (Davy 2014), de protection des expropriés (Smit 2015) et de gouvernance qui prennent davantage en compte la place des habitants (Hall 2013; Wolford et al. 2013) et chercheront à corriger les effets subis. Les expropriations ont en effet tendance à appauvrir les ménages (Deboulet et Lafaye 2018). En Occident, les compensations financières sont généralement calculées sur la valeur du marché, comme c'est actuellement le cas au Canada (Gouvernement du Canada 2024). Cependant, cette valeur est calculée au moment de l'accord de vente et les prix sur le marché immobilier augmentant rapidement. Lors de la réception de l'argent et de la relocalisation, le montant accordé peut ne plus correspondre aux prix réels, ne permettant pas aux individus de se réinstaller dans les mêmes conditions. Si de nombreuses études se sont attachées à proposer de meilleurs processus de compensation, ces études ne remettent cependant pas en question en profondeur les expropriations, et ne prennent pas non plus en compte l'ensemble des effets subis. La compensation économique ou la relocalisation résidentielle ne permettent pas de répondre aux pertes engendrées et à la souffrance psychosociale qui les accompagnent (Zhang et Qian 2020; Garnett 2006), ni de réduire les fractures sociales vécues et les conséquences sur le long terme de la dépossession de sa propriété et de son milieu de vie. Cependant, les écrits qui abordent les impacts de ce que Cavaillé (1999) appelle « l'expérience de

l'expropriation » sont moins nombreux. En revanche, ils sont pertinents pour analyser l'expropriation comme un marqueur profond des expériences de vies individuelles et collectives (Cavaillé 1999; Bresse, Fortin et Després 2010; Smit et Valiante 2016; Deboulet et Lafaye 2018; Suartika et Cuthbert 2020).

Perdre sa propriété s'accompagne d'une perte économique directe, dont l'impact peut aller plus loin, transformant les structures de travail familiales lorsqu'il s'agit de fermes, ainsi que les possibilités d'investissement et de relogement (Suartika et Cuthbert 2020). Pour l'expropriation du parc Forillon au Québec en 1970, 5 000 à 6 000\$ étaient accordés par propriété alors que les expropriés avaient besoin de 25 000\$ pour se relocaliser dans une propriété semblable (Babin 2015). Pour l'expropriation du Vieux-Hull à Gatineau à la même période, 10 000\$ étaient accordés. Pour l'expropriation de Malartic en 2007, 71 000\$ étaient accordés alors que les maisons aux alentours coûtaient 160 000\$. Pour se relocaliser, les expropriés sont donc obligés de partir plus loin (Gironde, Golay et Messerli 2016). Ces valeurs ne prennent d'ailleurs en compte que la valeur de la propriété, et non la relation entretenue avec celle-ci alors que si la propriété est un bien matériel avec une certaine valeur économique reconnue, elle possède aussi une valeur symbolique (Blomley 2017). Comme l'expliquent Loda, Amiri et Palat Narayanan (2024, p.139) : « Having a secure place to live considerably adds to one's quality of life and development as a human being ». La propriété sert, entre autres, d'objet de distinction sociale et économique fort au sein de la société (Deboulet et Lafaye 2018). La perdre peut s'accompagner d'un sentiment de déclassement social vécu comme « une véritable chute symbolique » (Habouzit 2020, p.34). C'est en particulier le cas lorsque les expropriés passent du statut de propriétaire à celui de locataire.

Mais surtout, en Occident, la propriété possède une valeur sentimentale forte, celle d'une relation intime à son « chez-soi » (Bresse, Fortin et Després 2010; Deboulet et Lafaye 2018). Le chez-soi traduit la construction et l'inscription de son « moi » dans l'espace. Ce « moi » qui se construit en relation avec les autres et avec l'espace environnant, participe à la production d'un sentiment d'appartenance au territoire et à une communauté locale (Serfaty-Garzon 2012). La perte subjective de ce chez-soi, ressource nécessaire à la construction identitaire des individus, doit donc aussi se comprendre dans le rapport individuel qu'entretiennent les individus avec l'espace, et dont la perte produit des impacts psychologiques et psychosociaux (Bresse 2010), expliqués en termes de perte d'identité, et de perte de lieu (Suartika et Cuthbert 2020). Dans les espaces plus ruraux où les

expropriés utilisent les sols pour leur propre subsistance, perdre cette propriété s'accompagne d'une perte de sécurité alimentaire et d'une limitation d'accès à long terme aux ressources, dans de nombreux cas détruites (dégradation des sols, déforestation), réduisant encore davantage la possibilité des individus de se recréer une vie dans de bonnes conditions et à proximité (Gironde, Golay et Messerli 2016).

Dans l'étude menée par Bresse, Fortin et Després, « des personnes ont fait référence à la mort d'un proche ou au deuil pour expliquer ce qu'elles ressentaient face à cette perte » (2010, p.136). Ce processus de deuil, théorisé par Fried (2000), produit une détresse psychosociale, accompagnée de sentiments de colère et d'abandon qui peut amener à une certaine forme d'idéalisation du milieu quitté (Bresse, Fortin et Després 2010). Cette détresse apparaît dès le début du processus d'expropriation, provoquant de l'inquiétude, de l'anxiété et de l'insécurité par rapport à la relocalisation résidentielle (ibid.). Cela provoque une vulnérabilité, y compris parmi les « catégories stabilisées des classes populaires » (Deboulet et Lafaye 2018, p.161). Il se poursuit par un sentiment de solitude et des difficultés à tisser des relations sociales dans le nouvel espace de vie qui s'accompagne d'une perte de sentiment d'appartenance à l'ancien milieu (Lemieux 2007), produisant une fracture identitaire entre une appartenance brisée à l'ancien milieu (Bresse 2010) et des difficultés d'adaptation au nouveau. Ainsi, en Chine, des ruraux relocalisés vers des zones urbaines ont démontré des difficultés à s'adapter aux normes et traditions de leur nouveau milieu de vie (Wu et al. 2014), même dans le cas où l'ensemble de la communauté est relocalisé au même endroit (Zhang et Qian 2020). Modifiant les manières dont les habitants se voient eux-mêmes en relation avec ce qui les entoure (Suartika et Cuthbert 2020), cela peut produire une perte identitaire et amener à une détresse psychologique qui peut s'accompagner de « problèmes de santé, comme la dépression, les problèmes somatiques ou même la mort » (Bresse 2010, p.16). L'expropriation n'est donc pas uniquement vécue comme une perte de propriété, mais également comme « une perte de soi » (Deboulet et Lafaye 2018, p.168). Cela explique par exemple les raisons pour lesquelles lors d'inondations, d'érosion des terres, d'éboulements, des habitants refusent de quitter leur milieu de vie et choisissent de s'adapter aux risques environnementaux (Weiss, Girandola et Colbeau-Justin 2011).

L'expropriation fonctionne comme une bulle d'extraction d'un territoire entier de la surface du globe créant un effet de rupture dans les liens tissés entre les individus qui y habitent, empêchant

les individus d'utiliser les ressources qui s'y trouvent et l'espace en lui-même (Beattie, Jones et Melillo 2023). Cela a pour effet de produire des conséquences négatives sur les individus, mais également plus largement sur les communautés locales et l'environnement, des effets non pris en compte par les systèmes de compensation (Baird 2011; Kenney-Lazar 2012). Plus la population expropriée est pauvre et plus l'expropriation aura des effets disproportionnés sur celle-ci, faisant parfois entrer les quartiers pauvres dans une spirale de pauvreté (Smit 2015), et les individus impactés dans des « cycles de dépossession et de déracinement » (Deboulet et Lafaye 2018, p.157). L'étude menée par Bresse, Fortin et Després (2010) démontre également par exemple que le stress causé par les expropriations engendre des séparations de couple. Vécues ou transmises aux enfants, ces pertes peuvent également créer un traumatisme générationnel qui interroge directement l'impact à long terme des expropriations. En effet, cette perte est également celle de la perte d'un héritage familial, d'une propriété perçue comme un capital patrimonial transmissible d'une génération à l'autre (Piroyansky et Ratel 2014). Ce capital est matériel et économique, mais touche également, dans le cadre d'expropriations de terres agricoles et de fermes, la perte d'un savoir professionnel transmis aux enfants, ainsi que la perte affective d'un lieu investi par des souvenirs et une histoire familiale (Labbé 2014). Les expropriations massives ont également pour effet de produire une différenciation sociale car elles accentuent des enjeux socio-économiques vécus et exacerbent les inégalités.

Face à la dislocation de villages et quartiers entiers, ce sont les ménages et les familles qui se retrouvent divisées spatialement. En fonction des opportunités de relocalisation, il peut se produire des opportunités inégales, entre les jeunes et les moins jeunes, créant également localement des divisions sociales et parfois des conflits communautaires (Gironde, Golay et Messerli 2016). Deboulet et Lafaye (2018, p.161) expliquent que « la perte du logement et de ses protections s'accompagne de la perte partielle et parfois totale des liens sociaux de proximité et d'un entourage protecteur coupant ainsi les ménages de leurs milieux de vie familial, communautaire et culturel ». La perte de liens communautaires est donc ici entièrement liée à la perte de la propriété qui, d'après les sociologues Imrie et Thomas (1997) ainsi que Cavaillé (1999), représente la confirmation pour l'individu de faire partie de la communauté. La propriété possède en effet une « forte fonction intégrative » (Deboulet et Lafaye 2018), et plus particulièrement pour les habitants issus de l'immigration pour lesquels l'expropriation serait l'expérience de la « double peine » (ibid.) réactivant le sentiment d'être immigré. Cette perte communautaire est d'autant plus importante

dans les quartiers pauvres et les quartiers denses où la proximité sociale est plus forte (Smit 2015). Ainsi, non seulement à l'échelle individuelle, l'expropriation est décrite comme un traumatisme face à la perte de la propriété (Bresse, Fortin et Després 2010; Bresse 2010; Cavaillé 1999), mais cela est également décrit par les expropriés à une échelle communautaire plus grande (Reindi, Warikoo et Zaniewski 2013). Ainsi, comme l'explique Garnett (2006, p.108) : « community losses may have been the greatest tragedy of the urban-renewal/expressway era ».

Ces pertes communautaires ne concernent pas uniquement les relations sociales, mais également la transformation profonde d'un milieu de vie approprié (Labbé 2014). Les études sur les impacts territoriaux des expropriations prenant en compte l'ensemble des effets produits à l'échelle d'un territoire ou d'une zone expropriée donnée sont en revanche encore moins nombreux, encore moins au Canada (Smit 2015). Pour Gironde, Golay et Messerli (2016), cela s'explique en partie par le fait que la comptabilisation de l'ensemble des pertes reliées à une expropriation ou une acquisition massive de terre est dans la réalité un exercice difficile. Produire davantage d'études sur le sujet est donc nécessaire pour mieux comprendre ces phénomènes. Actuellement, certaines études cherchent à intégrer à la fois les effets politiques, économiques, sociaux et environnementaux des expropriations mais elles sont récentes et restent plus rares (Thomson 2020; Gironde, Golay et Messerli 2016; Smit et Valiante 2016; Labbé 2014). Elles sont encore moins nombreuses à s'intéresser à l'impact à long terme de ces expropriations (Gironde, Golay et Messerli 2016).

Gironde, Golay et Messerli (2016) et Labbé (2014) sont les principaux auteurs à notre connaissance qui ont analysé les effets structurels à long terme et à une échelle territoriale d'acquisitions et de destruction de larges portions de terres occasionnant des déplacements importants de populations. Leur analyse s'est focalisée sur la transformation de villages agricoles en Asie du Sud-Est. Tandis que Gironde, Golay et Messerli (2016) montrent que l'économie locale, la gouvernance ainsi que les modes de vie de ces villages se sont détériorés et ne sont jamais revenus à leur état initial après l'acquisition de nombreuses terres pour l'extraction de ressources et le développement d'industries, Labbé (2014; 2015) montre, dans son étude sur la construction d'une ville nouvelle au Vietnam sur les terres d'un petit village agricole, la capacité des populations à (re)construire des pratiques sociales, économiques et communautaires, et à recréer une relation positive au milieu plusieurs années après la dépossession. Dans les deux cas, les auteurs insistent sur l'importance de regarder l'historique des territoires étudiés sur le long terme, en analysant à la fois l'échelle d'expropriation

mais également les alentours. Gironde, Golay et Messerli (2016) montrent qu'à l'échelle des villages, si à court terme le dynamisme économique a profité à la population, à long terme seulement quelques individus ont économiquement bénéficié de ces transformations en s'enrichissant. Dans leur cas, les inégalités ont augmenté et les populations les plus pauvres se sont appauvries. Deininger et Byerlee (2011) proposent la même analyse dans plusieurs pays africains : dans les territoires anciennement expropriés, les inégalités sont plutôt en hausse. En dehors du périmètre d'expropriation, ce sont également des pressions foncières, démographiques et économiques qui sont visibles et qui ont pour effet d'appauvrir une population plus large sur la durée (Gironde, Golay et Messerli 2016). Ces différents effets interrogent d'une part les dynamiques territoriales produites par de fortes transformations socio-spatiales, et d'autre part les différentes formes de relations que les individus entretiennent avec leurs milieux de vie et les temporalités de ces relations pour comprendre les effets à long terme des expropriations à l'échelle des territoires où elles prennent forme.

Les écrits présentés ici ont permis de mettre en évidence non seulement que l'expropriation est loin d'être un phénomène nouveau mais qu'elle est encore utilisée pour soutenir le développement économique des territoires. Cependant, les effets qu'elles provoquent au-delà de la perte économique de la propriété restent encore peu ou pas pris en compte. Actuellement, les écrits qui permettent le mieux d'étudier ces effets ne concernent pas les pays occidentaux alors même que les expropriations y demeurent nombreuses. Cette non-prise en compte pose des questions, et particulièrement celle de la non-reconnaissance des relations entretenues entre les individus et les espaces. Approfondir ce sujet dans la partie suivante vise à mieux comprendre les conséquences des expropriations à la fois à l'échelle des individus, prenant en compte leurs relations aux espaces qu'ils habitent, mais également à l'échelle des territoires en portant un regard sur ce qui fait territoire et ce qui participe à leur formation.

1.2. Habiter le territoire : une relation au cœur de la fabrique urbaine

Cette partie commence par expliquer ce que signifie habiter le territoire. En mobilisant les écrits sur l'habiter issus de la géographie humaine occidentale, elle décrit la relation intime et sensible co-construite entre les individus et les territoires qu'ils habitent. Cette relation est présentée comme nécessaire à la construction des individus et avec elle de celles des territoires sur le long terme. Dans la seconde partie, nous verrons que cette relation est cependant peu prise en compte dans l'aménagement des territoires. Source de conflits et de mise en tensions de visions aménagistes différentes, cet état de fait représente un enjeu pour la gestion quotidienne des territoires.

1.2.1 L'Habiter : une double construction socio-spatiale et identitaire

La question de l'expropriation apparaît en géographie principalement dans des contextes de conflits, de conflits urbains ou de conflits de proximité (Melé 2013). Mais pour comprendre ce lien, il est nécessaire de comprendre la relation entretenue entre les individus et les territoires, et comment elle s'intègre plus généralement dans la fabrique urbaine (Devisme 2009; Devisme 2014), une fabrique dans laquelle les individus sont profondément actifs, mais également d'autres acteurs. Dans le cas d'expropriations, la fabrique urbaine est approchée sous l'angle de la transformation. Les deux sont interreliés : « l'espace a besoin de toute l'épaisseur du temps, de répétitions silencieuses, de maturations lentes, du travail de l'imaginaire social et de la norme pour exister comme territoire » (Di Méo 1990, p.368). Dans ce processus, c'est la question de la transformation du cadre de vie qui est décrite pour approcher les effets des expropriations, des effets qui agissent potentiellement sur le long terme à la fois sur les individus et sur les territoires qu'ils habitent.

L'analyse des transformations urbaines et de leurs effets est loin d'être nouvelle (Trudelle et al. 2016). Pour le comprendre, il est important d'identifier ce que représente pour un individu les différents espaces auxquels il est rattaché, autrement dit comment l'espace est construit socialement et symboliquement. Une longue tradition de géographes, sociologues, anthropologues, psychologues s'est emparée du sujet. Au sein de ces écrits, la distinction entre territoire subjectif et territoire de pouvoir/domination/contrôle a longtemps occupé les débats, proposant des conceptions du territoire différentes, principalement entre les approches géographiques humanistes

(Raffestin 1987a; Fremont 1980; Ferrier 2000; Di Méo 2005) et les approches constructivistes et critiques (Soja 1971; Malmberg 1980; Sack 1983).

Si ces deux approches voient le territoire comme un espace d'action, elles ont souvent décrit d'un côté des logiques (parfois innées) d'appropriation sociale, et de l'autre des logiques (parfois inchangeables) de domination politique. Au sein de ces approches, le territoire est fréquemment approché comme un puissant outil utilisé pour légitimer et cimenter le pouvoir des gouvernements, à l'intérieur duquel l'individu est dominé (Moore 2016, Levy 1994). Elles sont également chacune critiquées tantôt pour leur réductionnisme subjectif, tantôt pour leur réductionnisme objectiviste (Metzger 2014). En revanche, dans l'entre deux, et en s'inscrivant dans une perspective d'assemblage (Di Masso et Dixon 2015), se situent aussi de nombreuses autres études qui cherchent à dépasser cette opposition entre territoire tel qu'il est donné, et territoire tel qu'il est construit (Dovey 2010). Il s'agit de recentrer le débat sur le territoire en tant que phénomène (Metzger 2014) profondément « relationnel » (Raffestin 2012; 1987; 1976) et profondément relié à des sujets sensibles (Metzger 2014). Plutôt que de distinguer le subjectif de l'objectif, il s'agit de concevoir les territoires dans un rapport « intersubjectif » (Buttimer 1979; Simard 1999) et « co-constitué » socialement et matériellement autour duquel se regroupe un « quasi-nous » (Lazarotti 2006a).

Né de l'action humaine et de la volonté d'organiser les sociétés, le territoire agit comme médiateur relationnel (Raffestin 1987a), un intermédiaire entre les individus, entre soi et soi, entre soi et les autres, entre le présent et l'avenir (Cavaillé 1999). Le territoire se construit en interface entre société et espace : « il s'impose comme une forme particulière de cette rencontre » (Lafitte 2017). En tant que construction, il est donc processuel : un territoire et son identité se construisent et évoluent à travers le temps (Gervais-Lambony 2004). Il possède une « épaisseur historique » forte (Marié 1985, p.139), un héritage social, politique et économique qui propose aujourd'hui la configuration mondiale dans laquelle les individus évoluent, faite de paysages modelés à leur image, d'espaces urbains et périurbains, de nœuds et réseaux complexes qui découpent autant qu'ils lient l'espace (Di Méo 1990; Debarbieux 1995; Debarbieux et al. 2002). Cette historicité se repère avant tout dans les limites administratives et politiques qui font qu'un territoire existe officiellement et est reconnu comme tel, mais aussi dans les représentations sociales et les mémoires individuelles et collectives qui perpétuent l'existence de ce territoire (Debarbieux et al. 2002). « Malléables » (Gwiazdzinski 2007), les territoires se transforment dans le temps pour

devenir des territoires aux spécificités propres et ce sont ces spécificités qui permettent au territoire de s'ancrer, et de développer une identité.

Ce processus naît d'actions politiques mais aussi des actions des individus qui habitent les territoires (Gervais-Lambony 2004). Toute relation au territoire s'inscrit dans une « visée intentionnelle » : « Le territoire est généré à partir de l'espace, il est le résultat d'une action conduite par un acteur syntagmatique (acteur réalisant un programme) à quelque niveau que ce soit » (Raffestin 1980, p.129). Lorsque l'individu vient au monde, il vient au monde dans un univers existant, fait de normes et de repères socioculturels inscrits dans les espaces (Lazarrotti 2006). Par cet acte, l'individu entre dans un rapport dynamique et dialectique avec l'espace : l'individu entre en interaction avec lui, il l'habite, il le socialise et se socialise au sein de celui-ci, et participe ainsi à sa transformation en tant que territoire. Pour aborder « les tenants et les aboutissants » (Bédard 2017) des relations des individus au territoire, les géographes ont mobilisé deux principaux concepts : celui de la territorialité définie comme « la somme des mécanismes qui président à la relation qu'un groupe humain entretient avec un territoire donné » (Desbiens et Rivard 2012, p.560), et celui de l'habiter (Heidegger 1995; Lazarrotti 2006; Paquot 2005).

L'habiter est un concept mobilisé en géographie et en philosophie pour étudier la relation intime et sensible construite entre les individus et l'espace : « habiter reviendrait ainsi à se construire en construisant le monde », « où on est » et « comment on y est » signifie le « qui on est » (Lazarrotti 2006, p.88). Les deux concepts ont leurs intérêts, tous deux s'intéressent à la spatialisation des individus (Lussault et Lévy 2000), mais tandis que l'habiter relèverait de « l'existentialité » (Paquot 2005), l'étude de la construction ontologique de l'individu, de sa relation intime et sensible à l'espace, la territorialité s'intéresse davantage aux pratiques sociales et spatiales des individus. L'ensemble des territorialités individuelles et collectives, des manières de vivre dans l'espace, *font* territoire (Baudin et Bonnin 2009). Pour comprendre ces pratiques et modes, ce qui participe à la territorialisation des territoires, des individus et à la définition des territorialités des individus, un retour plus profond sur le concept d'habiter est en revanche nécessaire.

Souvent attribuée à Martin Heidegger et Otto Bollnow, la phénoménologie de l'habiter est d'abord une pensée philosophique qui rappelle le pouvoir d'être de l'individu : celui de venir au monde, d'être au monde. Ce phénomène se produit à l'intérieur d'un monde existant, un espace investi socialement, politiquement et économiquement. Les géographes se sont progressivement emparés

du concept pour analyser le rapport affectif des individus à l'espace, leur attachement à cet espace, le sens qu'ils accordent aux lieux qu'ils habitent. Ainsi, l'espace habité se définit comme celui qui est « investi émotionnellement » (Stock 2004). Ce rapport sensible est d'abord attribué au logement : « le plus privé de nos territoires », la relation « la plus riche », « la plus intime, la plus affective et symbolique » dont l'humain fait l'expérience quotidienne et la façon « la plus personnelle » qu'il a d'exprimer sa territorialité, son inscription dans un territoire (Vassart 2006, p.14). Dans l'ouvrage *La poétique de l'espace*, Bachelard et Hiéronimus (1957) énoncent : « la maison dit une intimité ». Cette intimité est celle de la construction de son « chez-soi » (Serfaty-Garzon 2012). Le chez-soi traduit la construction et l'inscription de son « moi » dans l'espace, un espace « où il est possible de devenir ou de redevenir soi » (Vassart 2006, p.14). Le « chez-soi » est ainsi l'espace le plus investi par l'individu (Serfaty-Garzon 2012). Mais ce chez-soi n'est pas uniquement la maison, c'est aussi la terre, le pays, le lieu de naissance, le lieu de travail, le lieu de souvenirs (Amphoux et Mondada 1989). En suivant les penseurs de l'habiter, la construction de ce chez-soi est au cœur de la construction identitaire de l'individu. C'est par ce processus que l'individu donne sens à ce qu'il est (Hoyaux 2002).

Comme l'explique Cavaillé (1999) : « tout individu s'identifie lui-même en s'identifiant à son environnement » et ce processus passe par l'aménagement de cet environnement de manière spécifique. Il va personnaliser cet espace afin qu'il lui ressemble. La personnalisation fait partie intégrante du processus de l'habiter : elle constitue une appropriation à la fois physique, matérielle, intellectuelle et symbolique. L'individu va projeter dans cet espace son histoire, ses projets, ses rêves successifs et le faire correspondre à ses besoins particuliers. Il lui attribue alors une certaine esthétique, ses goûts et ses préférences, ses valeurs les plus personnelles et les plus profondes : « l'espace est organisé de façon à ce que tous les sens de l'individu soient satisfaits [...]. L'individu conçoit, transforme, adapte son espace à son image » (Cavaillé 1999). Dans ce processus d'identification, l'individu s'investit, marque son espace à partir d'objets, de configurations spatiales. Cela permet en retour d'accorder à l'individu une stabilité, une sécurité, une tranquillité psychique et une protection : il se fixe dans l'espace, tout en offrant une stabilité à l'espace en lui-même (Hall et Petita 1978). En ce sens, la maison devient le premier territoire de l'individu, le « territoire du moi », le lieu de la possession par excellence (Goffman 1959). Ce micro-espace qu'est l'espace personnel devient une prolongation de soi.

Mais pour sortir d'une approche parfois décrite comme « mystificatrice » (Stock 2004), essentialiste (Buttimer 1979) et égocentrée (Vassart 2006) de ce processus de l'habiter, il est important de le resituer dans un phénomène social plus large car habiter se construit en relation avec un héritage social partagé (Buttimer 1979). Habiter ne signifie pas « se fondre dans un creuset spatial » (Hoyaux 2002, [En ligne]) : la construction de son être se réalise en interrelation avec sa participation à des mondes sociaux divers qui influencent sa propre expérience. Habiter le monde c'est habiter avec les autres (Lazarrotti 2006). Comme l'explique Lazarrotti (2006, [En ligne]) : « la dimension géographique est l'implicite de toute rencontre [...] être soi-même dans le monde, c'est être soi-même parmi les autres ». Cela implique donc une cohabitation. Au sein de cette cohabitation, l'individu revendique une intimité, celle de se positionner en dehors du regard des autres et d'affirmer son existence spécifique face aux autres. Le « chez-soi » se construit de la sorte : il est un miroir social, identitaire et symbolique fort (Cavaillé 1999). L'espace personnel est dans ce sens également éminemment social et collectif : il est le cadre et le mode primordial de socialisation et d'acculturation de l'individu (ibid.). Il n'est pas non plus statique, il évolue, se transforme en réaction à la transformation des individus et de ses rêves. Dans une société constituée d'individus de plus en plus mobiles (Stock 2004), l'individu crée plusieurs chez-soi au cours de sa vie car le chez-soi est malléable, transposable, transportable. Ce parcours se construit sur la base d'un acte intentionnel, d'un choix ou du moins d'un processus réfléchi qui l'invite à s'inscrire ici plutôt qu'ailleurs car l'expérience particulière vécue dans un lieu sera, elle, unique (Zick 2005).

L'inscription dans un espace particulier est, lorsque cela n'est pas forcé ou imposé, l'expression d'un projet relativement bien défini (Cavaillé 1999) : c'est la quête d'un idéal géographique (Breux 2009). Cet idéal est bien souvent attribué à l'accession à la propriété, perçue socialement comme l'expression d'une œuvre de vie, la concrétisation d'un idéal social partagé, celui de posséder un lieu qui devient le sien, et dans lequel un investissement de long terme a été entrepris. Mais la propriété ne représente qu'une dimension de l'appropriation, la plus institutionnalisée et reconnue, et ne représente pas l'idéal de tous les individus (Cavaillé 1999). Le choix d'être là plutôt qu'ailleurs prend en compte différents critères et un environnement plus large : une ambiance, un cadre de vie particulier, un territoire de vie aux spécificités particulières qui en feront un territoire d'« exception », susceptible de provoquer un « désir d'habiter » (de Gourcy 2014).

Au sein de cet environnement, les individus construisent ce que de nombreux chercheurs ont nommé l'espace vécu défini comme l'espace pratiqué par les individus au quotidien (Cavaillé 1999) ou encore l'espace concret du quotidien (Di Méo 1990b). Frémont (1980, p.49) définit l'espace vécu comme « l'ensemble des lieux fréquentés par une personne ou un groupe social [...] auquel il convient d'ajouter l'ensemble des interrelations qui sous-tendent ce réseau [...] auxquels s'ajoutent les valeurs psychologiques qui s'attachent aux lieux et qui unissent les hommes à ceux-ci par des liens immatériels ». Celui-ci informe sur les territorialités individuelles et collectives. Il permet plus largement d'étudier les représentations des individus et les groupes ainsi que leur rôle dans la formation des territoires : « il nous reste à mesurer, maintenant, comment les sujets parviennent à trouver un terrain d'entente pour passer d'un rapport individuel à un rapport social avec l'espace, pour définir une territorialité commune, une objectivation géographique collectivement admise, capable de structurer la surface du globe à différentes échelles : de la localité [...] au monde » (Di Méo 1991, p.143).

Le collectif se forme dans l'expérience partagée d'un même espace, de mêmes lieux pratiqués : c'est la rencontre entre plusieurs mondes et c'est cette rencontre qui participe à la formation socio-spatiale (Di Méo 1991). Cette formation socio-spatiale se construit en interaction avec les structures territoriales objectives (espaces économiques, politiques, administratifs, idéologiques et des interactions entre espaces) (ibid.). Ainsi, l'espace vécu est l'espace de (re)production de représentations et des pratiques sociales dominantes : c'est l'espace où les représentations et pratiques sociales sont appropriées et modifiées (Lefebvre 1974). Il offre donc un regard particulier sur les perceptions et l'imaginaire qui vont accompagner les individus dans l'utilisation de ce qui devient leur territoire, un espace plus ou moins étendu, aux frontières poreuses (Gaudet 2013), celles des pratiques, des interconnaissances, des relations sociales spatialisées (Di Méo 1990b). L'espace pratiqué et l'espace social représentent ensemble l'espace approprié. Cette appropriation reste néanmoins problématique et présente toujours ses limites (Ripoll et Veschambre 2005) puisque, en dehors du logement, vivre-ensemble et cohabiter avec les autres se caractérise par la négociation permanente de ce que cela signifie. Au sein de l'espace partagé se mélange un ensemble d'univers de significations plus ou moins communes. Les individus appartiennent à différents groupes sociaux, culturels, politiques qui influencent leurs propres perceptions, et ces différentes perceptions peuvent entrer en confrontation. L'espace vécu est ainsi également l'espace de contestation et de revendication (Lefebvre 1974) pour son accès et son utilisation. C'est le

« troisième espace » décrit par Soja (1996): l'espace de l'action sociale et politique, celui de l'analyse des transformations des spatialités humaines et de ses effets sur les individus et les territoires.

1.2.2 L'habiter à l'épreuve de l'aménagement du territoire

Un territoire n'est pas statique, il évolue. Il se transforme au contact de ceux qui participent à sa formation, les individus, les collectifs, mais également plus globalement face aux transformations économiques, politiques et sociales à diverses échelles. Un phénomène social, économique, politique, environnemental aura forcément des effets sur ceux et celles qui gouvernent et habitent les territoires (Martin 2006). En retour, les acteurs vont s'adapter, modifier leurs pratiques et produire de nouvelles formes de relations aux territoires, de nouvelles territorialités. L'identité territoriale représente la somme de l'ensemble de ces transformations et pratiques qui marquent le territoire sur le temps long. C'est ce que Lefebvre (1974) nomme la causalité spatiale, l'étude des facteurs historiques, sociaux et politiques qui façonnent l'espace, transforment et agissent sur la vie quotidienne des individus mais aussi sur l'environnement en général. Cette causalité se construit de façon relationnelle, entre acteurs. Les formes de relations qui en découlent peuvent être symétriques (harmonieuses) autant qu'elles peuvent être dissymétriques (conflictuelles), et s'expliquent par le temps long de production des territoires (Raffestin 1987). Comprendre ces phénomènes et les étudier vise à saisir ce qui pose problème dans les territoires, et plus particulièrement dans les territoires du quotidien, là où se jouent les transformations et là où il est possible de les contester, afin d'imaginer un autre futur.

Lorsqu'un territoire est modifié, son identité est réinterprétée et réciproquement, quand l'identité est appelée à changer, le rapport au territoire est modifié (Claval 1992). Ces identités sont donc « à géométrie variable », adaptatives, mais le sont-elles dans toutes les circonstances ? Car l'identité permet la stabilité à la fois des individus et des territoires, et ces identités ne peuvent être découpées ou séparées les unes des autres car elles s'influencent et agissent systématiquement sur les autres attributs identitaires (Cavaillé 1999). Ainsi, quand l'espace et/ou la spatialité d'un individu ou d'un groupe sont mis en cause, ce n'est pas seulement l'identité territoriale mais l'ensemble des caractères identitaires des individus entretenant une relation avec cet espace qui sont atteints.

Les chercheurs qui se sont intéressés aux processus contribuant à favoriser « l'attachement au lieu » des individus (Manzo et Devine-Wright 2020) ont également étudié les causes et conséquences de son corollaire : la remise en question ou la rupture de cet attachement (Clarke, Murphy et Lorenzoni 2018). Lorsque les frontières territoriales sont modifiées, le code et la règle perdent de leur sens et les rapports au territoire sont directement remis en cause (Raffestin 1980). Les fortes transformations spatiales viennent brouiller et parfois détruire les limites qui régulent les relations sociales et qui définissent les identités des résidents. L'attachement au lieu est en effet un concept ambivalent car si plusieurs études démontrent qu'il est une donnée stable à travers le temps, et qu'il ne change pas malgré les changements physiques, tels que les rénovations urbaines (Cheng et Chou 2015), face à des changements d'envergure (comme les changements climatiques, la relocalisation résidentielle ou la modification complète d'un lieu), l'attachement peut être remis en question. Des recherches ont analysé la façon dont ces changements peuvent influencer les perceptions, motivations et capacités d'adaptation (positivement ou négativement) des individus (Clarke, Murphy et Lorenzoni 2018).

Pour décrire la baisse de sens attribué au lieu, des géographes, sociologues et psychologues s'appuient sur le concept de « social disruption » qui se définit largement comme : « a period of generalized crisis and loss of traditional routines and attitudes » (England et Albrecht 1984, p.230). Compris en termes de perturbation ou de rupture sociale locale forte, il correspond à un événement rapide et parfois soudain qui implique une forte transformation du milieu de vie, et qui a de forts impacts sur les communautés locales : « it can create a long-term phase of dealing with the loss and repairing or recreating attachment to people and places » (Inalhan et Finch 2004, p.454). Cela a particulièrement été étudié dans des contextes de territoires en déclin (Brown et Perkins 1992; Li, Kleinhans et van Ham 2019) et de territoires en forte croissance (Marais et al. 2019; Williams 2018), comme les « boomtowns », des villes qui ont démographiquement grossi de manière fulgurante en rapport avec l'exploitation d'une ressource (mine, gaz, etc...) ou de la mondialisation (Genareo 2016), et dont les effets sont associés à des « dislocations sociales et psychologiques, à l'insatisfaction et à la destruction des structures sociales communautaires » (Brown, Geertsen et Krannick 1989, [En ligne]). En détériorant l'attachement qu'entretiennent les habitants avec leur chez-soi, ces transformations peuvent aller jusqu'à les pousser à se reloger pour retrouver de meilleures conditions de vie (Li, Kleinhans et van Ham 2019). Ces études permettent de décrire spécifiquement les facteurs externes et internes qui affectent négativement une communauté et à

en comprendre les stratégies de réponses locales (Brown, Geertsen et Krannick 1989). Particulièrement liées à l'analyse du rôle perturbateur joué par des mégaprojets de développement, elles sont moins étudiées dans la fabrique ordinaire des territoires. Pourtant, les villes sont en constante transformation et l'idéal moderniste d'efficacité, de productivité, de rationalisation et de fonctionnalisation de l'espace continue à modeler les espaces du quotidien (Devisme 2014).

Cet idéal de la modernité fait partie des grandes « figures » et « fictions » (Devisme 2014) qui participent aujourd'hui à la production urbaine, autrement dit aux « activités intentionnelles de transformation spatiales » (Devisme 2014, p.113). Il vient justifier des choix d'aménagements particuliers qui se concrétisent par des grands projets de rénovation et de destruction de sous-ensemble d'habitation ou de quartier paupérisés et insalubres, par des grands projets entrepreneuriaux et jugés attractifs économiquement pour l'avenir des villes, par des mégaévénements, ou encore une homogénéisation de l'architecture urbaine et des espaces publics. Cet idéal n'est pas porté par tous, il est également critiqué depuis plusieurs décennies à la fois du côté des chercheurs, mais également des habitants car il contribue fortement à la transformation des ambiances urbaines, des espaces vécus des individus, de leurs pratiques quotidiennes, de leurs perceptions et rapport à l'espace (Cournoyer-Gendron 2023).

Il provoque surtout des tensions (Marié 1985). Celles-ci ont été étudiées depuis le milieu des années 1970 sous les termes de conflits urbains et périurbains, conflits de localisation, conflits de proximité (Cournoyer-Gendron 2023; Trudelle et al. 2016; Melé 2013). Les chercheurs qui les ont étudiés ont non seulement démontré qu'ils augmentaient en nombre mais également qu'ils n'apparaissent pas par hasard sur le territoire : « ils sont intimement liés à la structuration des sociétés locales et de leur rapport à l'espace » (Trudelle et al. 2016).

L'intérêt d'étudier les conflits est que le conflit est « révélateur ». Les conflits mettent sur le devant de la scène une réaction de résidents face à un projet, une activité, une pratique qui affecte leur environnement (Melé 2013, p.7) et face auxquels « le territoire et son avenir sont en jeu » (Cournoyer-Gendron 2023). Le conflit arrive en réaction à un sentiment de menace du territoire (Melé 2013). Il est dans ce sens un indice que quelque chose est en train de se produire (mutation économique, arrivée de nouveaux groupes sociaux, destruction du paysage). Il est également révélateur de l'existence d'un territoire (Cavaillé 1999), d'un « groupe social localisé » (Melé 2013), autrement dit de l'existence d'habitants attachés à leur territoire, qui ont tissé des relations

spécifiques avec ce dernier et qui souhaitent le défendre en réponse à une menace existante ou potentielle. Les situations de conflits démontrent ainsi l'attachement fort des individus à leur espace de vie, et leur volonté de conserver cet attachement, tout en démontrant que perdre son territoire n'est pas chose simple.

En réponse à une menace existante ou potentielle, les habitants entreraient dans un processus de valorisation discursive de leur mode de vie, liée aux sentiments nostalgiques ressentis par la transformation et la destruction de lieux signifiants (Gervais-Lambony 2012), qui serait source de renforcement de l'identité du territoire défendu et de ceux qui le défendent (Melé 2013). Le conflit serait ainsi source de production de territorialités nouvelles et de renforcement de territorialités existantes : « Les conflits de proximité instituent une forme de territorialisation parce qu'ils produisent des groupes, conscients d'une solidarité de destin reposant sur leur inscription spatiale, qui s'approprient, matériellement par une veille de terrain et idéellement par un travail de nomination et de valorisation, un espace » (ibid., p.394). Pour défendre leurs positions, les habitants mettent en avant des qualités, des valeurs propres à l'espace défendu et effectuent ainsi un travail de production/promotion d'une certaine représentation de leur espace résidentiel qui participera à l'ancrage d'identités territoriales : « Le conflit peut être pensé comme une (re)négociation de la relation des populations à l'espace. La situation de conflit remobilise dans leur relation à l'espace des acteurs dont l'ancrage préexiste » (Melé 2013, p.394). C'est ce que Lolive (1999) nomme la « territorialisation réactive », un phénomène qui participe à prouver l'existence même d'une cohérence spatiale habitée, celle d'un village, d'un lieu-dit, d'un quartier ou encore d'un sous-ensemble résidentiel, et qui permet aux résidents de reprendre le contrôle relatif sur ce territoire (Sack 1983).

Au sein de ce processus, ce sont différents « topiques » (Houlstan-Hasaerts et Pattaroni 2021), « mythe » (Desage et Godard 2005) ou encore « figures » et « fictions » (Devisme 2014) de la ville souhaitée qui apparaissent (Friedmann 2000). Si dans certains contextes géographiques, ces différentes visions de la ville peuvent ne pas être entendues. Elles peuvent également amener à des négociations et apporter des changements (Marié 1985), faire évoluer des projets et parfois amener à leur abandon (Devisme et Matthey 2021), participer à la modification de la gouvernance locale (Melé 2013), à l'innovation territoriale, à la création de nouvelles politiques publiques, à l'expérimentation (Pattaroni 2016), et à la réduction des inégalités (Trudelle et al. 2016). Le conflit

offre dans ce sens la possibilité de voir différentes visions de la ville, dont certaines ne seraient pas apparues dans d'autres contextes (Cournoyer-Gendron 2023). Dans le cas de conflits, des « contre-propositions » sont ainsi souvent amenées, proposant d'autres manières de faire la ville, d'orienter des politiques publiques ou projets urbains, certaines très concrètes, favorisant la cohésion sociale (Trudelle et al. 2016) ou participant à la « consolidation communautaire » (Simard 1999, [En ligne]). Par exemple, en s'engageant autour d'un objectif commun, le redéveloppement du territoire ou la croissance économique locale, l'alliance et la cohésion d'acteurs locaux permettrait de redéfinir l'identité de l'espace perturbé (Capello 2019). C'est ainsi que des auteurs comme Michel Marié (1989) invitent à voir le conflit comme productif et utile à l'aménagement du territoire car il permet de visibiliser des problématiques et de réfléchir à des solutions plus adaptées aux attentes et besoins du territoire et de ceux qui y habitent.

Cette reconnaissance du conflit en tant que ressource pour l'aménagement du territoire entre cependant en tension avec les critiques apportées à la reconnaissance de la dimension sensible des territoires et avec elle de la relation intime et sensible que les individus entretiennent avec l'espace. En plus d'être décrite comme difficilement approchable, relevant parfois du « flou », de « l'insaisissable » (Metzger 2014) ou de « l'imperceptible » (Thomas 2021), cette dimension sensible se confronte directement aux modes dominants de fabrique de la ville. Si ces modes ont évolué, accordant plus d'importance aujourd'hui à la qualité des espaces, les qualités défendues sont moins celles des habitants que des qualités valorisées pour ce qu'elles soutiennent : la compétitivité des territoires et leur attractivité (Dugua et Chakroun 2019). Les territoires doivent se vendre et pour se vendre, ils s'appuient principalement sur des modèles et bonnes pratiques d'aménagement existants et qui ont prouvé leur efficacité. Cependant, circulant d'un territoire à l'autre, ces modèles se reproduisent et plutôt que de valoriser les spécificités territoriales basées sur les identités propres des territoires construites à travers le temps et en relation avec ceux qui y vivent, ils produisent ce que plusieurs chercheurs ont nommé les villes génériques (Koolhaas 1995) ou garanties (Breviglieri 2013). Vidées de leurs ambiances propres, de leurs identités, de leur épaisseur historique, sociale, et architecturale (Chedid 2019), ces villes deviendraient « superficielles » (Koolhaas 1995), au profit de l'identique et du semblable (Breviglieri 2013). Dans cette configuration, certains chercheurs dénoncent « une crise du sensible » (Denis et Pontille 2022), qui se concrétiserait par « une réduction » de la diversité des mondes urbains et des spécificités propres à chaque territoire (Breviglieri 2013).

Ces critiques entrent en résonnance avec les critiques habitantes qui dénoncent une faible prise en compte de leurs pratiques quotidiennes dans la fabrique urbaine (Cournoyer-Gendron 2023), et les critiques de chercheurs qui dénoncent les valeurs sélectives attribuées à l'espace (Metzger et Wiberg 2018; Glucksberg 2014). Ces études soulignent depuis longtemps que la recherche de valeur économique potentielle est centrale dans la fabrique de la ville et la valorisation de zones urbaines (Metzger et Wiberg 2018). Les qualités et ambiances urbaines restent mobilisées dans une logique de « plus-value » esthétique (Chelkoff, Amphoux et Thibaud 2004). Ainsi, tous les lieux ne sont pas valorisés de la même façon et les valeurs ne sont pas toutes qualifiées au même niveau d'importance. Les valeurs et qualités attribuées aux lieux par les individus sont plus souvent « invisibilisées » et « disqualifiées » (Metzger et Wiberg 2018). Et ce, alors que cette reconnaissance est décrite par Kallio et Häkli (2013, p.6) comme « un besoin vital », une « fin » en soi, celle d'être reconnu comme digne de considération et de préoccupation. Cela produit une « dévalorisation radicale » des lieux en eux-mêmes mais également de ceux qui y habitent (Metzger 2014). Lorsque ces valeurs et qualités ne sont pas reconnues, il est alors plus délicat de comprendre les réactions des individus lorsqu'ils perdent leurs lieux. En réponse à cela, les phénoménologues appellent à « sauver le sensible », à sensibiliser à son existence et à découvrir « les significations enfouies dans le sensible » (Sansot 1986, p.31). Ils appellent à redonner une place et une importance aux ambiances, aux sens, aux émotions et aux expériences vécues, à ce qui constitue la base des mondes sensibles, vécus et imaginés par les individus (Thibaud 2015).

En reprenant les propos de Claval interviewé par Thierry Paquot (2008, p.240), la géographie « n'est pas la science de « l'œil du géographe » mais celle du regard que les gens portent sur le lieu, la manière dont ils le découvrent, dont ils le vivent, la manière dont ils lui donnent un sens. ». Cela invite, comme l'exprime Devisme (2014, p.121), à « prendre au sérieux l'expérience urbaine », et comme le nomme Lefebvre (1968, p.36) : « Ou bien on travaille à écraser ce résiduel, ou bien on le considère comme l'irréductible, comme le précieux contenu des formes abstraites et des différences concrètes ». Cette question de la prise en considération de l'expérience urbaine s'inscrit dans les écrits de géographes, philosophes et sociologues qui ont étudié les rapports des individus à l'espace tels que Henri Lefebvre, Michel De Certeau, Pierre Sansot, Isaac Joseph et plus récemment Laurent Devisme, Jean-Paul Thibaud, Thierry Paquot, Ola Söderström ou encore Anne Bossé. Chacun à leur manière, ils invitent à décortiquer la ville, regarder son hétérogénéité, son non-déterminisme et ce qu'elle produit d'un point de vue affectif et émotionnel chez les individus

(Söderström et al. 2016, p.105). En portant un regard particulier sur les sensibilités locales, ils invitent à partir de l'habiter plutôt que de la fonctionnalité (Paquot 2005), questionner « la relation entre les qualités du milieu ambiant et la sensibilité humaine » (Thibaud 2004, p.10), ou encore « reconnaître les histoires plurielles qui font territoire en-deçà d'une cohérence historique déjà établie » (Devisme 2014, p.125).

L'ensemble des écrits présentés dans cette partie avance trois éléments principaux : les individus se construisent en relation avec le territoire qu'ils habitent ; ils vont participer à la modification du territoire pour le faire correspondre à leur image ; mais l'aménagement du territoire va transformer ces territoires et avec lui les individus qui l'habitent. Ce processus relationnel invite à prendre en considération les conséquences de l'aménagement du territoire sur le territoire lui-même et ses habitants. Cependant, deux lacunes sont visibles en relation avec ces éléments. La première est empirique et démontre un certain décalage entre les propositions amenées par les chercheurs et leur prise en compte dans les territoires. La seconde est que ces études intègrent plus rarement la dimension temporelle de ces effets, le temps long de formation des territoires, et se concentrent plus souvent à étudier les phénomènes, qu'il s'agisse de conflits ou de projets d'aménagement, et la relation affective au territoire des individus, dans le temps présent. Ces études manquent dans ce sens d'une lecture des phénomènes urbains et rapports sensibles à l'espace qui prenne en considération l'évolution dans le temps des territoires et les traces actuelles de ces évolutions qui jouent elles aussi un rôle central dans la définition des identités individuelles, collectives et territoriales. Dans la partie suivante, il est question de mobiliser les écrits sur le temps des villes, la genèse urbaine et les mémoires urbaines pour comprendre l'inscription socio-spatiale des traces du passé, leur persistance dans le temps, et leurs effets sur la construction des territoires et de ceux qui y habitent.

1.3. L'inscription mémorielle à long terme des phénomènes urbains

Cette partie revient sur les écrits qui analysent la construction de l'épaisseur mémorielle des territoires. Elle se divise en deux parties qui retracent les trois principaux phénomènes de construction de la mémoire : spatiale, sociale et politique. La première partie présente les écrits qui analysent comment les événements du passé marquent l'espace et laissent des traces de leur existence dans le cadre bâti actuel et au travers de lieux de mémoire. La seconde partie analyse comment la mémoire se forme et se transforme par l'action des acteurs sociaux et politiques, se perpétue, fait l'objet de revendications et se constitue comme élément central de l'identité des individus et des territoires.

1.3.1 L'inscription spatiale des événements du passé dans les territoires

Les recherches sur les temporalités urbaines ont connu un intérêt grandissant dans les années 1980-1990 (Mazzella 1996). Elles s'inspirent des premiers écrits produits par le sociologue de la mémoire, Maurice Halbwachs qui a publié son ouvrage phare *La mémoire collective* au milieu du XXe siècle, mais aussi d'autres de ses contemporains comme l'historien Walter Benjamin qui cherchaient à mettre en place une « archéologie du présent » et à dépasser une approche unilinéaire du passé en replaçant les individus comme acteurs de leur temps; ou encore le biologiste et sociologue Patrick Geddes qui cherchait à étudier et valoriser cartographiquement ce qu'il nomme « le substrat mémoriel de la ville » pour penser le développement urbain actuel et futur d'une cinquantaine de villes indiennes (Chaudier 2015, p.31).

Ces auteurs ont en commun de travailler « contre l'histoire des historiens », une histoire hégémonique, unique et partagée, pour s'intéresser aux spécificités des territoires et des groupes qui les habitent (Nora 1989). Ils ont cherché à restituer l'« histoire vivante », concrète et multiple des territoires, située dans les interstices de l'histoire, en mettant de l'avant la complexité des temporalités urbaines et de leurs inscriptions socio-spatiales (Mazzella 1996, [En ligne]). Ces auteurs ont aussi en commun d'avoir replacé les individus comme acteurs du temps plutôt qu'en tant que spectateurs qui regarderaient l'histoire passer devant eux sans capacité d'action. Rappelant que le temps ne pointe pas dans une seule direction et que plusieurs temporalités différentes peuvent

être décomposées, ils se sont intéressés de différentes façons à l'histoire locale et matérielle urbaine, et aux temporalités vécues (Halbwachs 1950). Leur apport principal se situe dans la reconnaissance qu'au sein des territoires coexiste une multitude de mémoires liées à la multiplicité des groupes habitant les territoires et des couches successives et superposées ayant permis, sur le temps long, la formation des territoires tels que nous les connaissons aujourd'hui.

En étudiant les cadres sociaux et spatiaux des villes, ils ont montré qu'ils ne sont pas stables dans le temps et qu'ils se transforment au contact du social (Geddes 1915; Halbwachs 1941). De ce point de vue, un territoire se construit à travers le temps, il est l'expression de choix historiques, de certaines formes d'organisation et de gestion des espaces (bâti et non bâti) dont les expressions actuelles portent cette historicité (Di Méo 1990). C'est ce que Debarbieux et al. (2002) nomment les spatialités héritées, réactualisées et transformées dans le présent et qui participent activement au processus de territorialisation des espaces et des individus. Comme l'explique Lefebvre (1974, p.60) : « L'historicité brise définitivement la naturalité en instaurant sur les ruines de celle-ci l'espace de l'accumulation ». En s'appuyant sur des méthodes d'approche spatiale reliée à la géohistoire (Grataloup 2005, p.40) et de plus en plus à une archéologie urbaine ou une archéologie de l'urbain (Blin et Besson 2021), les chercheurs tentent de comprendre comment les territoires se transforment et ce que cela implique socialement, spatialement et politiquement (Gauthiez 2014).

Ces études mettent en avant le fait que les territoires font face à différentes phases de territorialisation, déterritorialisation et reterritorialisation qui participent à leur transformation (Debarbieux et al. 2002). De ce point de vue, la ville est moins approchée comme un idéal-type mais comme un « composé ». En s'intéressant à la « genèse des structures urbaines » (Roncayolo 1996) et à leur régénération (Grelet et Vivant 2014), ces études mettent en avant la permanence des temps anciens dans la structure actuelle des villes. Elles pointent aussi le fait que l'identité des territoires se construit sur la base du réinvestissement perpétuel des « traces » du passé (Olivier 2011).

En géographie humaine, l'étude des temporalités urbaines s'est en effet d'abord focalisée sur cette question de la trace, une terminologie mobilisée en premier par Halbwachs et popularisée dans les années 1980 par le philosophe Paul Ricoeur. Il s'agit de voir la trace comme « effet signe », une synthèse ou un lien entre plusieurs temporalités, le passé d'où elle est issue, et le présent où elle prend forme, où elle est étudiée et où elle est réactualisée (Ricoeur 2000). Ces auteurs expliquent

que les espaces actuels se sont construits sur la base de la sédimentation successive d'éléments issus de passés plus ou moins lointains. La trame urbaine des villes actuelles serait ainsi constituée majoritairement à partir de celle du XIX^e siècle, et dans certains territoires à partir de temps beaucoup plus anciens, remontant dans certains cas à l'Antiquité. Plus qu'une « simple partition cartographique de territoires collectifs », la ville apparaît plutôt comme « une superposition de plans en constant réajustement », un espace dynamique en constante transformation (Mazzella 1996, [En ligne]), ou comme le nomme Olivier (2011, p.313) : « la réunion de tous les passés qui coexistent physiquement dans l'espace présent ». C'est également ce que Jean Claude Perrot explique lorsqu'il parle des processus de fossilisation de lieux urbains et de leur usage, places, bâtiments, voies, sur de longues périodes, et avec lesquels il faut s'accommoder dans le présent. Il compare le centre des villes, là où la ville a d'abord pris son essor, à un « conservatoire temporel » (Perrot 1975, p.553). Ces approches de la morphologie urbaine des villes s'intéressent donc à ce qui se perpétue, ce qui subsiste aux transformations, ce qui s'enregistre dans la matière urbaine (Olivier 2011).

Si ces études appuient le fait qu'une certaine reproduction se produit à travers le temps, démontrant comment les sociétés réinvestissent encore et toujours les mêmes lieux (Bradley 2002), contraintes par leurs trajectoires historiques et une certaine « inertie de la forme » (Gauthier 2014), elles suivent également « des tendances évolutives » donnant à voir des « trajectoires chronologiques » propres à chaque territoire (Olivier 2011). À l'instar de Gauthier (2014) qui s'intéresse aux conditions de l'historicisation urbaine, il s'agit de voir la forme matérielle de la ville comme « le produit de processus sociaux » : la ville est une « matérialité historicisée » issue de l'« accumulation des produits matériels de phénomènes sociaux ». Ainsi, le plus généralement, la présence du passé dans le présent s'inscrit davantage sous la forme d'une « transmission partielle d'un espace » : les substitutions multiples s'accumulent et seulement des portions des espaces du passé, plus ou moins grandes subsistent dans le présent (Gauthier 2014).

Ces analyses de la construction morphologique des territoires peuvent être complétées par les recherches qui s'intéressent aux processus de construction de la mémoire à une échelle spatiale et collective. Bon nombre de ces recherches a abordé la construction mémorielle comme un phénomène profondément relationnel et spatial. Halbwachs (1950) est d'abord reconnu pour avoir démontré comment la mémoire en tant que processus cognitif individuel est formée et organisée

au sein de la société et de l'espace. La mémoire est un processus narratif, écrit et parlé, c'est la transmission d'images et de savoirs du passé (Páez, Basabe et González 1997). C'est aussi un processus interactif (Nora 1989; Lewicka 2008; Páez, Bobowik et Guissmé 2016). L'étudier permet de s'interroger sur la manière dont les individus se souviennent, oublient ou encore s'approprient des savoirs liés au passé (Páez, Bobowik et Guissmé 2016). C'est par sa dimension collective, par le fait qu'elle soit partagée, qu'elle se perpétue, que les groupes se souviennent mieux de la mémoire que les individus car ils fonctionnent comme des systèmes qui codifient, emmagasinent, récupèrent ou suppriment certains éléments de la mémoire (Halbwachs 1950). La mémoire est dans ce sens une ressource, elle permet aux individus de se stabiliser dans le temps et au sein de groupes sociaux (Pennebaker et Banasik 1997). Elle leur permet également d'informer l'espace et son évolution car si la mémoire est sociale, elle est également toujours spatiale.

En effet, le fondement de la mémoire collective est de se projeter au sein d'espaces concrets (Halbwachs 1950) : « les pierres sont indissociables des formes de mémorisation et des représentations qui agissent sur la ville » (Mazzella 1996, [En ligne]). Ou comme l'explique Casey (2000, p.186) : « memory is naturally place-oriented or at least place supported ». La mémoire peut ainsi être approchée dans sa dimension temporelle mais également dans le lien étroit qu'elle entretient avec les lieux « non seulement car elle a besoin de ces lieux pour s'exprimer, mais aussi parce qu'elle les crée d'une manière ou d'une autre et se spatialise à travers eux » (Totaforti 2019, p.86). Comme l'explique Zanetti (2018, [En ligne]) : « les mémoires s'expriment dans la matérialité des lieux en même temps qu'elles contribuent à leur donner du sens ». Le sens accordé aux lieux par les individus et les groupes est lié à l'attachement particulier entretenu avec ces lieux, prenant la forme de « haut-lieux ». Le haut-lieu est un lieu, une fragmentation d'espaces appropriés (Bédard 2005), un lieu ayant reçu une valeur symbolique forte (Mazzella 1996). Lieu « sursignifié », il devient « agent et témoin d'une connaissance, d'une mémoire, d'une identité » (Bédard 2005, p.51). C'est un lieu sacré, en termes d'image et de pôle territorial prenant la forme d'un « centre du monde » pour ceux et celles pour qui il fait sens (Debarbieux 1995). Toujours contextualisé, il renvoie aux conditions socioéconomiques, politiques et culturelles locales particulières, aux manières d'habiter, ainsi qu'aux dispositions physiques, architecturales, naturelles et paysagères de l'espace : « un haut-lieu peut être un lieu de fierté ou un lieu de socialisation; un lieu exceptionnel ou un lieu humble » (ibid., p.53).

Le sens accordé aux lieux s'est profondément transformé au cours des périodes historiques. Le contexte des XXe et XXIe siècle a favorisé un retour important vers les notions d'histoires et de mémoire (Chevalier 2017). Pour Chevalier (2017) cela s'explique par les deux grandes guerres mondiales qui ont mené à la destruction de nombreuses villes, pour la plupart reconstruites après la guerre, le génocide des Juifs, mais également d'autres génocides comme celui des Tutsis au Rwanda, des Arméniens et des Khmers rouges au Cambodge qui ont mené à travers le monde à prendre en charge ces passés et à les travailler collectivement afin de les dépasser (Ricœur 2000). À la suite de ces événements marquants, l'action de mettre en mémoire le passé, d'autant plus s'il a été douloureux, a pris une dimension internationale. De nombreux sites ont été patrimonialisés, des mémoriaux et musées ont été créés. Le rapport nostalgique au passé et la commémoration ont pris une place centrale dans les sociétés contemporaines (Colin et al. 2019). Cela a fortement influencé le milieu scientifique et orienté les études mémorielles sur ces lieux et actions particulières.

C'est ce que Parret (2004, p.37) nomme l'« esprit de muséalisation de notre temps ». Ce phénomène a participé au développement d'un nouveau regard et de nouveaux intérêts pour des mémoires devenues « mémoires-monde » (Lazzarotti 2017). Cependant, il s'inscrirait aussi dans un *mea culpa* et une repentance permanente des sociétés occidentales (Rieucan 2022) autour de « traumas choisis » orientant la mémoire sur certaines mémoires plutôt que d'autres (Bar-Tal 2007). Dans ce contexte, des lieux de mémoire se sont démultipliés, amenant des auteurs à parler « d'inflation mémorielle » (*Boom Heritage*) (Reder 2020), de « nostalgie post-moderne » (Gervais-Lambony 2012), de « culte de la mémoire » (Totaforti 2019), et de « memorial mania » (Inwood et Alderman 2020), reposant sur une logique de l'accumulation et reflétant plus largement un sentiment partagé de « crise de la mémoire » (Williksen et Rapport 2010) : « Il y a des lieux de mémoire, des sites de mémoire, car il n'y a plus de milieux de mémoire, véritables environnements de mémoire » (Nora 1989, p.7). Ces lieux répondraient donc à un besoin.

Cette qualification actuelle de notre temps renvoie également aux nombreux écrits produits sur le patrimoine et le phénomène de patrimonialisation (Veschambre 2002). Traditionnellement intéressé à la conservation et la mise en valeur de monuments historiques (Choay 1992), le patrimoine s'est étendu progressivement à d'autres lieux, formes, nature, patrimoine immatériel, héritages vernaculaires et ordinaires, amenant des chercheurs à parler d'« abus monumental »

(Debray 1999), dont le risque potentiel est de voir transformer les territoires « en une vaste carte, tracée à son exacte dimension afin d'en assurer l'immortalisation » (Heinich 2009, [En ligne]). Ce « tout-patrimoine » relèverait en fait d'une certaine « obsession patrimoniale » (Jeudy 2001) des sociétés contemporaines face à la peur de l'oubli. Comme l'expliquait Choay (1992, p.9-10), le patrimoine est « révélateur [...] d'un état de société et des questions qui l'habitent ».

Cependant, le phénomène de patrimonialisation est loin d'être neutre. Non seulement il est l'expression d'une « visée », mais il est également un acte politique (Veschambre 2008). Ainsi, ce ne sont pas n'importe quels lieux qui sont mis en patrimoine (ibid.). Ce ne sont pas non plus n'importe quels lieux qui sont commémorés (Rieucou 2022). Leur commémoration ne se fait pas non plus n'importe comment, mettant de l'avant une certaine « circulation de la mémoire » et de modèles de mises en mémoire reproduits en différents lieux et dont la principale caractéristique est de chercher à inscrire, à partir de formes, matériaux et écrits, les « traces du trauma » de mémoires douloureuses, le plus souvent dans les lieux mêmes où l'évènement traumatique s'est produit (Chevalier 2017). Cherchant à reconstruire l'expérience partielle d'évènements traumatiques, comme celle de l'absence à l'exemple du musée juif de Berlin ou du mémorial du 11 septembre 2001 à New York nommé « Reflecting absence » (ibid.). Ces lieux cherchent à donner « vie » aux émotions de l'évènement et à engager la nécessité de les revivre dans le temps présent pour s'en souvenir. En ce sens, ces lieux dégagent une performativité forte qui s'inscrit également plus largement dans des politiques de la mémoire (Tévanian 2021; Gensburger et Lefranc 2017; 2020). Ces politiques de la mémoire favoriseraient non seulement un rapport victimisatoire au passé, en particulier dans les sociétés occidentales, qu'elles imposeraient un certain *statut quo* mémoriel quant à la façon de se souvenir et de quoi se souvenir. Décrites comme des outils politiques, points d'appui d'une présence/projection mondialisée (Hertzog 2021), elles sont aussi mobilisées comme des outils de diplomatie internationale, et de performativité politique autour de cérémonies de commémorations, hymnes, érection de monuments, organisation d'évènements médiatisés. En tant que « politiques symboliques » (Ory 2020), elles participent à aménager l'espace et le temps autour d'objets qui sont autant de formes d'encadrement dont la finalité vise l'adhésion à des valeurs, émotions et à des symboliques précises.

1.3.2 Les mémoires urbaines, des mémoires vécues et défendues

L'intérêt porté aux lieux de mémoires érigés et aux mémoires reconnues tend à invisibiliser d'autres formes de mémorialisation qui prennent formes dans les territoires vécus, des mémoires habitantes, ce qui touche plus largement à la « mémoire vive » (Bédard 2005) ou ce que Ianì (2019) nomme « embodied memory ». Porter un intérêt à ces mémoires permet de rappeler qu'il n'y a « pas de mémoire sans mémoire corporelle » (Parret 2004, p.42). Une marque mnésique est à la fois l'« image » présente d'une chose et d'un événement passé, et l'« image » d'une expérience révolue. Comme l'explique Rhodes, Price et Walker (2021), la mémoire est une expérience reconstituée dans le temps présent. En effet, la mémoire est l'expression de la situation d'un individu au sein de mémoires institutionnelles, communautaires, culturelles partagées. C'est ce que des chercheurs ont appelé la « flashbulb memory » : un complexe mélange entre des circonstances personnelles et un événement, les individus se rappelleront et relieront ce qui se passait dans leur propre vie au moment de l'événement, ils vont se replacer individuellement dans le contexte historique (Pennebaker et Banasik 1997; Paez, Bobowik et Guissmé 2016). Cependant, l'inscription spatiale de ces mémoires et leur appropriation ne sont pas égales entre les groupes sociaux (Gravari-Barbas et Veschambre 2004). En effet, le vocabulaire du tout-patrimoine et de la *memorial mania* tend à « occulter les capacités inégales des différents groupes sociaux à laisser une trace et à s'approprier les espaces les plus prestigieux » (Veschambre 2002, p.65). Faisant face à des processus de marginalisation sociale et sociétale, les groupes les plus démunis et dominés laissent en effet moins de « traces patrimonialisables » (foncièrement valorisantes) que les groupes dominants, et lorsque ces traces existent, elles sont « le plus souvent reléguées dans des espaces périphériques et/ou dévalorisés » des villes (Gravari-Barbas et Veschambre 2004, [En ligne]). Ainsi, ce sont majoritairement les lieux attachés au pouvoir politique, militaire et religieux qui sont les plus patrimonialisés et mis en mémoire (Ladd 2005).

Veschambre (2002) rappelle que le phénomène de patrimonialisation est profondément sélectif : il met en avant une représentation de ce qui est digne d'être conservé et mis en valeur. Une ligne importante de clivage apparaît alors entre ceux qui peuvent accéder « au conservatoire de l'espace » (Verret 1995) et les autres (Gravari-Barbas et Veschambre 2004). Dans ce conservatoire de l'espace apparaît pourtant une grande variété de lieux qui appartiennent également au registre du haut-lieu (Bédard 2005) et qui apportent une plus large compréhension des mécanismes de mise en

mémoire de l'espace, tout en mettant en avant différentes dynamiques de pouvoir et de domination dans la mise en lieu et la mise en mémoire de l'espace. C'est également ce que les chercheurs de l'*Association of Critical Heritage Studies* (2012, [En ligne]) évoquent : « Heritage is, as much as anything, a political act and we need to ask serious questions about the power relations that 'heritage' has all too often been invoked to sustain ».

Dans son manifeste écrit en 2012, l'association cherche à remettre en cause « The Authorised Heritage Discourse » (Gentry et Smith 2019; Smith 2010) afin de porter le regard sur des patrimoines « dissonants » (Tunbridge et Ashworth 1996), sur les « résistances et usages contestataires du patrimoine » (Bondaz, Isnart et Leblon 2012, p.9) ou « conflictuels » (Gravari-Barbas et Veschambre 2004), et de redonner une place aux frictions que peuvent causer les choix patrimoniaux, de redonner une voix à ceux exclus de ces processus. En effet, au sein des traces urbaines, certaines seraient passives et d'autres actives (Lepetit 1995). Les lieux de mémoire se diviseraient entre d'un côté des lieux « parlants », des lieux valorisés, ayant fait l'objet d'un processus de patrimonialisation, et qui incarnent une mémoire connue et visible, et d'un autre côté, des lieux « dormants », moins visibles ou volontairement invisibilisés, portant des mémoires plus discrètes et moins valorisées (Nora 1989; Bédard 2005).

Dans les dernières années, les études urbaines se sont de plus en plus intéressées à cette question des conflits patrimoniaux et des processus de négociation mémorielle au sein des territoires et impliquant une grande variété de groupes sociaux. Ces études mettent d'abord en lumière à quel point le rapport au passé et sa traduction sont loin d'être des sujets consensuels. Au contraire de la vision de l'appropriation spatiale du passé comme vecteur de « lien social » et ensemble de repères communs « au-delà des clivages politiques » (Di Méo, Castaingts et Ducournau 1993, p.494), la mémoire et sa mise en lieu sont sources de clivage. Loin d'être consensuelle, elle donne à voir des « luttes idéologiques ». Pour Veschambre (2002, 2008), s'intéresser à la patrimonialisation signifie davantage comprendre les discours et intérêts qui se cachent derrière ces phénomènes.

Bien que moins souvent étudiée, l'échelle municipale représente une échelle intéressante d'analyse de ces phénomènes dans un contexte où les villes cherchent de plus en plus à développer leur identité autour de symboles urbains (Rieucan 2022). Dans ce contexte, la mémoire apparaît comme ressource au service du développement des villes et un « levier pour les projets urbains » (Hadbi 2023, [En ligne]). Elle a progressivement été positionnée au centre de stratégies économiques,

culturelles et sociales (Hadbi 2020). Cette mise en mémoire des villes pose néanmoins certains enjeux, et plus particulièrement concernant les valeurs justifiant les stratégies mises en place. Hadbi (2020) a analysé trois différentes catégories de valeurs apposées aux espaces urbains : la « valeur historique » qui met en valeur des espaces stabilisés depuis longtemps, témoins et vecteurs d'imaginaire et d'archivisation de la ville connus et partagés (à l'exemple des ruines romaines) ; la « valeur d'usage », qui concerne la mise en valeur de lieux vivants inscrits dans la vie quotidienne des individus et dont l'usage reflète une certaine vitalité (à l'exemple de places publiques ou de centres culturels) ; et la « valeur de renouvellement », qui désigne des espaces délaissés, représentant des potentiels de valorisation foncière ouverts à des possibles de renouveau, de création et d'expérimentation (à l'exemple de friches urbaines) (Hadbi 2020, p.2). Cependant, dans ces conceptions, la valeur d'usage reste la moins valorisée, et en particulier dans les espaces désignés comme délaissés, en déclin, cumulant divers enjeux socio-spatiaux, et le plus souvent des représentations sociales et politiques négatives (Veschambre 2002).

Ces différentes valeurs ont, à travers le temps, orienté les conceptions de l'espace et les actions prises pour aménager et transformer les territoires. Négligeant la valeur d'usage mais valorisant la valeur de renouvellement, des pans entiers de quartiers anciens de grandes villes ont été détruits dans le cadre de programmes et politiques de renouvellement urbain, d'éradication de la pauvreté, de déstigmatisation de quartiers urbains (Veschambre 2002; Blin et Besson 2021). Au sein des démolitions, ce ne sont pas n'importe quels bâtiments et traces urbaines qui sont détruits, ce sont le plus souvent celles qui portent des stigmates plus ou moins anciens et qui donne à voir une certaine lecture de ces stigmates dans le présent (Veschambre 2008). Par la lecture de ce qui n'est plus, il est possible de mettre en lumière une narration sur la transformation des territoires et de ses effets. Comme l'explique Olivier (2011), les réaménagements urbains, reconstructions et destructions informent directement sur le « remodelage » des mémoires collectives qui nourrissent l'identité des groupes et des individus.

Ayant principalement pris place dans des espaces marginalisés, c'est le plus souvent en réponse à cette marginalisation [sociale et spatiale, par l'invisibilisation et la destruction] qu'un autre discours sur le territoire, sa préservation et sa mise en mémoire se développe. Cet autre discours provient généralement des individus qui vivent au sein de ces territoires remodelés et qui dénoncent les destructions réalisées. La question de la démolition et de la transformation se retrouve ainsi

l'objet central de conflits urbains. Ces derniers dénoncent les valeurs attribuées aux espaces dans des dynamiques de mondialisation et métropolisation qui encouragent les transformations urbaines (Djament 2020). Pour Ghorra-Gobin (2007) et Drozd (2014), ces conflits peuvent en effet se lire comme une opposition entre les scénarios de la ville « globale » et « d'exception », celle des développeurs, et la « ville ordinaire » appropriée et vécue par ses habitants (Halbert 2010). Cette ville ordinaire est à la fois le lieu des pratiques quotidiennes mais également le lieu de souvenirs et de mémoires plus ou moins anciennes qui solidarisent les groupes, enrichissent l'épaisseur mémorielle des territoires, mais font aussi face à des processus de domination et parfois de refus de reconnaître l'existence de ces mémoires (Veschambre 2008). Dans ces processus, certains auteurs appellent à « changer notre rapport au territoire » (Miville-Allard 2012, p.25) dénonçant des modèles urbanistiques qui transforment nos relations au territoire, au temps et à la mémoire par des constructions standardisées, et le développement de territoires « rénovés » dans lesquels les repères historiques sont aseptisés, et parfois supprimés définitivement. D'autres auteurs appellent à théoriser les significations apportées aux villes en rappelant le rôle central que joue la mémoire dans la fabrique des territoires et en mettant en valeur la variété de mémoires et de formes de commémoration qui prennent place au sein des territoires (Rose-Redwood, Alderman et Azaryahu 2008; Till 2012; Inwood et Alderman 2020)

Dans de nombreux écrits sur le sujet, le travail de mémoire engagé par des acteurs de la mémoire est mis en avant pour rappeler qu'au-delà des phénomènes de domination et de destructions subis par certains groupes, les individus sont profondément acteurs de la mémoire et de la mise en mémoire des territoires. Parfois nommés « entrepreneurs de mémoires » (Pollak 1993), « entrepreneurs mémoriels » (Naef 2016), « agitateurs mémoriels » (Chevalier 2017) ou encore « entrepreneurs de localisation » (Bourdin 1992), ils sont définis comme des acteurs attachés à une ou plusieurs mémoires, qui produiront des témoignages, écriront sur le sujet, créeront des associations ou des lieux de mémoire pour réfléchir et donner une parole aux effets produits par des événements historiques, rappeler des contextes du passé et penser la réconciliation entre passé et présent (Reder 2020). Au sein de ces acteurs se retrouvent des activistes de la mémoire, des associations, artistes, chercheurs, parfois urbanistes, architectes ou mêmes acteurs politiques locaux qui s'appuient sur des « territorialisations locales » pour se faire entendre et valoriser leurs spécificités. Chargées d'attentes sociales et mémorielles variées (Troadek 2014), leurs actions appellent à une plus grande prise en compte des mémoires locales, parfois celles de quartier ou

celles de communautés spécifiques, et d'une plus grande visibilité accordée à ceux qui habitent ces territoires (Till 2012).

En réaction au registre de l'inflation mémorielle qui participerait à invisibiliser le fait que toutes les mémoires ne sont pas reconnues de la même façon, ce sont les mémoires socialement jugées peu valorisantes, non reconnues et non valorisées, en particulier celles qui viennent remettre en question des processus sociaux et politiques historiques tels que l'esclavagisme, le racisme systémique, les discriminations, les ségrégations, les génocides, la marginalisation de minorités, les démolitions, les inégalités sociales, qui ont été pour la plupart niées et ont fait face à des processus d'effacement volontaire (Ricoeur 2000) ou d'amnésie forcée (Dayan Rosenman et Valensi 2004), qui sont particulièrement visées par ces processus (Rieucan 2022). Ces actions s'inscrivent dans des processus d'« inversion du stigmat territorial » (Djament 2020, [En ligne]). Impliquant des acteurs et des mémoires très variées, les actions portées sont elles aussi plurielles et s'inscrivent profondément dans le contexte géographique, social, politique et économique particulier des territoires où elles prennent formes (Zanetti 2018). À différencier avec les politiques de la mémoire citées précédemment, ces actions s'inscriraient dans ce que Loughran, Fine et Hunter (2015) nomment les politiques urbaines de la mémoire. Au sein de ces politiques, les auteurs distinguent une trilogie d'actions : « from above » (institutionnel), « from the middle » (développeurs urbains), and « from below » (habitants). Cette typologie ouvre tout un champ de recherche sur le domaine des politiques urbaines de la mémoire (Alderman et Inwood 2013), sur leur construction et leurs enjeux. Till (2012) distingue ces actions mémorielles en deux grands types : celles de type *hard memory*, qui relèvent plutôt des dénonciations publiques et publicisées portées principalement par des activistes urbains, et celles de type *soft memory*, dans lesquels une certaine négociation de la mémoire se met en place entre différents acteurs, et dont la traduction relève le plus souvent d'une action artistique ou d'un projet urbain mettant en valeur l'histoire et les mémoires du lieu et de ses habitants.

Cherchant une restauration voire une réparation du passé, ces pratiques ont un fort pouvoir mobilisateur (Djament 2020), et favoriseraient « l'émergence d'une nouvelle conscience urbaine et citoyenne » qui se développerait autour du discours de « plus jamais ça » (Martens 2009, p.2). De ces actions, ce sont par exemple des structures de protection locale des habitants qui verraient le jour à Bruxelles en réponse aux expropriations massives des années 1970 (ibid.). Parfois, c'est

la création de centres d'exposition, d'archives, d'interprétation, de mémoire ou encore des musées locaux spécialisés créés par les acteurs de la mémoire eux-mêmes qui voient le jour (Hadbi 2020; Till 2012). Pour les verriers de Givors (France), c'est une réparation juridique qui est engagée pour faire reconnaître officiellement leurs maladies professionnelles et ne pas oublier cette mémoire ouvrière dans un contexte où l'héritage industriel local est en voie de démolition (Zanetti 2018). Un peu partout dans le monde, la dénonciation du racisme systémique a également pris la forme de phénomènes de dé-commémoration (Hertzog 2021) ou de dé-patrimonialisation (Gérin 2019) amenant au déboulonnage de statues de colonisateurs dans plusieurs villes mondiales afin d'agir directement sur l'espace et les dynamiques de pouvoir qui y prennent forme.

Alors que certaines de ces pratiques font parfois face à la répression, à l'ignorance ou au silence des acteurs politiques, elles appellent aussi à briser ce silence (Reder 2020) et à engager des débats, discussion et négociation concernant les conceptions du passé qui devraient être privilégiées sur l'espace public (Till 2012). Elles appellent également à la transparence et la responsabilisation politique pour mettre en place ces actions qui ont en commun une dénonciation de réalités vécues (Reder 2020). Prendre en compte la diversité de réalités urbaines vécues par des groupes différents ouvrirait la voie à des processus de réconciliation d'histoires non reconnues ou niées (Alderman et Inwood 2013). Cependant, ces mémoires ne font pas forcément consensus et leur intégration dans l'espace public peut également mettre en évidence des processus d'instrumentalisation dans un contexte où l'intérêt scientifique pour la question mémorielle s'aligne avec un intérêt de plus en plus grand des acteurs politiques urbains, et plus particulièrement pour les développeurs et entrepreneurs urbains, pour la mise en mémoire des espaces urbains (Loughran, Fine et Hunter 2015). La consommation de l'espace appelant à sa perpétuelle réhabilitation (Le Bel 2015), et dans un contexte où les zones urbaines dégradées sont vues comme des potentielles sources d'investissement au service de l'attractivité des territoires (Blin et Besson 2021), la mémoire est aujourd'hui associée aux méthodes planificatrices de « mise en marché de la ville » (Le Bel 2015, p.230).

Dans de nombreuses villes, des secteurs historiques industriels sont transformés en secteurs à vocation culturelle et touristique. Au sein de ces transformations, la question mémorielle est de plus en plus intégrée, mais le plus souvent de façon partielle et partielle (Le Bel 2015). Deux principales approches contemporaines du traitement des mémoires urbaines sont mobilisées par les

acteurs publics : une tendance à maintenir un « décor » bâti historique « qui conforte les nostalgies » et tente de rassembler les habitants autour de leur territoire et d'un héritage commun ; et un laisser-faire qui offre la possibilité aux habitants de projeter leurs propres imaginaires, représentations et dynamiques : la mise en commun se fait en laissant les individus user de l'espace par la mise à disposition de délaissés urbains partagé, aux usages multiples (Hadbi, Hamrouni et Join 2022). L'approche du « laisser-aller » s'inscrit de plus en plus dans les modèles de l'urbanisme temporaire ou tactique. Favorisant la réappropriation temporaire (mais parfois un temporaire qui s'étire dans le temps), ces modèles proposent la réappropriation habitante de lieux délaissés dans une logique hybride offrant la possibilité de conserver les usages anciens du lieu et de les mélanger à de nouveaux. Parfois critiqués pour leur décontextualisation, ou leur usage majoritairement destiné à des touristes ou des individus qui n'habitent pas le secteur, ils s'inspireraient également plus largement de l'attrait contemporain pour le tourisme d'abandon (*ruin tourism*) ou encore l'Urbex (Slager 2013; 2020). Ces dernières sont des pratiques cherchant à réinvestir symboliquement des lieux en situation de dégradation, n'ayant pas fait l'objet de réinvestissements ou de réaffectation officielle, tout en subsistant dans le paysage (Garrett 2015). Cherchant à établir des relations entre l'ancien et le nouveau, ces pratiques récentes se réalisent de plus en plus selon les modèles de l'urbanisme participatif (Edensor 2005). Elles visent à « réinvestir des traces, à réactiver la mémoire du lieu et à lui donner une légitimité lors des projets de renouvellement urbain » (Hadbi 2020, p.3).

Cependant, si ces démarches sont saluées pour l'évolution qu'elles proposent en termes de reconnaissance et prise en considération croissante des « mémoires habitantes » (Veschambre 2002), elles sont également critiquées lorsqu'elles ne favorisent pas une plus grande appropriation par les populations locales directement concernées par la mémoire de ces lieux. Elles le sont également lorsqu'elles sont réappropriées politiquement, manipulées et détournées pour servir des campagnes de promotion municipale (*marketing urbain*). C'est le cas de quartiers devenus des vitrines urbaines d'authenticité, utilisant l'héritage communautaire pour favoriser la consommation urbaine, provoquant au passage des effets de gentrification (Beeksma et De Cesari 2019; Loughran, Fine et Hunter 2015). Relevant parfois plus d'un « poids » que d'une ressource pour les aménageurs, les mémoires sont en effet souvent réduites à un seul élément pour mieux satisfaire les objectifs des projets (Hadbi, Hamrouni et Join 2022). Dans ce sens, les urbanistes, architectes et autres concepteurs urbains jouent eux aussi un rôle important dans la capitalisation des mémoires

« from the middle » par leur propre interprétation des mémoires locales (Loughran, Fine et Hunter 2015).

Finalement, l'ensemble de ces écrits donne à voir l'un des paradoxes des villes : celui d'être « tiraillées » par ce désir de destruction-reconstruction pour se tourner vers l'avenir, tout en étant simultanément reliées au passé (Bergel 2006). Bergel posait ces questions qui restent encore très justes aujourd'hui et qui invitent à questionner nos rapports au territoire : l'héritage des villes est-il une contrainte ? La ville ou l'espace peut-il s'en abstraire ? Le présent des villes peut-il gagner en épaisseur et en autonomie par l'accomplissement d'un travail de mémoire ? Dans une recherche de mise en valeur des territoires se pose également toujours la question du quoi et du comment. Que la ville doive « assumer son héritage » pour penser son aménagement présent et futur reste un défi de taille (ibid.).

Pour répondre à ces enjeux Djament (2020), Hadbi (2020), Hadbi, Hamrouni et Join (2022) invitent à prendre au sérieux l'expérience habitante des lieux, le sens qui leur est accordé par ceux qui les utilisent, et donc d'intégrer davantage ces significations dans les choix de (re)construction urbaine : « Si au début du projet de renouvellement les mémoires vécues et collectives de ces espaces sont interrogées par les acteurs c'est finalement pour mieux clore une page de l'histoire de ces lieux en transformations » (Hadbi, Hamrouni et Join 2022). Hadbi (2023, [En ligne]) rajoute : « Cette manière de faire implique que tout projet urbain commencerait par la réactivation de la mémoire du lieu ». Ce processus permettrait alors de « rendre compte de qualités à préserver », celles qui font sens pour les utilisateurs et habitants, et d'« éléments à réparer pour maintenir la vitalité du lieu » dans son existence présente (ibid.). Sans pour autant tomber dans la muséification des lieux, il s'agit de prendre acte de la continuité temporelle des espaces, et des relations entretenues entre les individus et les lieux. C'est un appel à voir la ville et son histoire « en trois dimensions », « dans son horizontalité, mais aussi sa verticalité » (Blin et Besson 2021, [En ligne]).

Dans ce processus, certains auteurs nomment cependant également le contexte actuel de « normalisation de l'injonction à se souvenir » (Gensburger et Lefranc 2017). Cette pensée partirait du principe que pour « transcender l'oubli de l'être », il faudrait à tout prix se souvenir (Parret 2004). Cependant, des auteurs ont également manifesté le droit à l'oubli. Dans ce sens, le philosophe Nietzsche est souvent cité en réaction au devoir de mémoire pour rappeler que l'oubli est une composante essentielle de la mémoire elle-même : « si on fait l'éloge de l'oubli, ce n'est

pas pour ignorer la mémoire, mais pour repérer le travail de l'oubli dans la mémoire. Le travail de l'oubli est un travail de sélection : pour que la mémoire s'épanouisse, il faut que certains souvenirs soient éliminés » (Parret 2004, p.43). Les mémoires sont autant « fluctuantes que labiles », elles sont profondément liées aux expériences de chacun, aux appropriations et aux valeurs qui leur sont attribuées. Pour savoir ce qui doit être conservé, sélectionné ou oublié, c'est davantage par le traitement de la mémoire qu'il faut passer pour lui accorder une plus grande cohérence et familiarité (Ibid.). Ainsi, ce qui ferait encore davantage de sens serait la « démarche » entreprise par ceux qui cherchent à transmettre et reconnaître ces mémoires (Rautenberg 1998), ce qui va témoigner de la pluralité du passé d'un territoire, de ses habitants et de leurs pratiques (Hadbi 2020).

Pour conclure, ce chapitre a cherché à mieux comprendre les conséquences à long terme des expropriations sur les territoires et ceux qui y habitent. Divisé en trois parties, il a passé en revue les écrits sur les concepts principaux de cette thèse : les expropriations, l'habiter et les mémoires urbaines. Si ces trois concepts n'ont pas encore été abordés ensemble en profondeur, plusieurs auteurs ont tout de même, de façon plus ou moins fortes, établis des liens entre ces phénomènes. Concernant les expropriations, bien que les mécanismes de leur mise en œuvre aient davantage été étudiés, quelques auteurs se sont tout de même intéressés à leurs effets sociaux, spatiaux, politiques et économiques. Au sein de ces écrits, la prise en compte de ces effets à une échelle territoriale est rarement abordée. Ce constat a amené, dans la seconde partie, à s'intéresser aux écrits produits en géographie traitant du territoire et de leur construction relationnelle. En mobilisant les écrits sur l'habiter et la phénoménologie de l'habiter, cette partie a présenté deux principales conclusions : la première est que les individus sont profondément liés aux territoires qu'ils habitent et la seconde est que les aménagements et les transformations qui prennent forme dans ces territoires ont des effets profonds sur leurs habitants. Ces effets ne sont pas négligeables et ne sont pas non plus silencieux même s'ils sont plus non écoutés qu'écoutés, et prennent la forme de conflits qui participent également à transformer les territoires. De ces conflits ressortent des décalages des visions différentes du territoire qui entrent en tension, et qui peuvent se perpétuer sur le long terme, affectant les territoires dans toutes leurs dimensions. Cependant, la question du long terme est la principale lacune de ces recherches. Si elle est nommée comme une dimension centrale de la constitution des territoires, en termes d'effets et d'inscriptions sociaux et spatiaux à long terme des choix d'aménagements urbains, l'habiter ne permet pas de comprendre en profondeur ces phénomènes. La troisième partie a cherché à répondre à cette lacune en mobilisant les écrits sur le

temps des villes, l'histoire de la genèse urbaine et les mémoires urbaines. Ces écrits ont en commun d'étudier les territoires sur le temps long, de faire des liens entre les temporalités et leurs rôles dans la formation des territoires, et porter un regard particulier sur ce qui subsiste des transformations urbaines. Grâce à ces écrits, il a été possible de voir que les événements du passé laissent des traces sur le temps long, et qu'ils marquent à la fois socialement et spatialement les territoires où ils prennent forme. Objets de résistances sociales et spatiales, ils laissent entrevoir une certaine attente sociale à prendre davantage en considération et reconnaître l'existence de ces traces et mémoires urbaines plurielles dans la fabrique urbaine, et la mise en place d'autres visions du territoire prenant davantage en considérations les besoins, aspirations et attentes des habitants. Cette revue des écrits a finalement cherché à ouvrir sur la problématique de cette thèse qui sera développée plus en détail dans le chapitre suivant : les effets à long terme de la mémoire des expropriations sur l'attachement au lieu des résidents et l'identité projetée par la municipalité, étudiée à partir du cas d'étude de la ville de Mirabel et des expropriations en lien avec le projet aéroportuaire qui a pris place au sein du territoire au début des années 1970.

CHAPITRE 2 : RACONTER LE TERRITOIRE

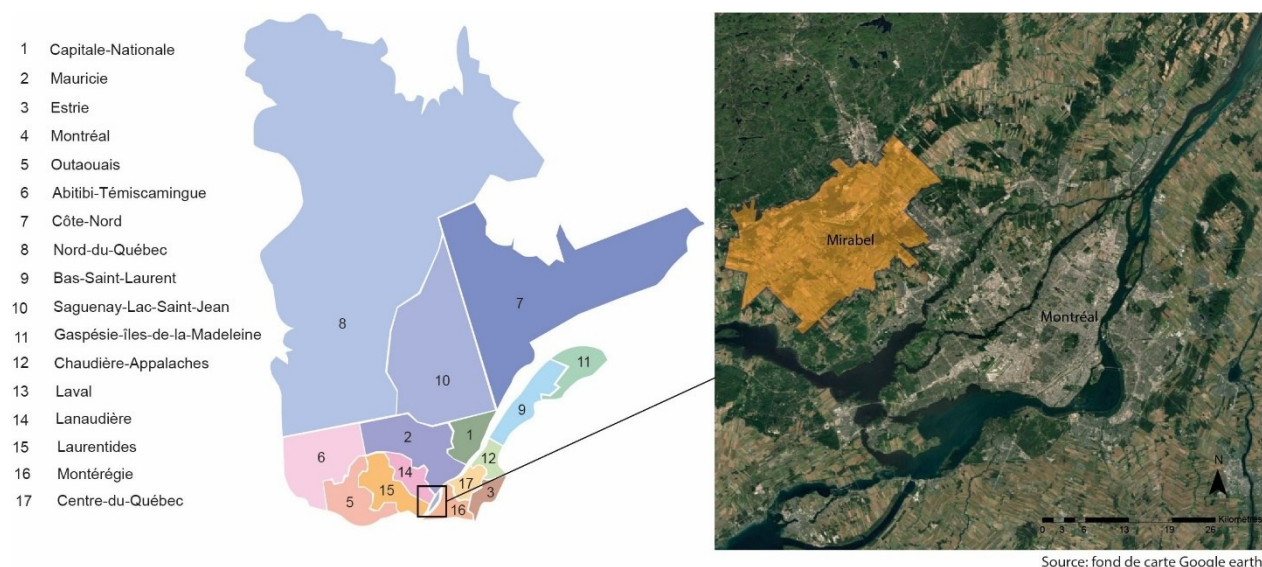
Dans le chapitre précédent, nous avons présenté les écrits et leurs limites sur les liens entre les expropriations, l'habiter et les mémoires urbaines. Cette revue des écrits a mis en évidence trois éléments : 1) les recherches sur les expropriations abordent peu les conséquences de celles-ci, en particulier sur le long terme et à une échelle territoriale ; 2) les écrits sur l'habiter permettent de mieux saisir les effets sociaux profonds des expropriations au regard des relations intimes et sensibles entretenues entre les individus et les territoires, mais leur lecture sur le long terme est plus rare ; 3) les écrits sur les temporalités urbaines et les mémoires urbaines permettent de saisir le marquage à long terme des territoires et des individus par des événements passés, mais leur lecture à une échelle territoriale municipale a peu fait l'objet d'études approfondies. Au regard de ces constats, ce chapitre détaille l'apport de cette thèse, celui de mieux comprendre les impacts à long terme de la mémoire des expropriations, sur l'attachement au lieu des individus et sur l'identité d'un territoire particulier, Mirabel. Il débute par la présentation de la problématique de cette recherche, profondément imbriquée dans l'histoire et l'évolution du territoire de Mirabel. Après avoir positionné cette problématique au sein des études urbaines en la faisant dialoguer avec les trois principaux champs de recherche que sont les expropriations, l'habiter et les mémoires urbaines, le chapitre se poursuit par la définition des questions et des objectifs de la recherche. Après avoir défini les termes de la question de recherche et les dimensions pour les étudier, le chapitre se termine en présentant la démarche méthodologique employée. Cette recherche mobilise une méthodologie qualitative d'historicisation du territoire basée sur la réalisation d'entretiens non dirigés, la diffusion d'un micro-questionnaire, l'observation documentaire et archivistique et enfin l'interprétation cartographique et sensible des informations collectées. Nous expliquerons l'intérêt de mobiliser ces différents outils de collecte en lien avec le site à l'étude ainsi que la façon dont ils ont été mis en application. Nous présenterons le déroulement du terrain de recherche réalisé entre août 2022 et août 2023, les méthodes de recrutement et les échantillons, et enfin les étapes de validation et de représentation des données récoltées. Au total, 95 micro-questionnaires ont été diffusés, 29 entretiens ont été réalisés et 126 documents d'archives ont été étudiés pour comprendre l'histoire du territoire de Mirabel entre 1966 et 2023.

2.1. Problématique et objectifs de la recherche

2.1.1 La problématique de la recherche : le cas de Mirabel

Mirabel est une ville moyenne située à 60 kilomètres au nord-ouest de Montréal (Figure 2.1). En 2019, elle est la municipalité connaissant la plus forte croissance démographique du Québec (CISSS des Laurentides 2019). Entre les années 1980 et aujourd’hui, sa population est passée de 15 000 habitants à plus de 57 000 (Ville de Mirabel 2020). D’ici 2041, cette croissance devrait encore augmenter de 45% (Institut de la Statistique du Québec 2019). Ville jeune et dynamique, Mirabel possède également le taux de vieillissement le plus bas du Québec pour une ville de moins de 100 000 habitants. En 2020, 71,6% de sa population a moins de 50 ans avec une moyenne d’âge de 37,6 ans (Ville de Mirabel 2020). Sa proximité avec Montréal en fait une ville fortement attractive qui n’hésite pas à proposer des politiques de développement afin d’attirer de nouveaux résidents. Ces politiques touchent plusieurs aspects, visant à mettre de l’avant l’identité spécifique de la municipalité et sa vitalité, tant politique qu’économique. Avec la campagne municipale intitulée « On M la vie » à Mirabel, lancée en 2019, la Ville cherche à défendre un mode de vie spécifique, valorisant ses atouts locaux, une « qualité de vie exceptionnelle », entre proximité avec la nature, communauté et économie florissante (Ville de Mirabel 2021).

Figure 2.1 Carte de situation de Mirabel au sein de la province du Québec et de la communauté métropolitaine de Montréal



Source : Auteur (2024)

Également, la Ville, qui en 2021 fête son 50^e anniversaire, vient de modifier son identité visuelle pour mettre en avant une nouvelle image municipale, humaine et positive, en mouvement et tournée vers le futur, censée caractériser le paysage de Mirabel (Ville de Mirabel 2021). Cette image se retrouve également dans les actions municipales récentes telles que la mise en œuvre, en 2020, de son premier budget participatif, la création d'une police communautaire ou encore le soutien financier aux jeunes agriculteurs. Plus particulièrement, Mirabel comme de nombreuses villes à travers le monde, mobilise le vocabulaire de la ville aimante et aimée, utilisant les affects afin de défendre une personnalité unique (Martouzet 2014). Cependant, la croissance démographique et économique du territoire ainsi que cette volonté d'unifier et de promouvoir un esprit de communauté soudé contraste avec l'histoire toute particulière que le territoire a vécue depuis sa création.

En 1969, quatorze paroisses, municipalités et morceaux de municipalités sont fusionnés pour former la ville actuelle de Mirabel. Cette fusion forcée, décidée par le Parti libéral du Canada au pouvoir, devait permettre la création d'un territoire cohérent pour faciliter la construction et l'implantation du nouvel aéroport international du Québec, censé remplacer celui de Montréal arrivé à saturation. En plus de fusionner un ensemble de paroisses autonomes aux modes de vie ancrés dans une économie agricole, ce sont environ 11 000 individus, 3 126 familles et 97 000 acres qui sont expropriés, amenant à l'expropriation la plus massive de l'histoire du Canada (Transport Canada 1974). Le projet aéroportuaire est à l'époque le plus grand jamais conçu en Amérique du Nord. Il est pensé comme « la nouvelle porte de l'Amérique » (Laurin 2012). Surdimensionné, le territoire exproprié de 97 000 acres devait permettre le développement industriel futur du site aéroportuaire et protéger l'aéroport de toute croissance urbanistique. Il occupe 68% de la nouvelle ville de Mirabel fondée officiellement en 1971.

Les expropriés, majoritairement agriculteurs, contestent rapidement la forme et la taille du périmètre. Ils se mobilisent et organisent dès le début du projet aéroportuaire une lutte pour demander la rétrocession des terres excédentaires situées autour de la zone opérationnelle de l'aéroport. Pendant dix-sept années, leurs demandes ne sont pas prises en compte. L'aéroport ouvre ses portes en 1975, tout juste un an avant le début des Jeux olympiques de Montréal. Il n'accueillera jamais le nombre de passagers attendus et quelques années plus tard son déclin progressif est engagé. 20 ans après le début du projet, les expropriés obtiennent en 1986 l'accord du

gouvernement fédéral pour la rétrocession et 84 000 acres sont rétrocédés (Raymond et Boileau 1988). À partir de cette période, la ville de Mirabel devient l'administratrice majoritaire des terres qu'elle contient. Le site aéroportuaire qui n'occupe plus que 17 000 acres poursuit son déclin et en 2004 le gouvernement fédéral décide de le fermer et de retransférer les vols à l'aéroport de Montréal, laissant le site aéroportuaire de Mirabel en attente d'un devenir. Depuis, certaines infrastructures ont été revalorisées, d'autres sont délaissées. Les gestionnaires de l'aéroport ainsi que les élus municipaux cherchent à faire revivre cet espace, en particulier autour de l'industrie aéronautique de pointe (Laurin 2012).

Transformant en profondeur le paysage urbain de Mirabel, le projet aéroportuaire a également eu des effets importants sur les structures sociales et communautaires locales. En effet, si les expropriations n'ont pas produit d'effets de déclin à long terme sur la démographie municipale, les conséquences négatives à long terme sont plutôt visibles aux échelles microspatiales, à l'échelle des quartiers et secteurs urbains actuels de la municipalité. Ces derniers, recomposés à partir des délimitations des paroisses et villes adjacentes expropriées, habitées depuis des siècles, ont vu leurs paysages urbains et leurs compositions démographiques se transformer de différentes façons depuis les années 1970.

Historiquement la municipalité se situe en territoire Kanyen'kehà:ka (Mohawk) de la communauté Kanehsatà:ke. Les Sulpiciens se l'approprient en 1717 pour créer la paroisse de Sainte-Scholastique. Devenant par la suite le chef-lieu du district de Terrebonne, celle-ci regroupait, pendant plus de deux siècles, une vie de village animée ainsi que de nombreux services urbains, dont presque la totalité a disparu avec les expropriations (Raymond et Boileau 1988; Boileau 2009). Les paroisses de Sainte-Scholastique et celle de Saint-Benoît, située juste à côté, regroupaient alors, chacune d'entre elles, 43% de la population totale de la ville actuelle de Mirabel (Boileau 2009). Cette proportion ne constituait plus que 10% de la population totale de la nouvelle ville en 2008. Également, Sainte-Monique, qui comptait 1200 habitants en 1881, n'en compte plus que 400 en 2007. Son église a été fermée en octobre 1999 et un cadenas a été posé sur la porte du cimetière (Boileau 2009). En revanche, ces conséquences démographiques n'ont pas été similaires dans toutes les paroisses. Pour la paroisse de Saint-Janvier, expropriée à 50%, c'est la zone agricole qui a été le plus touchée, le périmètre d'expropriation n'ayant pas atteint sa zone déjà urbanisée. Il est le secteur actuel le plus en croissance de la ville. Aujourd'hui, près de 55% des Mirabellois sont

concentrés en trois noyaux urbains en pleine expansion : Saint-Canut, Saint-Augustin et Saint-Janvier (Boileau 2009; Laurin 2012). Ces secteurs sont ceux dont les noyaux urbanisés ont le moins vécu les expropriations.

Le projet aéroportuaire a également mené à la disparition progressive de lieux investis socialement (Boileau 2009; Raymond et Boileau 1988). En effet, la perte directe de résidents de certaines anciennes paroisses a également mené à la fermeture de services et commerces de proximité, de lieux et d'activités culturelles, sans oublier les terres agricoles qui ont perdu leur vocation à la suite du départ de leurs propriétaires. Lieux du quotidien, portant les traces de souvenirs et d'histoires individuelles, familiales et communautaires variés, leur disparition a eu pour effet de marquer en profondeur les mémoires de ceux et celles qui ont vécu les expropriations. Vécue comme un traumatisme, la mémoire de l'événement se transmet depuis entre générations et résidents. Elle se retrouve plus particulièrement dans le travail de mémoire engagé par plusieurs anciens expropriés, qui débute en 1988 par la publication de l'ouvrage *La mémoire de Mirabel* qui retrace le vécu des expropriés jusqu'à la rétrocession des terres. Regroupés en plusieurs collectifs, le Centre d'Écologie et de Consultation Communautaire (CECC) de Mirabel, devenu le Centre de la mémoire collective de l'expropriation de Mirabel (CMCEC), le Comité pour la commémoration des expropriations, ou encore le Comité transmission, certains expropriés et leurs descendances tentent toujours de faire vivre cette mémoire afin de retenir les leçons du passé (Raymond et Boileau 1988). Cela amène entre autres, en 2009, à une collecte d'archives et d'objets, et à l'organisation de la première commémoration publique des expropriations, le 27 mars 2009 au sein de la salle paroissiale de Sainte-Scholastique, devenue le repère mémoriel de la lutte des expropriés (Laurin 2012).

En 1997, l'historien Pierre Nora expliquait que c'est en raison de la disparition des « sociétés-mémoires » et des « identités-mémoire » que les besoins de mémoire se développent, car « il n'y a plus de milieux de mémoire » (p.17). À Mirabel, ce milieu de mémoire semble toujours bien présent, et les expropriés essayent d'en prendre soin, de le valoriser et de le partager. Cependant, prendre soin de ce milieu de mémoire fait face à plusieurs enjeux. Le premier est que les effets des expropriations sont différenciés en fonction des lieux du territoire. Toutes les anciennes paroisses n'ont pas été expropriées au même degré. En plus d'effets différents au sein du territoire, deux autres enjeux limitent la constitution d'un milieu de mémoire. Le premier est l'arrivée massive de

nouvelles populations dans les dernières années : entre 2016 et 2021, 11 000 personnes sont venues vivre à Mirabel (Mirabel 2022). Certains de ces résidents connaissent la mémoire des expropriations et du projet aéroportuaire, mais beaucoup d'autres ne la connaissent pas. Le second enjeu est que le travail de mémoire est majoritairement porté par des anciens expropriés. Il a été soutenu à différents moments par certains acteurs politiques supralocaux, mais il a aussi fait face à des refus systématiques d'acteurs politiques, en particulier le gouvernement fédéral, de reconnaître les effets des expropriations et le vécu des expropriés. Comme l'a écrit Suzanne Laurin dans son ouvrage *L'échiquier de Mirabel* publié en 2012 : « C'est comme si l'affaire était classée et qu'il valait mieux ne plus en parler. [...] Je crois pourtant qu'il vaut la peine d'en parler » (Laurin 2012, p.13). Ce contexte de « silence » bâti pendant longtemps autour de l'histoire aéroportuaire de Mirabel et de ses effets toujours actuels sur le territoire a renforcé un certain besoin de mémoire à Mirabel qui a motivé les différentes actions mémorielles réalisées depuis la fermeture de l'aéroport.

Si le silence a principalement été institué par les acteurs politiques fédéraux, il a également pris place à Mirabel. Encore récemment, le récit historique officiel véhiculé par la Ville, principalement mobilisé pour le développement touristique local, masque presque entièrement l'existence de cet événement (Laurin 2012). Lorsque l'histoire du territoire est mise en scène, celle-ci n'hésite pas à remonter au XVIII^e siècle. En revanche, l'histoire récente racontée se concentre plutôt sur les atouts économiques, paysagers et sociaux qui ont permis à Mirabel de devenir une ville à l'image dynamique, innovante et attentive aux besoins de ses nouveaux résidents. Cet effacement, volontaire ou non, de l'histoire des expropriations au sein des documents et politiques publiques locales semble lié au positionnement politique de la municipalité, favorable au projet aéroportuaire depuis ses débuts. En effet, l'ancien Maire de Mirabel, M. Hubert Meilleur, élu entre 1987 et 2013, n'hésitait pas à exprimer son soutien aux responsables du projet et à contester la restitution des terres expropriées. En 2006, il s'oppose publiquement à la rétrocession des derniers 11 000 acres de terres situées autour de la zone opérationnelle de l'aéroport, jusqu'à menacer les expropriés de nouvelle expropriation, son objectif étant d'utiliser ces terres comme réserve foncière pour le développement futur du territoire (Castonguay 2006).

Depuis 2013, de nouveaux maires ont été élus et les discours sur les expropriations ont évolué. Le refus de reconnaître le vécu des expropriés n'est plus présent, mais les actions mises en place par la municipalité sont parfois toujours perçues comme telles (Union des producteurs agricoles 2018).

C'est le cas des projets de développement municipaux qui se positionnent en faveur d'un assouplissement du zonage agricole locale jugé contraignant pour le développement urbain ou encore des projets d'aménagement qui tout en permettant la croissance économique du territoire, continuent de transformer le paysage local, et en particulier de certains secteurs ayant vécu de profondes transformations dans les dix dernières années. Pour les expropriés, cette vision du territoire se situe en décalage avec la mémoire encore vécue des expropriations des années 1970 et avec la présence physique toujours importante et imposante de l'ancien aéroport dans le paysage de Mirabel qui continue à la fois de structurer les déplacements, mais également d'orienter les représentations du territoire autour de ce lieu (Laurin 2012).

Comprendre la perpétuation, le type et l'étendue des conséquences que les expropriations et les mémoires de ces événements peuvent produire sur le long terme et à une échelle territoriale est néanmoins limité par le peu d'études qui se sont intéressées à ce sujet au travers des disciplines scientifiques. Certaines recherches permettent en revanche d'appuyer la pertinence de cette problématique. Les écrits sur l'expérience vécue des expropriations montrent que les effets des expropriations affectent économiquement les individus mais que les effets les plus importants se situent au niveau de la relation intime et sensible que les individus entretiennent avec leur propriété et avec leur milieu de vie (Deboulet et Lafaye 2018). Cette relation se comprend au travers des représentations, imaginaires et pratiques des individus de l'espace qui informent sur leur degré d'attachement et d'ancrage au sein des territoires (Manzo-Devine-Wright 2020). En perdant leur propriété, les expropriés perdent un lieu investi de souvenirs et d'attachements consolidé par les relations individuelles, familiales et communautaires construites au sein du milieu de vie (Cavaillé 1999 ; Suartika et Cuthbert 2020 ; Bresse, Fortin et Deprès 2010 ; Deboulet et Lafaye 2018). À une échelle territoriale, des recherches montrent que les expropriations peuvent déstabiliser sur le long terme l'organisation politique, économique et sociale d'un territoire, encore davantage lorsque celles-ci se réalisent à grande échelle mais ces études sont rares et ne permettent pas d'identifier la durée de ces effets (Gironde, Golay et Messerli 2016 ; Smit 2015). De leur côté, les écrits sur les processus d'inscription des phénomènes du passé dans la matérialité actuelle des villes enrichissent ces réflexions en décrivant la façon dont les événements historiques laissent des traces dans le présent, sédimentent l'espace de leur présence et participent activement à définir l'identité propre d'un territoire (Perrot 1975 ; Mazzella 1996 ; Olivier 2011 ; Gauthier 2014). Ces traces ne disparaissent pas, elles s'accumulent dans le temps et forment, chacune à leur manière et

dépendamment des événements passés, l'épaisseur historique de chaque territoire actuel (Blin et Besson 2021).

Ces traces sont spatiales mais elles sont également profondément sociales (Rhodes, Price et Walker 2021). Elles s'inscrivent dans les mémoires individuelles et collectives, encore davantage lorsque ces événements ont fortement déstabilisé la vie des individus, provoqués des émotions fortes et en particulier créé des ruptures dans les relations d'attachement au lieu (Paez, Bobowik et Guissmé 2016; Lewicka 2008). Le déracinement, la perte de liens sociaux et communautaires locaux participent à créer ce sentiment de rupture au milieu habité (England et Albrecht 1984, Inalhan et Finch 2004). Ces effets ne sont pas identiques entre espaces et ne sont pas vécus de la même intensité en fonction des groupes sociaux. Ils seraient d'autant plus forts lorsque l'attachement au lieu s'accompagne d'une dépendance économique et sociale à ce lieu (Clarke, Murphy et Lorenzoni 2018). Ils peuvent également donner lieu à des résistances sociales pour à la fois participer à conserver le milieu tel qu'il était avant, recréer de nouvelles relations au milieu, en particulier par le resserrement de liens sociaux (Simard 1999) et se réapproprier l'espace en participant à la revitalisation communautaire (Manzo et Devine-Wright 2020).

Si ces perturbations semblent avoir des impacts sur le temps long (Brown et Perkins 1992), les effets ont aussi tendance à s'estomper avec le temps (Marais et al. 2019). Cependant, les écrits manquent encore pour en définir les impacts réels, leurs degrés et leurs échelles temporelles. La mémoire étant une ressource pour les individus et les groupes, celle-ci peut jouer un rôle central dans ces processus (Collins, Healy et Radstone 2020). Les individus pourront mobiliser la mémoire pour renforcer les liens communautaires locaux, construire leurs identités, l'inscrire dans l'espace et chercher à réactiver les atouts historiques du territoire (Troader 2014 ; Djament 2020). Partant du principe que la mémoire joue un rôle central dans la constitution des identités territoriales, et qu'elle s'intègre de plus en plus dans le vocabulaire politique des municipalités (Ouallet et Giorghis 2005; Gensburger et Lefranc 2017), elle peut servir à la construction d'une identité territoriale qui répond aux représentations, besoins et attentes des individus, favorisant leur attachement et leur ancrage au sein du territoire habité (Habdi 2020).

Cependant, lorsqu'elle produit une image négative sur les territoires et qu'elle rappelle des souvenirs douloureux à ceux qui l'ont vécu, elle peut être tue, niée et ne pas faire l'objet d'un travail de mémoire (Veschambre 2008). Lorsque ce travail est mis en œuvre, celui-ci privilégie trop

souvent la dimension spatiale de la mémoire ou la dimension commémorative ponctuelle dans le temps (Rieucan 2022). Plutôt que de prendre en compte l'existence de ces mémoires sur le temps long, ces actions peuvent réduire le travail mémoriel à une forme d'« artefactualisation » de mémoires pourtant complexes et plurielles (Ibid.). Pourtant, les écrits sur la mémoire au sein des villes démontrent qu'un travail de mémoire tant physique que symbolique, impliquant une diversité d'acteurs, et une pluralité de formes d'actions, permet de participer à la cicatrisation des blessures du passé (El-Abiad 2020; Baillargeon 2015; Veschambre 2008; Till 2012). Ressource pour le territoire, il permet de redéfinir ses identités, valoriser les vécus pluriels de ses habitants, apaiser les relations entre acteurs, et au final mieux répondre aux besoins et aspirations de ceux qui habitent et pratiquent le territoire (Till 2012; Habdi 2020). Cependant, pour comprendre ces besoins, il est nécessaire de connaître les mémoires du territoire, les raisons et effets concrets de leur subsistance, ainsi que leur réception tant sociale que politique par ceux qui les portent, d'autant plus dans un contexte de forte croissance urbaine, où les traces tant sociales que spatiales des événements passés risquent plus fortement d'être effacées (Veschambre 2014). L'ensemble de ces constats et le contexte spécifique du territoire de Mirabel nous conduit à poser la question de recherche suivante : **Quelles mémoires reste-t-il des expropriations des années 1970 et de leurs conséquences ?**

En identifiant les mémoires qui restent des expropriations et de leurs conséquences, nous souhaitons approfondir les recherches qui abordent les effets des expropriations en les observant sur le temps long. Ces effets ayant peu été étudiés, nous souhaitons comprendre plus spécifiquement les effets sociaux, symboliques et politiques sur le territoire de Mirabel. Ces effets étant ceux qui sont les plus profonds et qui marquent le plus en profondeur les individus et possiblement le territoire sur le long terme, nous souhaitons à la fois comprendre les effets de ces mémoires sur l'attachement au lieu des résidents et sur l'identité projetée par la municipalité. L'identité d'un territoire étant construite à la fois par les relations, représentations, imaginaires, actions des individus sur le territoire, mais également ceux des acteurs politiques (Di Méo 1998) qui gèrent le territoire et tendent de plus en plus à lui accorder une personnalité spécifique au travers de politiques de marque et de promotion municipale (Faye et Lacour 2020), l'identité projetée nous permettra de comprendre la place que prend aujourd'hui la mémoire des expropriations au sein de la municipalité et ses représentations par une diversité d'acteurs. Au travers de ces deux perspectives, celle des résidents et celle des acteurs politiques nous posons la question spécifique

suivante : **Comment les mémoires affectent-elles l'attachement au lieu des résidents et l'identité territoriale projetée par la municipalité ?**

2.1.2 Les objectifs de la recherche

Afin de mieux documenter les conséquences à long terme des expropriations, l'objectif de cette recherche est de comprendre comment la mémoire d'un projet qui implique des expropriations, ayant eu lieu il y a presque soixante ans, se perpétue, affecte l'attachement au lieu des résidents à travers le temps, ainsi que l'identité du territoire de Mirabel entre 1969 et 2023. Trois sous-objectifs balisent l'objectif principal de la recherche projetée.

Le premier sous-objectif cherche à étudier les conséquences sociales et spatiales des expropriations des années 1970. Il s'agit de comprendre les effets des expropriations sur l'espace, sa composition démographique et sociale, la distribution de ses lieux et de ses frontières administratives. Ces effets spatiaux seront analysés dans le temps pour comprendre si ces transformations sont toujours visibles aujourd'hui dans le paysage de Mirabel. Cet objectif cherche à évaluer si une mémoire spatiale et des traces physiques des expropriations sont toujours visibles sur le territoire.

Le second sous-objectif cherche à étudier les conséquences symboliques des expropriations. D'une part, l'objectif est de comprendre la place que prend la mémoire de l'expropriation et les lieux de mémoires reliés à cet événement dans le rapport sensible des résidents au territoire. D'autre part, l'objectif est de comprendre les effets des expropriations et des potentielles transformations sociales et spatiales, sur le degré d'attachement actuel au territoire des Mirabellois. Autrement dit, il s'agira de mieux comprendre comment les perceptions, sentiments et émotions des résidents à l'égard de leur ville, quartiers et de leurs milieux de vie, ont évolué à travers le temps, en lien avec les expropriations et la mémoire de cet événement.

Le troisième sous-objectif de cette recherche vise à étudier l'implication des acteurs politiques locaux, hier et aujourd'hui, dans l'expropriation de Mirabel et la prise en compte ou non de ses effets dans l'aménagement du territoire, les stratégies de développement et de promotion territoriale. Il s'agira de comprendre si les récits des acteurs politiques ainsi que les politiques publiques démontrent cette prise en compte et si des actions ont été mises en œuvre pour y

répondre, physiquement et symboliquement. Une attention particulière sera donc apportée à toutes formes de mises en mémoire des expropriations, et aux acteurs qui portent ou accompagnent ces démarches.

2.1.3 Définitions des concepts de la recherche

Les deux questions de recherche de cette thèse comportent des termes qu'il convient de définir afin de pouvoir les opérationnaliser par la suite : Quelles **mémoires** reste-t-il des **expropriations** des années 1970 et de leurs **conséquences** ? Comment affectent-elles l'**attachement au lieu** des résidents et l'**identité territoriale projetée** par la municipalité ?

Le terme expropriation est un outil juridique, encadré par la loi et utilisé pour répondre à des enjeux d'utilité publique ou d'intérêt général afin de faciliter la mise en œuvre de (méga)projets de développement urbains et ruraux (Levien 2013). Décrit comme un acte de dépossession et comme une injustice par celles et ceux qui la vive, elle amène le plus souvent à des tensions sociales et des conflits entre acteurs (Thomson 2020). La définition de l'expropriation retenue dans le cadre de cette thèse est : « la prise en main forcée de la propriété privée par l'État » (Thomson 2020, p.3).

Les conséquences des expropriations sont multiples. Physiquement, il s'agit de la perte de logements, d'édifices publics et culturels, de services publics, de commerces, de voies de communication, de noms de quartiers et de rues qui déstructurent l'organisation générale du territoire et les pratiques socio-spatiales. Socialement, les expropriations produisent une perte démographique directe, des déplacements de population, de nouveaux espaces de concentration sociale et s'accompagnent de pertes de liens sociaux de proximité et de relations d'attachement aux lieux de vie et pratiqués. Ces effets vont entraîner des conséquences politiques sur les choix d'aménagement du territoire et la gestion sociale et économique de ces effets. En définitive, la définition des conséquences des expropriations retenue dans le cadre de cette thèse est : l'ensemble des effets spatiaux, politiques, économiques et sociaux qui vont suivre l'officialisation publique des expropriations.

La mémoire est un processus cognitif, construit d'abord aux échelles individuelles (Páez 1997). En revanche, en tant que processus narratif et interactif (Nora 1989; Lewicka 2008; Paez, Bobowik et

Guissmé 2016), elle se forme et s'organise au sein de la société, ayant des effets collectifs et des fonctions sociales (Pennebaker, Páez et Rimé 1997). Elle sert à définir les individus et les groupes, leurs normes, valeurs, à légitimer leurs actions, à mobiliser, mais aussi à produire de la cohésion et à socialiser (Liu et Hilton 2005). La mémoire est donc une ressource symbolique. Plus une mémoire est forte, chargée en émotions et opère un grand changement dans la vie sociale, modifiant les croyances et valeurs sociétales partagées, plus elle aura besoin d'être partagée (Paez, Bobowik et Guissmé 2016; Lewicka 2008). Plus un événement est proche, spatialement et relationnellement, mieux il est rappelé (Pennebaker et Banasik 1997). Expérience reconstituée dans le temps présent, la mémoire est aussi toujours située et incarnée, au sein de corps, de mémoires institutionnelles, sociales, culturelles et partagées (Rhodes, Price et Walker 2021), mais également de traces spatiales et lieux investis socialement (Veschambre 2008). Elle se transforme au contact des individus, groupes et des lieux dans lesquels elle s'inscrit. Elle peut être valorisée, symboliquement et spatialement (Goudin-Steinmann 2017; Veschambre 2008) exprimant des formes d'appropriations, mais elle peut aussi être instrumentalisée pour justifier le développement d'un territoire ou encore être effacée si elle apporte une image trop négative (Loughran, Fine et Hunter 2015; Inwood et Alderman 2020). La mémoire est donc une dimension complexe qui permet aux individus et groupes de se rappeler des événements du passé en relation avec l'espace où elle se matérialise (Veschambre 2008). Finalement, la définition de la mémoire retenue dans le cadre de cette thèse est : la manière dont les individus se souviennent, oublient ou encore s'approprient des savoirs et traces liés au passé (Paez, Bobowik et Guissmé 2016).

La notion d'attachement au lieu décrit la relation intime et complexe que les individus entretiennent avec les lieux (Lazarrotti 2006). Cette relation intime s'explique par le lien émotionnel établi entre les individus et les lieux par lesquels ils se sentent attirés et ont communément des liens proches et familiers (Casakin, Ruiz et Hernández 2021). Ce lien prend forme et se transforme à travers le temps (Manzo et Devine-Wright 2020) et il est directement relié au vécu des individus, à leurs actions, comportements et représentations individuelles et collectives de ces lieux (Jorgensen et Stedman 2006). Construit en relation avec les pratiques territoriales quotidiennes, ce lien participe à la formation, à l'ancrage et à la territorialisation de l'identité des individus. Il se mesure à différentes échelles. Partant de l'espace le plus investi par l'individu, le « chez-soi », il peut également s'exprimer à l'échelle de la rue, du quartier, de la ville, de la région et aller jusqu'au développement d'un sentiment d'appartenance au territoire. Sentiment d'abord construit à l'échelle

individuelle, il peut être partagé par un ensemble d'individus et participer au développement de formes d'attachement communautaires (Manzo et Devine-Wright 2020). Communément compris en termes de sentiments positifs, ce lien peut néanmoins être ressenti négativement, en particulier s'il est rompu face à de fortes transformations du milieu de vie. Finalement, la définition de l'attachement au lieu retenue dans le cadre de cette thèse est : une connexion émotionnelle ou une affiliation positive ou négative pour des lieux géographiques et dont le sens qui leur est accordé participe à la construction de l'identité des individus et de leur territoire de résidence (Manzo et Devine-Wright 2020). Cette définition cherche ici à appuyer le rapport émotionnel des individus avec l'échelle territoriale qui sera étudiée dans le cadre de cette thèse.

L'identité projetée est l'une des composantes de l'identité urbaine. L'identité urbaine se définit comme « un processus d'agencement et de structuration de l'ensemble des représentations que les différents groupes internes et externes d'une ville se font d'elle, de son passé et de son avenir et ceci à un moment donné de l'histoire » (Faye et Lacour 2020, p.805). Ces représentations sont influencées par les variables culturelles, historiques, politiques, environnementales et sociales des territoires ainsi que par les caractéristiques sociodémographiques locales (Belanche, Casaló et Flavián 2017). Dans le cadre de ce projet, l'identité projetée désigne plus spécifiquement l'interprétation des perceptions et du vécu des résidents par les acteurs politiques et professionnels du territoire. Construite pour des fins stratégiques d'attractivité territoriale et de marketing urbain (Houllier-Guibert 2019), l'identité projetée est au service du développement local et de la production d'une identité spécifique afin de se différencier des autres, tout en s'inscrivant dans une image normative de ce qu'un territoire devrait être et devenir (Faye et Lacour 2020). Elle permet d'attirer des résidents, des touristes, des firmes économiques, et assurer son développement futur. Ainsi, la production d'une image urbaine, ou *place branding* (Eshuis et Klijn 2012), est devenu un outil d'action central pour les territoires et elle contribue fortement à façonner l'identité des villes, les représentations sociales de celles-ci ainsi que les formes urbaines qui les composent. Elle n'est pas forcément représentative des attentes et besoins des résidents, et peut être source de conflit local. Finalement, la définition de l'identité projetée retenue dans le cadre de cette thèse est : une construction symbolique par des acteurs politiques et professionnels du territoire qui vise à renforcer le sens, ou l'intérêt qui lui est attribué, dont l'effet contribue à produire de nouvelles représentations sociales, pratiques spatiales et formes d'actions locales (Faye et Lacour 2020).

Après avoir défini les principaux concepts des questions de cette recherche : l'expropriation, les conséquences des expropriations, la mémoire, l'attachement au lieu et l'identité projetée, la prochaine partie précise les sous-concepts et dimensions mobilisés pour opérationnaliser ces concepts sur le terrain.

2.1.4 Opérationnalisation des concepts de la recherche

L'expropriation et ses conséquences

Le concept d'expropriation s'analyse à partir de l'étude des processus juridiques et de planification publique entourant les expropriations (Smit 2015) (Tableau 2.1). Cavaillé (1999) a, dans le cadre de sa thèse sur les identités territoriales des expropriés de l'Autoroute A20 (France), commencé sa recherche par le recueil de tous les documents permettant de comprendre le processus d'expropriation. Dans le cadre de cette thèse, nous nous inspirons fortement de cette démarche avec comme objectifs d'identifier le nombre, l'étendue et la nature précise des expropriations (localisation et typologie de propriété), la chronologie des événements (prise de décision publique, envoi de l'avis d'expropriation, dates de départ réelles) ainsi que les choix, discours et valeurs officiels entourant ces décisions.

Les conséquences des expropriations s'analysent de plusieurs façons (Tableau 2.1). D'abord, physiquement et spatialement (Cavaillé 1999), par la persistance et la disparition de certains édifices marquants du territoire (édifices publics - hôtel de ville, prison, centre gouvernemental, établissements scolaires -, services de proximité et de première nécessité – épiceries et commerces de bouche, pharmacie, bureau de poste -, services culturels - bibliothèques, centres sociaux et culturels, maisons des jeunes -, lieux historiques de festivité et d'achalandage). À ces édifices s'ajoutent l'étude de l'apparition et de la disparition de lieux et de noms de rues structurants au sein du territoire ainsi que l'étude de la réorganisation de la forme du territoire, des limites administratives, et leurs évolutions. Socialement parlant, elles s'analysent à partir des déplacements des individus au sein du territoire et en dehors, par l'évolution de leurs usages de l'espace ainsi que par l'analyse de l'évolution sociodémographique des territoires visés et la différenciation de cette évolution entre les différents secteurs de la ville. Ces éléments peuvent s'étudier au travers des documents de planification du territoire produits depuis le début des expropriations jusqu'à

aujourd'hui. Ces documents sont profondément informatifs pour comprendre l'évolution du territoire à travers le temps. Ils s'étudient également au travers des récits des individus et de leurs analyses du territoire et de ses évolutions.

Tableau 2.1 Synthèse de l'opérationnalisation des concepts d'expropriation et de leurs conséquences

Concepts	Dimensions
Expropriation	Étendue spatiale et nombre d'expropriés concernés; Nature des expropriations (commerces, habitations privées, etc.); Chronologie et événements marquants; Nombre et type d'acteurs impliqués; Valeurs et discours accompagnant la justification du projet.
Conséquences des expropriations	Disparition et transformation d'édifices et lieux marquants; Modification de la forme du territoire; Déplacements des individus; Modification des usages de l'espace; Évolution sociodémographique des territoires visés.

Source : Auteur (2024)

La mémoire

Le concept de mémoire s'analyse ici à partir de deux principaux sous-concepts : la mémoire incarnée et la mémoire spatiale (Tableau 2.2). La mémoire incarnée est la mémoire vécue qui reflète l'expérience personnelle et située d'un individu par rapport à un événement ou une situation particulière. Appelée également mémoire vive (Bédard 2005), *embodied memory* (Iani 2019) ou *flashbulb memory* (Rhodes, Price et Walker 2021), elle est l'expression de la situation d'un individu au sein d'événements historiques, et qui, faisant partie de l'identité de l'individu, sont indissociables de ses valeurs, représentations et actions actuelles (ibid.). Elle évoque un mélange entre des circonstances personnelles et un événement. Les individus se rappelleront et relieront ce qui se passait dans leur propre vie au moment de l'événement. Ils se replaceront individuellement dans le contexte historique (Pennebaker et Banasik 1997; Paez, Bobowik et Guissmé 2016). Cette mémoire, personnelle et intime, s'exprime généralement par la narration et l'histoire orale, lors d'entretiens non structurés, qui peuvent également s'accompagner de la spatialisation de la narration au sein de cartes produites à partir des récits des participants. Par exemple, Maharawal et McElroy (2018), ont, dans leur étude des processus historiques de gentrification produisant des évictions à San Francisco, recueilli les récits de personnes évincées dans le but de recueillir de nouvelles représentations et analyses sur les implications politiques et sociales de ces processus.

Les récits ont été accompagnées de la production d'une base de données cartographiques qui recense les évictions historiques et actuelles, ainsi que de cartes dessinées par les participants. Caquard et Olmedo (2022) ont de leur côté spatialisé au travers de dessins et d'une plateforme cartographique numérique, Atlascine, les récits et trajectoires de Rwandais en exil à Montréal ayant vécu le génocide afin de retracer leurs parcours, les lieux de leurs souvenirs et les émotions qui accompagnent ces parcours et lieux. L'objectif est de retracer le sens et les significations que ces mémoires incarnent, et leur évolution à travers le temps.

La mémoire spatiale est le plus communément approchée par le concept de lieux de mémoire, symbole de l'ancrage spatial d'événements historiques. Traces plus ou moins visibles du passé et de l'inscription spatiale de la mémoire vécue des individus, les lieux de mémoire peuvent faire l'office d'une valorisation, d'une appropriation, mais aussi d'un déni ou d'un effacement (Veschambre 2008). Lorsqu'ils sont valorisés, les lieux de mémoire incarnent une mémoire connue et visible, ce que Nora (1989) et Bédard (2005, [En ligne]) appellent les « lieux parlants ». Ils peuvent également être des lieux « dormants », moins visibles ou devenus invisibles, plus anciens ou oubliés, souvent exclus de l'histoire officielle (Alderman et Inwood 2013) et dont le travail de mise en mémoire est moins prégnant (Nora 1989). Les lieux de mémoire sont des espaces imprégnés de mémoires diverses, incarnées et vécues, et de mémoires institutionnelles. Fragments d'espaces appropriés, ils sont fortement signifiants. Ils aident à comprendre la relation entre les individus et les lieux, passée et actuelle, les récits individuels, collectifs et officiels, ainsi que les processus de négociation entre acteurs sur les conceptions du passé qui devraient être privilégiées sur l'espace public (Till 2012). La nomination et la signification des lieux de mémoire soutiennent ainsi aisément l'expression d'histoires orales et la compréhension des narrations liées à un espace donné. Dans le cadre de plusieurs recherches, ces lieux ont été cartographiés par les chercheurs pour apporter une compréhension de la profondeur et du sens apporté aux lieux, à travers le temps, en dépeignant les émotions, la mémoire, les sensations et l'imagination des participants (Gardener et al. 2019; Brown, Raymond et Corcoran 2015).

Tableau 2.2 Synthèse de l'opérationnalisation du concept de mémoire

Concept	Sous-concepts	Dimensions
Mémoire	Mémoire incarnée	Nominations et descriptions de mémoires liées au territoire et au secteur de résidence; Situation de l'individu par rapport à ces mémoires; Expérience ou non des expropriations; Description des expropriations et/ou d'autres événements territoriaux et émotions reliées; Perceptions des effets sociaux et spatiaux des expropriations; Besoin et actions de mise en mémoire.
	Mémoire spatiale	Nomination et spatialisation de lieux de mémoire; Significations et émotions reliées; Situation de l'individu par rapport à ces lieux et rôle joué dans la vie quotidienne passée et actuelle; Relation entre ces lieux et les expropriations; Importance de ces lieux pour décrire l'identité territoriale actuelle; Besoin et actions de mise en mémoire.

Source : Auteur (2024)

L'attachement au lieu

Le concept d'attachement au lieu s'analyse ici par les deux sous-concepts d'espace vécu et d'espace social (Tableau 2.3). L'espace vécu représente l'espace subjectif et ressenti qui décrit la relation intime et existentielle établie entre les individus, le territoire et les lieux qui les composent (Lazzarotti 2006b). Il se rattache à « la dimension affective » (Metton et Bertrand 1974), aux « valeurs psychologiques » (Frémont 1984) et identitaires que les individus attribuent aux lieux. L'espace vécu comprend donc cette double dimension de l'espace identitaire (*place identity*) et de l'espace affectif (*place affect*), qui s'influencent et se nourrissent pour créer le mode d'habité propre de chaque individu (Halpenny 2010; Anton et Lawrence 2014). L'espace vécu s'analyse par l'expression de cette expérience propre vécue par un individu d'habiter dans et par l'espace, une expérience qui peut être partagée par un groupe, composé d'événements particuliers, de souvenirs individuels et collectifs, de rites d'interactions, valeurs et modèles d'évaluation du monde, de l'espace, du temps, de la nature. Il s'exprime par des significations et un rapport émotionnel et sensible particulier, par l'expression concrète de sentiments reliés au territoire et aux lieux qui le composent (amour, fierté, joie, tristesse, nostalgie...). Lewicka (2008) utilise la nomination et la description de ces émotions pour évaluer le degré d'attachement d'individus à leur ville et leurs quartiers de résidence. Elle relie ces différents rapports affectifs au lieu au statut socio-économique

des individus interrogés, au temps de résidence ainsi qu’au désir des individus à partir ou à rester sur le long terme sur le territoire. Ces sentiments, qui peuvent traduire un attachement, un non-attachement ou encore un sentiment d’appartenance plus ou moins fort, s’expriment également par l’intérêt développé pour le territoire et son histoire.

L’espace social représente l’ensemble des échanges interindividuels, autrement dit les relations sociales, qui prennent forme dans et par les lieux qui parsèment et structurent les espaces vécus (Frémont 1984). Ces derniers favorisent donc des rapports sociaux de proximité qui participent à la définition de normes, valeurs et nouvelles pratiques locales, et à la définition de rapports communautaires de proximité, dont l’ensemble peut favoriser des formes d’attachement communautaire (Manzo et Devine-Wright 2020) et participer à la compréhension des identités territoriales collectives (Di Méo 1998). L’étude des liens sociaux a été réalisée à de nombreuses reprises pour mieux comprendre l’attachement au lieu des individus, à travers des entretiens, par l’histoire orale, l’utilisation de cartes ou encore d’outils digitaux (Sehrawat et al. 2017). Par exemple, dans une étude réalisée à Jakarta, Bott, Ankel et Braun (2019) ont réalisé des cartes collectives des lieux de rencontres qui favorisent les relations sociales locales.

Tableau 2.3 Synthèse de l’opérationnalisation du concept d’attachement au lieu

Concept	Sous-concepts	Dimensions
Attachement au lieu	Espace vécu	Nombre d’années de résidence; Ancien(s) lieu(x) de résidence; Sentiments reliés au territoire de Mirabel; Lieux aimés/non aimés; Sentiments et anecdotes reliés à ces lieux; Évolution dans le temps de ces sentiments; Désir de rester vivre sur le territoire; Désirs pour l’aménagement futur du territoire; Lieux à préserver, à modifier; Identité souhaitée pour la ville et adéquation avec l’identité projetée.
	Espace social	Relations interpersonnelles locales; Lieux d’interactions sociales et de socialisation; Lieux de relations amicales et familiales; Sens et significations de ces lieux; Évolution dans le temps de ces pratiques.

Source : Auteur (2024)

L'identité projetée

Le concept d'identité projetée se mesure ici selon deux sous-concepts : l'espace politique, et les images publiques construites (Tableau 2.4). L'espace politique s'analyse à partir du type d'acteurs, de leurs actions et de leurs représentations politiquement orientées de l'espace qui vont contribuer à la production et à la gestion d'un territoire (Busquet 2012). L'espace politique est l'expression des rapports identitaires individuels et collectifs, passés et actuels, qui vont contribuer à former et transformer l'espace social et l'espace vécu d'un territoire donné (Breux 2007), à marquer l'espace et les représentations de celui-ci (Veschambre 2008). Ces représentations et actions politiques s'analysent généralement par des entretiens avec les acteurs politiques du territoire afin de comprendre, d'une part leurs idéologies politiques à partir de leurs affiliations partisans et de leurs discours sur la production passée, présente et future du territoire, et d'autre part les dynamiques, actions et projets menés hier et aujourd'hui ainsi que leurs effets sur le territoire et ses résidents. À titre d'exemple, Jolivet (2021) a analysé les discours, positions et actions de plusieurs groupes sociaux, associations, gestionnaires politiques et élus, sur la revitalisation urbaine du quartier Montréal-Nord (Québec) et des effets sociaux et spatiaux de ces discours.

Les images publiques construites décrivent la production d'images officielles par des acteurs politiques et publics dont l'objectif final est de vendre la ville auprès d'acteurs économiques et sociaux variés (Faye et Lacour 2020). Par exemple, Pecot et Barnier (2015) s'appuient sur l'analyse des médias publics et municipaux, comme les campagnes publicitaires municipales, les brochures touristiques, les logos, les réseaux sociaux, les sites web, et les journaux municipaux pour informer sur l'identité dominante projetée par une municipalité. Ces images sont perçues, c'est-à-dire qu'elles s'appuient sur une interprétation de la réalité vécue, sociale, politique et économique du territoire ainsi que sur une image normative de ce que devrait être une ville dans le but de fédérer autour d'un récit commun (Pecot et de Barnier 2015). Ces images vont contribuer à la définition de choix, d'orientations et de stratégies pour l'aménagement et le développement local, tels que l'innovation, la compétitivité, le dynamisme ou les grands projets (Harvey 2008; Gintrac et Giroud 2018). Elles peuvent être étudiées dans le temps afin de comprendre l'évolution des discours municipaux et de leurs effets sur les actions mises en place au sein des territoires ainsi que sur la construction des identités du territoire.

Tableau 2.4 Synthèse de l’opérationnalisation du concept d’identité projetée par la municipalité

Concept	Sous-concepts	Dimensions
Identité projetée par la municipalité	Espace politique	Identification des acteurs et de leurs positions politiques; Actions et projets municipaux passés et actuels; Discours et représentations de la production passée, présente et future du territoire; Mémoire institutionnelle; Perceptions des effets sociaux et spatiaux des expropriations dans le temps; Implications dans l’événement des expropriations; Actions municipales passées, présentes et futures en lien avec la mise en mémoire des expropriations.
	Images publiques construites	Analyse des plans d’action et des stratégies de promotion municipale (logos, campagnes publicitaires, etc.); Analyse de l’évolution dans le temps de ces discours et des choix de ces images; Description de la ville idéale projetée; Prise en compte de l’histoire des expropriations; Perceptions des effets des images et stratégies passées, actuelles et futures de développement territorial; Comparaison avec le vécu, les besoins et aspirations des résidents.

Source : Auteur (2024)

Cette partie a permis de préciser les sous-concepts et les dimensions utilisés pour opérationnaliser la recherche et répondre aux questions de recherche. Chacune des dimensions proposées peut-être opérationnalisée grâce à certains outils de collecte de l’information. Cette recherche mobilise trois principaux outils : l’observation documentaire, la diffusion d’un micro-questionnaire et la réalisation d’entretiens non-dirigés basés sur des thèmes de discussion. L’intérêt d’utiliser ces différents outils est présenté dans la partie suivante.

2.2. Opérationnalisation de la recherche

2.2.1 Les outils de collecte de l’information

Pour répondre à la question de recherche, une méthodologie qualitative mixant l’observation documentaire et la collecte de récits à partir d’un micro-questionnaire et la réalisation d’entretiens

non-structurés a été privilégiée. La recherche qualitative sert à aller chercher des informations sur les expériences individuelles et collectives afin d'expliquer des phénomènes sociaux. Elle s'appuie sur l'analyse de récits et d'expériences subjectives, afin de documenter des réalités sociales, des phénomènes donnés ou encore des événements particuliers tels qu'ils sont perçus et vécus par les individus. Elle permet de récolter une richesse de données pour comprendre plus en profondeur le phénomène étudié à partir du sens que les individus lui donnent et l'étude des « processus d'interaction » entre acteurs qui vont participer à la formation du sens donné à ce phénomène (Pope et Mays 1995). La recherche qualitative permet surtout de donner voix à ceux et celles qui vivent ces phénomènes, et donc sortir des normes et cadres imposés, des récits dominants et historiques, et d'interagir avec ces personnes, dans leur propre langue et sur leur propre territoire (Kirk et Miller 1986). Plusieurs méthodes qualitatives existent pour comprendre la relation entretenue entre les individus et les espaces habités, et comment l'un influe sur la construction de l'autre. Ces méthodes sont aussi toujours itératives, dans le sens où elles peuvent évoluer au contact du terrain et des résultats obtenus.

a) L'observation documentaire et archivistique

« Le passé est, par définition, une donnée que rien ne modifiera plus. Mais la connaissance du passé est une chose en progrès, qui sans cesse se transforme et se perfectionne. » (Bloch 1949, p.36)

L'observation documentaire est « un outil de collecte de l'information consistant à recueillir des informations de différentes natures (textuelles, graphiques, statistiques...) contenues dans des sources primaires, secondaires et tertiaires diffusées sur différents supports afin de les analyser dans le cadre d'une recherche » (Loiseau 2017, p.52). Cette recherche a d'abord commencé par l'analyse des documents d'archives disponibles abordant d'une part le projet aéroportuaire, d'autre part le territoire de Mirabel. Les archives sont des lieux de production de savoirs et de connaissances (Stoler 2002). Elles représentent des fragments de vies et des morceaux du temps (Mbembe 2002). Collecter et utiliser les archives en études urbaines répond à plusieurs enjeux. Le premier de ces enjeux repose sur un intérêt de contextualisation (Barbier 2015). Il s'agit d'accorder une attention centrale aux contextes locaux en leur redonnant une épaisseur historique (Rousseau

2013). Comme l'explique Bloch (1949), adopter une posture d'analyse historique cherche autant à comprendre le présent par le passé, que le passé par le présent. C'est donc à la fois rappeler cette préexistence historique au territoire qui se donne à voir au chercheur aujourd'hui, mais également faire des liens entre temporalités. Cela part du constat que les territoires se forment dans le temps. Au sein de cette temporalité, une certaine inertie persiste, mais elle n'est que partielle puisque les sociétés et les territoires évoluent. Elle fait face aussi aux enjeux de l'oubli qui peut se présenter en tant que blocage au souvenir et à la capacité de comprendre des situations dans le présent. Les archives permettent en ce sens de recréer des liens, de redonner un sens et une intelligibilité aux phénomènes présents à partir de traces du passé (Bloch 1949).

Le second intérêt de l'utilisation des archives est qu'elles permettent à la fois de redonner une voix et une teneur à des histoires en voie de perdition ou dont la compréhension historique s'est perdue, mais également, à partir de ces documents, de créer de nouvelles histoires qui permettent d'entrevoir un autre futur (Denieul-Pinsky 2024). Caswell (2014) explique que le travail mené sur les archives permet en effet de libérer les imaginaires présents dans ces archives, permettant à d'autres de s'en emparer et de les mobiliser, en recherche ou dans des actions de justice sociale et spatiale. Voyant les archives comme des traces du passé comme les autres, les archives sont un moyen pour les individus de créer, d'informer, de remettre en question et de nourrir une mémoire collective. Philips et Reyes (2011, p.13-14) parlent en ce sens de la constitution d'un paysage mémoriel (*memoryscapes*) qu'ils définissent comme: « a complex landscape upon which memories and memory practices move, come into contact, are contested by, and contest other forms of remembrance ». Les archives sont l'un des éléments permettant de reconstituer ce paysage mémoriel. Dans le cas de Mirabel, le paysage mémoriel est local, mais il est aussi profondément imbriqué au sein de faits plus globaux puisque le projet aéroportuaire a été initié et conduit par le gouvernement fédéral canadien. En parlant de paysage mémoriel et en ne se limitant pas aux archives locales, ce sont des liens entre échelles qui se construisent (Caswell 2014). Les archives permettent de connecter ces échelles.

Le troisième intérêt de mobiliser les archives est qu'en plus de faire des liens entre temporalités et échelles, elles permettent d'établir des liens entre des prises de décisions et leurs conséquences concrètes. Comme l'explique Mbembe (2002), les archives sont des outils de pouvoir. Elles sont à la base de la construction, de l'organisation et de la légitimation d'une institution publique. Les

archives sont en ce sens un profond moyen de connaissance du fonctionnement des institutions publiques, de leurs discours, méthodes d'action et façons de faire. Cependant, tout n'est pas archivé et tout n'est pas rendu public. L'accès dépend le plus souvent des institutions elles-mêmes, de leur volonté de rendre publique leurs archives et de la valeur qu'elles accordent aux archives en question. Si celles-ci représentent un risque pour l'institution et sa légitimité, elles peuvent ne pas être rendues publiques, voire être détruites. C'est pour cela que certaines archives ne deviennent publiques que plusieurs décennies après leur création, ou que certaines ne le deviennent jamais. Parfois, l'inexistence d'archives ou leur difficulté d'accès peut empêcher une recherche de se réaliser. À l'inverse, lorsqu'elles existent et que le temps est suffisant pour rassembler les différentes traces disséminées en différents lieux, bâtiments et bases de données, il devient possible de leur accorder une seconde vie et de les faire revivre. C'est d'ailleurs par leur dimension politique forte qu'il est particulièrement pertinent de les mobiliser dans un sujet comme celui de Mirabel afin d'avoir accès à la mémoire politique et institutionnelle qui a mené à la création puis l'abandon du projet aéroportuaire. Pour certains auteurs, ce travail possède également une vocation thérapeutique de réconciliation avec des éléments du passé (Callahan 2024 ; Hoàng Nguyen 2022). Ici il s'agit surtout de répondre à des questionnements sans réponse, de mettre des mots sur ce qu'il s'est passé à l'époque, de retracer une chronologie, de replacer les acteurs en jeu ainsi que leurs discours afin de se souvenir de ce qu'il s'est passé. Dans un second temps, il s'agit, à partir des traces reconstituées, de les interroger et de les réimaginer afin de penser le futur à partir de ce qui a été collectivement accompli dans le passé (Caswell 2014).

b) La collecte de récits individuels

Les archives ne permettent pas seules de reconstituer la mémoire d'un événement passé. Elles permettent souvent difficilement de reconstituer le vécu des individus. Si ce vécu n'a pas été collecté au cours de l'évènement, il ne reste que dans les mémoires individuelles et collectives de ceux encore vivants. Tout comme les archives, les mémoires des individus ne représentent que des extraits du passé. Par contre, leur nombre et leur diversité permettent d'approcher encore davantage la réalité dans laquelle le passé s'est déroulé. C'est la multiplication de formes de témoignages du passé qui permet au final d'éclairer le mieux un sujet donné (Bloch 1949). Il ne s'agit donc pas de privilégier l'oralité au textuel, ou l'inverse comme cela a pu être fait, mais de les voir en dialogue

(Almeida et Maréchal 2014). Ces mémoires sont également profondément ancrées dans le présent puisqu'elles se mêlent à tout ce que l'individu a pu vivre tout au long de sa vie et aspire à vivre dans le futur (Rhodes, Price et Walker 2021). Surtout, elles permettent d'avoir accès au non-dit des archives : les effets négatifs et les conséquences de projets d'aménagement sur leurs vies quotidiennes et le milieu qui les entoure. Encore plus que les archives, les récits des individus permettent d'accéder à des histoires en voie de perdition, car existante principalement grâce aux personnes toujours en vie pour les partager. Pour y avoir accès, d'autres méthodes doivent être mises en place.

La diffusion d'un micro-questionnaire

Mirabel est une municipalité étendue et socio-spatialement très diversifiée. Récolter des récits qui relatent cette diversité n'était pas possible avec la conduite seule d'entretiens. Tout en ayant l'objectif de réaliser des entretiens non-structurés, un enjeu de représentativité persistait. Cet enjeu concerne également directement la question de cette recherche et l'objectif de comprendre si la mémoire des expropriations est toujours existante à Mirabel, le type de mémoire qui persiste 56 ans après le début du projet aéroportuaire, et si elle est plus largement partagée entre résidents à l'échelle du territoire. Les entretiens allaient recruter des personnes attirées par le sujet parce qu'elles ont vécu les expropriations et l'histoire du projet aéroportuaire, ou parce que minimalement elles connaissent déjà cette histoire. Commencer la recherche en diffusant un micro-questionnaire à travers le territoire cherchait à diversifier les degrés de connaissance de son histoire en recueillant des récits de résidents plus nombreux et variés, issus des différents secteurs de la municipalité, et avec des temps de résidence divers afin de comparer ces données entre elles.

L'intérêt du questionnaire est de « rassembler une grande quantité d'informations, aussi bien factuelles que subjectives, auprès d'un nombre important d'individus » (Parizot 2012, p.1). Il est principalement utilisé en sciences sociales pour mesurer la fréquence de caractéristiques dans une population donnée, telles que des situations, des comportements, des opinions, et à analyser les relations entre ces caractéristiques (ibid.). Le micro-questionnaire est un questionnaire avec seulement quelques questions posées. Il permet de réduire le temps demandé aux participants ainsi que le temps d'analyse des données, tout en recueillant un grand nombre d'informations. Afin de

compléter l'observation documentaire, le micro-questionnaire avait pour objectif premier d'évaluer le degré de connaissance sociale de l'événement des expropriations et de sa mémoire au sein de la population mirabelloise, et ce, en fonction du lieu et du temps de résidence sur le territoire. Le second objectif était de recueillir une première liste de lieux et de faits représentant le mieux l'histoire et l'identité de Mirabel afin de les spatialiser et de les comparer aux récits des personnes rencontrées lors d'entretiens. Cinq questions ont été posées aux participants : leur secteur et temps de résidence à Mirabel, leur connaissance de l'histoire du territoire, les faits marquants qu'ils associent à cette histoire et les lieux représentant le mieux l'identité actuelle de la ville (Annexe 1).

La réalisation d'entretiens non-structurés inspirés des pratiques de l'histoire orale

L'histoire orale est une approche profondément qualitative qui cherche à valoriser, par l'écoute et l'échange, l'expérience individuelle, le vécu d'individus, en lien avec des événements ou contextes particuliers (Lieblich, Tuval-Mashiach et Zilber 1998). Depuis le tournant narratif des années 1980, l'histoire orale a été utilisée pour soutenir de nombreuses recherches, et surtout replacer l'expérience individuelle au centre des sciences sociales (Moezzi, Janda et Rotmann 2017). Mobilisant des méthodes classiques de la sociologie et de l'anthropologie comme l'entretien, les praticiens de l'histoire orale ont cherché à réinventer ces méthodes pour accéder et documenter des phénomènes non documentés et souvent sensibles, touchant à la vie privée et intime, au vécu et mémoires du passé des individus, plus ou moins douloureuses, et autrement inaccessibles, car rarement présents au sein de documents publics ou archives (Goodchild, Ambrose et Maye-Banbury 2017). Comme l'explique Joutard (p.19), « l'histoire orale relève de l'imaginaire et de l'imagination ». Pour y accéder, le modèle classique de l'entretien s'est adapté pour répondre à ces contraintes, accéder à la mémoire parfois profonde et à l'oubli.

L'histoire orale est une forme directe et ancrée localement de transfert de connaissances (Pascoe, Dressler et Minnegal 2021). Elle permet de retracer une histoire à partir de l'histoire des individus. Rarement racontées de façon linéaire, ces histoires offrent la possibilité d'établir des liens entre temporalités et de reconstruire une trame narrative incarnée. Pendant longtemps, l'oralité a eu du mal à se légitimer comme manière de raconter ou de faire de la recherche. Elle s'est particulièrement développée dans les dernières années pour donner la parole aux individus dont les

récits ont été marginalisés dans l'espace et le temps (Caquard et Cartwright 2014). Elle donne une voix aux individus qui ne sont pas entendus, mais qui ont le potentiel d'offrir des souvenirs individuels non divulgués (Goodchild, Ambrose et Maye-Banbury 2017). Ces histoires ne remplacent pas les histoires officielles, mais elles mettent en perspective des récits subjectifs et personnels, qui s'ajoutent aux faits documentés par les archives et les récits officiels. Acte politique, celui de raconter et d'analyser des réalités perçues, vécues et situées (Anand 2017), l'histoire orale permet de mettre en perspective et parfois de remettre en cause des récits dominants (Pascoe, Dressler et Minnegal 2021). Dans le cadre de cette thèse, elle offre la possibilité de recentrer l'individu au sein de territoires et projets d'aménagements souvent conçus et développés sans eux (Olander et Landin, 2008; Aaltonen et Kujala, 2010). Elle permet d'ouvrir le débat sur les impacts réels de projets d'aménagements sur la vie des individus, tout en accordant une valeur à la diversité d'impact, propre à chaque individu (Goodchild, Ambrose et Maye-Banbury 2017).

Plus qu'une pratique, elle est une éthique de recherche qui vise à partager le vécu des individus le plus fidèlement possible. Elle peut ainsi être partagée à l'écrit, à partir de photos, vidéos ou projets cinématographiques; ou encore au travers de formes de spatialisation cartographiques, digitales ou dessinées, ou mises en dialogue (Caquard et Olemdo 2022). Pratique narrative, elle peut inclure la description de sensations et émotions, et les décrire suffisamment dans le détail pour leur donner une couleur, une forme, une matérialité qui permettra de faire revivre l'événement tel qu'il a été vécu et ressenti par l'individu (Goodchild, Ambrose et Maye-Banbury 2017). La personne interviewée devient un « témoin sensoriel » (Nadia Seremetakis 1993, p.14), qui, au travers de l'échange, est capable de nommer et donner un sens à sa propre sensibilité et aux phénomènes qu'elle a vécu. Chaque histoire récoltée a une valeur en soi. Dans le cadre de cette recherche, c'est la compilation d'un ensemble de récits fortement interconnectés les uns aux autres par de mêmes événements vécus qui produit une communauté narrative et une communauté de sens et de savoirs permettant d'informer le territoire étudié, de nourrir son épaisseur historique et sociale (Auchter 2019). L'histoire orale est également une éthique qui veut prendre soin des individus et de leurs récits. Tout en cherchant le partage le plus brut possible des faits, elle vise aussi à prévenir des situations difficiles d'expression de récits douloureux et plus particulièrement pour faire face à des traumatismes (Chioneso et al. 2020; Auchter 2019; Lewis, McConnico et Anderson 2018). Elle a ainsi été utilisée comme méthode thérapeutique auprès de communautés marginalisées, et plus

spécifiquement de communautés autochtones dont la tradition orale est au cœur de leur culture (Saiyed et Irwin 2017).

Finalement, la narration permet à la personne interviewée, par l'utilisation de la première personne, de formuler son récit unique et personnel d'évènements passés, présents, et parfois futurs, dans une approche co-construite des connaissances avec la personne qui mène la recherche (Goodchild, Ambrose et Maye-Banbury 2017). Elle cherche à créer un échange rapproché entre ces deux protagonistes. Ainsi, ce type de démarche s'appuie généralement sur un style d'entretien très ouvert, avec un échange plus proche de la conversation (Senehi 2019). Ce type d'échange, également appelé entretiens non-structurés, laisse la personne participante guider l'entretien plutôt que l'inverse. En revanche, des thèmes de discussion permettent d'orienter l'échange et de recadrer la conversation au besoin, tout en laissant de nouveaux thèmes émerger. Dans le cadre de cette recherche, deux types d'acteurs ont été rencontrés : des résidents de Mirabel, et des élus et professionnels de l'aménagement du territoire municipal. Comme le montre le tableau 2.5, pour chacun des groupes, quatre thèmes de discussion ont permis de guider la conversation. Ces thèmes ont été orientés en fonction du type d'acteur et des thématiques de la recherche.

Tableau 2.5 Tableau de présentation des thèmes de discussion des entretiens

<i>Thèmes des entretiens avec les résidents</i>	<i>Thèmes des entretiens avec les élus et professionnels de l'aménagement</i>
Choix de résidence à Mirabel	Identité de Mirabel
Identité actuelle de la ville	Images publiques et politiques publiques
Mémoire vivante des expropriations	Mémoire vivante des expropriations
Futur de Mirabel	Futur de Mirabel

Source : Auteur (2024)

L'aspect expérientiel de l'histoire orale fonctionne particulièrement bien dans le cadre de cette recherche, car 1) elle apporte un point de vue subjectif, sensible et ancré spatialement qui permet de documenter et spatialiser le concept d'attachement au lieu ; 2) elle propose un rythme et une flexibilité qui laisse le temps et la liberté aux interviewés de remonter dans leurs souvenirs, d'expliquer des processus et détails, de tergiverser pour ensuite rajouter des éléments. Cela permet de documenter la place que prend la mémoire des expropriations chez les résidents et dans les récits municipaux.; 3) elle offre une complémentarité entre deux grands types de récits qui participent à

la construction de la connaissance et de l'identité d'un territoire, les récits officiels des acteurs politiques et gestionnaires d'un territoire, et ceux des individus qui y vivent (Hartley 2015).

Après avoir présenté et justifié l'utilisation des trois principaux outils de collecte de l'information mobilisés dans le cadre de cette recherche, la partie suivante détaille le processus par lequel ces outils ont été opérationnalisés sur le terrain. Elle commence par présenter le processus d'obtention du certificat éthique, puis l'échantillon de chaque outil de collecte.

2.2.2 Déroulement du terrain de recherche

a) L'obtention du certificat éthique

Avant de débiter le travail de terrain, une demande de certificat éthique a été déposée auprès du Comité d'éthique en recherche de l'INRS en juin 2022. La demande précisait les ambitions de la recherche et le déroulement du terrain tel qu'il était anticipé. Celle-ci précisait principalement les stratégies de recrutement des participants. Les stratégies utilisées pour l'observation documentaire sont présentées dans la partie suivante. La demande prévoyait la diffusion du micro-questionnaire au sein des sept bibliothèques et centres culturels de la municipalité de Mirabel. Il était attendu qu'environ 60 réponses soient collectées dans ces différents lieux. La diffusion du micro-questionnaire devait également servir de méthode de recrutement pour les entretiens et s'accompagner d'affiches de recrutement accrochées dans les bibliothèques et centres culturels de la municipalité ainsi que sur les réseaux sociaux, en particulier sur des pages Facebook préalablement sélectionnées et spécialisées dans la diffusion d'informations locales entre résidents des différents secteurs de la municipalité (*Spotted Saint-Augustin*, *Spotted Saint-Janvier*, *Spotted Sainte-Scholastique*, *Spotted Saint-Canut*, et la page du Comité de mise en valeur de Saint-Benoît) (Annexe 2). Concernant les entretiens, la demande prévoyait qu'au minimum vingt résidents et huit élus et professionnels de l'aménagement du territoire municipal soient rencontrés dans le cadre d'entretiens non-structurés d'une durée d'environ 1h30. Le type d'élus rencontrés avait été préalablement sélectionné (voir Tableau 2.8). Prévoyant que les deux stratégies de recrutement des résidents ne suffisent pas à atteindre les nombres de participants attendus, il était prévu de les

compléter par un recrutement « boule de neige », utilisant le bouche-à-oreille et les relations interpersonnelles des participants pour compléter l'échantillonnage.

Dès le départ, la recherche avait pour objectif de se réaliser en transparence avec les représentants de la municipalité. Dès l'obtention du certificat éthique, la municipalité devait être contactée pour expliquer la recherche et ses objectifs. Afin de recevoir le certificat éthique, deux lettres d'information et un certificat de consentement adapté aux deux principaux publics concernés ont été rédigés. Ces documents allaient être signés par chaque interviewé de la recherche avant de commencer les entretiens. Ils précisait que les interviewés pouvaient se retirer de la recherche en tout temps, refuser l'enregistrement, modifier leurs récits après les entretiens, demander que des citations n'apparaissent pas dans la thèse, choisir le type d'anonymisation qu'ils préféraient et modifier ce choix tout au long de la recherche. De plus en plus courante, cette pratique s'intègre également dans l'éthique des praticiens de l'histoire orale qui vise à laisser la possibilité aux participants de changer d'avis au cours de la recherche et de leur laisser le choix de divulguer leurs informations sans présupposer que l'anonymat est la seule forme adaptée de diffusion des résultats. Les trois choix offerts aux participants étaient : divulgation de l'ensemble des informations données, choix d'un pseudonyme, ou anonymat. Le comité éthique a approuvé la demande et le certificat éthique a été délivré le 5 juillet 2022 (Annexe 3), permettant de commencer le travail de terrain le même mois.

b) Les échantillons de la recherche

L'observation documentaire

La recherche a débuté en juillet 2022 par l'observation documentaire. Celle-ci s'est réalisée en plusieurs lieux (Figure 2.2) avec l'objectif de collecter tous les documents existants concernant le projet aéroportuaire et les expropriations de Mirabel. Ce travail a permis de collecter 128 documents archivistiques dont les détails sont présentés dans le tableau 2.6 et en Annexe 4.

Tableau 2.6 Tableau de présentation des thèmes de discussion des entretiens

Origine des archives	Nombre de documents collectés
Gouvernement fédéral du Canada	24
Gouvernement provincial du Québec	16
Aéroports de Montréal (ADM)	10
Ville de Mirabel	50
Fonds d'archives spécialisés	4
Archives paroissiales des bibliothèques de Mirabel	9
Archives diverses	16
Total	128

Source : Auteur (2024)

Le projet aéroportuaire étant un projet initié par le gouvernement fédéral du Canada, la recherche documentaire s'est d'abord réalisée au sein des deux sites de la Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ) situées à Montréal, l'une dans l'arrondissement Rosemont, l'autre dans l'arrondissement Ville-Marie. Pour le premier site, un courriel a d'abord été envoyé aux responsables des archives en précisant le sujet de la recherche et en demandant l'accès à tous les documents disponibles en lien avec l'aéroport et le territoire de Mirabel. Cela a permis d'avoir accès à certains plans d'aménagement historique du site aéroportuaire et de la municipalité ainsi que des rapports d'évaluation de l'aéroport menés au cours des années 1970. Le site de la BAnQ située dans l'arrondissement de Ville-Marie comprenait quant à lui uniquement certains plans et études architecturaux du projet aéroportuaire. Cette phase de la recherche a été complétée par une revue des archives numérisées et disponibles en ligne sur les sites d'Archives Canada, des archives de la ville de Montréal, de la BAnQ et des archives en ligne d'Aéroports de Montréal (gestionnaire actuel des sites aéroportuaires de Montréal et Mirabel).

Après ce premier travail, un courriel a été envoyé à la municipalité de Mirabel, au maire actuel, M. Patrick Charbonneau, en expliquant le projet et les objectifs de l'étude. Ce courriel avait pour objectif de partager la recherche, mais aussi d'établir une relation de confiance et de transparence avec les acteurs municipaux. Rapidement, la municipalité a répondu positivement au projet et a donné son accord pour contacter l'ensemble des services municipaux pertinents pour la recherche et en particulier le responsable des archives municipaux. Après avoir contacté le service, son responsable m'a donné rendez-vous dans les locaux de la municipalité afin de me donner accès aux archives de la municipalité. Je lui ai précisé les besoins de la recherche orientant plus

spécifiquement sur l'accès aux diagnostics territoriaux, aux schémas d'aménagement, aux documents concernant les grands projets d'aménagement municipaux, aux politiques économiques, aux archives concernant les logos municipaux, et aux archives abordant l'expropriation et le projet aéroportuaire. Les archives numérisées par la municipalité, en particulier les plans et cadastres urbains historiques créés depuis 1969, m'ont été envoyés par courriel.

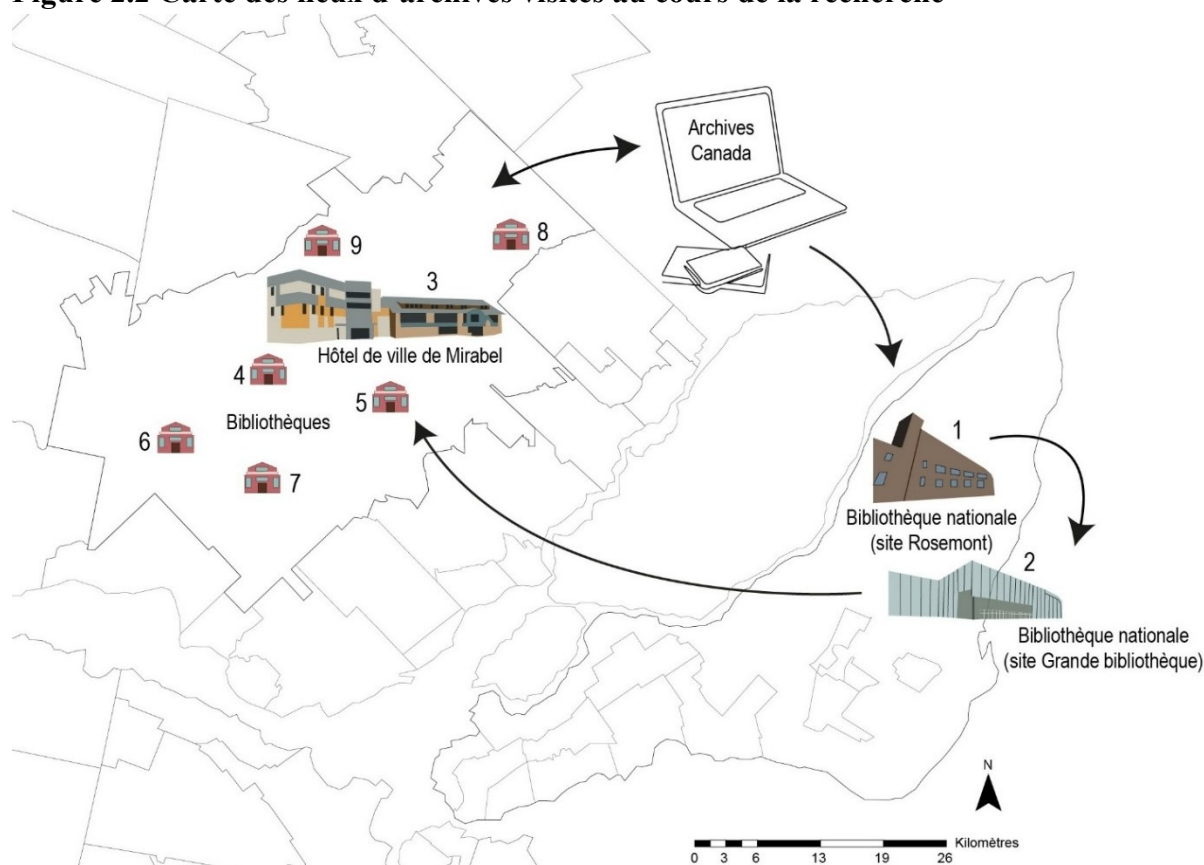
Avec ces archives, c'est l'évolution du projet aéroportuaire, les décisions entourant le projet, de sa construction à sa fermeture, ainsi que l'évolution spatiale du territoire de Mirabel qu'il était possible de retracer. L'étude de ces documents a été ensuite complétée par l'analyse des statistiques produites sur le territoire de Mirabel par Statistiques Canada et l'institut de la Statistique du Québec. Elles ont été complétées par la lecture et l'analyse des livres et albums paroissiaux retraçant l'histoire des différentes anciennes paroisses qui composent aujourd'hui la municipalité de Mirabel. Ces ouvrages souvent créés par des associations de résidents de ces paroisses retracent l'histoire et la généalogie des familles souhaitant y apparaître. Ils retracent aussi le plus souvent les différents maires au pouvoir (maire du village et maire de la paroisse), des photos des principaux lieux historiques et de sociabilités, ainsi que quelques statistiques anciennes sur le nombre et le type d'habitants qui vivaient dans ces paroisses depuis leur création (généralement entre le milieu et la fin du XIX^e siècle). Chaque bibliothèque de Mirabel possède au moins un exemplaire concernant la paroisse où elle se situe. Seulement consultable sur place, chaque ouvrage a été lu et analysé.

Enfin s'ajoutent à cela certaines archives prêtées gracieusement par des résidents rencontrés au cours de la recherche. Un résident m'a prêté des cartes historiques du territoire datant d'avant les expropriations et la fusion des paroisses. Un autre m'a prêté l'ensemble des numéros du journal communautaire, *La Commère*, un journal communautaire rédigé par un groupe de résidents du secteur de Sainte-Scholastique pendant une dizaine d'années jusqu'en 2013. Ces archives ont permis de comprendre les discours et actions réalisées dans ce secteur historiquement exproprié de Mirabel.

Ces différentes archives ont été compilées à des moments différents de la recherche. La grande majorité au début, mais au fur et à mesure de l'apprentissage de nouvelles connaissances, de nouvelles recherches archivistiques ont été menées pour approfondir certains sujets. Chaque méthode de collecte d'archives est itérative et les archives trouvées dépendent à la fois des lieux

de recherche, des archives disponibles, et du processus mobilisé. Tout en ayant cherché la plus grande précision possible pour retracer les mémoires politiques et institutionnelles du projet aéroportuaire et du territoire de Mirabel, celles-ci resteront toujours incomplètes et toujours ouvertes à approfondissement. Cette démarche a néanmoins permis de retracer la majorité des événements, acteurs et phases d'évolution de ces deux échelles d'analyse, afin de les partager sous forme de récits accompagnés de cartes géoréférencées sur ArcGIS afin de spatialiser ces différents éléments. Plus spécifiquement, un travail de géoréférencement des cartes historiques et de leurs évolutions ont permis de montrer l'étendue du projet et du périmètre d'expropriation, les différents aménagements qui l'accompagne, et leur influence sur les formes et types d'aménagements du territoire mis en œuvre sur le territoire de Mirabel entre 1969 et 2023. L'accès aux cartes produites par le gouvernement fédéral et celles produites par la municipalité ainsi qu'aux schémas et stratégies de développement des deux acteurs ont fourni une base comparative intéressante pour expliquer l'évolution du projet en interrelation avec l'évolution du territoire, et ses conséquences toujours actuelles sur la forme du territoire et le type d'aménagement qu'il contient.

Figure 2.2 Carte des lieux d'archives visités au cours de la recherche



Source : Auteur (2024)

Lors des premières lectures d'ouvrages publiés sur Mirabel, il est apparu que certains acteurs ont participé à des étapes du processus de rétrocession des terres expropriées. Cependant, lors de la recherche archivistique, aucun document n'a permis d'affirmer leur rôle. C'est le cas de la communauté Mohawk de Kanehsatà:ke qui s'est exprimée publiquement lors de la rétrocession pour demander que des terres leurs soient rétrocédées et de l'ancien maire de Mirabel, Hubert Meilleur, qui s'est exprimé publiquement pour dénoncer la rétrocession en 2006. Il a donc été décidé, pour ces deux cas précis, de compléter l'observation documentaire par une revue d'articles de journaux. La période qui nous intéressait se situait entre 2006 et 2007. Nous avons réalisé une recherche sur la base de données Eureka en focalisant sur les quotidiens francophones québécois publiés à cette période. Vingt-trois (23) articles ont été identifiés lors de cette recherche.

La diffusion du micro-questionnaire

Tel que le certificat éthique le prévoyait, les micro-questionnaires ont été diffusés dans les sept bibliothèques de Mirabel (Annexe 5). Bien que cette méthode posait des enjeux de représentativité et de biais, les publics des bibliothèques étant historiquement associés à des individus possédants des capitaux sociaux, économiques et culturels élevés, les bibliothèques de Mirabel représentent des lieux de centralité et de sociabilité important, et dans certains secteurs de Mirabel elles sont parfois les seuls services publics disponibles. Méthode de recrutement utilisée par ailleurs dans d'autres recherches en sciences sociales (Vallette 2023), elle offrait une opportunité pour rejoindre des individus relativement diversifiés en termes d'âges, de lieux de résidence et de statuts socio-économiques.

Le maire de Mirabel ayant facilité la démarche en me mettant en contact avec les services responsables et en autorisant ma venue, celle-ci a été aisée à mettre en œuvre. Chaque bibliothèque était au courant de ma venue. Un calendrier de diffusion a été créé qui permettait, sur deux semaines, de stationner deux fois deux heures dans chaque entrée de bibliothèque. Le concierge était prévenu et installait un *stand* composé d'une table et de deux chaises. La diffusion ayant bien fonctionné, l'échantillon initial de 60 répondants a été revu à la hausse. En moyenne, deux heures dans une bibliothèque permettaient à dix résidents de répondre au questionnaire. Les individus ne répondaient pas eux-mêmes au questionnaire, sauf lorsqu'ils en faisaient la demande ou qu'ils

n'avaient pas le temps de s'asseoir, mais souhaitait tout de même y répondre. Beaucoup connaissaient l'histoire des expropriations et du projet aéroportuaire et souhaitaient partager leurs souvenirs. Dans certaines bibliothèques, moins de dix résidents pouvaient être rencontrés, car l'achalandage était plus faible. Dans d'autres, le temps passé à répondre à un questionnaire pouvait s'étendre sur la durée, car les individus se mettaient à partager un ensemble d'histoires et de connaissances sur le territoire. Un résident de Mirabel est ainsi resté discuté pendant 45 minutes lors d'une diffusion au sein de la bibliothèque du secteur Saint-Augustin. Au final, 95 résidents ont répondu au questionnaire.

La figure 2.3 détaille le nombre de questionnaire diffusés dans chaque secteur. Il est possible d'y voir que ces nombres sont plus importants dans les secteurs de Saint-Janvier, Saint-Augustin, Domaine-Vert-Nord, trois des secteurs avec le nombre de résidents les plus élevés de Mirabel et qui possèdent les plus grandes bibliothèques et centres culturels. Les secteurs avec les plus petits nombres de répondants (entre 1 et 4) sont ceux qui ne possèdent pas de bibliothèque ou de centre culturel mais qui ont été rencontrés dans les bibliothèques d'autres secteurs. Les secteurs de Saint-Benoît et Saint-Hermas font exception cependant, la fréquentation de leur bibliothèque est faible. Les deux fois où le micro-questionnaire a été diffusé dans la bibliothèque de Saint-Hermas, aucun résident de Mirabel n'est venu, seulement deux résidents de municipalités limitrophes.

Figure 2.3 Nombre de répondants au questionnaire par secteur de Mirabel



Source : Auteur (2024)

Le micro-questionnaire a représenté bien plus qu'une collecte d'informations représentatives de l'étendue du territoire. Il a permis de collecter des récits longs et détaillés du territoire provenant d'une grande diversité de résidents. Le format était particulièrement adapté pour rencontrer des personnes dont l'agenda et le temps n'auraient pas permis de les rencontrer sous la forme d'un entretien. Il a également permis de justifier la poursuite de la recherche puisque le sujet raisonnait pour bon nombre de personnes rencontrées et que les questions permettaient à la fois d'ouvrir des échanges avec des résidents anciens et plus récents du territoire, en touchant à la fois à la question de la mémoire et à celle de l'identité. Les résidents plus récents du territoire avaient plus d'aisance à parler de l'identité d'abord pour ensuite répondre aux questions concernant l'histoire et la mémoire. À l'inverse, les questions sur l'histoire étaient plus faciles à aborder en premier pour les résidents avec un temps de résidence plus long, car ils se sentaient plus à l'aise de partager une connaissance qui leur semblait légitimée par leur présence historique sur le territoire.

Les entretiens non-dirigés

Au total, vingt-et-un (21) résidents mirabellois ont été rencontrés en entretien. Comme le certificat éthique le précisait, la dernière question du questionnaire permettait aux personnes rencontrées de laisser un numéro de téléphone ou une adresse courriel afin d’approfondir le sujet et de les rencontrer sous forme d’entretien. Quinze personnes rencontrées ont laissé leurs informations et neuf d’entre elles ont finalement participé à un entretien. Deux autres personnes m’ont contacté grâce aux affiches placées dans les bibliothèques et centres culturels. Le service des communications de la Ville de Mirabel a également diffusé l’invitation à participer à la recherche dans le bulletin municipal *Mirabel vous Informe*, permettant de recruter trois autres personnes. Enfin, certains participants m’ont communiqué les noms de sept personnes à rencontrer spécifiquement, qui ont été contactées et qui ont accepté de participer. Les participants ont été rencontrés soit chez eux, soit dans la bibliothèque ou le centre culturel de leur secteur, dans une salle préalablement réservée à cet effet. Tout comme pour les entretiens réalisés avec les élus et professionnels de l’aménagement du territoire, chaque entretien a commencé par la signature du formulaire de consentement et sur la base de leur acceptation, ils ont été enregistrés. Tous les résidents ont accepté l’enregistrement. Les participants pouvaient demander l’arrêt de l’enregistrement en tout temps, le refus d’utiliser certains de leurs récits dans la recherche ou encore la modification de leurs récits après l’entretien. Deux entretiens avec des résidents se sont réalisés à deux voix. La synthèse des profils de ces participants est présentée dans le tableau 2.7, le détail est présenté en Annexe 5¹.

Tableau 2.7 Synthèse des profils des résidents rencontrés

Nés à Mirabel	11
Venus vivre à Mirabel pendant les expropriations	2
Venus vivre à Mirabel après la fermeture de l’aéroport	8
Ayant vécu les expropriations	9
N’ayant pas vécu les expropriations	12
Total	21

Source : Auteur (2024)

¹ Le sexe, l’âge et le statut socio-économique des participants ne faisaient pas partie des questions et intérêts de la recherche. Les profils des participants ont été établis en fonction des secteurs et temps de résidence, deux indicateurs permettant d’analyser la dispersion de la mémoire sur le territoire de Mirabel et le degrés d’attachement au lieu des résidents.

La figure 2.4 situe le nombre de résidents rencontrés dans le cadre d'un entretien en fonction du lieu de résidence. Les secteurs de Saint-Augustin et Sainte-Scholastique sont ceux qui comptent le plus d'interviewés suivis du secteur de Saint-Janvier. Ces proportions peuvent être expliquées à la fois par le fait que Saint-Janvier et Saint-Augustin sont des secteurs plus peuplés, et à la fois car Sainte-Scholastique est l'un des secteurs qui a été le plus exproprié en 1969 et dans lequel le plus d'actions de mise en mémoire des expropriations ont été réalisées. Ces éléments ont favorisé le recrutement dans ces secteurs. Saint-Canut est également un secteur peuplé de Mirabel, mais le recrutement a moins bien fonctionné dans ce secteur. Le nombre de micro-questionnaires qui y ont été diffusés était également moins élevé comparé aux autres secteurs en croissance de la municipalité. Domaine Vert-Nord est également un secteur en forte croissance, mais plus récent, les résidents sont majoritairement nouveaux et connaissent moins l'histoire du territoire ce qui a moins favorisé le recrutement pour la recherche.

Figure 2.4 Nombre d'entretiens réalisés par secteurs de résidence



Source : Auteur (2024)

En plus des vingt-et-un (21) résidents rencontrés, huit (8) entretiens ont été réalisés avec des élus et professionnels de l'aménagement du territoire municipal. Comme le certificat éthique le prévoyait, le recrutement s'est dirigé en direction des élus ayant participé à l'organisation des célébrations du 50^e anniversaire de la municipalité et à l'organisation d'actions de mise en mémoire du territoire, ainsi que des acteurs en charge de l'aménagement du territoire municipal. Leurs noms et fonctions sont présentés dans le tableau 2.8. M. Garon a été recommandé par M. Charbonneau, maire de Mirabel pour son travail en lien avec plusieurs dossiers concernant l'expropriation. M. Denis a été rencontré, car non seulement il a joué un rôle central dans les actions de mise en mémoire de l'expropriation, mais également pour son rôle pour la préservation des terres agricoles de Mirabel qui composent la grande majorité du territoire.

L'ensemble des entretiens ont été enregistrés après l'accord des participants et la signature du formulaire de consentement. Les entretiens avec les résidents ont duré en moyenne 1h30 à 2h, tandis que ceux avec les élus et professionnels de l'aménagement du territoire ont duré en moyenne 1h.

Tableau 2.8 Liste des élus et professionnels de l'aménagement du territoire municipal rencontrés

Noms	Fonctions
Patrick Charbonneau	Maire de Mirabel depuis 2021
Michel Lauzon	Élu du district 1, agriculteur et membre des Comités consultatifs agricole (CCA) et d'urbanisme (CCU), ancien membre du comité des 11 000 acres
Francine Charles	Élue du district 6 et membre du comité des célébrations du 50 ^e anniversaire, fondatrice du comité de mise en valeur de Sainte-Scholastique
Marc Laurin	Élu du district 9 et membre du comité des célébrations du 50 ^e anniversaire
Mario Boily	Directeur général
Dominic Noiseux	Directeur du service de l'aménagement et de l'urbanisme
Jean-Denis Garon	Élu fédéral de la circonscription de Mirabel
Marcel Denis	Président du syndicat local de l'UPA de Mirabel-Sainte-Scholastique et du comité des 11 000 acres

Source : Auteur (2024)

Cette partie a présenté le déroulement du terrain de la recherche, de l'obtention du certificat d'éthique à l'opérationnalisation de chaque outil de collecte de l'information. La partie suivante détaille la façon dont les informations collectées ont été analysées, présentées et validées dans la

cadre de cette thèse. Elle se termine par une brève présentation des positionnements adoptés par cette recherche et d'un retour personnel sur le terrain mené.

2.2.3 Analyse et présentation des résultats

a) L'analyse des récits

La collecte des données s'est déroulée entre août 2022 et mars 2023. Au cours de cette période, la majorité des entretiens ont été retranscrits à la main sur Word et les réponses au questionnaire ont été enregistrées sur le logiciel *Lime survey*. L'enregistrement des résultats du questionnaire a permis de créer des graphiques qui ont été ajoutés dans les chapitres suivants de cette thèse. Les réponses aux questions ouvertes ont été analysées selon la répétition des mots clés permettant de créer des pourcentages quant aux mots et lieux les plus nommés par les répondants.

La retranscription des entretiens s'est réalisée au mot près, indiquant également les silences, les rires et les suspensions. Au sein des 29 entretiens réalisés, seulement deux interviewés ont demandé l'anonymat. Cette réalité posait quelques enjeux en termes de présentation des résultats et d'homogénéisation des formes de présentation des récits. Pour ces deux personnes, aucune citation n'apparaît dans la thèse, car les propos pouvaient trop facilement amener à une reconnaissance des individus. Lors de la retranscription, les noms des personnes divulguées ont été ajoutés aux textes et celles des autres personnes nommées également. Leurs informations personnelles (nom, temps et secteur de résidence) ont été comptabilisées sous la forme d'un tableau pour établir le profil des participants, car chacun de ces attributs peut influencer des formes de représentations par rapport à d'autres (Kirby et al. 2021) (Annexe 6).

L'analyse des récits a été réalisée sur le logiciel d'analyse qualitative NVivo. Une formation au logiciel avait été préalablement suivie. NVivo permet de téléverser les retranscriptions d'entretien et ensuite d'annoter les textes. Il permet également de créer des dossiers thématiques dans lesquels des codes et des sous-codes peuvent être créés. Ensuite, les récits correspondants à ces codes peuvent être téléversés. Dans le cas de cette recherche, chaque entretien était lu l'un après l'autre et au fur et à mesure de la lecture, les codes étaient créés. Le premier arbre thématique construit était alors long et de nombreux codes apparaissaient. La deuxième étape a consisté à rassembler

ces codes en grands thèmes représentant les principaux résultats de la recherche. Trois grands thèmes sont ressortis de cette analyse : les impacts des expropriations, la mémoire des expropriations et l'identité de Mirabel. Ces thèmes rejoignent en partie les thèmes de discussion, mais pas uniquement. Les récits n'étant pas exprimés de façon linéaire et le modèle d'entretien favorisant une discussion libre et non-structurée, réaliser un plan de rédaction s'appuyant uniquement sur les quatre thèmes n'était pas suffisamment représentatif des récits des interviewés. Le premier thème portant sur les choix résidentiels des individus facilitait l'ouverture de la discussion. Les récits exprimés par les résidents par rapport à ce thème dépendaient fortement de s'ils étaient nés ou non à Mirabel. Pour ceux nés à Mirabel il y a 50 ans et plus, le second thème, la mémoire des expropriations embarquait directement. Pour ceux nés pendant la rétrocession des terres ou après la fermeture de l'aéroport, c'est le thème de l'identité de Mirabel qui était d'abord abordé. Rédiger une partie de chapitre avec ce thème ne représentait donc pas la structuration des récits des individus. En revanche, les trois autres thèmes se sont retrouvés représentatifs de ce que les individus avaient à dire et permettait autant à ceux qui ont vécu les expropriations que ceux qui ne les ont pas vécus de s'exprimer sur le territoire.

L'analyse des résultats a également vérifié un élément spatio-temporel important : la rupture chronologique de la fermeture de l'aéroport dans les récits des participants. Les participants racontaient presque systématiquement leur parcours à partir de cette lentille : l'avant et l'après-aéroport. Au premier abord, la place qu'occupe cet élément chronologique n'était pas centrale. Le premier plan de rédaction proposait trois chapitres de résultats divisés à partir des trois thèmes d'analyse des récits et trois espaces temporels : le début du projet aéroportuaire jusqu'à la rétrocession des terres ; la mise en mémoire des expropriations ; l'identité du territoire. Cependant, après avoir écrit ces trois chapitres, la place que prenait cet élément temporel structurant manquait. Il manquait également la mise en avant des liens forts existants entre les concepts de mémoire et d'identité, mais également les liens entre temporalités, entre passé, présent et futur. Diviser la mémoire et l'identité du territoire en chapitres différents ne permettait pas d'établir cette réflexion et ce dialogue entre identité, mémoire et temporalité. Le plan de rédaction a donc été réévalué et deux chapitres ont finalement été reconstruits.

Le premier chapitre revient sur les mémoires des expropriations avant la fermeture de l'aéroport, de 1966 (date de décision de la construction d'un nouvel aéroport par le gouvernement fédéral) à

2004 (date de fermeture officielle). Le second revient sur la période 2004-2023, date de fin du terrain de recherche. Ce choix comprend également des limites puisque le premier de ces chapitres valorise plus spécifiquement les récits de ceux qui ont vécu les expropriations et l'histoire du projet aéroportuaire et l'observation documentaire réalisée. Lors des entretiens, si la mémoire des expropriations était un thème imposé, chaque participant, ayant vécu ou non les expropriations, avait quelque chose à partager sur le sujet. Le second chapitre a alors été divisé en deux parties : la mise en mémoire des expropriations et ses effets sur la construction identitaire du territoire. Ce cheminement permettait de faire dialoguer les récits de ceux qui ont vécu les expropriations et ont travaillé à sa mise en œuvre, avec les résidents plus récents de Mirabel, qui comprennent une grande partie de la population actuelle du territoire. Il s'agissait de comprendre si cette mémoire est plus largement partagée à Mirabel, son degré d'inscription social et spatial sur le territoire, et la place qu'elle prend au sein de l'identité actuelle du territoire.

Un autre élément apparu dans l'analyse des récits est le dialogue qui se créait entre les récits des résidents et ceux des élus et professionnels de l'aménagement du territoire. Leurs récits se répondaient, permettant de valider une partie des informations collectées auprès de différents acteurs. C'était particulièrement le cas en termes de valorisation de la mémoire des expropriations à Mirabel, des réflexions portées sur les terres agricoles, et celles portées sur l'aménagement actuel et futur du territoire. Parfois elles se rejoignaient, parfois elles entraient en contradiction, mais cela permettait d'ouvrir et d'établir ce dialogue entre des récits et représentations du territoire portées à la fois par des acteurs qui vivent, pratiquent et aménagent le territoire de Mirabel. Le second chapitre de résultats se termine par ce dialogue entre aspirations portées par ces deux groupes d'acteurs sur le futur de Mirabel.

b) Interprétation sensible et cartographique des entretiens

L'analyse des entretiens non-structurés menés avec les résidents s'est accompagnée de la réalisation de cartes géolocalisées et dislocalisées (Olmedo et Caquard 2022) interprétant et spatialisant les récits des personnes rencontrées au cours des entretiens, et dans une moindre mesure les récits récoltés au cours de la diffusion du micro-questionnaire. Les cartes géolocalisées reprennent les codes de la cartographie classique et euclidienne au travers d'outils d'information

géographique, les cartes dislocalisées se détachent des coordonnées géographiques et se réapproprient les notions d'échelles et de topographie pour mettre de l'avant d'autres formes de relation à l'espace, plus sensibles. Plutôt que d'opposer ces formes de représentations et de pratiques de l'espace, Olmedo et Caquard (2022) proposent de les faire dialoguer. Dans le cadre de cette recherche, ce dialogue cartographique est particulièrement intéressant puisqu'il permet de faire dialoguer des mémoires politiques et institutionnelles archivistiques qui s'expriment dans de nombreux cas à partir de projets d'aménagements géolocalisés, et des mémoires incarnées et orales qui ne s'expriment pas directement sous la forme de carte, mais qui évoquent une relation profonde à l'espace. Tout au long de cette recherche, c'est un travail de spatialisation de ces récits qui a accompagné les autres méthodes mobilisées.

Les cartes découvertes au sein des documents d'archives et pertinentes pour cette recherche ont été pour la plupart reproduites. Géoréférencées sur ArcGIS, elles ont été le plus souvent simplifiées pour mettre en lumière les informations les plus importantes. Elles ont, dans un second temps, toutes été retravaillées sur Illustrator pour modifier les couleurs, épaisseurs et effets de transparence des différents symboles cartographiques tout en conservant presque systématiquement le même fond de carte. Ce travail a également permis de réaliser des cartes mettant en évidence l'évolution et la transformation du territoire. En superposant plusieurs cartes historiques, cela a permis de mettre en évidence les différentes couches successives d'aménagements et de projets ayant pris place sur le territoire depuis sa création. Réaliser ce travail avait pour objectif de mettre en évidence les conséquences politiques, économiques et spatiales des expropriations sur le long terme. Les représentations proposées sont ainsi parfois la reproduction exacte des archives, parfois leur relecture à travers ce qui répond le mieux aux besoins de compréhension et de mise en mémoire exprimés par les interviewés rencontrés.

La cartographie dislocalisée revisite de son côté les codes classiques de la cartographie avec l'objectif de s'en distancier afin de se concentrer sur les récits et les vécus des interviewés. Tout en s'inspirant de formes artistiques et de formes de représentations sensibles du territoire (Olmedo 2015), elles s'inscrivent plus largement dans le mouvement de déconstruction cartographique qui cherche à privilégier la narration sur l'espace que la forme de l'espace. En déconstruisant les codes officiels et en choisissant de privilégier la représentation du vécu, c'est une reconstruction sensible de nos rapports à l'espace qui prend forme. En géographie et en études urbaines, elle est

principalement utilisée pour documenter et expliquer la relation intime, émotionnelle et sensible que les individus entretiennent avec les lieux (Roth 2021; McLean 2019; Caquard et Griffin 2019; Turk 2019). Elle cherche à « imaginer, et éventuellement créer, l'outil « géo-cartographique » approprié qui permettra conjointement d'analyser et de dessiner cet espace vécu pour le caractériser » (Olmedo 2011 [En ligne]). Parfois réalisées par les interviewés eux-mêmes ou dans le cadre de démarches participatives, ces types de cartes peuvent aussi être le résultat d'un processus d'interprétation des récits récoltés par le chercheur. Dans ce cas-ci, elles mêlent à la fois la subjectivité de la personne qui la conçoit, que celle de la personne qui la lit et la reçoit (Caquard et al. 2019). Les cartes produites mélangent alors des symboles et données cartographiques plus ou moins objectives à des données qualitatives exprimées par les individus représentant des réalités personnelles et temporelles spécifiques (Camara, Camboim et Bravo 2021). Elles sont construites petit à petit en fonction du rythme d'écoute ou de lecture des récits des individus.

Dans le cadre de cette recherche, c'est l'interprétation cartographique des récits qui a été privilégiée. Au départ, l'objectif était de créer un support cartographique de base avec seulement quelques éléments structurants choisis à partir des lieux les plus nommés par les répondants au micro-questionnaire. Ce support devait être apporté lors de chaque entretien et posé sur la table d'entrevue. Des crayons de couleur, feutres, post-it et ficelles étaient proposés. L'interviewé avait la liberté de s'approprier le matériel et d'annoter la carte au cours de l'entrevue. Cette approche avait été choisie à partir d'autres recherches ayant mené ce type de démarche *in situ* (Antunes, March et Connolly 2020; De Jager et al. 2016; Roth 2021). Celle-ci n'a pas fonctionné pour trois raisons. Premièrement, demander à des interviewés à la fois de raconter leurs récits et de le spatialiser en même temps représente finalement deux méthodologies distinctes qui devraient se réaliser en deux moments différents. Deuxièmement, les interviewés ayant accepté de participer à un entretien avaient préalablement signé la lettre d'information envoyée qui précisait que l'entretien durerait en moyenne 1h30. En 1h30, il n'est pas possible de réaliser les deux démarches. Troisièmement, s'approprier un outil cartographique demande lui-même une temporalité particulière à intégrer à la démarche. Celle-ci doit s'accompagner d'une consigne claire et de l'espace nécessaire pour laisser le participant prendre possession des différents outils. Dans le cas de cette thèse, la démarche n'était pas assez préparée et le temps accordé aux participants n'était pas suffisant. L'énergie accordée pour parler, assimiler ce qui était exprimé, et le représenter était trop importante et le processus trop lourd en soi. Deux cartes ont été réalisées lors de deux

entretiens. Elles sont sommaires, composées uniquement de traits et de points pour représenter des lieux fréquentés et des trajets du quotidien. Elles ont tout de même été intégrées dans la recherche et ont nourri l'interprétation cartographique finalement mobilisée.

Les cartes dislocalisées réalisées en laboratoire ne s'appuient que sur les récits récoltés. Parfois sur un seul récit, parfois sur plusieurs. Les dessins représentent quant à eux ma propre interprétation sensible de ces récits. Ils s'appuient sur les observations visuelles du territoire réalisées pendant mes différents déplacements à Mirabel ainsi que l'interprétation des sentiments évoqués par les interviewés et au sein des ouvrages réalisés par les expropriés de Mirabel (Raymond et Boileau 1988; Comité du 50^e anniversaire 2019). Ces derniers ont inspiré les formes et couleurs présentes dans chaque carte. Certaines cartes ont été réalisées sur papier, d'autres à l'ordinateur, sur Illustrator. Le choix du support dépendait principalement du type de récit. Les cartes basées sur des récits individuels ont été réalisées à la main pour conserver le plus possible un rapport affectif à la matière. Cela concerne principalement les cartes sensibles des récits de l'annonce des expropriations. À l'ordinateur, ce sont des cartes mêlant fond cartographique géolocalisé et éléments cartographiques dislocalisés qui permettaient de représenter des récits collectifs à l'échelle du territoire de Mirabel faisant dialoguer des récits de résidents issus de différents secteurs.

c) Présentation et diffusion des résultats de la recherche

Présenter les résultats de la recherche auprès des interviewés rencontrés faisait partie des ambitions de ce travail de recherche. Le processus s'est déroulé en plusieurs étapes. Lors de la signature du formulaire de consentement pour la réalisation des entretiens, les participants pouvaient demander à avoir un regard sur la thèse et les citations utilisées les concernant. Deux interviewées, Denise Beaudoin et Françoise Drapeau-Monette (rencontrées ensemble), ainsi que le maire de Mirabel, Patrick Charbonneau, ont fait cette demande. Lorsque les chapitres de résultat étaient écrits, des extraits comprenant leurs citations et des portions de texte leur ont été envoyés accompagnés du plan de rédaction de la thèse. Après leur lecture du document, une rencontre a été réalisée avec chacun d'eux pour partager leurs commentaires et demandes de modification. Deuxièmement, tous les six mois était envoyé aux participants un suivi de l'évolution de la recherche. Cela avait pour

objectif de tenir informé les participants rencontrés, mais également de garder contact avec eux. Troisièmement, un atelier de présentation des résultats a été organisé auquel tous les résidents participant à la recherche ont été invités.

L'atelier était prévu dès le début de la recherche. Il devait avoir lieu à l'automne 2023, mais l'analyse et la rédaction ayant pris plus de temps, il a finalement eu lieu en février 2024. L'envie de réaliser cet atelier a été communiquée au maire de Mirabel et le service responsable des bibliothèques et centres culturels du territoire a été contacté afin de réserver une salle dans le centre culturel du secteur de Saint-Augustin. Ce secteur a été choisi, car il proposait une certaine centralité à Mirabel permettant aux résidents des différents secteurs de s'y déplacer. Un carton d'invitation a été créé et a été envoyé par courriels aux participants. Sur les 21 résidents rencontrés, huit sont venus à l'atelier. Quatre d'entre eux font partie du noyau d'acteurs présent systématiquement à toute commémoration, ou action de sensibilisation en lien avec les expropriations. Deux autres ont de la famille qui a vécu les expropriations, et enfin deux sont des résidents récents de Mirabel. Ce sont donc majoritairement des acteurs de la mémoire des expropriations qui sont venus. Lorsque les courriels de suivi de la recherche étaient envoyés, c'étaient également eux qui répondaient le plus en remerciant du suivi.

L'atelier avait quatre objectifs : 1) synthétiser le parcours de la recherche, présenter le plan de rédaction ainsi que les résultats principaux ; 2) discuter les résultats avec les participants; 3) offrir un buffet de nourriture aux participants pour les remercier de leur participation et créer des liens entre participants, et plus spécifiquement entre expropriés et non-expropriés; 4) enrichir les cartes produites représentant le territoire de Mirabel. Les trois premiers objectifs ont été atteints. Cependant, le temps a manqué pour répondre au quatrième objectif. Après le repas, la majorité des participants à l'atelier sont partis et il était trop ambitieux, après deux heures d'échanges, d'échanger aussi autour des cartes.

Cet atelier n'est donc pas une réussite complète et l'idéal aurait été de diviser l'atelier en deux, mais cela aurait demandé trop de temps aux participants. Un atelier dédié aux cartes aurait pu être réalisé en invitant de nouveaux participants à la recherche, des résidents mirabellois n'ayant pas participé à la recherche et qui auraient fait évoluer les cartes réalisées. Lorsque la thèse sera terminée, il est convenu avec le maire de Mirabel de partager les résultats de la recherche sous la forme d'une conférence interactive à Mirabel. L'invitation à la conférence sera diffusée dans le

bulletin municipal *Mirabel vous Informe*, et sera ouverte à tous les résidents mirabellois. Les résultats de cette recherche y seront communiqués suivis de séances de discussions qui pourront se réaliser en petits groupes autour de certaines cartes produites.

L'atelier réalisé avec les participants à la recherche a néanmoins permis de garder une relation avec les participants, de partager les résultats avec ceux qui ont participé et d'ouvrir un espace de discussion à propos de la thématique abordée. Favoriser des débats et échanges sur le territoire, son passé, son présent et son futur fait partie intégrante des contributions recherchées par ce travail. Ajouter un autre travail qui s'inscrit à côté de ceux réalisés sur Mirabel, qui pourra être lu, mobilisé et partagé l'est aussi. Montrer que ce sujet peut faire l'objet d'un travail de thèse afin de rappeler ce qu'il s'est passé, ce qui s'est transformé, et ce qui est désiré également. Finalement, il s'agit de rappeler que la mémoire des expropriations est toujours vivante. Même si elle s'est transformée à travers le temps, en parler permet de la visibiliser et de discuter de ses effets individuellement et collectivement.

d) Positionnement de la recherche

Mon parcours en sociologie, géographie et études urbaines en France et au Québec ont profondément teinté mon approche et mon traitement de la mémoire de Mirabel, un sujet à la fois complexe et sensible historiquement, socialement et politiquement. Pour l'aborder dans sa totalité et ses nuances, mon travail de recherche s'est fortement inspiré de la phénoménologie de l'habiter (Heidegger 1995), un ancrage épistémologique cher à la géographie humaine française et appliqué dans cette thèse à l'étude des phénomènes mémoriels urbains. Cette posture a toutefois été aussi nourrie par mon intérêt pour la géographie critique et en particulier pour le mouvement de la déconstruction cartographique, un mouvement dans lequel mes travaux de recherche s'insèrent depuis maintenant plusieurs années (Harley 2009). Ayant permis de visibiliser des vécus pluriels à travers le monde, de réinterpréter des formes cartographiques qui reproduisent des rapports de pouvoir et de domination sur les territoires, le mouvement de la déconstruction cartographique permet de visibiliser ce qui a été rendu invisible volontairement et involontairement, à travers l'histoire et toujours aujourd'hui, au sein des territoires du quotidien, habités, pratiqués et vécus par une diversité d'individus. En revanche, en tant que femme d'origine française, blanche et

privilegiée par mon éducation, mon origine et mon statut socio-économique, m'insérer dans ce mouvement et m'intéresser au sujet des expropriations de Mirabel n'a eu, en aucun cas, pour ambition de parler à la place de ceux et celles qui, tout au long des chapitres suivants de cette thèse, ont partagé avec confiance leurs récits et leurs vécus. Mon rôle, si j'en ai un, est de participer au travail de mémoire des expropriés d'une part, et à déconstruire des représentations d'un territoire et d'un lieu, l'aéroport de Mirabel, s'étant profondément transformé à travers le temps, d'autre part. C'est ainsi avec un positionnement à l'intersection entre la géographie critique, plutôt anglo-saxonne (Harvey 2008) et de la géographie humaine, plutôt franco-française (Raffestin 1987) que j'ai décidé de m'intéresser à Mirabel, aux conséquences des expropriations, mais surtout au traitement de la mémoire des expropriations à travers le temps. En percevant la mémoire comme un système de relations, je voulais montrer les dynamiques sociales et politiques qui la construisent, les rapports de pouvoir qui influent sa construction, à l'échelle municipale et en dehors, et la capacité de ces mémoires à passer d'invisible à visible, à s'ancrer et se transformer à travers le temps, positivement et négativement, face aux actions d'acteurs variés.

En me focalisant sur cette mémoire en particulier, je ne voulais cependant pas invisibiliser l'existence d'autres mémoires d'expropriations, et en particulier celles de la communauté mohawk de Kanehsàta:ke. En voyant ces mémoires comme des agents producteurs d'un même territoire aux frontières plurielles et construites au travers de décisions politiques imposées à travers l'histoire, je voulais intégrer leurs récits. La recherche en milieu autochtone étant un projet en soi, j'avais décidé de ne rencontrer que des membres du conseil de bande. Le contexte n'était cependant pas favorable, le chef entrant en procès judiciaire pour corruption et je ne voulais pas instrumentaliser la parole de quelques personnes non représentatives des points de vue de la communauté. Le fait que le terrain n'ait pas non plus fait ressortir la réalité de cette communauté rendait l'accès à cette parole et à ces conséquences encore plus difficiles. Le silence sur cette mémoire s'est ainsi retrouvé être un résultat à proprement parler de la thèse. Malgré ces choix, je voulais avec cette recherche montrer la continuité de modèles d'aménagement et de leurs conséquences concrètes sur la vie des individus bien au-delà de l'échelle des projets créés. Il me semblait ainsi important de rencontrer des expropriés, mais également des résidents afin de comprendre ce que des mémoires d'expropriations peuvent provoquer sur des individus ne les ayant pas vécues. Finalement, mon travail s'est inspiré à plusieurs niveaux des travaux sur la genèse des villes (Geddes 1915; Perrot

1975; Roncayolo 1996) et des méthodes issues de la socio-histoire (Noiriel 2006) pour analyser, représenter et expliciter ces dynamiques historiques et plus récentes de formation des territoires.

Ce chapitre a donc présenté les considérations méthodologiques de la recherche menée. Travail monographique, cette thèse s'inscrit dans une méthodologie qualitative appliquée aux études urbaines et à l'étude d'un territoire particulier, Mirabel. Le travail de terrain s'est étalé sur une année pour répondre à la question et aux objectifs de la recherche. 29 entretiens ont été réalisés, 95 micro-questionnaires ont été répondus, et une observation documentaire a été réalisée en plusieurs lieux. Faisant dialoguer les mémoires des participants avec l'évolution sociale, spatiale, politique et économique du territoire, ce travail cherche à comprendre ce qu'il reste aujourd'hui des conséquences des expropriations, ses effets sur l'identité actuelle du territoire et plus précisément l'attachement au lieu des résidents et l'identité projetée par la municipalité.

CHAPITRE 3 : LES MÉMOIRES DU PROJET AÉROPORTUAIRE ET DE SES CONSÉQUENCES (1966-2004)

Ce chapitre analyse les effets sociaux, politiques, économiques, spatiaux et symboliques du projet aéroportuaire et des expropriations de Mirabel entre 1966 et 2004. En s'appuyant sur l'analyse des archives du gouvernement fédéral du Canada et de la municipalité de Mirabel ainsi que les mémoires des interviewés rencontrés, ce chapitre retrace l'évolution du projet aéroportuaire depuis la décision de sa construction en 1966 jusqu'à sa fermeture en 2004. Au cours de cette période, 97 000 acres de terres et près de 11 000 individus sont expropriés. Certains effets produits par ce projet ont déjà été étudiés dans le cadre de différents travaux de recherche réalisés sur le cas de Mirabel (Raymond et Boileau 1988; Boileau 1996; 2009; Discazeaux 2005; Discazeaux et Polèse 2007; Polèse 2010; Laurin 2012; Gagnon-Poulin 2010; 2016; Comité de la commémoration 2019; Roy 2023). À partir des résultats issus de l'analyse détaillée de 42 des 128 documents archivistiques étudiés (Annexe 4), des ouvrages cités ci-dessus, et de récits issus de dix-sept (17) des vingt-neuf (29) entretiens réalisés (Annexe 6), ce chapitre suit un développement chronologique qui se divise en trois grandes parties. La première partie revient d'abord sur la décision de construire un nouvel aéroport. Cette partie s'appuie entièrement sur l'observation documentaire. Elle est suivie d'une analyse du processus d'expropriation, revenant d'abord sur les décisions entourant le périmètre d'expropriation, puis les récits de neuf (9) résidents expropriés concernant leur vécu de l'annonce de la nouvelle des expropriations le 27 mars 1969. Ces deux événements contextuels déclencheurs de la « saga aéroportuaire » (Roy 2023) serviront de base à l'analyse de la création politico-administrative d'un nouveau territoire, Mirabel, construit de toute pièce pour accueillir le nouvel aéroport. La seconde partie aborde les impacts des expropriations vécus par les expropriés, entre quitter son « chez-soi », vivre dans un contexte d'expropriation, et lutter pour le territoire. Elle s'appuie sur les récits issus de dix-sept (17) entretiens, ceux des neufs (9) anciens expropriés rencontrés, de deux (2) élus actuels de la Ville de Mirabel qui ont vécu les expropriations, et de cinq (5) résidents de Mirabel qui n'ont pas vécu les expropriations. La troisième partie étudie la fermeture de l'aéroport, les décisions et contextes qui ont amené à cette fermeture, pour terminer sur les perceptions et souvenirs des interviewés rencontrés. Elle s'appuie sur l'analyse de 16 des 128 archives étudiées, et les récits des 21 résidents rencontrés.

3.1 Les étapes de la construction d'un territoire aéroportuaire

3.1.1 La décision de construire un nouvel aéroport

Le 1^{er} septembre 1941, l'aéroport international de Dorval ouvre ses portes sur le site d'un ancien hippodrome possédé par le gouvernement du Canada et situé dans la ville de Dorval. Après la Seconde Guerre mondiale, celui-ci se consacre pleinement à l'aviation civile et accueille dès 1945 quatre lignes aériennes et 500 passagers par jour. En 1955, Dorval est le plus gros aéroport canadien et accueille un million de passagers par année. Sa popularité est due en partie à sa position stratégique entre Ottawa et Montréal qui en fait la principale porte d'entrée canadienne pour les vols en provenance d'Europe. En 1960, une nouvelle aérogare d'une valeur de 30 millions de dollars, décrite comme la plus grande du Canada, y est inaugurée (Discazeaux 2005). Le 15 décembre 1960, l'aéroport est rebaptisé « Aéroport international Montréal-Dorval » (ibid.) Il vivra un essor important lors des années qui suivent, en particulier en vue de l'Exposition universelle de 1967 (ADM 2011). En 1961, l'aéroport accueille 2 millions de passagers, et en 1968, il en accueille quelques 4,5 millions.

Ces augmentations records bénéficient directement à la région de Montréal, qui, dans un contexte de ralentissement relatif de son économie, souhaite : 1) à court terme, consolider ses secteurs économiques traditionnels et 2) à moyen terme, mettre en place des catalyseurs. Ceux-ci génèreraient un changement dans les structures de l'économie régionale, caractérisée par une technologie de pointe et des salaires élevés. Pour répondre à ces deux objectifs, le gouvernement fédéral décide alors de moderniser et de développer industriellement le site de Dorval dans le but d'offrir un aéroport avec un « service efficace, économique et flexible », en prévision du flux de voyageurs et de marchandises futures, tout en créant le moins de « conflit possible avec le milieu » (Kates, Peat, Marwick and Compagny 1967).

En 1966, le ministère des Transports du Canada, propriétaire et exploitant de ses aéroports, entreprend une étude sur la planification des besoins du trafic aérien de la région de Montréal. L'enquête est accordée à Kates, Peat, Marwick and Compagny, une firme canadienne d'ingénieurs et de conseillers en gestion spécialistes dans les systèmes de transport aérien. L'étude cherche à déterminer le volume futur du trafic aérien dans la région métropolitaine de Montréal sur le long

terme. Cependant, les résultats de l'étude publiés en 1967 mettent en avant les limites infrastructurelles de l'aéroport international de Dorval. Les auteurs expliquent que le trafic aérien, à la fois de fret et de passagers, augmentera aussi bien à court qu'à moyen terme. Ces hausses prévisionnelles sont décrites dans le tableau ci-dessous. Elles sont basées sur l'évolution historique du transport aérien au Canada et partent du principe que Montréal restera la porte d'entrée du trafic aérien en provenance d'outre-mer (Tableau 3.1).

Tableau 3.1 Projection du transport aérien à l'aéroport de Dorval entre 1966 et 1985

	1966	1975	1985
Voyageurs par année	3 933 000	8 288 000	16 350 000
Voyageurs à l'heure de pointe	1 000	2 750	5 700
Tonnes de marchandises par année	46 000	350 000	2 200 000
Flux d'appareils à l'heure de pointe	23	33	43

Source : Kates, Peat, Marwick and Compagny (1967)

Face à ces différentes hausses du transport aérien, l'étude de Kates, Peat, Marwick and Compagny (1967) conclut que la surface et les installations de l'aéroport international Montréal-Dorval ne sont plus suffisantes et que les travaux nécessaires seront considérables. En l'état, la limite potentielle de l'aéroport est prévue pour les années 1985-1990. Pour répondre à sa croissance, l'aéroport doit compléter ses deux pistes d'envol existantes par la construction de quatre pistes supplémentaires (Larin 1973; Kates, Peat, Marwick and Compagny 1967). En plus d'avoir des coûts financiers exorbitants, ces transformations auraient également des coûts sociaux très importants. Les projections de hausse du transport aérien incommoderaient environ 40 000 résidences et 145 000 individus par le bruit causé en 1985. Déjà, en 1966, l'aéroport est doté d'un couvre-feu entre minuit et 7h du matin pour les plus gros avions (plus de 45 000 kg) afin de réduire les nuisances pour les résidents situés aux alentours. Cependant, ce couvre-feu produit des pertes financières importantes pour les transporteurs aériens et les gestionnaires de l'aéroport. Si le déplacement des résidents situés aux alentours de l'aéroport est envisagé par le ministère des Transports en 1966, ces déplacements coûteraient environ 1 milliard de dollars, un coût bien trop élevé pour ses potentiels effets positifs (Laurin 1974).

Face à ces constats, la firme Kates, Peat, Marwick and Compagny pose comme conclusion principale de son étude (1967) la nécessité de développer un nouvel aéroport afin de soutenir une

telle croissance. Le gouvernement du Canada décide alors rapidement de rechercher un nouvel emplacement pour l'aéroport à l'extérieur des villes de Dorval et de Montréal et de modifier le rôle de l'aéroport international existant. Le 19 juillet 1968, le cabinet des ministres du Canada autorise le ministère des Transports à entreprendre des négociations avec les gouvernements provinciaux et municipaux. Vingt sites potentiels sont désignés pour la construction du nouvel aéroport (Bibliothèque et Archives Canada 2007).

La même firme, Kates, Peat, Marwick and Compagny, est mobilisée pour participer aux différentes étapes qui serviront à établir la localisation du nouvel aéroport appelé le Nouvel Aéroport international de Montréal (NAIM). Quatre acteurs principaux encadrent le processus : le ministère fédéral des Transports du Canada, le ministère provincial de la Voirie et des Travaux publics du Québec, l'Office de Planification du Québec (OPDQ), ainsi que le service d'Urbanisme de la Ville de Montréal. Plusieurs commissions intermunicipales sont formées pour faire ressortir les avantages de leur municipalité (Laurin, 1974). Un ensemble de critères et facteurs sont considérés pour le choix de l'emplacement. Le nouvel aéroport devra offrir : 1) une taille suffisante et une configuration qui supportent la demande en trafic aérien d'ici l'an 2000, 2) un territoire périphérique à l'aéroport de taille et de périmètre suffisants pour prévoir son développement futur, 3) un site proche de Montréal et facilement accessible pour conserver les relations entre le nouvel aéroport et celui de Dorval (Laurin 1974).

Au départ, les différents acteurs ne s'accordent pas sur le choix de l'emplacement. Sur vingt emplacements proposés au préalable, trois sont désignés par le gouvernement fédéral : le site nord-ouest (près de Saint-Jérôme, le futur Mirabel), le site du sud (près de Farnham) et le site à l'ouest (près de Vaudreuil-Dorion). De son côté, le gouvernement du Québec souhaite développer l'aéroport sur un autre site, situé proche de Drummondville, afin de favoriser les connexions intérieures entre Québec, Montréal et Ottawa. Cette option est rejetée par le gouvernement fédéral. Les sites du gouvernement fédéral sont privilégiés et leurs coûts potentiels en millions de dollars sont synthétisés dans le tableau 3.2.

Tableau 3.2 Coûts estimés du NAIM en millions de dollars sur les trois sites potentiels

Emplacement	Nord-Ouest	Sud	Ouest
Coûts prévus pour la première phase (1968-1974)	301	361	236
Coûts prévus en 1985	717	685	567

Source : Higgins (1969)

Face à ces différentes estimations, les débats sont lancés pour choisir le site final d'implantation du futur aéroport. La firme Kates, Peat et Marwick se positionne en faveur de l'emplacement ouest, moins coûteux. Cependant, cet emplacement n'est pas préféré par l'ensemble des acteurs en sachant que l'Office de Développement public du Québec (ODPQ) et le service d'urbanisme de la Ville de Montréal préfèrent l'emplacement sud (ODPQ 1969). Ces débats sont contrecarrés par l'arrivée des résultats d'une autre étude commandée par le gouvernement fédéral au professeur spécialiste en développement économique, Benjamin Higgins. Publiée en 1969, l'étude analyse l'impact économique du nouvel aéroport sur les trois sites, en particulier en termes de création d'emplois (Higgins 1969). Celle-ci privilégie le site nord-ouest pour deux raisons : d'importants potentiels futurs d'investissements privés et une plus grande attraction pour les industries au vu de sa situation géostratégique, proche de bassins d'emplois existants (Saint-Jérôme, Sainte-Thérèse, Saint-Eustache, Laval) (Laurin 1974). Ces bénéfices présumés n'ont jamais été analysés, les calculs utilisés ne sont pas expliqués et aucune étude ne permet de vérifier s'ils sont supérieurs ou non aux coûts anticipés (Laurin 1974; Lamonde 1972). Pourtant, c'est bien sur les conclusions de cette étude que le choix d'emplacement final du Nouvel Aéroport international de Montréal est pris.

Le gouvernement fédéral décide officiellement le 13 mars 1969 que l'aéroport se construira sur le site du nord-ouest (Bureau du Conseil Privé, 1969). Le seul document qui retrace la décision finale est un compte-rendu d'une réunion de cabinet des ministres du gouvernement fédéral du Canada, avec le ministre fédéral des Transports du Canada et M. Hellyer, représentant de la firme Kates, Peat, Marwick and Compagny. Aucun représentant du gouvernement du Québec n'est présent. Le compte-rendu retrace les discussions autour des différents sites. Le représentant de la firme Kates, Peat et Marwick explique que choisir le site du sud obligerait à demander la permission au gouvernement des États-Unis pour utiliser leur espace aérien. Cette option est rejetée. De son côté, le site ouest est présenté comme étant le moins coûteux, et le plus adapté en matière de transports en commun. Il est cependant écrit dans le compte-rendu, sans précision supplémentaire, qu'il ne

pouvait pas être choisi. Le site au nord-ouest est donc sélectionné. À la fin du compte-rendu, certains ministres s'interrogent sur les potentiels effets négatifs de prendre cette décision sans l'accord du gouvernement du Québec. Il est décidé que le ministre fédéral des Transports écrira directement au ministre des Affaires municipales du Québec pour exposer les raisons du choix du site et officialiser la décision lors de la prochaine réunion de cabinet.

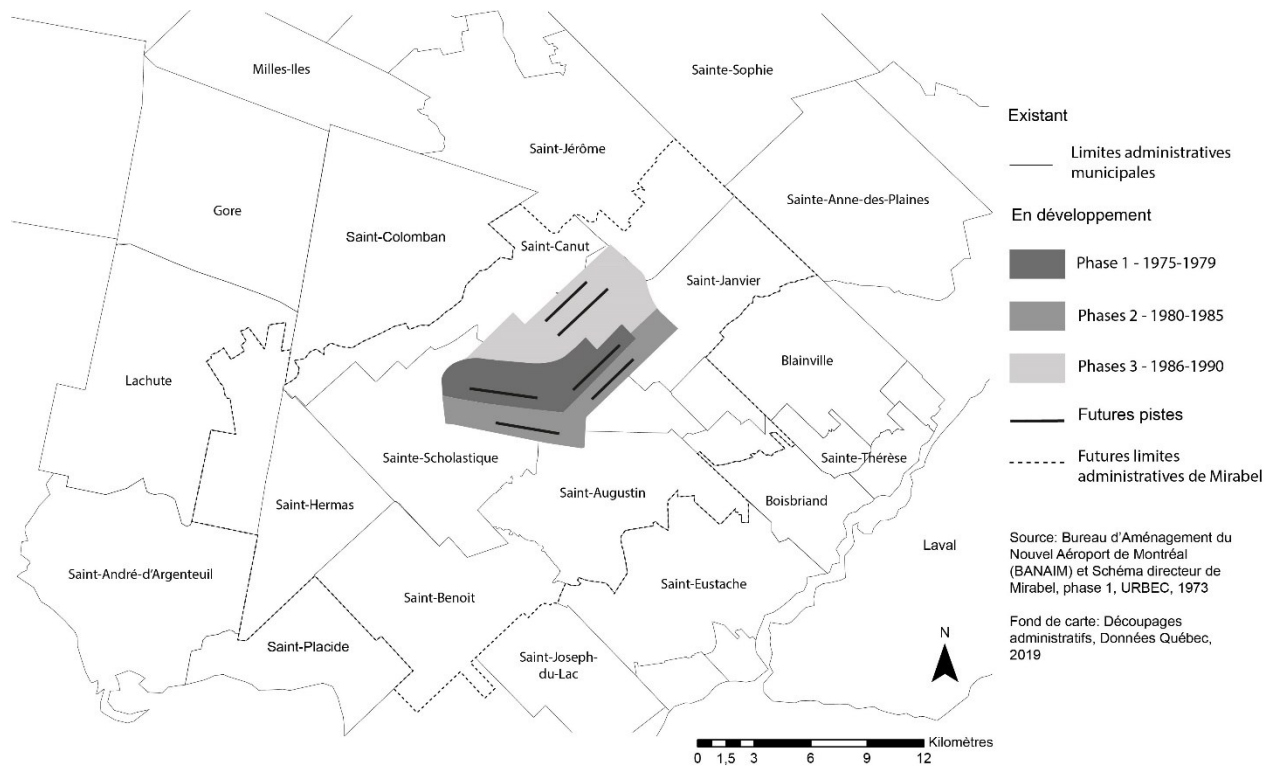
Très rapidement, les premiers plans et documents de planification voient le jour. Le gouvernement provincial, qui n'a pas eu voix au chapitre, ne conteste pas publiquement le projet. Au contraire, une entente est créée entre les deux gouvernements que le Gouvernement du Québec accepte de signer : l'Entente Canada-Québec pour la zone spéciale du Nouvel Aéroport international de Montréal (NAIM) (Transport Canada 1974). Cette entente définit le rôle de chaque gouvernement et des différents ministères ayant un rôle à jouer pour la mise en œuvre du projet. Le gouvernement fédéral reste le principal acteur du projet, propriétaire, planificateur et preneur de décision, et le ministère fédéral des Transports est désigné comme son représentant le plus direct. Afin d'assurer un suivi de l'avancement du projet, celui-ci fonde en 1969 un nouveau Bureau : le Bureau d'aménagement du nouvel aéroport international de Montréal (BANAIM). Organisation semi-autonome, elle est chargée de la conception du plan directeur de l'aéroport et de la réalisation des différentes phases d'implantation du projet. Elle est accompagnée du côté fédéral par le ministère de l'Expansion économique régionale (responsable du développement économique et social de la région); et du côté provincial par l'Office de planification et de développement du Québec (en charge de créer une harmonie entre le périmètre aéroportuaire et les zones périphériques), le ministère des Transports du Québec (responsable de la voirie et des transports routiers autour de l'aéroport), le ministère des Affaires intergouvernementales (responsable d'assurer des relations efficaces et continues entre les gouvernements provinciaux et fédéraux) et enfin le Service d'aménagement du territoire de la région aéroportuaire (SATRA), service créé par le ministère des Affaires municipales du Québec, pour soutenir la planification de la « zone spéciale », qui deviendra bientôt le périmètre d'expropriation autour de la zone opérationnelle de l'aéroport (Annexe 7).

Avec l'ensemble de ces acteurs, l'objectif était de faire de cet aéroport le plus moderne et le plus attractif du Canada, mais également le plus grand du monde (Unufriu 2007). Le projet aéroportuaire est rapidement pensé comme un immense projet économique en plusieurs phases. Remplaçant

l'aéroport international de Dorval, l'objectif est d'y transférer progressivement les vols de Dorval et d'y développer ce qui était impossible à Dorval : un aéroport avec six pistes d'envol et plusieurs zones de développement industriel aux alentours. En effet, si l'aéroport est d'abord pensé comme un service aux voyageurs, Transport Canada est à l'époque conscient des possibilités qu'il offre comme « centre de fret et catalyseur économique pour la sous-région nord de Montréal » (Transport Canada 1974). De plus, le projet aéroportuaire est rapidement pensé en interrelation avec un développement industriel qui puisse le financer jusqu'à son autosuffisance (Bureau du Conseil, 1969).

Dès ses débuts en 1969, l'aéroport est conceptualisé en trois grandes phases comprenant chacune deux pistes. Le projet final se développera sur une échelle de 30 ans, jusqu'en 1990. En sachant que la première aérogare devrait atteindre sa pleine capacité en 1979-1980 (Boudreau 1972), ce sont deux autres phases de développement qui sont prévues pour soutenir la croissance de l'aéroport jusqu'aux années 2000. Ainsi, une seconde phase comprenant deux autres pistes situées au sud de la première est prévue entre 1980 et 1985, et une troisième phase avec deux pistes parallèles situées au nord de la première phase est prévue entre 1986 et 1990. Alors que les vols internationaux sont transférés lors de la première phase, les vols frontaliers (Canada-États-Unis) et les vols long-courriers intérieurs seront transférés lors de ces deux autres phases (Transport Canada 1974). La figure 3.1 synthétise les emplacements des trois phases prévues au projet.

Figure 3.1 Carte des trois phases de développement du projet aéroportuaire



Source : Auteur (2024)

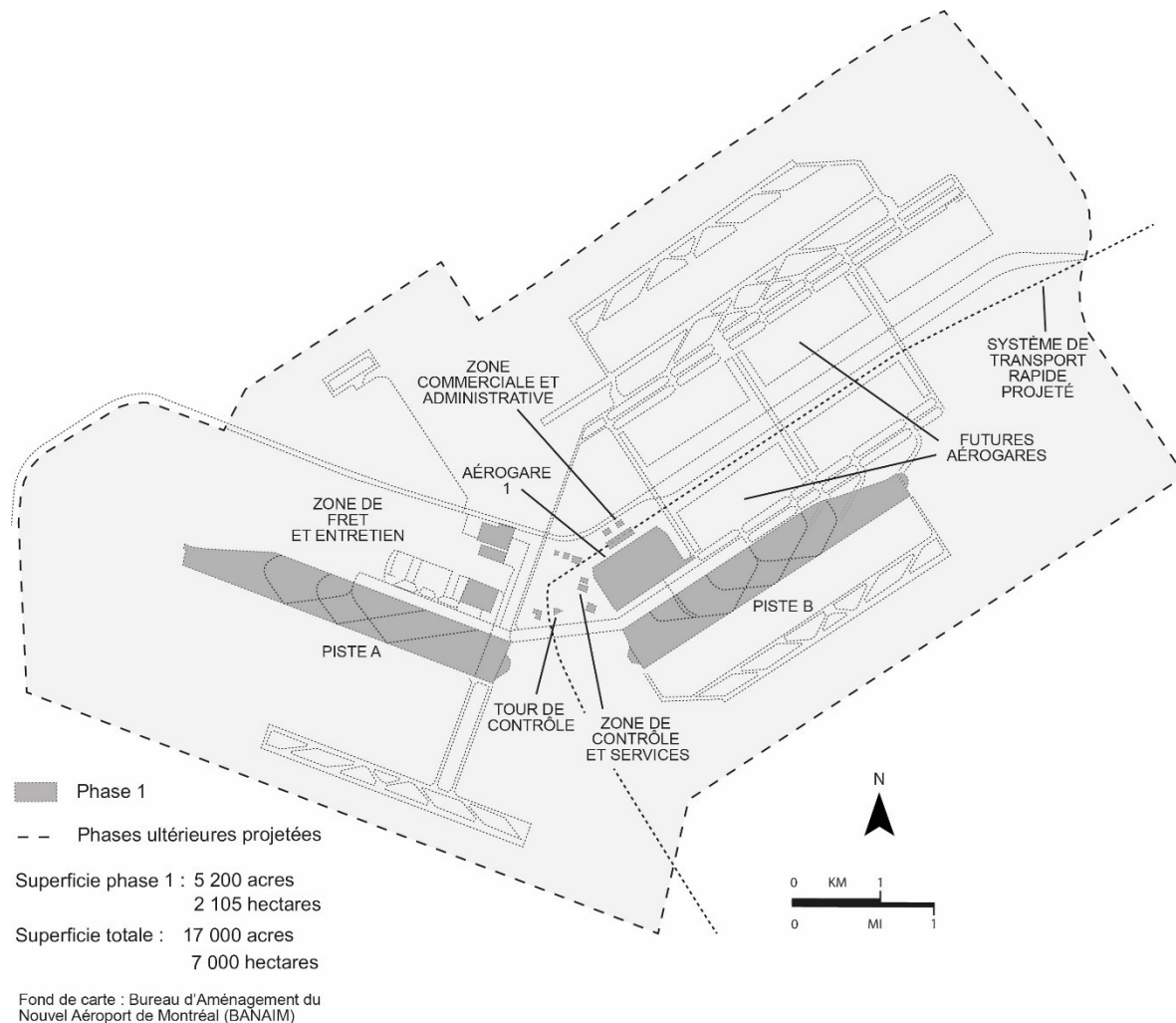
Si le gouvernement fédéral souhaite que la première phase du projet aéroportuaire soit opérationnelle pour la fin de l'année 1972 et au maximum après la fin de l'année 1973 (Bureau du Conseil 1969), les attentes sont rapidement revues à la baisse. Le premier schéma directeur de l'aéroport n'est publié qu'en 1973, rédigé par la société de recherche et de planification urbaine et régionale URBEC. Il indique que la première phase sera terminée pour 1975 et les vols internationaux ainsi que certaines correspondances de l'aéroport de Dorval y seront progressivement transférés entre 1975 et 1979 (Transport Canada 1974), permettant d'accueillir jusqu'à 75 mouvements d'avion à l'heure (300 000 par année). Les plans de la première aérogare sont conceptualisés en avril 1972 par la firme architecturale montréalaise Papineau, Gérin-Lajoie, Leblanc, Edwards. Celle-ci prend la forme d'un bâtiment hautement fonctionnel, prévu pour faciliter le transfert des passagers d'un mode de transport à un autre :

The entire airport operational zone is carefully zoned, and site development guidelines issued by the Department of Transport include height and setback restrictions, landscaping guidelines, integrated signage and public lighting programs as well as guidelines concerning building materials, finishes and colours. The resulting architectural harmony is expected to make this not only one of Canada's most modern, but also of the country's most visually attractive airports. (Transport Canada 1974)

Ce modèle de développement aéroportuaire s'inscrit fortement dans les transformations et les fortes augmentations de transport aérien à travers le monde de l'après Seconde Guerre mondiale. Il privilégie les terminaux décentralisés aux aéroports avec un seul et grand édifice (Delorme 2021). Dans ce modèle, les aéroports se constituent en sous-zones spécialisées reliées entre elles par des infrastructures de transport (Gordon 2008), à l'image de villes ou de territoires aéroportuaires : « des territoires profondément imbriqués avec les développements de la mondialisation et de la métropolisation qui les ont générés et qu'ils développent » (Grangé 2018, p.18). Le Nouvel Aéroport international de Montréal s'inscrit pleinement dans cette lignée. Conçu comme un centre de développement économique prenant la forme d'une « ville » comme le nomme Transport Canada en 1974, sa conceptualisation s'accompagne d'un ensemble d'infrastructures et d'un grand nombre de services : des zones d'embarquement, un transport souterrain, une station de service automobile, des services bancaires, une zone de quarantaine, une clinique médicale, des stationnements, une garderie, des zones destinés aux agences de voyage et d'assurance, des zones de restauration, de publicité, de commerces, des services téléphoniques et de télégraphe, une blanchisserie et une zone d'animation. Le nombre total d'employés prévus qui travaillera au sein de ces différents services commerciaux, administratifs et aéroportuaires d'ici 1979 atteindra 5 624 (Transport Canada 1974). Le plan de masse² de la zone opérationnelle de l'aéroport comprenant les trois phases de développement est présenté dans la figure 3.2.

² Un plan de masse est une représentation graphique aérienne d'un terrain, permettant de visualiser l'ensemble d'un projet.

Figure 3.2 Plan de masse de la zone opérationnelle aéroportuaire



Source : Auteur (2024)

La planification envisagée s'accompagne également du développement d'un immense centre industriel et commercial aéroportuaire, périphérique à la zone opérationnelle, prévu pour soutenir le financement à long terme de l'ensemble du projet aéroportuaire, et relié à la zone opérationnelle par un réseau complexe, aérien, routier et ferroviaire. La planification du centre est ouverte aux propositions des gouvernements fédéraux et provinciaux qui proposent chacun deux projets différents. Le gouvernement fédéral propose un projet appelé TDM (transport, répartition, fabrication), qui réunit en un même lieu les différentes fonctions d'acheminement des marchandises, dans un système complet et coordonné d'installations et de services. Ce projet prévoit la construction d'une gare de marchandises desservie par les transports aériens, routiers et ferroviaires, un centre de distribution qui permet l'entreposage et le contrôle des stocks de

l'aéroport, un parc industriel intégré, ainsi qu'un centre commercial qui offre une gamme complète d'installations et de services commerciaux (bureaux, hôtels, organisation de congrès, loisirs, commerces de détail et services professionnels).

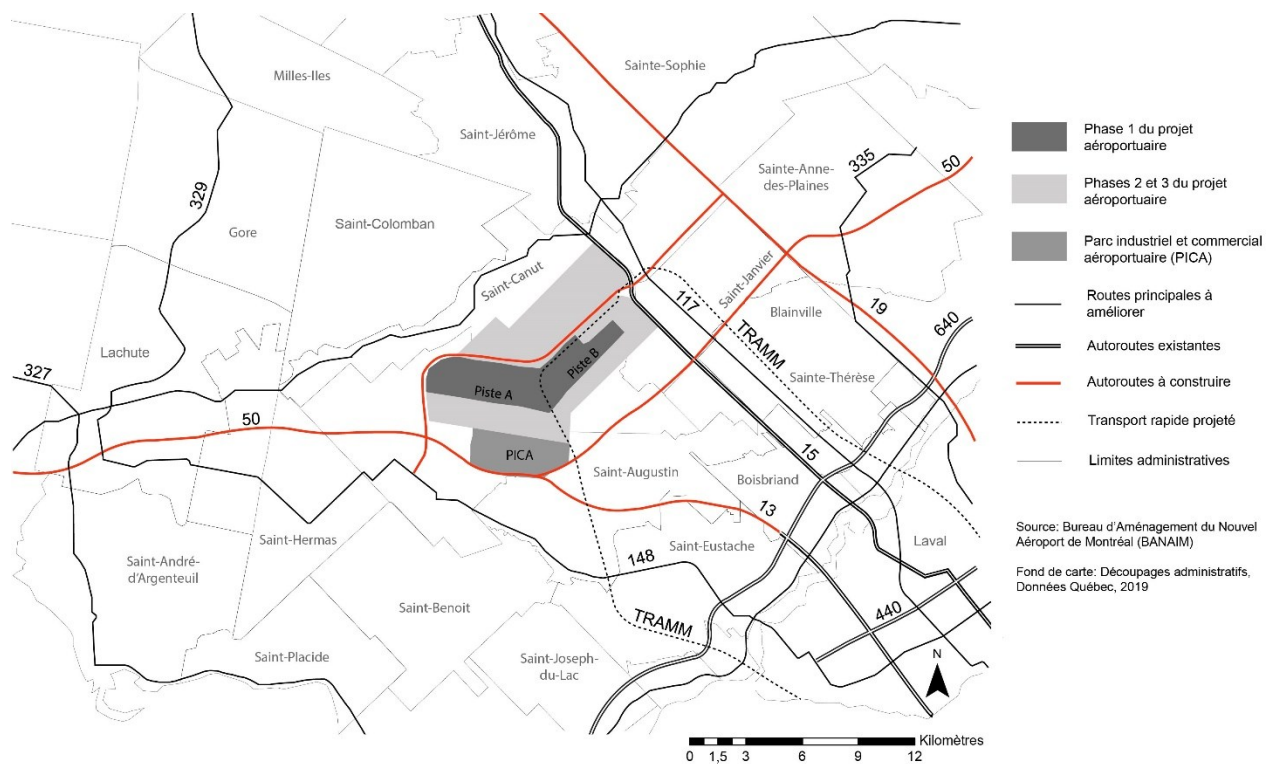
De son côté, le gouvernement provincial propose le projet PICA (projet d'un parc industriel et commercial aéroportuaire). Ce projet occupe 3 000 acres situés au sud de la phase 2 du projet aéroportuaire : « il sera équipé de services de très haute qualité pouvant répondre aux besoins de l'industrie, du commerce et de l'entreposage ». Il est prévu que 50% du site accueille des activités manufacturières dans des domaines aussi variés que l'industrie du textile et du vêtement, des matériaux électroniques, des produits chimiques, de l'imprimerie et de l'édition. L'autre moitié du site accueillerait un ensemble d'activités tertiaires susceptibles de s'installer : grossistes ; entreprises spécialisées dans l'entreposage et l'entretien des opérations aéroportuaires quotidiennes; entreprises financières, compagnies d'assurance, firmes d'architectes/ingénieurs et de consultants, entreprises immobilières ou de construction, hôtels, restaurants, centres d'exposition et de commerce international. La superficie du PICA serait réévaluée tous les cinq ans et un tunnel devrait le relier directement à l'aéroport (Transport Canada 1974).

Situé à proximité des bassins de main-d'œuvre des villes de Saint-Eustache, Sainte-Thérèse, Terrebonne, Saint-Jérôme et Lachute, le projet PICA est finalement sélectionné comme étant le plus adapté. En revanche, sa construction n'est pas prévue à court terme. Sa planification, son exécution et son exploitation sont prévues pour juin 1976 et sont accordées à la Société du parc industriel et commercial aéroportuaire de Mirabel (SPICAM), une corporation autonome dotée d'un capital-actions, créée pour soutenir le financement du projet (SPICAM 1969).

En sus de ces aménagements industriels, le site aéroportuaire s'accompagne d'un ensemble d'aménagements et d'améliorations d'infrastructures publiques, et en particulier des axes routiers. Afin de permettre le transport des voyageurs, mais aussi des marchandises et employés, les gouvernements fédéraux et provinciaux lancent une étude pour déterminer les besoins de la région. L'étude indique que pour répondre à ces besoins, la construction d'un réseau routier important était nécessaire, comportant trois autoroutes tracées dans l'axe est-ouest (la 440 qui traverse l'île de Laval, la 640 qui relie Saint-Eustache et Repentigny; et la 50 qui relie Hull à Joliette) et trois autoroutes tracées dans l'axe nord-sud (la 13 qui relie Dorval à l'aéroport, la 15 reliant le centre-ville de Montréal à l'aéroport et la 19, reliant l'extrémité est de Montréal à l'aéroport). À ces grands

axes s'ajoute l'amélioration de nombreuses voies « secondaires » existantes (Transport Canada 1975). Au total ce sont 18 axes de transport qui sont concernés pour offrir des connexions entre l'île de Montréal, les bassins d'emploi situés autour de l'aéroport, et l'aéroport. Pour compléter ce réseau, un élément essentiel du projet aéroportuaire imaginé est la construction et la mise en opération vers 1980 d'un train rapide appelé TRAMM (Transport rapide régional aéroportuaire Montréal-Mirabel), pouvant atteindre plus de 100 miles à l'heure et couvrir les 35 miles qui séparent Montréal de l'aéroport en 30 minutes. En 1974, le ministère fédéral des Transports travaille à la conception du tracé exact du parcours (Transport Canada, 1974). La figure 3.3 synthétise ces différents projets infrastructurels de transport.

Figure 3.3 Réseau de transport autour du Nouvel Aéroport international de Montréal



Source : Auteur (2024)

Finalement, avec les six pistes prévues et selon les estimations de l'époque, l'aéroport sera censé accueillir en 1990 155 mouvements à l'heure (650 000 par année), soit plus du double prévu avec la phase 1 (Transport Canada 1974). Si les besoins s'en font sentir, il est prévu que chacune des pistes puisse être allongée et élargie.

Cette première partie de chapitre a permis de présenter les différentes phases décisionnelles qui ont mené à l'implantation du Nouvel Aéroport international de Montréal (NAIM) dans le nord-ouest de Montréal. Analyser ces décisions et les étapes de conception de ce projet ont permis de voir le rôle central joué par le gouvernement fédéral dans le processus. Cependant, le projet aéroportuaire ne se limite pas à ces décisions ni aux infrastructures du projet puisque pour permettre sa mise en œuvre, ce sont 97 000 acres et 3 126 familles qui ont été expropriées, et une nouvelle ville qui a été créée. La partie suivante se concentre sur les expropriations, d'abord en revenant sur les décisions entourant la définition du périmètre d'expropriation et sa mise en application. Elle présente ensuite les récits des neuf (9) expropriés rencontrés qui racontent leur vécu de l'annonce des expropriations.

3.1.2 L'expropriation de 97 000 acres de terres

a) Un périmètre aux frontières arbitraires ?

Ce n'est que le 27 mars 1969 que l'emplacement et la taille du nouveau projet aéroportuaire sont annoncés publiquement par voie de communiqué et à la radio. Avant cela, si les journaux, la radio et la télévision de l'époque parlaient de la construction d'un potentiel futur nouvel aéroport au Québec pour remplacer celui de Dorval qui arrivait à saturation, rien ne présupposait que celui-ci prendrait place dans le nord-ouest de Montréal. En 1969, la loi concernant la prise de terre par voie d'expropriation est relativement simple et n'oblige les autorités compétentes qu'à déposer un plan de la zone expropriée pour permettre sa mise en œuvre. Ce dépôt de plan doit se faire aux archives du bureau du registraire des titres du comté ou à la division d'enregistrement du terrain (Bibliothèque et Archives Canada 2007).

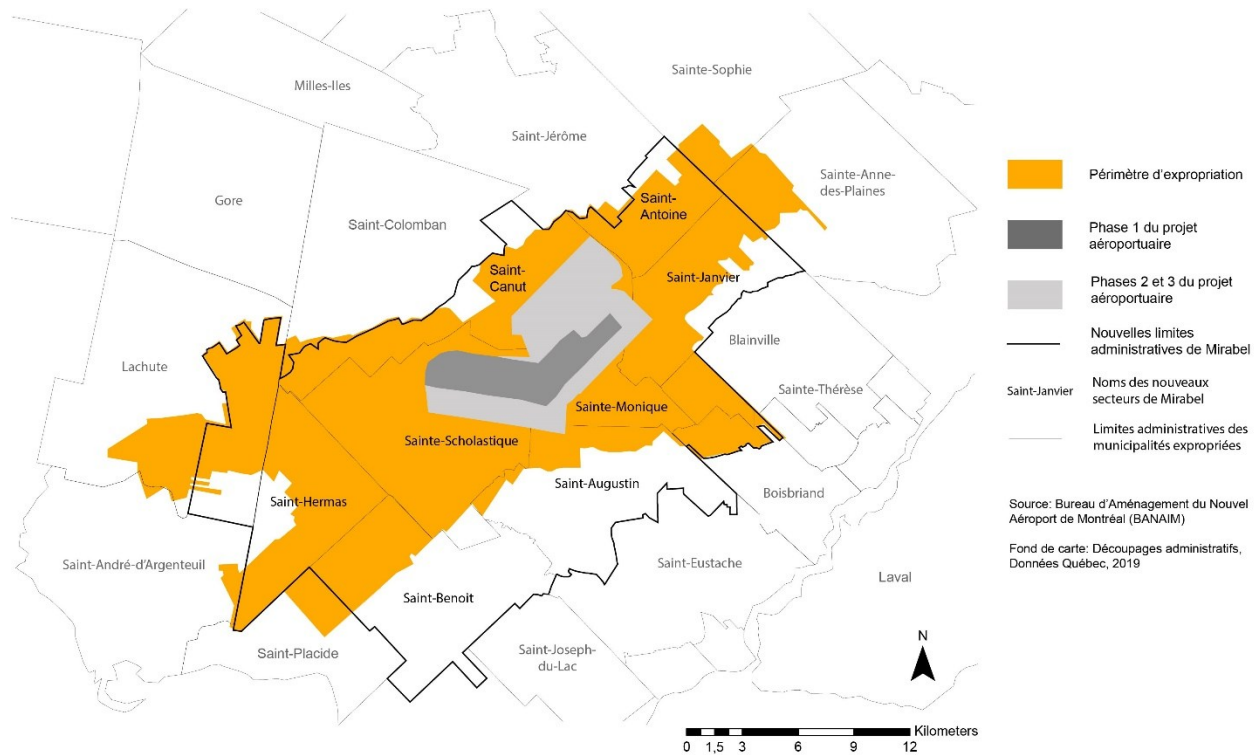
Transport Canada souhaitait éviter que le nouvel aéroport reproduise ce qu'il s'est produit à Dorval, à savoir une croissance démographique incontrôlée autour de la zone aéroportuaire qui a engendré un certain nombre de plaintes des résidents face aux nuisances sonores produites par l'aéroport. De plus, le projet aéroportuaire devait être pensé comme un grand projet économique d'avenir, qui grossirait au fur et à mesure de ses besoins, sans produire d'effets négatifs sur les populations environnantes. Sur la base de ces deux justifications portant sur le « bien-être » (EZAİM 1971) des

habitants, les autorités fédérales décident de planifier un immense périmètre d'expropriation autour de la zone aéroportuaire. Ce périmètre devait permettre la construction des différents projets prévus autour de l'aéroport, protéger du bruit les résidents, et protéger le futur aéroport de la croissance urbaine et démographique.

Un seul et unique document retrace les discussions qui ont mené à la décision concernant la taille du périmètre d'expropriation. Il s'agit du même compte-rendu de réunion dans lequel le site d'implantation du futur aéroport a été statué datant du 13 mars 1969, deux semaines avant l'annonce officielle des expropriations. Au sein de ce document, il est inscrit que la surface de projet devait comprendre 15 à 20 000 acres pour les opérations aéroportuaires, estimées à un coût de 6 millions de dollars ainsi que 40 000 acres de terrain adjacent pour « protéger l'aéroport » contre de potentiels problèmes liés au bruit aérien, dont le coût serait estimé entre 14 et 28 millions de dollars (Bureau du Conseil 1969). Le périmètre devait donc comprendre un maximum de 60 000 acres. À l'époque, l'aéroport international de Montréal compte 3 500 acres, et l'aéroport d'Atlanta, désigné comme le plus grand aéroport des États-Unis, en compte 3 400.

Finalement, le 27 mars 1969, ce sont 37 000 acres de plus qui sont expropriés, pour un territoire d'expropriation final de 97 000 acres. Ce périmètre est justifié par Transport Canada en 1974 de la façon suivante : 17 000 acres sont réservées à la surface opérationnelle de l'aéroport pour les six pistes prévues au projet ; et les 80 000 acres situés autour du périmètre de la zone opérationnelle permettront « d'assurer un contrôle effectif des zones les plus affectées par le bruit des avions, d'empêcher une urbanisation incontrôlée et l'implantation d'activités incompatibles avec l'exploitation d'un aéroport » (Transport Canada 1974). Aucun document, mémoire, décret du gouverneur ou conclusion du cabinet disponible n'évoque ou ne discute au préalable ce périmètre devenu officiel le 27 mars 1969 et présenté dans la figure 3.4.

Figure 3.4 Carte du périmètre d'expropriation du gouvernement fédéral en 1969



Source : Auteur (2024)

À la suite du dépôt de plan par le gouvernement fédéral auprès des autorités compétentes, le document qui vient officialiser le périmètre d'expropriation est la Loi 60 de l'Assemblée nationale du Québec, également appelée la Loi concernant les environs du nouvel aéroport international, et sanctionnée le 19 décembre 1970. Le document retrace précisément, lot par lot, les frontières et limites de la zone expropriée, dont la surface s'étale sur un total de 14 municipalités totalement ou partiellement expropriées. Le nombre et le pourcentage d'habitants expropriés par municipalités sont décrits dans le tableau 3.3.

Tableau 3.3 Nombre et pourcentage d'habitants expropriés par municipalités

	Municipalités	Population totale	Population expropriée	% de la population expropriée
Municipalités expropriées à 100%	Ste-Scholastique	2 375	2 375	100%
	Ste-Monique	1 260	1 260	100%
Municipalités expropriées à +/- 50%	St-Hermas	1 102	782	70,9%
	St-Canut	1 300	842	64,7%
	St-Antoine	920	846	89,7%
	St-Janvier	4 548	1 865	41%
Municipalités expropriées à -20%	St-Benoit	1 600	310	19,3%
	St-Placide	1 300	90	6,9%
	St-Jérusalem	2 570	337	13,1%
	St-Antoine	4 563	300	6,5%
	Ste-Sophie	2 250	133	5,9%
	Ste-Anne-des-Plaines	2 700	134	4,9%
	Ste-Thérèse Ouest	5 200	375	7,5%
	St-Augustin	2 160	236	10,9%
Total		33 848	9 885	29,4%

Source : Transport Canada (1974)

Après la lecture de ce tableau, deux éléments sont importants à préciser. Premièrement, le périmètre initial devait intégrer trois autres municipalités qui ont finalement été retirées entre 1969 et 1971: Blainville, Saint-André et Saint-Colomban. Au sein des 14 municipalités restantes, de fortes divergences apparaissent quant au pourcentage de territoire exproprié. Deux municipalités ont été expropriées à 100%, Sainte-Scholastique et Sainte-Monique, représentant ce qu'un interviewé appelle « l'épicentre de l'expropriation » (Jean-Denis Garon). Les autres municipalités ont été expropriées à des échelles très variables, allant de 4.9% pour Sainte-Anne-des-Plaines à 89.7% pour Saint-Antoine, pour un total de 9 885 individus expropriés sur l'ensemble du périmètre.

Deuxièmement, les chiffres présentés dans ce tableau ne correspondent pas aux chiffres indiqués dans d'autres documents analysés, ni à ceux exprimés par les acteurs rencontrés dans le cadre de

cette recherche. Si le gouvernement fédéral annonce un total de 9 885 personnes expropriées, les expropriés parlent de près de 11 000 individus. Également, lorsque le Service d'aménagement du territoire de la zone aéroportuaire (SATRA), sous administration du ministère des Affaires municipales du Québec, comptabilise 95 856 acres expropriés, les expropriés parlent de 97 000 acres. Dans cette recherche, nous privilégions deux chiffres : celui de 97 000, car il reste celui qui est le plus utilisé dans l'ensemble des sources étudiées, et celui de 11 000 individus expropriés, car il est le chiffre le plus nommé dans le cadre des vingt-neuf (29) entretiens réalisés. Un chiffre qui en revanche ne change pas en fonction des sources est celui du nombre d'avis d'expropriation envoyés aux expropriés sur l'ensemble du périmètre d'expropriation : 3 126. Ainsi, ce sont bien 3 126 résidences et familles qui ont reçu un avis d'expropriation entre 1969 et 1971, représentant « la plus vaste expropriation jamais effectuée au Canada » (Transport Canada 1974). Étant la plus vaste et celle qui a touché le plus d'individus, elle est également celle qui est la plus remise en question. 56 ans après le début des expropriations, le périmètre d'expropriation et le nombre d'individus expropriés reste en effet l'objet le plus mis en débat et qui a particulièrement fait l'objet de discussions et d'interrogations dans le cadre des entretiens réalisés.

Lors des entretiens réalisés, la question du périmètre d'expropriation a été abordée par onze (11) interviewés. Dans leurs récits, le principal élément discuté concerne la surface du périmètre, systématiquement comparé à la superficie géographique de l'île de Montréal : « vous savez que c'est aussi grand que l'île de Montréal ? » (Denis Lauzon) ou à celui de la Ville de Laval. La comparaison avec l'île de Montréal est symptomatique d'un sentiment d'immensité, une immensité jugée bien trop grande par les interviewés par rapport aux besoins du projet aéroportuaire développé. Le périmètre d'expropriation étant tellement vaste que, pour en décrire les contours, les interviewés rencontrés nomment le nom des villes situées aux quatre coins du périmètre, une distance de 50 km d'ouest en est, et de 25 km du nord au sud:

Tu pars du centre d'achat à Lachute, la moitié du stationnement a été exproprié, et en ligne d'oiseau tu t'arrêtes à la prison à Sainte-Anne-des-Plaines. Ça n'a pas de bon sens. Après ça, si tu pars de Saint-Antoine, ça a tout été exproprié jusqu'à Sainte-Thérèse-en-haut.
(Françoise Drapeau-Monette)

La comparaison avec l'île de Montréal est également symptomatique d'un questionnement sur la signification de la taille du périmètre, un questionnement qui n'a pas encore trouvé de sens ni de

réponse pour les interviewés rencontrés : « pourquoi 97 000 acres ? Ça...on n'a pas la réponse » (Martine Raymond). Ce questionnement s'accompagne de sentiments d'incompréhension quant aux raisons d'exproprier certaines maisons situées à « 10 km » des pistes de l'aéroport: « En dessous des pistes, on comprendrait que tu enlèves les maisons, mais quand tu es rendu à 10 km de là, c'est quoi le problème ? » (Marcel Denis). En plus de questionner la surface, ce sont également les contours et plus précisément les choix liés à la forme prise par le tracé géographique du périmètre d'expropriation qui sont fortement interrogés. Les personnes rencontrées ne comprennent pas pourquoi le tracé s'arrête parfois, comme l'explique Françoise Drapeau-Monette au « stationnement du centre d'achat de Lachute », ou dans d'autres cas qu'il ne prend en compte qu'un côté d'une rue et pas l'autre. Ces questionnements sont directement dirigés vers les équipes gestionnaires du projet « supposément compétentes » (Marcel Denis) dans la planification territoriale, mais qui ont produit un tracé dont les contours sont inexplicables et incompréhensibles. Un des interviewés raconte :

J'avais un ami qui restait à Sainte-Anne-des-Plaines, dans le rang Saint-Pierre. Une journée, je ne me souviens plus pourquoi, je m'en vais chez eux. On était sur la galerie à prendre une bière et là on entend un son d'avion, on se dit : qu'est-ce que c'est que ça ? Il dit : c'est un avion qui se prépare à atterrir. Lui il n'est pas exproprié là, et quand l'avion est passé au-dessus de la maison, il avait les roues sorties, et je pouvais lire en dessous de l'avion les lettres, et il n'était pas exproprié du tout. (M. Deprato)

Dans cet extrait d'entretien, M. Deprato ne comprend pas pourquoi son ami n'a pas été exproprié. Selon lui, la proximité avec l'aéroport aurait davantage justifié son expropriation que dans d'autres parties du périmètre. De son côté, Mme Deprato suggère que ce ne sont pas les bonnes personnes qui ont été expropriées : « Ils ont mal organisé l'affaire, ils n'ont pas exproprié les bonnes personnes. Ils décident d'exproprier tout ça, mais il n'y a pas encore les lignes, les arrivées d'avions et tout ça ». Selon elle, le périmètre aurait davantage dû se concentrer sur l'ouest plutôt que l'est du territoire, là où les avions passent et sont davantage visibles à l'œil nu.

Face à ces questionnements, trois interviewés proposent plusieurs justifications permettant de comprendre à la fois la taille du périmètre et son tracé géographique. Le premier argument développé est politique et concerne les relations entre le Canada et la province du Québec au cours des années 1960-1970. Dans un contexte sociopolitique des années 1960 où la province du Québec

cherche une plus grande autonomie politique, Aline Thibodeau explique que la superficie donne à voir une volonté de contrôle du gouvernement fédéral sur une partie des terres du Québec :

Pourquoi cette région-ci plutôt qu'une autre ? [...] Si tu regardes la carte globale, Mirabel c'est pas mal dans le centre du Québec. Si on parle en termes d'agglomération, la grandeur immense du territoire exproprié devenait propriété du fédéral, donc le fédéral créait une enclave fédérale en plein cœur de la province de Québec. (Aline Thibodeau)

L'argument politique est également défendu par Denis Lauzon. Dans son récit, il synthétise trois raisons qui ont mené à ce vaste périmètre, appuyant des arguments à la fois politiques et économiques. Les raisons qu'il évoque sont issues d'un compte-rendu d'une réunion des ministres, à laquelle Pierre-Elliott Trudeau (premier ministre du Canada), Jean Marchand (ministre de l'Expansion économique régionale du Québec de 1969 à 1972) et d'autres ministres ont participé. Il explique que ce compte-rendu est secret et qu'il lui a été envoyé sous couvert d'anonymat par un fonctionnaire du gouvernement fédéral pendant la période d'expropriation :

Il était écrit dans ce compte-rendu pourquoi ils avaient pris le 97 000 acres. Les conseillers du ministère disaient au gouvernement : à Mirabel, vous avez besoin de 10 000 acres pour l'opération de l'aéroport, le développement futur, et la sécurité. Il y avait 3 500 acres à Dorval. Le gouvernement de Trudeau a décidé de prendre 97 000 acres pour trois raisons : première raison, et celle-là était vraie, ils ne s'entendaient pas avec le gouvernement du Québec, le gouvernement de l'Union Nationale qui, à l'époque, voulaient avoir l'aéroport dans le coin de Drummondville, mais le fédéral voulait l'avoir le plus proche possible d'Ottawa. Donc ils l'ont mis entre Montréal et Ottawa. [...] Ils avaient peur de l'indépendance du Québec parce que c'était René Lévesque qui était au pouvoir et si jamais Québec voulait se séparer [...] le fédéral allait prendre toute une région pour avoir des pouvoirs de négociation. Ce n'est pas légal, tu n'as pas le droit de faire ça. Mais c'était écrit. La troisième raison c'est que ça coûtait cher, donc ils prenaient grand. Ils savaient qu'ils n'en avaient pas besoin, mais c'était pour prendre de la valeur autour de la zone opérationnelle. Tous les terrains qu'ils payaient à très bon marché en 1969, 15-20 après, la plus-value des terrains permettrait de revendre ce qui était en trop pour financer l'opération [...]. C'est impressionnant. (Denis Lauzon)

Le troisième argument présenté par Denis Lauzon est également appuyé par Martine Raymond. Selon elle, le projet aéroportuaire étant un vaste projet économique très coûteux, le gouvernement fédéral a choisi un site sur lequel les terres sont à bas coûts, moins chers que dans les autres sites potentiels d'implantation de l'aéroport. Martine Raymond explique qu'en plus de l'objectif de les acheter à bas coût, le gouvernement fédéral voulait les revendre par la suite à un prix plus élevé et financer ainsi les coûts occasionnés par le projet aéroportuaire. Le bas prix des terres favorisait alors le développement présent et futur du site aéroportuaire. D'autant plus que le territoire du Nouvel Aéroport international de Montréal est un territoire à dominance agricole, avec des fermes et une agriculture majoritairement spécialisée dans la production laitière, avec des champs de foin, de maïs et des pâturages destinés aux troupeaux laitiers, mais aussi des fermes maraîchères et des érablières. Dans un contexte où le secteur agricole est en forte transformation, avec une diminution du produit national brut (PIB) provenant de l'agriculture, une diminution de la main d'œuvre agricole, et de faibles revenus agricoles amenant certains producteurs à délaisser leurs productions, les terres agricoles étaient des terres peu coûteuses (Lebel 1967). Si la qualité supérieure des sols du territoire exproprié est largement nommée dans les documents produits par Transport Canada (1974, 1975), qu'elles soient décrites comme étant les « plus belles terres du Québec » ou « les terres les plus fertiles du Québec » par les interviewés rencontrés, en 1969 elles ne sont pas protégées. Ce n'est qu'en 1978 que la première loi de protection du territoire agricole voit le jour. Ainsi, plus il y avait de terres intégrées au périmètre, plus le gouvernement fédéral avait la capacité de financer le site aéroportuaire à long terme grâce à la « spéculation immobilière » (Aline Thibodeau).

Ces différentes raisons politiques et économiques apportent des informations sur les choix entourant la superficie du périmètre d'expropriation. En revanche, sa forme reste un objet d'interrogation, car aucun document ne peut expliquer précisément les choix entrepris. Le 21 janvier 1971 a eu lieu une autre réunion du Cabinet des ministres du gouvernement du Canada et le compte-rendu de cette réunion vient non seulement remettre en question la taille du périmètre d'expropriation, mais également vient directement appuyer les récits des résidents. Nommé « Adjacent Land Under Expropriation for the New Montreal International Airport », le compte-rendu de cette réunion commence avec M. Macdonald, ministre de la Défense nationale, qui rappelle que la décision initiale d'exproprier autant de terre « had been made necessary by the then uncertainty concerning the angles of the runways, and it had been the clear intention to abandon

any excess land as soon as this could be arranged ». Selon ces propos, le tracé devait être temporaire et s'appuyait principalement sur le tracé routier existant et futur autour du projet aéroportuaire. Deux ans après l'annonce des expropriations, le tracé n'est en revanche plus temporaire, il a été validé par la Loi 60. Le président du Conseil du Trésor critique cette décision : « In retrospect it was clear that the proper course would have been to give notice of expropriation, and then to decide within six months, which land was really essential. This had not been possible, however, and more than two years had passed ». Le Cabinet des ministres interroge donc une décision qui a été prise très rapidement et qui aurait pu être prise différemment. Les ministres présents à la réunion nomment également les coûts financiers exorbitants qui accompagnent cette décision, expliquant que pour financer le périmètre, le gouvernement n'aura pas d'autres choix que de diminuer les finances d'autres ministères. La raison principale évoquée pour expliquer la précipitation de la décision rejoint les propos de Denis Lauzon. Elle est indiquée dans le compte-rendu par le ministre des Transports: « the decision to acquire this excess land had been necessitated by the conditions which had existed at the time, and the need for quick action in the absence of real hope of immediate rapprochement with Quebec ».

Ainsi, tout en reconnaissant que la prise de décision a été rapide et que le périmètre n'est peut-être pas adapté, les ministres présents ne remettent pas en question le besoin d'agir vite face au climat politique québécois et aux tensions qui survenaient entre les deux échelles gouvernementales. Finalement, à la fin du compte-rendu, le cabinet statue sur le fait d'accorder jusqu'à 1 million de dollars pour l'acquisition des terrains situés au sein du périmètre d'expropriation, tout en demandant que des efforts soient entrepris pour réduire les coûts en opérant un « abandon sélectif (*selective abandonment*) » des terres non essentielles. Une modification du périmètre est donc encore envisagée à ce moment, et les parties suivantes de ce chapitre permettront de mieux comprendre l'évolution du périmètre d'expropriation.

Le Nouvel Aéroport international de Montréal a donc non seulement amené à l'implantation d'une infrastructure aéroportuaire d'envergure agrémentée d'un système de transport routier complexe, mais elle a également menée à l'expropriation de 97 000 acres pour soutenir les besoins et le développement futur de cette infrastructure. Les sources archivistiques permettant de décrire en détail le processus décisionnel de définition du périmètre sont limitées. Prise à huis clos, la décision ne laissait pas la place à sa remise en question. Elle a d'ailleurs été prise avant la mise en application

le 7 juillet 1970 de la nouvelle loi fédérale sur l'expropriation qui institue par exemple un tribunal permettant de contester le droit de l'expropriant (Giroux 1980). En 1969, la loi n'existait pas, le gouvernement fédéral restait entièrement souverain de ses décisions, et les expropriés disposaient de peu d'espace de contestation. Aujourd'hui, les raisons ayant amené à choisir un périmètre aussi vaste restent floues même si les arguments économiques et politiques semblent être validés à la fois du côté des archives et à la fois du côté des récits des interviewés rencontrés. Pour les expropriés concernés, si la taille du périmètre est remise en question, c'est aussi la méthode employée par le gouvernement fédéral pour annoncer les expropriations qui est fortement questionnée et critiquée. Ainsi, dans la partie suivante, l'objectif est de retracer les différentes étapes de l'annonce de la nouvelle des expropriations à partir des récits des neuf (9) expropriés rencontrés, et des sentiments ressentis face à cette annonce.

b) Souvenirs de l'annonce de la nouvelle des expropriations

L'annonce de la nouvelle des expropriations a été vécue comme un moment de grande surprise et de choc pour les expropriés concernés. La nouvelle a d'abord été apprise à la radio le 27 mars 1969 à 14h25 : « c'est le ministre [Jean] Marchand qui a lancé la primeur sur les ondes de la radio » (Boileau et Raymond 1988, p.45). Avant cette date, le site du nord-ouest n'avait jamais été annoncé comme le site privilégié par le gouvernement fédéral pour l'implantation du futur aéroport. Ni les expropriés, ni les députés locaux, ni les maires des municipalités concernées par les expropriations n'étaient informés, la décision ayant été prise deux semaines avant l'annonce publique et officialisée par le dépôt de plan le jour même de l'annonce publique. Aline Thibodeau raconte :

Jamais, ni même le maire du village, Paul-Émile Lacombe, que je connaissais, ni personne d'autre n'était au courant. Personne n'avait rien vu. Jamais le sujet n'avait été mentionné et pourtant on en parlait de ce projet-là, mais jamais... On parlait des autres places, mais jamais de Sainte-Scholastique. [...] Ça a été un état de choc partout au village, dans la municipalité. Je ne peux pas dire... je pense que mon oncle Germain était maire à ce moment-là de Saint-Janvier [...], mais lui non plus ne savait pas. (Aline Thibodeau)

Lors des entretiens, ceux réalisés avec les neuf expropriés ont tous amené à l'évocation de la nouvelle des expropriations. Cet événement peut être décrit dans cette recherche comme le

troisième élément historique structurant de la « saga aéroportuaire » après la décision de construire un nouvel aéroport en 1966 et la décision de le construire sur le site nord-ouest le 13 mars 1969. Il est structurant de trois façons : 1) il représente la mise en œuvre concrète du début du projet aéroportuaire après sa validation législative ; 2) il représente le point commun du début des récits des anciens expropriés rencontrés ; 3) il est le discours le plus mobilisé dans les ouvrages, articles et récits mémoriels pour appuyer le sentiment d'irrespect du gouvernement fédéral envers les expropriés. L'ouvrage *La mémoire de Mirabel* (1988, p.13) commence son prologue par la phrase : « C'est le 27 mars 1969 que le gouvernement fédéral a annoncé publiquement son intention de construire le nouvel aéroport international de Montréal ».

Élément déclencheur, il prend également la forme au sein des entretiens de l'élément le plus constitutif de la mémoire vive des expropriés et l'évènement décrit le plus en détail de l'ensemble des récits en lien avec les expropriations. Les entretiens étant basés sur des thèmes de discussion, aucune question précise concernant l'annonce des expropriations n'était posée. Pourtant, dès le premier thème de discussion évoquant le parcours résidentiel des interviewés et leur histoire avec le territoire de Mirabel, le récit de l'annonce de la nouvelle des expropriations se présentait rapidement. En revanche, ces récits variaient fortement en fonction des anciens expropriés, quatre (4) se résumant à nommer la date de l'annonce, dont deux à nommer uniquement l'année, trois (3) se résumant à énoncer l'âge qu'ils avaient lors de la date de l'annonce, un (1) autre à énoncer la date de l'annonce tout en décrivant le contexte des premiers mois suivant l'annonce, et enfin deux (2) à énoncer en détail leur récit de l'annonce des expropriations. Malgré ces fortes variations de contenu, la date de l'annonce des expropriations marque sans distinction une rupture entre un avant et un après-expropriation. Elle marque l'évènement pendant lequel le statut des individus est passé d'habitant à exproprié.

Le volume du contenu relaté dépend également fortement du contexte d'entretien. À plusieurs reprises, les résidents ont tenu pour acquis que je connaissais l'histoire du projet aéroportuaire. Certains récits se sont donc portés davantage sur d'autres évènements marquants liés à ce qui a suivi l'annonce des expropriations, décrivant davantage les changements provoqués dans leurs vies d'expropriés et qui seront davantage abordés dans la partie suivante de ce chapitre. Un autre élément à prendre en compte concernant le volume du contenu est l'âge des expropriés rencontrés au moment de l'annonce : de 5 à 31 ans. Les deux personnes dont le récit est le plus détaillé étaient

déjà dans l'âge adulte au moment de l'évènement. Plus l'âge de l'interviewé est avancé, se situant entre l'adolescence et l'âge adulte, plus les souvenirs sont détaillés.

Les interviewés rencontrés se situaient majoritairement soit dans l'enfance, l'adolescence ou au début de leur vie d'adulte. Pour beaucoup d'entre eux, ils étaient donc des enfants d'expropriés et vivaient chez leurs parents au moment de l'annonce. N'étant pas propriétaires au sens juridique du terme, ils ont été des observateurs actifs de l'expropriation de leurs parents ou de membres de leurs familles. Voyant leurs parents, grands-parents, oncles et tantes se faire exproprier, ils ont vu l'effet que cela a eu sur eux, un effet qui a été dévastateur pour de nombreuses familles dont les membres n'étaient pas uniquement des propriétaires, mais des propriétaires exploitants de terres agricoles. Dans les récits, cette différence est importante. Les expropriés rencontrés issus de familles agricultrices insistent particulièrement sur ce point. Être exproprié de sa maison ainsi que de sa terre agricole signifie perdre un quadruple héritage, un héritage familial, professionnel, monétaire et symbolique.

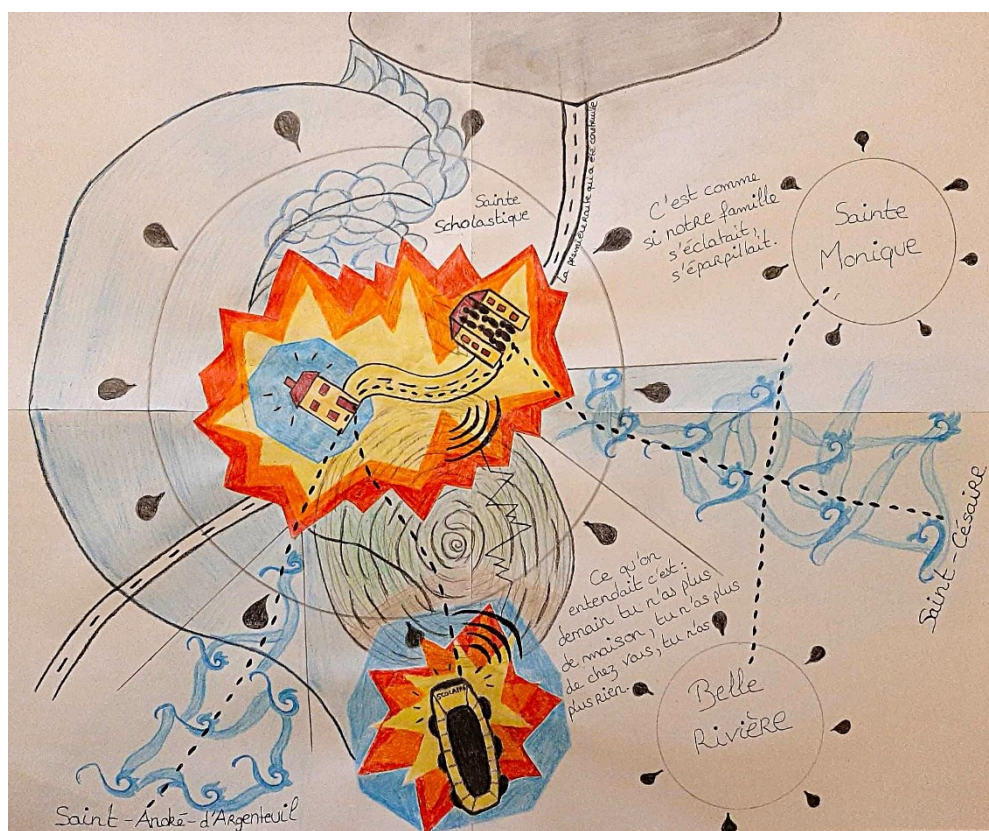
Les deux récits les plus détaillés de l'annonce des expropriations sont ceux d'Aline Thibodeau et de Françoise Drapeau-Monette, deux femmes issues de lignées familiales d'agriculteurs. Accompagnés de cartes sensibles qui retracent leurs mémoires vives de l'évènement, leurs deux récits sont présentés ci-dessous dans leur presque entièreté. L'objectif des cartes est d'aller dans la profondeur des récits écrits présentés. Alors que les sentiments qui accompagnent les récits oraux sont presque impossibles à présenter dans un document écrit, les cartes sensibles cherchent, elles, à mettre l'accent sur les émotions des interviewés au moment où les récits sont relatés. Dans le cadre des deux récits présentés ci-dessous, les émotions étaient particulièrement fortes pendant les entretiens. Le niveau de détails exprimés révèle également à lui seul l'effet produit par l'annonce de la nouvelle des expropriations : un marquage qui 56 ans après l'annonce des expropriations refait vivre l'évènement comme si nous y étions en tant que spectateurs extérieurs. Le lecteur est donc invité à lire le récit et la carte dans l'ordre qu'il le souhaite, mais à faire des liens entre les deux pour s'appropriier le plus possible le récit et comprendre ce qui a pu être vécu par les expropriés.

Le récit d'Aline Thibodeau a été précédé pendant l'entretien par une longue description précise et détaillée de l'emplacement de la « terre ancestrale » de sa famille où vivent ses grands-parents au moment de l'annonce des expropriations. Son récit raconte d'abord comment se rendre à cet

emplacement. La terre de ses grands-parents est entourée de nombreuses autres terres appartenant également à sa famille : « ma grand-mère maternelle était une Charbonneau, native de Sainte-Monique [...] La famille Thibodeau est, elle, de Ste Scholastique. 17 enfants, 3 religieuses. Tous, sans exception, résidaient soit à Sainte Monique, soit à Sainte-Scholastique, soit dans Belle-Rivière. [...] Au moment de l'expropriation, tous, sans exception, ont été expropriés » (Aline Thibodeau). Ci-dessous, le récit détaille son vécu le jour de l'annonce des expropriations.

En observant d'un côté la carte illustrée (Figure 3.5), et de l'autre le récit, la progression des deux montre bien le lien étroit entre les sentiments vécus lors de l'annonce de la nouvelle et le lien entretenu avec la famille ainsi qu'avec les terres habitées nouvellement expropriées.

Figure 3.5 Carte sensible du récit d'Aline Thibodeau



Source : Auteur (2024)

Quand on a eu la nouvelle, j'avais à peu près 11-12 ans, je ne me souviens plus exactement, ça devait être 11 ans, en 1969 c'est ça j'avais 11 ans. Nous étions dans l'autobus scolaire qui nous ramenait, parce que j'étais rendu en secondaire 1 à ce moment-là, à Saint-Pierre d'Oka, aujourd'hui l'école d'Oka. Et on était dans le rang Saint-Joachim, c'est sur la 148 en direction de St Benoit. C'est un petit rang, on l'appelle Saint-Joachim. Ça faisait partie de Ste Scholastique à ce moment-là. Donc on était en train de descendre le rang avec les jeunes qui habitaient là. Le chauffeur d'autobus était un de mes voisins, en diagonale, et l'autobus était bien plein évidemment et tout à coup il y a eu un silence de mort, parce que la radio fonctionnait, et l'annonce se faisait à cet instant-là. Je me souviens qu'il a carrément freiné et arrêté l'autobus. Il était comme une statue. Ce qu'on entendait, c'était : demain tu as plus de maison, tu n'as plus de chez vous, tu n'as plus rien. C'est ce qu'on entendait pour les jeunes années que nous avions. Et le silence est resté jusqu'à tant que chacun descende chez lui. Alors moi je suis arrivé à la maison, je me vois encore descendre en courant, rentrer dans la maison et ma mère avait une pièce dans la maison qu'on appelait la pièce de tissage parce qu'elle faisait beaucoup d'artisanat, dont du tissage, elle était même professeure à l'époque. Je la vois encore, elle avait toujours une radio sur une tablette au mur, elle écoutait toujours la radio en tissant et je la vois là, les pieds enclenchés sur le pédalier, la main à mi-chemin sur le rond. Elle est assise là, elle ne bouge pas et on entend la radio. Je suis allé vers la porte de cette pièce-là, et au moment où je me rapproche, elle tourne la tête, elle me regarde, et on a tout lâché. Je n'ai pas souvenir d'où est papa, il est probablement à l'étable ou sur la terre en train de travailler, mais au mois de mars ce n'est pas logique, c'est le printemps. Il est probablement à l'étable. Fait que là, maman lâche tout, moi j'abandonne mon sac d'école, ma boîte à lunch et tout le reste, papa rentre, on embarque tous dans la voiture, et c'est le réflexe habituel de tout moment dans la famille : tout le monde descend juste en bas de la côte pour aller chez mes grands-parents, dans la petite maison. On était la famille au complet, je te jure. [...] Mais dans ces années-là, j'ai moins de 15 ans. Je dois avoir 11 ans donc...c'est la perception d'ados que j'en ai, mais je me souviens que c'était chaotique. (Aline Thibodeau)

Dans cette carte, plusieurs symboles essaient de retranscrire les sentiments vécus par Aline Thibodeau. Au moment où elle entend la nouvelle, elle se situe dans le bus représenté en bas de l'image. Le bus freine à l'écoute de l'annonce, ce qui représente deux chocs, un choc physique et un choc émotionnel prenant la forme d'une explosion symbolisée en jaune, orange et rouge. Au même moment, sa mère ainsi que les autres membres de sa famille entendent également la nouvelle, mais depuis leurs maisons respectives, représentant une autre explosion émotionnelle. Entre les deux, une spirale temporelle et des haut-parleurs les relient signifiant qu'en deux lieux, mais exactement au même moment, les mêmes émotions sont ressenties. Les tirets représentent le chemin parcouru entre les différents lieux. Aline rentre d'abord chez elle, elle rejoint sa mère et elles accourent ensemble dans la maison familiale remplie de membres de la famille qui vivent à proximité. Les noms des lieux sont inscrits au sein de cercles qui chacun représente les lieux de la bulle familiale. Séparés géographiquement, ils sont reliés par les relations entretenues par les membres de la famille. Cette relation éclate progressivement lors de l'annonce des expropriations. Prenant la forme d'un tsunami, l'annonce des expropriations se déverse sur leurs territoires représentés. Elle a pour conséquence de déplacer certains membres de la famille en dehors de la bulle familiale, parfois loin, vers les municipalités de Saint-André-d'Argenteuil et de Saint-Césaire. Tout le monde est exproprié. Les individus comme le territoire est fracturé. Tout cela pour un aéroport encore fantomatique, car non construit, dont les plans en définissent tout juste la forme, représentée en gris effacé en haut de la carte.

Le récit suivant est celui de Françoise Drapeau-Monette. Avec des détails différents, il donne à voir la même précision de récit que celui d'Aline Thibodeau. Le récit prend place d'abord dans la maison de la famille, située dans la paroisse de Sainte-Scholastique. Il se déplace ensuite dans la cabane à sucre située sur le terrain familial. Françoise Drapeau-Monette est l'une des enfants d'une famille de treize enfants dont six vivent encore chez les parents au moment de l'annonce des expropriations. Son récit commence après l'écoute de l'annonce à la radio, lorsque son père cherche à savoir précisément si son lot est exproprié ou non, un détail qui n'était pas dit à la radio. Il part donc acheter le journal. C'est dans le journal *La Presse* que le plan est présenté pour la première fois (Boileau 1996).

La carte ci-dessous (Figure 3.6) reprend l'image du journal ouvert en grand dans lequel les lots expropriés sont cartographiés. La terre de la famille de Françoise Drapeau-Monette est l'une d'elle. Le détail du récit prend forme au sein de la terre toujours cultivée par ses parents. Obligés de partir, c'est leur attachement à cette terre et à tout ce qu'elle représente qui se déchire.

Figure 3.6 Carte sensible du récit de Françoise Drapeau-Monette



Source : Auteur (2024)

Je me souviens que mon père, pour savoir si on était exproprié, car on avait entendu ça à la radio dans l'après-midi, mais pour vraiment savoir si nous autres on était exproprié, papa est allé acheter la presse, le journal La Presse, et dans ce temps-là il était grand, il fallait le lire sur la table, un grand journal, et il y avait la moitié de la page qui avait des numéros de lots et on a vu notre numéro de lot. Alors on était exproprié...et à la date du 27 mars c'était dans le temps des sucres, et puis papa il était parti faire bouillir donc je suis montée avec mon appareil pour enregistrer et quand j'étais dans l'auto et je l'entendais crier puis je me disais : mon dieu qu'est-ce qui se passe ? Il est tout seul pourtant. Fait que quand je suis arrivé à la cabane, les deux grandes portes du feu pour faire bouillir l'eau d'érable étaient ouvertes et...on aurait dit le feu de l'enfer...et papa il pleurait, il pleurait. Et là quand il m'a vu...Un homme ça ne pleure pas, il a arrêté comme ça, j'ai dit : papa c'est parce que je suis venue te filmer. Il dit...il m'appelait toujours : fifille, ou tite fille, et il dit : oui parce que c'est le dernier printemps que je fais...Donc je l'ai posé avec le sirop d'érable qui coule. C'était tellement touchant. Puis là papa lui il avait la terre qui arrivait ici. Il avait des animaux à bœuf, et il a reçu la lettre enregistrée de quitter les lieux pour le mois d'octobre, il me semble c'est ça, octobre ou novembre de l'an 70. Alors on a fouillé partout aux alentours pour trouver une place [...]. On a trouvé un terrain, il y avait plein de terrains à Saint-Jérôme donc il a acheté 4 terrains, puis il y a bâti sa maison, et il a vendu les animaux à bœuf. (Françoise Drapeau-Monette)

Ces deux extraits d'entretien mettent en avant plusieurs éléments importants. D'abord, l'environnement dans lequel ils ont appris l'expropriation est un contexte avant tout familial et agricole. L'expropriation a touché 3 126 familles. Les membres des deux familles présentées ci-dessus vivaient dans un contexte agricole paroissial, un contexte de vie et de travail dans lequel l'ensemble de la famille est concerné. Les relations de proximité, familiales ou de voisinage, y sont également fortes. Dans les deux extraits, face à la nouvelle, le réflexe est ainsi de se réunir en famille, à la fois pour comprendre la situation, partager l'information, mais aussi se soutenir. Ce processus est aussi très présent dans l'ouvrage *La mémoire de Mirabel* : « Ça n'a pas été long que nous en avons jaté entre nous, parents, voisins et amis, aussi bien dans le village que dans les rangs » (p.45). Les deux récits évoquent ceux de deux jeunes filles qui voient leurs propres parents vivre les conséquences des expropriations, confrontées aux émotions de leurs parents, des émotions de tristesse, de colère, de consternation, de forte surprise.

À la suite de l'annonce, le sentiment le plus partagé est celui de se sentir « démunis » (Aline Thibodeau). Celui-ci ouvre une question cruciale pour les expropriés : « qu'est-ce qu'on va faire ? » (Aline Thibodeau) ; « Quand va-t-on être obligé de partir ? » et « où va-t-on aller ? » (Boileau et Raymond 1988, p.45). Rapidement, les expropriés doivent trouver un nouveau lieu de résidence, et, pour beaucoup, une terre à cultiver. Les terres agricoles représentent des héritages qui sont transmis de génération en génération. Le prologue de l'ouvrage *La mémoire de Mirabel* indique dès la seconde page que la famille Jean-Paul Raymond est issue d'une famille établie dans le rang Sainte-Marie de la paroisse de Sainte-Monique depuis 1804, il y a plus de 160 ans (p.14). Racheter une terre sur le marché représente un coût important et pour certains expropriés c'était impossible. Pour eux, la question s'est donc posée d'arrêter le travail de la terre ou de continuer. Mais quelles sont les possibilités d'avenir pour un exproprié qui a été agriculteur toute sa vie et qui arrête sa profession ? Devoir subvenir aux besoins de sa famille, fournir un revenu, mais également une maison, était donc un poids important à porter :

Ce n'étaient pas des gens de 60 ans, ils étaient plus jeunes que ça. Donc tu fais quoi avec des jeunes enfants qui poussent, qui ne sont pas encore prêts à prendre la relève, et que toi tu n'es pas encore prêt à prendre ta retraite. Beaucoup avaient peu d'éducation, ils avaient peut-être fait leur 4^e, leur 5^e année à la limite, ils n'étaient pas analphabètes ou quoi que ce soit, mais je veux dire...là tout le monde était complètement démunis. (Aline Thibodeau)

Lors de l'annonce des expropriations, de nombreuses questions sont en suspens. Avec le plan diffusé dans le journal, les expropriés trouvent réponse à leur première question : vais-je être exproprié ou non ? Ce n'est que quelques jours après l'annonce que le gouvernement fédéral convoque une grande assemblée publique qui prend place au sein de l'église de la paroisse de Saint-Scholastique, l'une des deux paroisses expropriées à 100%. Plusieurs ministres fédéraux et provinciaux, des députés comme celui du Comté des Deux-Montagnes, ainsi que le représentant du comté sont présents. Boileau relate l'ambiance de l'assemblée dans son article publié en 1996 : une « foule immense » est réunie, « il a d'abord fallu se trouver un endroit pour stationner [...] des milliers de personnes étaient venues s'informer [...] l'église était bondée [...] on avait de la misère à entrer » (Boileau 1996, p.36). Lors de cette assemblée, le ministre fédéral des Transports insiste sur les effets positifs du projet aéroportuaire, parlant d'« une ère de progrès » et de la prospérité apportée grâce aux 75 000 et 100 000 emplois créés et dont les expropriés bénéficieraient. En revanche, concernant les questions que les expropriés se posent concernant leur avenir, aucune ou presque n'a trouvé de réponse : ils ne savaient toujours pas quand ils allaient devoir partir, ni le montant d'argent qu'ils recevraient en compensation, ni à quel moment ils seraient payés (ibid.).

La seule information qui était claire est que les expropriés auraient un traitement et un statut différent en fonction de la localisation de leur lieu de résidence au sein du périmètre d'expropriation. Le projet aéroportuaire se développant en trois phases distinctes à différentes périodes temporelles, seulement les expropriés situés au sein de la première phase seraient obligés de quitter leur propriété à court terme, car leurs maisons et fermes allaient être détruites. C'était le cas de Jean-Paul Raymond. Sa paroisse, Saint-Monique, allait « disparaître » (Boileau 1996). Son nom, son héritage familial, il devait tout quitter. Mais ce n'était pas le cas de tous les expropriés.

Les expropriés situés sur les deux autres phases du projet aéroportuaire n'avaient pas l'obligation de partir tout de suite. En attendant l'évolution du projet et la construction des autres pistes et aérogares, ils allaient devenir « locataires du fédéral » (Françoise Drapeau-Monette). Autrement dit, le gouvernement fédéral allait racheter leur terre, mais leur laisserait la possibilité de devenir locataires, jusqu'à la réception d'un avis futur d'expropriation lors de la construction des autres phases du projet. En attendant, les expropriés seraient tenus de payer chaque mois un loyer auprès du gouvernement fédéral, et plus précisément auprès de la Société Immobilière du Canada (la SIC). Gestionnaire des immeubles situés au sein du périmètre d'expropriation, il était le responsable

direct de la vente, de la location et de l'entretien des propriétés à l'intérieur du territoire exproprié (Transport Canada 1974). Ses bureaux ont été installés dans la paroisse de Saint-Canut, au sein du couvent des sœurs du Saint-Esprit.

Les expropriés, qui se situent sur la phase 1 du projet aéroportuaire, reçoivent leur avis d'expropriation relativement tôt. Certaines informations contradictoires circulaient affirmant que certains expropriés pourraient rester jusqu'en 1974 (CIAC 1969), mais la majorité des avis d'expropriation pour les terrains situés dans cette zone sont reçus au cours de l'année 1970, certains au printemps comme Jean-Paul Raymond, d'autre à l'automne 1970 comme la famille de Françoise Drapeau-Monette. Lors de la réception de l'avis d'expropriation, les expropriés avaient « seulement 90 jours pour déménager » (Alain Lajeunesse). Alain Lajeunesse se souvient que le processus était particulièrement rapide, trop pour permettre aux expropriés de se relocaliser dans un autre lieu.

Lorsque les expropriés recevaient leur avis d'expropriation sous forme de lettre, ils devaient passer au bureau de la SIC pour récupérer ce que Françoise Drapeau Monette appelle leur « argent de l'expropriation » (Françoise Drapeau-Monette). Cet argent était la compensation économique de l'expropriation. Dans son mémoire, Gagnon-Poulin (2010) a réalisé une synthèse des montants accordés aux expropriations. Il explique que la municipalité évaluait la valeur des résidences à hauteur de 35 000\$, mais le montant accordé par le gouvernement fédéral était en moyenne 15 000\$ plus bas, proposant environ 20 000\$ aux expropriés pour l'équivalent d'une maison (Gagnon-Poulin 2010). Pour une terre agricole cultivée, le montant était plus important, mais restait bien en deçà de sa valeur réelle. Pourtant, en s'appuyant sur le compte-rendu de la réunion de cabinet des ministres du 21 janvier 1971, 1 million de dollars était accordé pour l'achat des propriétés, permettant de les acheter à leur juste valeur. Cependant, cet argent est arrivé un an après l'expropriation de la majeure partie des familles qui ont dû quitter le territoire.

En plus de proposer des compensations économiques faibles, les expropriés rencontrés racontent que les montants qui leur étaient accordés variaient beaucoup entre expropriés, en particulier lorsque la propriété comprenait plus d'une maison. Par exemple, Aline Thibodeau explique que le gouvernement fédéral pouvait accorder « 250 pièces par chien » à un chasseur qui pratiquait la chasse à courre, tandis que Françoise Drapeau-Monette explique qu'il pouvait donner « 25 pièces par vache » à un agriculteur pour déménager leurs animaux. D'autres interviewés rencontrés

expliquent que certains expropriés pouvaient recevoir plusieurs milliers de dollars de plus qu'un autre. Ces différentiels de compensation sont également décrits dans l'ouvrage *La mémoire de Mirabel*. Denis Lauzon explique qu'ils sont dus au rapport individuel entretenu entre le gouvernement fédéral et les expropriés. Il raconte : « Il y en a beaucoup qui étaient contents et qui ont été gâtés à l'époque, [surtout] les fonctionnaires fédéraux. Il y a des choses que je n'ose pas dire parce que ce n'est quasiment pas racontable » (Denis Lauzon). D'autres expropriés expliquent plus précisément que les montants accordés dépendaient des liens qu'ils tissaient avec le gouvernement ou le Parti libéral de l'époque : « Il y avait beaucoup, beaucoup de politiailleries. Si on était un organisateur et qu'on était bien placé dans le Parti libéral, ça aidait à avoir un meilleur rendement. C'était la même chose partout dans ces événements de cette époque-là, c'était comme ça le patronage » (Robert Caron).

Entre 1969 et 1970, les expropriés de Mirabel vivent donc dans un contexte dans lequel ils apprennent la nouvelle des expropriations, une nouvelle qui devient le moment de rupture entre un avant et un après, un grand moment de bouleversement social et familial, rempli de sentiments d'incertitudes quant à l'avenir qui s'offre à eux. Certains deviennent locataires du gouvernement et d'autres sont obligés de se reloger ailleurs. Un nouvel acteur s'implante également dans le territoire, le BANAIM, chargé de la planification de l'aménagement du territoire exproprié. Afin de fournir un territoire cohérent au périmètre d'expropriation, une nouvelle ville est créée en 1971, la ville de Mirabel. La partie suivante analyse plus en détail la construction de ce nouveau territoire trois années après l'annonce de la nouvelle des expropriations. En suivant une trame d'écriture historique, aborder le territoire de Mirabel permet d'approfondir un élément central de ce chapitre : l'analyse des impacts spatiaux des expropriations. La construction d'un tout nouveau territoire a eu des effets considérables sur les 14 paroisses et municipalités concernées, bouleversant profondément un milieu de vie préalablement constitué, analysé ci-dessous à partir des archives disponibles et des récits des neuf (9) résidents expropriés rencontrés.

3.1.3 La construction d'une nouvelle ville : Mirabel

Le périmètre d'expropriation de Mirabel est une entité géographique, législative et administrative qui implique 14 municipalités ou portions de municipalités, plus ou moins expropriées. Régi par le ministère des Transports du gouvernement fédéral, il possède sa propre autonomie et ses propres règles. Cependant, le périmètre s'est également établi sur des frontières administratives municipales préétablies et indépendantes politiquement. Territoires habités depuis plusieurs générations, le gouvernement fédéral devait trouver une solution pour travailler *au travers* de ces territoires.

Comme l'explique Françoise Drapeau-Monette et Denis Lauzon, le gouvernement fédéral ne voulait pas négocier avec l'ensemble des maires des 14 municipalités et portions de municipalités concernées. Le volume de travail et le temps accordés à la négociation seraient trop importants. De plus, si le gouvernement fédéral est responsable des infrastructures du site aéroportuaire, l'aménagement et la planification du territoire environnant, et en particulier les services publics liés à la police, aux incendies, ainsi que les systèmes d'égouts et d'acheminement de l'eau, sont, selon la Loi sur les cités et les villes, à la charge des municipalités. La création d'une nouvelle entité municipale unique et au périmètre cohérent prenant en compte l'ensemble du territoire exproprié est donc la solution trouvée par le gouvernement fédéral pour 1) que l'aéroport soit situé au sein d'une seule juridiction municipale ; 2) que la gestion particulière des territoires sujets à l'agression sonore du trafic aérien soit assurée par une juridiction unique ; 3) que les terres appartenant au gouvernement fédéral soient soumises à une seule administration locale (URBEC 1973). Le gouvernement fédéral a donc décidé de créer une nouvelle ville, une ville « créée par l'obligation » (Denis Lauzon).

Le 1^{er} janvier 1971, la nouvelle ville est d'abord créée sous le nom de Sainte-Scholastique, la paroisse centrale expropriée. Le futur aéroport lui-même porte alors également son nom. La création de la ville passe par le même document qui officialise le périmètre d'expropriation, la Loi 60, spécifique à l'unique projet du Nouvel Aéroport international de Montréal (NAIM). Ce document expose en détail le nouveau périmètre de la ville, les lots coupés et intégrés :

La ville assume les droits, obligations et charges des villages de Saint-Augustin, Saint-Benoît et Sainte-Scholastique, des municipalités des paroisses de Saint-Antoine-des-Laurentides, Saint-Augustin, Saint-Benoît, Saint-Canut, Saint-Hermas, Saint-Janvier de Blainville, Sainte-Monique et Sainte-Scholastique, et de la municipalité de Saint-Janvier-de-Lacroix; elle devient, sans reprise d'instance, partie à toute instance, aux lieu et place de ces municipalités. (Assemblée nationale du Québec 1971).

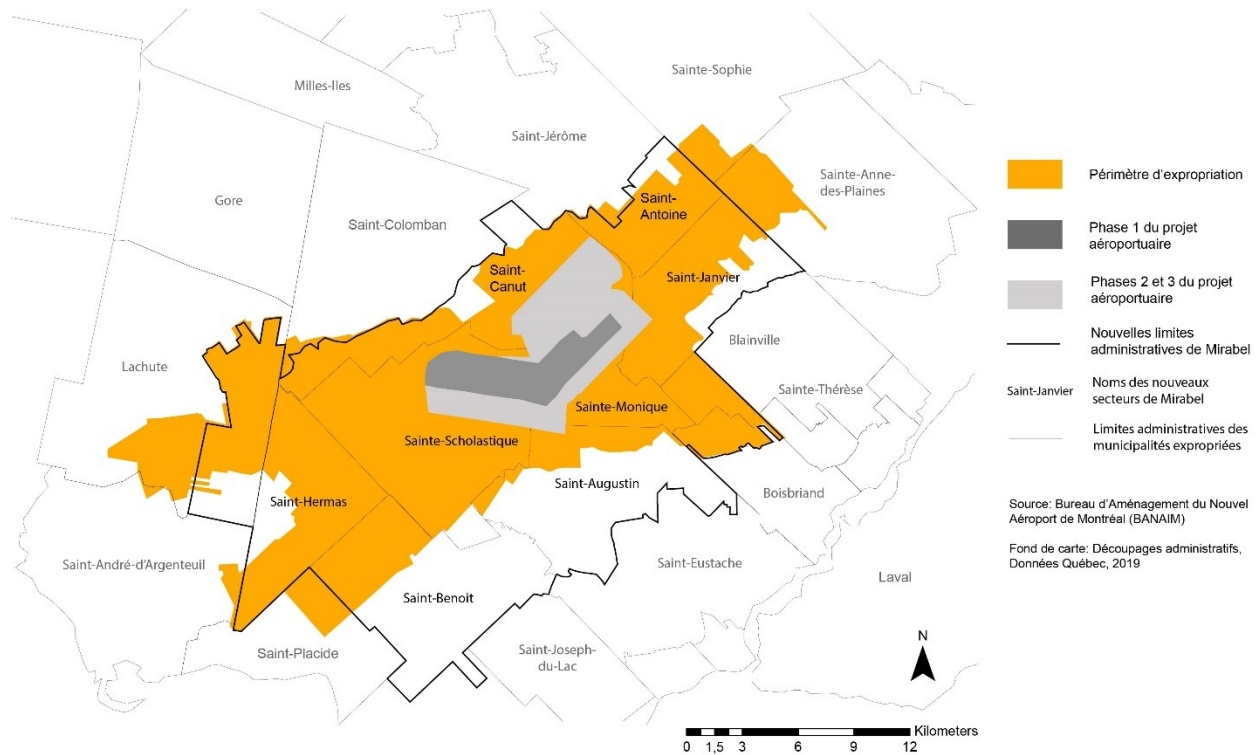
Le nom de Sainte-Scholastique vient progressivement remplacer celui des autres municipalités existantes. Aux municipalités entièrement fusionnées et citées ci-dessus, des portions de territoires de municipalités environnantes, mais non fusionnées sont ajoutées sous forme d'annexions (Assemblée nationale du Québec, 1970). Ce sont donc 14 municipalités qui forment ce nouveau territoire appelé Saint-Scholastique recouvrant un total de 121 996 acres dont les deux tiers appartiennent au gouvernement fédéral (URBEC 1973). Comme l'expose le tableau 3.4, 10% du territoire exproprié se situent en dehors des frontières administratives de la municipalité. Cependant, ni document explicatif ni aucune trace archivistique explique pourquoi les frontières de la nouvelle ville n'intègrent pas l'ensemble du territoire exproprié. Au sein de ce double territoire – exproprié et municipal –, seulement 21% concernent la zone opérationnelle (17 704 acres), et seulement 7% (6 000 acres) la phase 1 du projet aéroportuaire (Figure 3.7). Les 79% restants servent donc à protéger l'aéroport d'une croissance urbanistique qui pourrait limiter son développement industriel futur et devenir source de nuisance pour son bon fonctionnement.

Tableau 3.4 Superficies des territoires fédéraux et municipaux de Mirabel

	Superficie (acres)	%
Ville	121 996	100
Territoire fédéral dans la ville	83 304	68
Territoire non exproprié	38 682	32
Zone opérationnelle	17 704	14
Territoire fédéral hors ville	9 996	10

Source : URBEC (1973)

Figure 3.7 Carte de la cohabitation des deux périmètres politico-administratifs



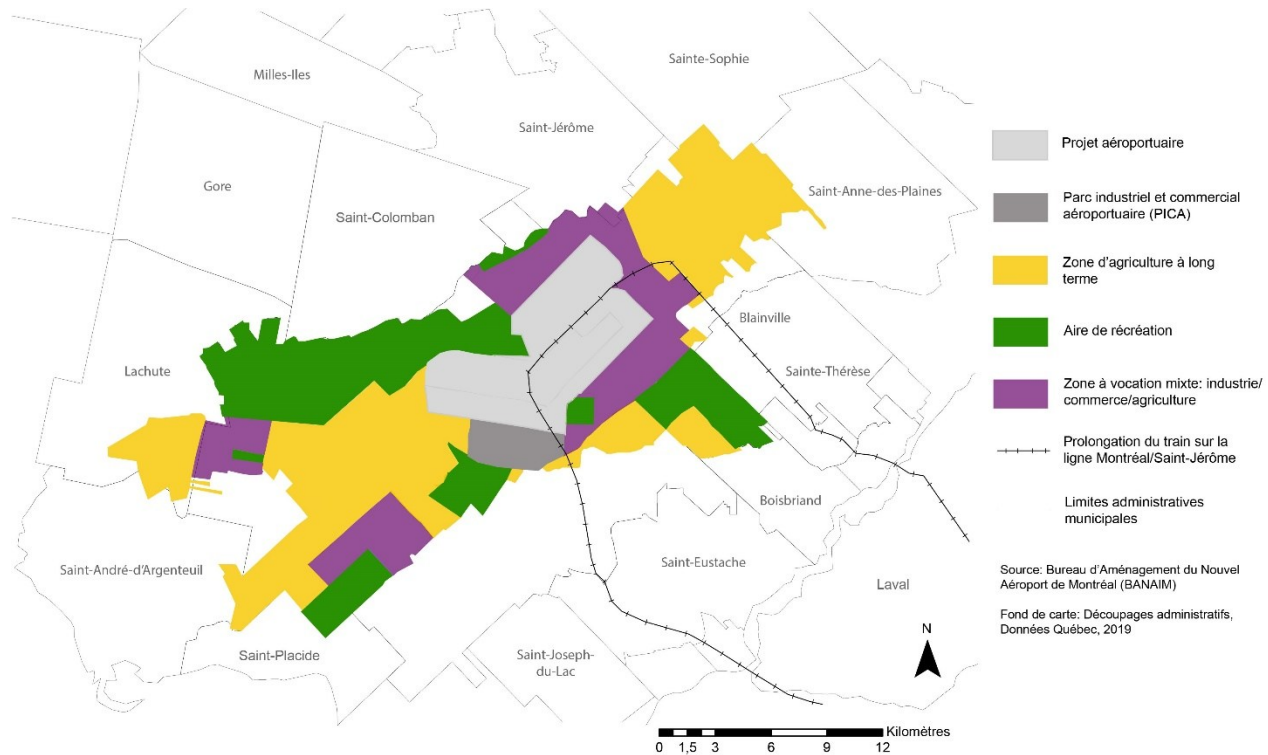
Source : Auteur (2024)

La création administrative, législative et politique de la nouvelle ville a duré une année. Lors de cette première année, la ville est d'abord administrée par un conseil de quatorze membres, composé d'un représentant de chacune des anciennes municipalités fusionnées. La première élection générale s'est déroulée en novembre 1971, et lors de l'élection, le premier maire officiel a été élu par les 14 conseillers (Assemblée nationale du Québec 1970). Peu de temps après son élection, en 1972, et sur demande du gouvernement fédéral, le conseil lance un concours pour changer le nom de la nouvelle ville. Le nom de Sainte-Scholastique ne se prononçait pas suffisamment bien dans la langue anglaise, et le gouvernement fédéral souhaitait apporter une consonance internationale à son aéroport. De plus, ce changement de nom visait également à unir les municipalités fusionnées autour d'un nouveau nom qui ne privilégie pas l'une par rapport à l'autre. « Mirabel » a été retenu par les membres du conseil et approuvé par le ministère des Affaires municipales au début de l'année 1973. Ce nom proviendrait de la constitution en 1886 d'un bureau de poste nommé Mirabel, situé à mi-chemin entre les paroisses de Saint-Hermas et Sainte-Scholastique. Étant le seul service du hameau, le hameau en lui-même a pris son nom (Boileau 2009). En 1969, une trentaine de familles y résidaient toujours (ibid.). Détruit pour la construction de l'aéroport et transformé en

carrière à ciel ouvert (Boileau 1996), son nom a été repris pour nommer ce qui est devenu la Ville de Mirabel.

En suivant les directives de la loi 60, le nouveau conseil municipal avait pour mandat principal l'aménagement du territoire environnant le projet aéroportuaire. Une commission d'urbanisme a été créée. D'abord, le conseil devait déposer son premier plan d'affectation des sols au plus tard le 31 décembre 1971. La loi 60 était très claire et stricte sur les marges de manœuvre de la municipalité : au sein du périmètre du territoire exproprié, « toute construction, reconstruction, transformation, addition ou implantation nouvelle de bâtiment sauf pour fins agricoles sur des terres en culture est prohibée » (Assemblée nationale du Québec, 1970). La municipalité avait donc une marge de manœuvre très faible au sein du territoire exproprié. D'ailleurs, elle n'était que consultée pour les plans produits par le BANAIM, responsable de l'aménagement du périmètre d'expropriation. Le premier schéma directeur de la municipalité est d'ailleurs réalisé par une firme d'architecture choisie par le BANAIM, la firme URBEC. Le schéma date de 1973 et met de l'avant les projets prévus par le BANAIM, dont l'objectif principal est à la fois de mettre en valeur l'aéroport, et de soutenir son développement présent et futur. La loi 60 prohibait principalement les nouvelles constructions résidentielles. Ainsi, le plan du BANAIM prévoyait le développement de zones à vocation industrielles, commerciales, agricoles et de récréation sur les zones expropriées. Ils prenaient en compte le fait que les villages de Sainte-Scholastique et de Sainte-Monique allaient « à toutes fins pratiques », être « appelés à disparaître progressivement », car, étant trop proches de la zone opérationnelle de l'aéroport et des nuisances sonores qui l'accompagnent, ne seraient plus en mesure de se développer (URBEC 1973). Ces choix n'étaient pas censés nuire à l'aéroport, car d'autres zones de concentration de services et d'habitation se situaient à proximité et permettraient de remplacer les villages disparus tels que Saint-Jérôme, Blainville, Sainte-Thérèse, Saint-Eustache et Lachute, mais également, au sein même de Mirabel : Saint-Benoît, Saint-Augustin, Saint-Canut, Saint-Janvier, et Saint-Hermas. La figure 3.8 détaille la planification du périmètre d'expropriation prévue par le BANAIM.

Figure 3.8 Carte de l'affectation du sol du périmètre d'expropriation



Source : Auteur (2024)

En dehors de cette zone, le territoire administré par la Ville de Mirabel ne comprend que 32% de la surface totale de la municipalité. En 1973, 74% de ce territoire sont composés de terres agricoles dont 61% cultivées. Dans son schéma directeur de 1973, le BANAIM détaille également l'aménagement de cette zone même si celle-ci se situe en dehors du périmètre d'expropriation. Dans son plan, il propose de diviser le territoire en fonction de ses apports au développement du site aéroportuaire. La partie ouest du territoire, comprenant les anciennes paroisses de Saint-Benoît et Saint-Hermas, concentre plus de zones agricoles que la partie est. Le BANAIM décide de la conserver comme telle en développant uniquement des habitations à faible densité et des services de proximité (école maternelle et élémentaire, garderie, centre communautaire, noyaux commerciaux avec les services essentiels à la population). Dans le reste du territoire, trois « pôles », peu impactés à moyen et long terme par le bruit de l'aéroport selon les calculs du BANAIM, sont désignés pour devenir les futures zones de concentration d'habitations et de services du territoire : Saint-Canut, Saint-Janvier et Saint-Augustin. Au sein de ces trois pôles, Saint-Augustin, situé juste en dessous du parc industriel de l'aéroport (le PICA), est désigné pour devenir le centre de Mirabel, un statut historiquement détenu par la paroisse de Sainte-Scholastique, qui était le siège historique

du comté régional de Deux-Montagnes depuis 1834. Le BANAIM prévoit d'y développer tous les services essentiels de la municipalité : service incendie, service de police, hôtel de ville, bureau de poste, gare ferroviaire, école secondaire, hôpital, etc.

Dans son plan, le BANAIM assume que la majorité des expropriés situés dans la zone de la Phase 1 du projet aéroportuaire se relocalisera à Saint-Augustin, faisant progressivement augmenter la population de ce pôle. Selon les pronostics, 65% de la population expropriée se relocaliseraient dans les limites de la ville de Mirabel et dans la périphérie immédiate du périmètre exproprié, à Saint-Eustache et Sainte-Thérèse notamment. Ces pronostics envisagent également à long terme que le territoire de Mirabel gagnera en population grâce à l'attraction de l'aéroport et des industries qui l'entourent. Ainsi, en suivant ces estimations, Mirabel commencera par perdre des résidents à cause de l'expropriation puis en gagnera fortement venus de l'intérieur du territoire dès 1973. Le tableau 3.5 retrace « l'hypothèse forte » du schéma qui envisage une augmentation progressive de la population dans l'ensemble du territoire de Mirabel pour atteindre 37 400 habitants en 2001, dont 25 000 dans le centre de service.

Tableau 3.5 Estimation de l'augmentation de la population à Mirabel entre 1971 et 2001

Hypothèse forte	1969	1972	1986	2001
Population totale	16 505	12 486	23 900	37 400
Centre de services	2 160	2 143	10 000	25 000
Reste	14 345	10 343	13 900	12 400

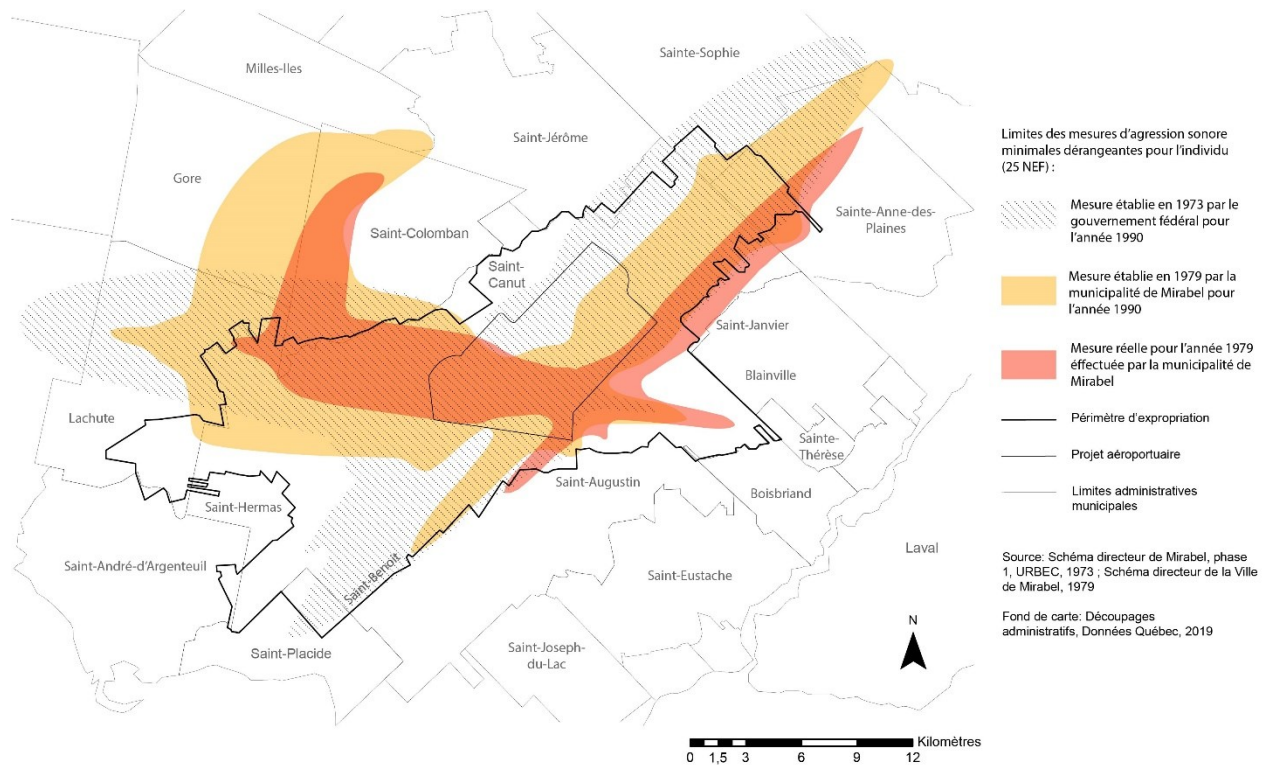
Source : URBEC (1973)

Cependant, ces projections démographiques sont rapidement remises en cause. En novembre 1979, le conseil municipal de la Ville de Mirabel décide de réaliser un nouveau schéma directeur adapté à l'évolution réelle du territoire et qui représente la première action municipale entreprise depuis sa création en 1971. Ce schéma indique que depuis 1973 la population de l'ensemble du territoire ne cesse de diminuer et cette diminution ne semble pas s'être arrêtée malgré l'ouverture de l'aéroport en 1976. Les projections aéroportuaires ne répondent pas non plus aux attentes. Le transport aérien et le nombre de passagers sont plus faibles que prévu. La croissance et le développement urbain ont suivi ces mêmes évolutions.

Au sein de ce schéma, la Ville dénonce son pouvoir d'action limité sur un territoire « très restreint », réduit « à quelques centaines d'acres réparties autour des pôles existants et coincés entre le territoire exproprié par le gouvernement fédéral » (Mirabel, 1979). Le Conseil municipal se positionne pour la première fois en proposant des scénarios de développement qui : 1) correspondent mieux au territoire, et 2) permettront au territoire de rayonner en établissant des relations avec les villes périphériques. Les propositions remettent plus spécifiquement en question les mesures de nuisance sonore réalisées par le gouvernement fédéral en 1974. Ces mesures s'appuient sur les nuisances prévues pour 1990, lorsque les trois phases du projet aéroportuaire seront développées. Elles sont basées sur le système NEF (Noise Exposure Factor) ou PBP (Projection du Bruit Perçu), méthode la plus utilisée à l'époque, qui intègre deux variables : l'intensité de bruit et sa durée. En 1974, les avions sont plus bruyants qu'aujourd'hui. La limite de bruit supportable pour les résidents, qui équivaut à 199 mouvements d'avions par jour, a été placée à 25 NEF (90 Décibels). Cependant, ces mesures n'avaient pas pris en compte deux éléments importants : la croissance du trafic aérien qui ne répond pas aux attentes dès 1979 et les évolutions technologiques qui évoluent vite et ont permis de réduire les bruits des avions. Dès 1979, c'est donc l'ensemble de la forme du périmètre d'expropriation qui n'est plus adaptée aux mesures réelles. Ce sont également les capacités de développement urbain de Mirabel qui peuvent être élargies puisque jusqu'à maintenant les mesures de bruit divisaient en deux le territoire, entre d'un côté la partie urbanisable et de l'autre la partie non urbanisable.

En réponse à cela, la Ville de Mirabel propose en 1979 de nouvelles mesures de bruit. Présentées dans la figure 3.9 en superposition avec les mesures de 1974, elles démontrent que non seulement le périmètre d'expropriation est beaucoup trop grand par rapport à la réalité d'exposition au bruit, mais aussi qu'il ne prend pas en compte les bons secteurs du territoire. Les nouvelles mesures indiquent que l'agression sonore sera plus forte à l'est du territoire. À cela s'ajoute le fait qu'en 1979, le volume de passagers n'étant pas aussi élevé que prévu, le gouvernement fédéral décide de retarder de quelques années le transfert des vols frontaliers de Dorval vers Mirabel, impliquant un retard dans la construction des phases 2 et 3 du projet aéroportuaire. Dans ces circonstances, il est donc difficile de produire des mesures adéquates pour l'année 1990. Ainsi, les mesures produites par la Ville de Mirabel pour l'année 1979 semblent les plus réalistes puisqu'elles s'appuient sur l'existant et que, dès cette période, de premières interrogations se posent quant à la construction réelle des phases 2 et 3.

Figure 3.9 Carte comparative des mesures d'agression sonore du gouvernement fédéral et de la Ville de Mirabel



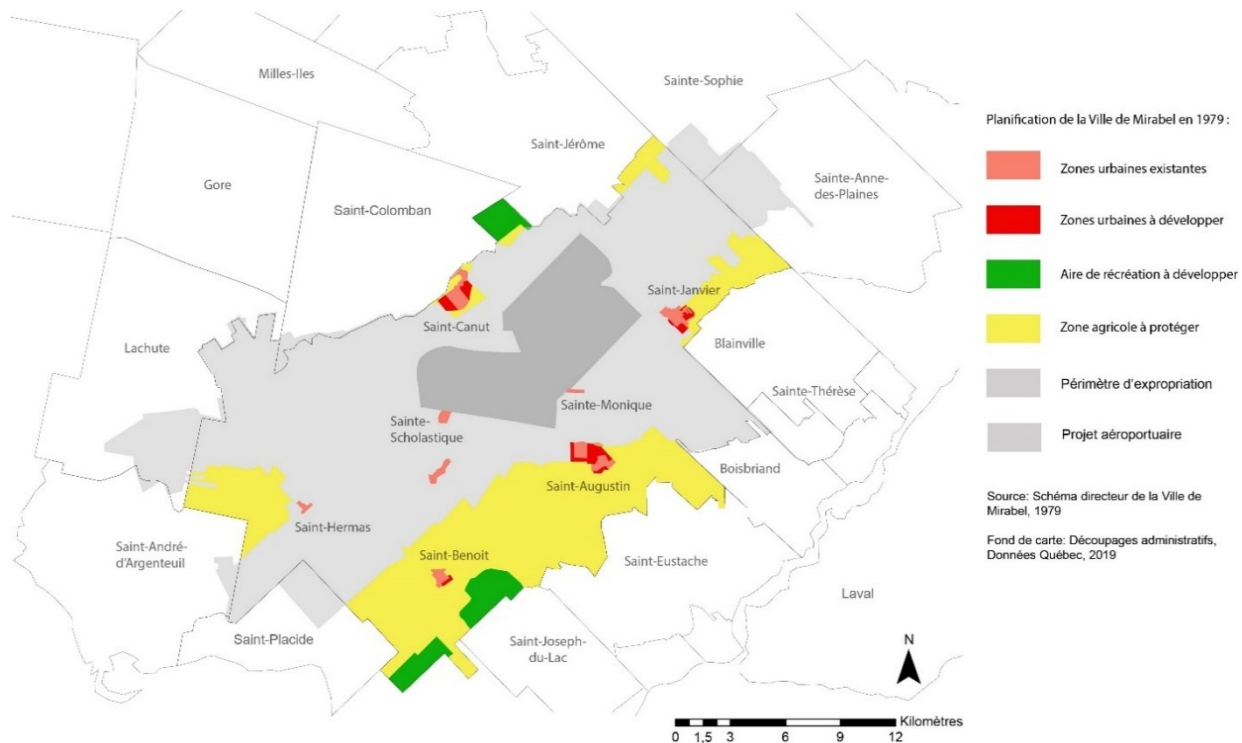
Source : Auteur (2024)

Malgré ces nouvelles mesures, la Ville de Mirabel reste limitée par les législations en œuvre au sein du périmètre d'expropriation et régies par le gouvernement fédéral. Telle que la Loi 60 l'indique, aucune nouvelle construction ne peut s'y développer. Aucune initiative pour changer la Loi n'est entreprise. La Ville de Mirabel doit donc travailler au travers des frontières législatives et politiques qui lui sont imposées. Plutôt que de remettre en question le périmètre d'expropriation, elle s'attache plutôt à créer un schéma directeur qui favorisera le plus possible le rayonnement de Mirabel et de ses atouts territoriaux. Ainsi, dans le schéma de 1979, l'aéroport n'est plus l'axe névralgique unique vers lequel tout doit converger. S'il est reconnu comme un pôle attractif majeur du territoire, l'aéroport est également présenté comme une barrière physique territoriale qui délimite Mirabel en plusieurs sous-ensembles. Afin de réduire ces effets, le nouveau schéma propose non pas de valoriser un seul pôle et de le transformer en centre de services, mais plutôt de valoriser à égalité trois pôles distincts, Saint-Canut, Saint-Janvier et Saint-Augustin. Ces trois pôles étant déjà attractifs par leur position géographique à proximité des villes adjacentes de Saint-Eustache, Sainte-Thérèse et Saint-Jérôme, le nouveau schéma tend à renforcer leur rôle. Formant

la structure « tripolaire » de Mirabel, ils pourront fonctionner indépendamment au-delà de la barrière physique aéroportuaire. Chacun de ces pôles accueillera, selon les projections municipales, environ 10 000 habitants.

Pour les autres pôles, Saint-Benoît et Saint-Hermas, la valorisation du potentiel agricole est privilégiée. En effet, si les acteurs municipaux souhaitent développer le territoire, ils tentent également de valoriser l'histoire agricole des anciennes paroisses qui représente à la fois « l'organisation sociale » et « l'identité » du territoire (Mirabel 1979). La municipalité tente ainsi de se positionner pour ne pas devenir une unité municipale à vocation essentiellement administrative au profit de l'aéroport, permettant également de prévoir les potentielles surestimations du projet aéroportuaire. Pour renforcer cela, elle met en place un certain nombre de règlements municipaux qui viennent appuyer sa position d'acteur à la fois politique et administratif. Il s'agit entre autres de la mise en place d'un zonage et de conditions de construction très strictes autour des zones agricoles pour renforcer leur atout et leur potentiel agricole. Ce zonage se veut encore plus strict que la nouvelle loi de Protection du territoire agricole adoptée en 1978 par le gouvernement provincial du Québec. La figure 3.10 synthétise les différents aménagements proposés par la Ville de Mirabel.

Figure 3.10 Carte des aménagements proposés par la Ville de Mirabel en 1979



Source : Auteur (2024)

Avec ce schéma, la nouvelle ville de Mirabel désire démontrer aux « gouvernements supérieurs » qu'elle est « plus qu'un aéroport » (Mirabel 1979). Elle est une ville préoccupée par ses propres aménagements et sa mise en valeur, et elle possède une existence propre au-delà de l'aéroport, une existence qui se renforcera au fil des années.

Cette première partie de chapitre se conclut donc sur la construction d'un nouveau territoire : Mirabel. Au sein de cette partie, l'objectif était de revenir sur les différentes étapes qui ont menées à la création de l'aéroport de Mirabel. Trois grandes étapes chronologiques accompagnent cette partie : la décision de construire un nouvel aéroport (1966-1969) ; la décision d'implanter cet aéroport dans le nord-ouest de Montréal, amenant à l'expropriation de 97 000 acres de terres et 3 126 familles (1969-1971) ; et la création de deux nouvelles entités territoriales : un périmètre d'expropriation souverain du gouvernement fédéral, et une nouvelle ville fusionnée à partir de 14 anciennes paroisses (1971-1979). Après avoir analysé la mise en œuvre du projet aéroportuaire à partir des archives disponibles et des récits de neuf (9) expropriés rencontrés, il est possible de voir que les conséquences du projet aéroportuaire et les mémoires de ces conséquences sont multiples. La synthèse de ces impacts est présentée dans le tableau 3.6 suivant.

Tableau 3.6 Synthèse des impacts de la décision de construire un aéroport entre 1966 et 1979

Projet aéroportuaire		Impact politique	Impact spatial	Impact social	Impact symbolique	Impact économique
Création de la Loi 60	Création et imposition d'une nouvelle législation	X		X		
Création du périmètre de l'expropriation	Fusion de 14 paroisses et municipalités	X	X	X	X	X
	Création du BANAIM pour gérer le territoire exproprié	X		X	X	
Création de la Ville de Mirabel	Création d'une nouvelle entité administrative	X	X			X
	Création d'un nouveau conseil municipal	X		X	X	
	Changement de nom du territoire	X		X	X	
	Création de plans et schémas d'aménagement	X	X			
Expropriation de 3 126 familles	Annonce de la nouvelle			X	X	
	Sentiments d'incertitudes et de déracinement			X	X	
Construction de la phase 1 du projet	Construction d'une aérogare et de deux pistes		X			X

Source : Auteur (2024)

La partie suivante se concentre sur les expériences vécues des expropriés jusqu'à la rétrocession des terres à partir de 1984. Tout en mobilisant les archives, elle se concentre surtout sur les récits

des neuf (9) expropriés rencontrés, dont certains ont dû quitter le territoire parce que leur maison se situait sur l'emplacement de la première phase du projet aéroportuaire, et dont certains sont restés, devenant locataires du gouvernement fédéral. Elle mobilise également les récits de deux élus actuels de la Ville de Mirabel qui ont vécu les expropriations, et ceux de cinq résidents de Mirabel qui n'ont pas vécu les expropriations, mais qui ont connu au moins une personne les ayant vécus. À partir de leurs récits, il s'agira de comprendre les conséquences concrètes des expropriations sur leur vie et celles de leur famille, lorsqu'ils devaient quitter le territoire et se relocaliser ailleurs, et lorsqu'ils devenaient locataires du gouvernement fédéral. Nous verrons que ces conséquences ont encouragé l'organisation d'une lutte par les expropriés eux-mêmes qui s'est terminée par la rétrocession de 80 000 acres excédentaires situés autour de la zone opérationnelle de l'aéroport.

3.2 Les mémoires de l'expérience de l'expropriation

3.2.1 Devoir quitter son « chez-soi »

Les effets des expropriations varient profondément en fonction des individus. Devoir quitter son « chez-soi », se reloger et reloger sa famille ainsi que son activité professionnelle n'est pas la même chose que devenir locataire du gouvernement et vivre dans un territoire exproprié. Les deux ont des effets aussi intenses, mais différents sur la vie des expropriés. Cette première partie aborde le contexte vécu par les expropriés qui ont dû quitter le territoire et se reloger ailleurs. Elle débute par la réception de l'avis d'expropriation qui 1) officialisait l'expropriation selon la loi en vigueur, et 2) énonçait le temps disponible à l'exproprié pour trouver un nouveau lieu de résidence. Ce processus de relocalisation n'a pas été pris en charge par le gouvernement, même si les différents documents et rapports produits par les acteurs gouvernementaux décrivent tous l'enjeu d'accompagner les expropriés dans leur relocalisation (Transport Canada 1974, Dansereau 1976, Mirabel 1973 et 1979). Les expropriés étaient donc les seuls responsables de leur relocalisation.

D'après les chiffres produits en 1973, les paroisses de Sainte-Scholastique et de Sainte-Monique comptent à elles seules la disparition de 1 456 résidents (URBEC 1973). Selon les projections, ce serait un total de 4 227 résidents d'ici 1985, et 8 525 résidents d'ici 1990 qui se relocaliseraient.

D'après Transport Canada (1974), la majorité des familles expropriées s'est réinstallée « à l'intérieur du territoire » (Transport Canada 1974). Cependant, les chiffres produits entre 1969 et 1975 ne concordent pas avec cette affirmation. Si les expropriés désiraient rester dans leur « environnement d'ici » (M. Deprato), leur relocalisation sur le territoire municipal a été plutôt faible. Au contraire, le territoire a continué à perdre des habitants au fil des années. Saint-Augustin est la seule partie du territoire qui en a gagné : 157 habitants s'y sont relocalisés entre 1969 et 1975. D'ailleurs, les zones où les expropriés pouvaient rester et devenir locataires ont aussi perdu de la population entre 1969 et 1975. C'est le cas de Saint-Benoît (- 34) et de Saint-Canut (- 71) dont certaines parties étaient expropriées et dans lesquelles certains expropriés ne désiraient pas devenir locataires du gouvernement.

La relocalisation dépend principalement des conditions offertes. Comme nous l'avons vu précédemment, une grande partie de la population mirabelloise vit de l'agriculture. De nombreux expropriés étaient agriculteurs. S'ils poursuivaient dans ce domaine d'activité, ils devaient pouvoir se relocaliser là où des terres étaient disponibles, là où le prix des terres correspondait à leur budget et là où le marché agricole le permettait³. Certains expropriés ont ainsi réussi à se relocaliser à proximité, car ces conditions étaient réunies. C'est le cas de Jean-Paul Raymond, producteur laitier et maraicher qui habitait la paroisse de Sainte-Monique, expropriée à 100%, et qui réussit à se relocaliser en 1971 à Mirabel dans l'ancienne paroisse de Saint-Hermas. Pour réussir, il est cependant passé par un long processus de relocalisation qui a duré presque une année. Il ne souhaitait pas quitter le territoire, mais les terres aux alentours étaient devenues trop chères. Il a donc longtemps cherché en allant de municipalité en municipalité pour finalement réussir à trouver une terre dans l'ancienne paroisse de Saint-Hermas.

Dans d'autres cas, si la relocalisation à Mirabel était possible, c'était uniquement à la condition d'arrêter le travail agricole. Dans les années 1970, le contexte agricole « n'était pas facile » (Martine Raymond). Des manifestations avaient eu lieu devant le parlement d'Ottawa pour augmenter les prix des produits agricoles. Être agriculteur « n'était pas payant » et le marché agricole n'était alors pas assez organisé. L'inflation jouait également un rôle important. Dans le

³ Le marché agricole était alors divisé en systèmes coopératifs régis par des quotas de production et de vente qui encadraient fortement le marché, et en particulier celui du lait. La plus importante coopérative agricole en 1969 dans la région des Laurentides est l'Union catholique des cultivateurs (UCC), remplacée en 1972 par l'Union des producteurs agricoles (UPA).

contexte des expropriations, la situation financière des agriculteurs s'est aggravée car ils perdaient leurs terres. Pour certains agriculteurs, l'expropriation a ainsi ouvert une porte pour sortir d'un modèle d'héritage et de transmission de la terre agricole familiale encore très présent dans les années 1970, mais vécu par certains comme un poids psychologique et financier important. L'expropriation permettait alors de se réinstaller ailleurs et d'avoir une raison pour arrêter ce travail.

Cependant, pour d'autres, l'arrêt du travail agricole n'a pas été choisi, mais s'est imposé comme une nécessité. En effet, à cause de l'expropriation, le prix des terres aux alentours a fortement augmenté pour deux raisons. La première est que l'expropriation de Mirabel a amené au rachat massif de terres à bas prix, réduisant le nombre de terres vacantes sur le marché immobilier. En d'autres termes, le marché sur le territoire de Mirabel est devenu tendu, et lorsque l'offre diminue, les prix augmentent. La seconde raison est qu'en expropriant près de 11 000 individus, ce sont de nombreux expropriés qui sont entrés sur le marché immobilier. La demande en terre a donc fortement augmenté lorsque l'offre a de son côté diminué. Cela a provoqué l'inflation des prix des terres et des propriétés.

De plus, le projet aéroportuaire était décrit par les médias et le gouvernement fédéral comme un bénéfice majeur pour l'économie future de la région. Les habitants de la région s'attendaient à voir une « pluie imminente de dollars et d'emplois » (Gagnon-Poulin, 2010). Par ailleurs, le gouvernement fédéral assurait aux expropriés « un excellent traitement et de très bonnes compensations [...], de meilleures conditions de vie, avec un règlement juste, la création d'emplois et un avenir meilleur pour leurs enfants » (Gagnon-Poulin, 2010, p.76). Dans les années 1969 et 1970, les médias reprenaient ces discours, créant un sentiment généralisé positif envers le nouvel aéroport. Dans ce contexte médiatique, l'expropriation était désignée comme une bonne chose. Comme l'explique Françoise Drapeau-Monette, l'opinion publique était faite : « on passait pour du monde riche ». Cela incitait encore davantage les propriétaires de terres à augmenter la valeur de leur propriété dans « l'attente » (Aline Thibodeau) que les expropriés les rachètent grâce aux bonnes compensations reçues.

Cependant, la réalité était toute autre, car les compensations reçues ne se basaient pas sur la valeur réelle des terres, mais sur ce que le gouvernement fédéral décidait d'accorder. Les expropriés recevaient donc moins que ce qui leur permettait de racheter une terre à la même valeur que leur

ancienne propriété. Dans un contexte d'inflation et de spéculation territoriale, la relocalisation des expropriés à proximité était donc compromise. Robert Caron raconte :

Mon père, il n'aurait pas pu faire ça, se déplacer, il serait allé où ? Avec sa petite maison qu'ils [le gouvernement] ont peut-être payée 20 000\$, il serait allé où ? Il n'aurait pas été capable de s'acheter une autre maison. Ils ne donnaient pas tout le temps ce que ça coûtait ailleurs. Il fallait s'expatrier pour avoir quelque chose. [...] Ça a été un manque à l'époque, c'est comme ça que la grogne a commencé. (Robert Caron)

Dans ce contexte, certains expropriés agriculteurs ont dû « abandonner l'agriculture » (Alain Lajeunesse) pour se relocaliser à même le territoire de Mirabel, mais en dehors du périmètre d'expropriation. C'est le cas du père de Marcel Denis qui s'est relocalisé à Mirabel dans l'ancienne paroisse de Saint-Benoît. Devenu trop « âgé », son père n'était pas prêt à recommencer la culture d'une nouvelle terre. Il a donc acheté une maison à Saint-Benoît. Il a mis en location sa terre et son érablière, et son ancien voisin l'a cultivée en attendant le début des constructions de l'aéroport et l'obligation de quitter définitivement le territoire (Marcel Denis).

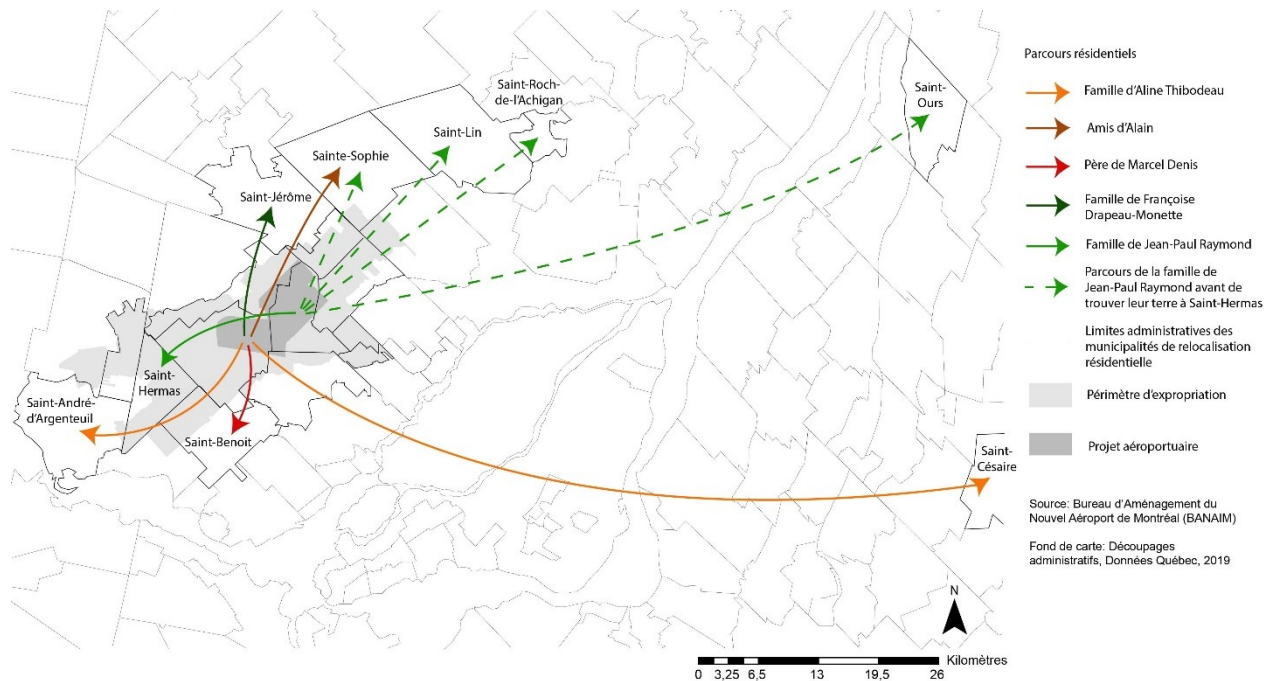
Le nombre de terres et de propriétés disponibles à Mirabel à l'extérieur du périmètre d'expropriation étant restreint, certains expropriés ont dû se relocaliser en dehors du territoire, tout en cherchant à se relocaliser au plus près de Mirabel et de leurs terres familiales, dans les villes limitrophes comme Saint-Jérôme, Sainte-Thérèse, Saint-Eustache ou encore Sainte-Sophie. C'est le cas d'un couple d'expropriés qui a racheté le chalet d'Alain situé près de Sainte-Sophie. Le couple vivait sur la terre familiale depuis « deux-trois générations », que le père avait reçu en héritage et qu'il cultivait. Ayant perdu la terre, les enfants devaient se relocaliser, mais ne souhaitaient pas trop s'éloigner de l'emplacement de leur terre familiale. Ils ont donc racheté le chalet d'Alain, mais la situation les a menés à se réorienter professionnellement.

Dans d'autres cas, la relocalisation à proximité n'était pas possible, et les expropriés allaient là où les conditions de leur relocalisation étaient réunies. Certains expropriés ont donc dû se relocaliser plus loin afin de saisir les opportunités disponibles. C'est le cas de l'un des oncles de la famille d'Aline Thibodeau, qui a d'abord acheté un moulin à farine à Saint-Césaire pour s'assurer une activité professionnelle puis une maison à Chambly, située à 25 minutes en voiture de Saint-Césaire, afin que toute sa famille puisse déménager.

En revanche, l'expropriation n'a pas mené tous les agriculteurs expropriés à arrêter le travail de la terre. Certains ont été « chanceux » (Aline Thibodeau) et ont réussi, après avoir « fouillé partout aux alentours » (Françoise Drapeau-Monette), à trouver à la fois une terre à cultiver et pour s'y installer. C'est le cas d'un oncle d'Aline Thibodeau qui a réussi à trouver une terre à Saint-André-d'Argenteuil. C'est aussi le cas de la famille de Françoise Drapeau-Monette, dont le père a finalement trouvé quatre terrains disponibles à Saint-Jérôme. Il les a achetés, il a construit sa maison sur l'un deux et il a vendu son troupeau de bœufs qui ne pouvait pas être déménagés sur une telle distance.

La figure 3.11 retrace les parcours de relocalisation des cinq cas d'expropriés présentés ici, accompagnés du processus de relocalisation de Jean-Paul Raymond, décrit dans l'ouvrage *La mémoire de Mirabel* (Boileau et Raymond 1988, p.52). Jean-Paul Raymond a parcouru quelques 5 000 miles dans toute la province de Québec, pendant presque une année, pour trouver la terre correspondante à ses besoins et ceux de sa famille. Les cinq cas présentés dans cette carte sont individuels, et ne cherchent donc pas à représenter une généralité. En sachant qu'aucune source archivistique connue ne retrace l'ensemble des déplacements des différents expropriés de Mirabel, ces cas sont des exemples. Ils permettent de donner une idée des effets provoqués par les expropriations sur les trajectoires résidentielles des individus.

Figure 3.11 Carte des parcours résidentiels de cinq expropriés



Source : Auteur (2024)

Lorsque les expropriés recevaient leurs avis d'expropriation, deux étapes suivaient. La première était de le signer devant un notaire afin de percevoir la compensation économique. La seconde, en prévision du déménagement, était de vider les maisons. Dans la majorité des cas d'expropriés agriculteurs, d'organiser un encan, c'est-à-dire la vente, souvent à ciel ouvert et sur leurs propres terres, à bas prix, voir à très bas prix, de tout ce qui a pu être ramassé et conservé au cours des générations qui ont cultivé la terre ou habité la maison (outils, tracteurs, animaux d'élevage, etc.). Il faut prendre en compte qu'au sein de ce processus, les premiers avis d'expropriation ont été délivrés en mars 1970, dans un double moment important pour les agriculteurs : la récolte des sucres des érablières, et la préparation des terres en vue de la saison estivale. D'autres avis ont été délivrés à l'automne 1970, pendant la saison de récolte des foin. Les agriculteurs se retrouvaient donc dans la nécessité de laisser leurs productions agricoles afin de trouver une nouvelle propriété et d'organiser leurs déménagements. Cela aggravait encore davantage leur situation financière. Cela a également incité les expropriés à négocier le plus possible leurs avis d'expropriation, ralentissant la vente de leurs propriétés et donc la réception de l'argent nécessaire à leur relocalisation. S'ils pouvaient obtenir ne serait-ce que « 2000\$ » de plus, ils négociaient (Martin Nepveu) : « il y avait toujours des négociations qui se faisaient ». Cependant, malgré les négociations toujours en place, les expropriés n'avaient pas d'autre choix que de partir lorsque leur

maison était placée sur la liste des démolitions. Certains expropriés se sont alors réinstallés seulement avec une « avance » (Martin Nepveu) dans l'attente d'obtenir plus d'argent. Commenait ensuite la période des encans :

Tous les jours il y en avait, j'étais là, je suis allé à plusieurs, ils vidaient la maison au complet, ils mettaient ça sur les gazons et vendaient ça à l'encan. [...] Sur le rang Sainte-Marie, il y avait une pancarte, admettons le 2 août. Le voisin c'était le 3 août, l'autre voisin c'était le 4 août, ça s'en venait comme ça, d'un bout à l'autre jusqu'aux pistes...ou la clôture [de l'aéroport]. Incroyable. (Michel Lauzon).

Lors de ces encans, tout était vendu. Le nombre d'encans ayant lieu en même temps était tellement élevé que tous les prix étaient « bradés » (Michel Lauzon). Martin Nepveu, qui avait huit ans à l'époque, se souvient d'avoir participé à la création des affiches pour les annoncer. Ces encans accueillait des acheteurs de Mirabel, et de toutes les municipalités aux alentours. De son regard d'enfant, Martin Nepveu en garde un « souvenir merveilleux ». Il se souvient aller observer les animaux et s'amuser avec d'autres enfants. Des artistes étaient venus « chanter », et de nombreuses « roulottes » s'étaient déplacées pour suivre les différentes journées d'encans : « c'était la fête totale, il y avait de la musique, des spectacles ».

Pour les adultes en revanche, l'encan représentait un moment de grande séparation avec les objets du passé et de nombreux souvenirs, mêlant des sentiments de tristesse et de nostalgie (Boileau et Raymond 1998). En effet, le mot qui revient le plus souvent au sein des entretiens pour décrire tout le processus de relocalisation vécu par les résidents expropriés est celui de la « perte », cité dans le cadre de onze (11) entretiens. Ce sentiment de perte est multiple. Il est d'abord la perte d'un héritage (11) et de tous les objets qui le composent. Traditionnellement, cet héritage se transmet de père en fils, de génération en génération, et dans plusieurs cas depuis « deux ou trois générations » (Alain). Il représente à la fois un symbole identitaire, lié à la famille, mais aussi au statut social, celui d'être propriétaire et producteur terriens. Symbole économique familial, il est ce qui permet de conserver la « lignée familiale » (M. Deprato), d'assurer une relève agricole sur sa terre, mais également de renforcer les liens et les valeurs de la famille.

Ce sentiment de perte est ensuite celui de la perte d'un ancrage (6), décrit dans les entretiens en terme de « déracinement » (Alain). Alors que les interviewés rencontrés décrivent un « attachement

» fort à la fois à la terre familiale, et à la fois au « lieu d'enfance » (Frédéric Alarie), l'expropriation a produit l'effet inverse, celui du déracinement, action reliée au fait de faire disparaître quelque chose ou d'arracher un individu de quelque part. C'est la perte de lieux, des lieux d'ancrage, de travail de la terre, d'héritage et de souvenirs. La souffrance produite par cette séparation a été vécue très fortement et certaines personnes en sont décédées. Françoise Drapeau-Monette explique ainsi qu'une résidente du rang Sainte-Marie est morte subitement « dans la nuit » après qu'elle et toute sa famille aient fait un encan dans la journée. Selon elle, les deux événements sont directement liés. Elle raconte aussi le cas d'un exproprié qui avait trouvé une nouvelle résidence à Oka et le soir même de sa trouvaille, il rentre chez lui et « tombe mort, décédé » (Françoise Drapeau-Monette).

Ces sentiments de pertes se sont exacerbés dans de nombreuses situations vécues par plusieurs expropriés et relatées dans les entretiens, mais également en détail dans l'ouvrage *La mémoire de Mirabel* (1988) et le mémoire de Gagnon-Poulin (2010). Trois situations ont particulièrement été nommées dans ces différentes sources. La première est le cas d'expropriés à qui le BANAIM avait annoncé qu'ils ne devaient pas déménager avant 1974, mais qui ont finalement reçu un avis d'expropriation dès 1970 (Gagnon Poulin 2010). L'annonce subite d'un déménagement plus rapproché a exacerbé l'effet de perte, les expropriés concernés n'ayant pas eu assez de temps pour se préparer. La seconde est, à l'inverse, le cas d'expropriés qui ont reçu un avis d'expropriation alors qu'ils ne devaient pas être expropriés. Ces derniers ont donc été expropriés « pour rien » (Alain Lajeunesse). Cela a été le cas de la famille de Françoise Drapeau-Monette qui, après avoir mené tout le processus de relocalisation et après avoir trouvé une nouvelle habitation à Saint-Jérôme, reçoit le jour de leur encan une « lettre enregistrée » expliquant que finalement ils n'avaient pas à quitter leur maison à Sainte-Scholastique, car le sens d'une des pistes du futur aéroport avait changé. Elle explique que son père était alors en train de finir de construire leur maison à Saint-Jérôme (Françoise Drapeau-Monette).

La troisième situation est celle de maisons incendiées « subitement » (Alain Lajeunesse), et dans certains cas avant même que l'ensemble des objets s'y trouvant ne soient retirés par les propriétaires expropriés (Françoise Drapeau-Monette). Cette dernière situation a été nommée dans le cadre de dix (10) entretiens. Certains témoignages évoquent des maisons qui, dès la signature des documents attestant l'expropriation et la vente individuelle des terres ou des maisons, ont été brûlées. Les témoignages qui les évoquent décrivent un triple processus. D'abord, la maison est laissée par ses

propriétaires après la signature du contrat de vente. Les clés de la propriété sont données à la SIC. La maison est vide, ou en attente de déménagement, et pendant ce laps de temps, elle est vandalisée. Alain Lajeunesse raconte qu'un exproprié s'est fait ainsi fait « voler son chien » (Alain Lajeunesse). Ensuite, lorsque les objets sont partis, les maisons sont incendiées. Dans les dix témoignages récoltés, les personnes ayant vécu les incendies de maisons expliquent qu'ils permettaient aux « pompiers de s'exercer » (Alain Lajeunesse) : « C'était impressionnant de voir les maisons brûler à gauche et à droite. Ils ne perdaient pas de temps » (Robert Caron).

Ce phénomène n'a jamais été publiquement assumé. Lors d'incendies de maison, les journaux parlaient de feux accidentels ou orchestrés par les expropriés eux-mêmes. Ces discours sont à l'inverse dénoncés par les expropriés :

Ils faisaient ça toujours le dimanche, ils savaient que dans ce temps-là le monde allait à la messe. Un dimanche je vois une belle vieille maison, les pentures étaient en bois. Elle était inhabitée, mais là les pompiers sont là, ils mettent le feu, ils l'éteignent, ils le remettent, ils l'éteignent. Pendant la semaine, je revois la maison en feu en première page et le journaliste écrit qu'il y a eu un feu et que quelqu'un aurait mis le feu. (Françoise Drapeau-Monette)

D'après plusieurs témoignages, le gouvernement fédéral demandait aux pompiers de s'entraîner, limitant ainsi les coûts de démolition du gouvernement fédéral : « Les pompiers arrivaient, ils mettaient le feu, les grues arrivaient, démolissaient les maisons, que ce soient des maisons ancestrales ou pas, ils n'en avaient rien à faire » (Aline Thibodeau). Ces trois processus sont systématiquement abordés les uns après les autres, relatant un phénomène qui s'est produit à de nombreuses reprises, et ayant touché « beaucoup de maisons » (Alain Lajeunesse).

Ces situations ont accentué le sentiment d'injustice vécu par les expropriés qui décrivent une disparition complète dans des circonstances injustes et ressenties comme brutales, de leurs lieux de vie. Celles-ci s'accompagnent de la consternation des témoins : « C'est fou quand on pense à ça, c'est complètement fou » (Aline Thibodeau), accompagnée d'une grande interrogation, autour d'un récit qui, pour les interviewés semble invraisemblable, plus proche de la fiction que de la réalité : « Quand on prend le temps d'écouter ça, on se demande si on n'est pas dans les vieux pays, qu'il se passe des choses de la guerre, c'est quasiment ça. Il y a eu des avis d'éviction, des maisons brûlées, toutes ces choses-là c'est... » (Marcel Denis).

Enfin, en plus de voir leurs maisons, celles de leurs voisins, et leur milieu de vie brûler, l'intégration dans un nouveau milieu de vie n'était pas non plus une étape facile, renforçant le sentiment de perte de son « chez soi ». Le regard des autres habitants envers les expropriés était différent, et l'opposition entre ce qu'ils vivaient et le discours véhiculé sur leur situation créait un effet de rejet des deux côtés. Françoise Drapeau-Monette explique que son père se sentait « regardé » par tout le monde à Saint-Jérôme, comme s'il était « un extraterrestre » et personne ne lui parlait « sur le perron de l'église ». Il se disait toujours « en visite » à Saint-Jérôme, en opposition au « chez-soi », à la stabilité et à l'ancrage que représentait sa terre expropriée.

Investi symboliquement, physiquement et socialement, le « chez-soi » est partie intégrante de l'identité de l'individu (Serfaty-Garzon 2003). Perdre son chez-soi revient ainsi à perdre une partie de soi, provoquant des émotions très fortes, et engageant l'individu dans un processus de deuil en plusieurs phases : la phase du choc et du déni, la phase de la désorganisation, la phase de la protestation, la phase de la réorganisation et la phase de l'adaptation. Les expropriés de Mirabel ayant dû quitter le territoire sont passés par ces différentes phases synchronisées avec les cinq étapes du processus d'expropriation : apprentissage de la nouvelle (choc et déni), réception de l'avis d'expropriation (désorganisation), négociation de l'avis (protestation), recherche d'une nouvelle maison et/ou d'une nouvelle terre (réorganisation), encans et déménagements (adaptation).

Cette partie a cherché à expliciter ce long processus par lequel passe un exproprié avant de se reloger, un processus émotionnel puissant qui, dans le cas de Mirabel, n'a pas été soutenu par les acteurs publics. 56 ans plus tard, l'émotion inscrite dans les extraits d'entretiens présentés donne à voir les effets psychologiques, sociaux et en matière de santé (certaines personnes en sont décédées) que les expropriations ont pu produire. La précision des éléments présentés et les choix opérés par les interviewés quant aux types d'événements relatés mettent également le doigt sur un sentiment d'injustice profond qui a aussi été fortement vécu par les expropriés restés vivre sur le territoire et devenus locataires du gouvernement fédéral. Selon les chiffres disponibles, ce sont quelques 1 668 expropriés sur environ 11 000 qui ont été dans l'obligation de quitter Mirabel entre 1969 et 1973. En attente de la construction des deux autres phases du projet aéroportuaire, la majorité des expropriés sont donc restés vivre sur le territoire. Leur vécu est présenté dans la partie suivante.

3.2.2 Vivre dans un contexte d'expropriation

Les expropriés devenus locataires du gouvernement fédéral ont vécu des impacts différents de ceux qui se sont relocalisés. Ils ont dû vivre dans un contexte d'expropriation au sein duquel leurs droits et leur milieu de vie se sont profondément transformés. Cette partie présente la réalité de ce contexte et les effets que les expropriations ont pu produire sur leurs vies quotidiennes.

Devenir exproprié signifie perdre son statut de propriétaire. L'exproprié devient un exclu du régime de propriété, un régime qui, dans les sociétés nord-américaines, gouverne le rapport à l'espace (Blomley 2004; 2007; 2016). Être propriétaire est souvent relié au fait d'exister, car la propriété est à la fois synonyme d'inscription spatiale, de réussite sociale, de statut économique, et à la fois d'existence légale en tant que citoyen, le droit de propriété étant inscrit dans les droits et libertés essentiels de l'être humain (Blomley 2004; 2017). En plus d'être un droit, elle représente également une relation avec l'espace, une relation à la fois intime et symbolique (Deboulet et Lafaye 2018). Ainsi, lorsque perdre son chez-soi se traduit par la perte de son logement, elle se traduit également par la perte de son statut de propriétaire, une perte associée à un sentiment de déclassement social vécu comme « une véritable chute symbolique » (Habouzit 2020, p.34). Passer du statut de propriétaire à celui de locataire s'apparente ainsi à une perte matérielle et symbolique forte, dont les effets psychologiques et psychosociaux viennent, dans le cas de Mirabel, embrasser l'ensemble d'un territoire, ses habitudes de vie quotidienne et communautaire.

Selon les chiffres officiels, sur environ 11 000 personnes expropriées à Mirabel, 9 332 sont devenues locataires du gouvernement fédéral entre 1969 et 1973. Ces derniers ont reçu un avis d'expropriation, mais celui-ci indiquait qu'en attente de la construction des autres phases du projet aéroportuaires, ils pouvaient rester chez eux. En acceptant, ils recevaient une compensation économique pour le rachat de leur maison. Deux étapes suivaient : la signature de la vente auprès d'un notaire, puis celle du contrat de location. Après la signature de ces deux documents, la SIC devenait propriétaire et gestionnaire de l'ensemble des propriétés situées à l'intérieur du périmètre d'expropriation.

Si les termes d'expropriation et de dépossession s'opposent d'un point de vue législatif, le premier étant régulé par des lois alors que le second s'extrait de toute forme de législation, le sentiment

d'avoir été dépossédé est celui qui représente le mieux le vécu par les expropriés : « on n'était plus chez nous » (Alain Lajeunesse). En plus de perdre leur statut de propriétaire, les expropriés vivaient dans un périmètre qui n'était plus régi par la loi des Cités et villes, mais par la loi sur l'expropriation. Le périmètre était donc exclu des législations municipales, et en particulier celle du droit de vote municipal, de l'élection de ses représentants politiques et des référendums en matière d'urbanisme : « tu n'avais plus le droit de parler » (Marcel Denis). Ces pertes de droits politiques, sociaux et ce sentiment de ne plus être chez soi rendaient les relations avec le gouvernement fédéral « houleuses » (ibid.), et plus particulièrement avec le BANAIM qui incarnait le gouvernement et dont les bureaux s'étaient installés à même le territoire exproprié, dans l'ancienne paroisse de Sainte-Scholastique. N'ayant pas droit à la parole concernant leur situation, et n'approuvant ni la taille du périmètre d'expropriation ni les méthodes utilisées par le gouvernement fédéral pour le faire appliquer, devenir locataire du gouvernement fédéral et lui payer un loyer chaque mois était vécu comme un acte de soumission par les expropriés.

Ces sentiments étaient exacerbés par le sentiment permanent de non-respect vécu par les expropriés locataires qui dénonçaient les agissements des fonctionnaires du gouvernement fédéral : « ils ne respectaient pas du tout les gens » (Mme. Deprato). Au sein des entretiens menés, ce sentiment de non-respect a été exprimé de plusieurs façons, détaillées ci-dessous et qui se résument de deux façons : le gouvernement fédéral ne respectait pas ses engagements, et les tensions se transformaient en rapport de pouvoir et de domination.

Concernant le premier de ces points, selon la législation mise en vigueur par le gouvernement fédéral, la SIC avait la charge de l'entretien des maisons aussi bien occupées qu'inoccupées. Il devait s'occuper des réparations demandées par les locataires et s'assurer que les maisons sans locataires restent en bon état. Cependant, cinq (5) interviewés expliquent que dans la réalité les maisons étaient très peu entretenues. La SIC ne respectait pas ses engagements et c'était aux locataires eux-mêmes d'assurer l'entretien à leurs propres frais. Lorsque l'entretien était réalisé par la SIC, ces mêmes interviewés racontent qu'il était de mauvaise qualité, que des matériaux de faible qualité étaient utilisés, et que les réparations étaient réalisées au mauvais moment de l'année, au mauvais endroit ou chez la mauvaise personne : « j'ai toujours entendu dire que ce n'était pas entretenu » et que « les travaux étaient mal faits » (Martin Nebreux). Par exemple, Françoise Drapeau-Monette mentionne dans son récit que la SIC avait lancé une procédure pour repeindre

l'extérieur de sa bâtisse, mais, posée à la fin de l'automne lors des premières gelées, la peinture avait gondolé avec le froid. Elle explique également que les sous-traitants se trompaient régulièrement de bâtisses et que cela arrivait que les travaux demandés soient réalisés sur une autre. Elle prend l'exemple d'un locataire situé dans la paroisse de Saint-Antoine : « Il arrive chez lui le soir et ils [les sous-contractants] sont en train de faire la couverture. Il dit : qu'est-ce que vous faites là ? Ils lui répondent qu'ils sont en train de faire sa toiture. Mais il dit : je n'ai rien demandé moi, c'est le gars à côté qui voulait avoir une couverture » (Françoise Drapeau-Monette).

Pour expliquer ce phénomène, les interviewés rencontrés expliquent : 1) que le gouvernement ne voulait pas trop investir dans l'entretien de maisons qui allaient potentiellement être démolies dans les prochaines années, 2) que les sous-contractants ne répondaient pas forcément aux devis du gouvernement fédéral, réduisant la commande au minimum afin de réaliser des profits sur les réparations entreprises, et 3) que la SIC cherchait elle aussi à faire des profits et qu'ainsi il encourageait l'utilisation de matériaux les moins chers possibles.

Lorsque les travaux étaient réalisés, qu'ils soient désirés ou non par les locataires, le loyer des locataires finissait par augmenter. La SIC pouvait également envoyer des factures aux locataires en lien avec des réparations qu'elle ne jugeait pas de son ressort. Cela était particulièrement le cas face à des réparations de grande envergure liées à des dégâts d'ordre naturel comme les tempêtes, les orages ou les inondations. En effet, le modèle de gestion des propriétés fédérales ne permettait pas aux locataires de s'assurer. Une seule assurance était proposée, une assurance Responsabilité gérée par le gouvernement fédéral. Cependant, dans le cas de Claude Girard, un exproprié devenu locataire dont la grange a été détruite par un orage violent, la SIC a refusé de prendre en charge les dégâts. Au contraire, une facture de 1 500\$ lui a été envoyée pour qu'il finance lui-même la démolition de ce qu'il restait de la grange (Boileau 1997). Face à la situation, il a décidé de la reconstruire lui-même. Cependant, n'étant pas propriétaire, la banque lui a refusé de lui prêter de l'argent. Bon nombre d'expropriés se sont alors mobilisés dans un élan de solidarité et ont rebâti la grange ensemble. En réaction, le fédéral a envoyé les huissiers pour faire partir les expropriés, car aucun permis de construction n'avait été délivré. Finalement, un accord est trouvé pour que la nouvelle grange soit reconstruite par les expropriés et respecte les exigences urbanistiques municipales. La reconstruction a été terminée en trois semaines et représente le premier permis de construire produit par la Ville de Mirabel.

Dans ce contexte, la qualité des maisons diminuait. Les réparations n'étaient pas toujours faites par la SIC, et si certains expropriés ont pris en charge ces réparations, ils n'étaient pas nombreux, car ils ne savaient pas quand ils allaient devoir déménager. La même conséquence s'est produite sur les terres agricoles. En effet, lors de la signature des baux de location, il était entendu que les anciens agriculteurs propriétaires puissent continuer à produire sur leurs terres. Cependant, continuer à produire sa terre signifie investir dans cette terre. Les expropriés s'interrogeaient sur la pertinence de continuer à entretenir leur terre si : 1) les bénéfices revenaient au gouvernement fédéral, et 2) s'ils recevaient finalement un avis d'expulsion. D'autant plus qu'en contexte d'expropriation, le prix des ressources avait largement diminué. L'ouvrage *La mémoire de Mirabel* explique que le prix de la balle de foin était passé de 1\$ à 50 cents : « 5 cents pour le foin et 45 cents pour le faucher, le râtelier et le presser » (p.89). Les 5 cents arrivaient dans les coffres du gouvernement, et les 45 cents restants étaient reversés à l'agriculteur qui s'était chargé de le récolter et de le mettre en balle. La SIC avait décidé de vendre tout le foin disponible sur les terres de la phase 1 du projet aéroportuaire, mais aussi sur les terres à l'abandon situées en dehors de la phase 1. Elle souhaitait les vendre rapidement. À l'échelle de Mirabel, mais aussi des villes aux alentours, le prix du foin a ainsi fortement diminué. Rester agriculteur en contexte d'expropriation n'était donc pas synonyme de création de revenus, mais plutôt de perte de revenus et d'investissements. La qualité des terres a diminué sur certaines terres même si certains agriculteurs devenus locataires du gouvernement n'avaient pas le choix de continuer la production de leur terre pour s'assurer un minimum de revenus.

Le second élément permettant d'illustrer le sentiment de non-respect vécu par les expropriés qui vivaient en contexte d'expropriation est celui de sept (7) différents récits qui relatent de nombreuses tensions au sein du territoire exproprié. Ces tensions se transformaient en rapports de force et en conflits entre les expropriés et le BANAIM. Elles se concrétisaient plus spécifiquement par une résistance des expropriés pour contester les agissements du gouvernement, par le refus de signer le bail de location, de recevoir la compensation économique, et de partir de chez eux. Dans ces situations, le BANAIM répondait par la menace en obligeant les expropriés à partir : il se présentait aux portes des locataires, et si les expropriés refusaient toujours, ils étaient désignés en tant que « squatteurs » (Gagnon-Poulin 2010). Les huissiers étaient par la suite envoyés pour les faire partir de force. Certains expropriés étaient menacés de voir leur compensation économique être revue à

la baisse, de 5000\$ en moyenne (ibid.) : c'était « une contestation continue avec les gens du gouvernement » (Martin Nepveu).

En plus des menaces, les tensions se concrétisaient également par un renforcement actif de la SIC à apposer son pouvoir et à rappeler qu'il était le propriétaire du territoire exproprié. Deux récits relatent plus spécifiquement ce sentiment d'être rappelé à l'ordre. Le premier est celui de Françoise Drapeau-Monette qui explique que les représentants du gouvernement venaient souvent chez elle pour lui rappeler qu'elle n'était plus « chez elle » :

Une fois, un fonctionnaire est arrivé chez moi et s'est assis sur la petite chaise, le petit escabeau. J'étais en train de faire le souper. Je le connaissais. Il me dit : Françoise, il faut que tu comprennes une chose, tu n'es plus chez toi ici. Il dit : je suis chez nous. J'ai dit : André, tu ne t'es jamais fait sacrer dehors de chez toi ? Va-t'en. Va-t'en je ne peux plus t'endurer. (Françoise Drapeau-Monette)

En plus d'être mise sous tension par les fonctionnaires eux-mêmes, elle se souvient que sa maison avait été louée à une autre famille sans préavis :

Une fois, un ménage entier était arrivé chez moi. Ils avaient loué la maison et venaient vivre ici. Je suis sûre et certaine que c'était pour m'intimider parce que le fédéral avait bien de la misère avec moi parce que je lui tenais tête. J'ouvre la porte et le monsieur me dit : j'ai loué ça moi ici. Il était venu avec son frigidaire et des lits. (Françoise Drapeau-Monette)

Ces pressions exercées sur les expropriés sont également décrites par Martin Nepveu qui raconte l'histoire de son oncle. Des ingénieurs ou des agronomes venaient dans les fermes pour expliquer comment les agriculteurs devaient entretenir ou gérer leurs terres agricoles : « ils envoyaient les petits nouveaux pour aller voir le fermier et lui dire quoi faire ». Il raconte que lorsque ces « jeunes » arrivaient pour expliquer à son oncle comment travailler sa terre et « faire ses rigoles dans le fossé pour drainer les terres », celui-ci devenait « enragé ». Face à ce type de situations, il explique avoir entendu des histoires de fermiers qui détachaient leurs chiens quand des représentants du gouvernement s'approchaient des terres.

Les conséquences de ce climat de tension et de conflits ont provoqué de nombreux effets négatifs sur la vie des expropriés. Six (6) entretiens abordent les effets produits sur la santé physique et

mentale des individus menant dans certains cas, au décès d'expropriés : « Ça a fait mourir du monde l'expropriation » (Alain Lajeunesse). Alain Lajeunesse prend l'exemple du père d'un de ses camarades d'école : « le père, ça l'a fait mourir. Il était fermier et il ne réglait pas les problèmes avec le gouvernement. [...] Ça l'a bien affecté ». Une autre interviewée explique que son voisin était pompier volontaire pendant les expropriations : « il a décroché ses amis qui étaient pendus dans les granges parce qu'ils perdaient leur gagne-pain, ils perdaient leur vie, ils perdaient tout ». Elle aborde également des situations d'accidents avec des personnes qui se suicidaient sur les voies ferroviaires « on lui a dit de ramasser la tête d'un de ses amis » (Catherine Gagnon). Magali Noiseaux parle de dépressions sévères. De son côté, Françoise Drapeau-Monette aborde les cas de pendaïsons, les cas d'alcoolisme, de conflits et de ruptures familiales, de personnes « mortes de peine » ou encore de maladies :

Je me souviens d'un monsieur à Saint-Hermas qui était arrivé ici en pleurant. Il avait reçu une lettre pour quitter les lieux, que sa maison était sur la liste des démolitions. Elle n'était même pas payée, il n'était pas censé partir et j'ai dit : voyons donc! Et le monsieur s'est paralysé, complètement paralysé, il ne pouvait plus travailler, il ne pouvait plus parler, rien. [...] il est resté paralysé pour le restant de ses jours. (Françoise Drapeau-Monette).

Dans ce climat de tension et voyant les conséquences produites par les expropriations, certains expropriés ont finalement décidé de quitter le territoire exproprié. Pour certains, cela représentait également un acte de résistance, celui de ne pas rester locataire du gouvernement. C'est le cas de personnes qui ont décidé d'acheter une maison à Mirabel, en dehors des frontières du périmètre d'expropriation, comme le père de Francine Charles qui habitait à Saint-Hermas et qui a été exproprié. À Saint-Hermas, le périmètre d'expropriation ne comprenait pas l'ensemble du territoire et découpait une des rues principales en deux, avec d'un côté une portion de la rue expropriée et de l'autre non. Son père choisit alors d'acheter, quelques années après le début des expropriations, une maison située de l'autre côté de la rue « pour ne pas être exproprié, pour que ce soit à lui » (Francine Charles).

Si cette situation permettait à certains de partir, les déménagements ont fortement transformé le quotidien des individus, mais surtout le cadre de vie dans lequel ils évoluaient. Dans les entretiens, les déménagements sont nommés par sept (7) interviewés comme la conséquence des expropriations ayant eu le plus d'effets négatifs sur le territoire et la vie des expropriés : « Il y a eu

beaucoup de déménagements » (Robert Caron). Ces déménagements ne représentaient pas uniquement le départ de nombreux individus, mais également le symbole de la dislocation progressive du paysage dans lequel ils évoluaient et la disparition d'un cadre de vie : « c'était notre paysage qui se défaisait, à gauche et à droite » (Robert Caron). D'un côté les maisons étaient détruites, démolies et incendiées ; de l'autre, certaines maisons sur pilotis étaient elles-mêmes déménagées au complet: « on les voyait passer devant la maison, c'était quelque chose de voir passer des maisons, ça s'en allait plus loin en direction de Saint-Eustache » (Robert Caron).

Les expropriés étaient donc les témoins de la transformation de leur milieu de vie, et cela ne s'arrêtait pas aux maisons. Les expropriations ont amené autant au départ forcé d'expropriés, au départ d'expropriés qui désiraient fuir le contexte d'expropriation, qu'à la « fuite des commerces » (Francine Charles) qui perdaient progressivement leurs clientèles. En effet, lorsque les habitants expropriés ont dû partir, une première vague de population est partie, réduisant de beaucoup le nombre d'habitants. À cette population s'est ajoutée celle d'habitants souhaitant quitter le contexte de l'expropriation dans les cinq années suivant le début des expropriations, produisant un effet de vide social et économique progressif :

Vous savez que dans les années 70, dans les villages, il y avait un salon de coiffure, une épicerie et tout le monde se connaissait, on connaissait tous les voisins et c'est là que ça a commencé à se vider. [...] Les clients s'en allaient, donc ça a touché émotivement, financièrement, les petits villages de Sainte-Monique, Sainte-Scholastique, Saint-Hermas. (Francine Charles)

Entre 1969 et 1975, les commerces des villages les plus proches de l'aéroport et en particulier ceux situés dans les anciennes paroisses de Sainte-Scholastique et Sainte-Monique fonctionnaient encore grâce aux employés de la construction de l'aéroport. Cependant, lorsque la construction de la première phase s'est terminée, les commerces ont perdu une importante clientèle : « il restait les gens du village, mais c'était trop petit pour faire vivre des commerces » (Martin Nepveu). À partir de 1976, l'aéroport ouvre ses portes, mais il était autosuffisant en termes de commerces. Progressivement les commerces ont donc commencé à fermer, c'est le cas du restaurant 747 dans lequel la mère de Martin Nepveu était serveuse. La fermeture de ces commerces a incité d'autres expropriés à quitter le territoire, et d'autres commerces à fermer. Deux interviewés décrivent le contexte en terme d'« amputation » des anciennes paroisses, et plus spécifiquement de Sainte-

Scholastique et de Sainte-Monique dont la vie sociale, économique et communautaire disparaissait à vue d'œil. Les locataires qui vivaient cette dislocation progressive de leur cadre de vie se sentaient impuissants et en perte de contrôle.

Six (6) interviewés rencontrés racontent le sentiment d'enfermement vécu en contexte d'expropriation. Le périmètre d'expropriation agissait comme une frontière symbolique et législative qui divisait le territoire de Mirabel. La zone opérationnelle de l'aéroport occupait une vaste zone de 6 000 acres, entourée d'une clôture en barbelés qui empêchait son trépasement. Située à 1 km de l'ancienne paroisse de Sainte-Scholastique, elle coupait les rangs agricoles qui servaient auparavant aux déplacements des agriculteurs. Le territoire était scindé au moins en deux, si ce n'est en quatre, avec ce qui se situait au nord, au sud, à l'est et à l'ouest de la zone opérationnelle de l'aéroport, modifiant considérablement les pratiques spatiales et sociales établies. L'exemple le plus illustratif de cet effet est celui des écoles. Par exemple, les élèves de Saint-Janvier qui allaient dans l'école de la paroisse de Sainte-Monique ont dû changer d'école, car les clôtures de l'aéroport imposaient un trajet beaucoup plus long pour s'y rendre. Robert Caron qui avait 10 ans lors de l'expropriation se souvient alors avoir perdu plusieurs camarades de classe. Les classes ont commencé à se vider et l'école de Sainte-Monique a fini par fermer.

Ce contexte remettait en question en profondeur les « projets d'avenir » des expropriés (Robert Caron). Martin Nepveu explique que les résidents qui sont restés sont uniquement restés, car « ils n'avaient pas vraiment de place où aller » et qu'« ils ne voulaient pas se refaire une vie ailleurs ». Ils « n'avaient plus d'avenir », donc ils sont restés locataires du gouvernement fédéral. D'après lui, « les gens les plus dynamiques sont partis », et ceux qui sont restés ont perdu à la fois leurs amis, leurs familles, leurs contacts, et le dynamisme des villages. À Sainte-Monique, « le carnaval ou les choses qui tenaient à la vie de village se sont aussitôt arrêtés dès que l'expropriation est arrivée » (Robert Caron). En revanche, le départ de nombreux habitants a aussi permis l'arrivée de nouveaux résidents. Alain Lajeunesse explique que « beaucoup » de nouvelles personnes sont venues, des « amis du parti », des fonctionnaires du gouvernement fédéral venus travailler pour l'aéroport et sa mise en œuvre, mais aussi de jeunes familles à la recherche d'un logement à loyer plutôt que d'un premier achat. Cependant, les relations entre les nouveaux résidents locataires et les expropriés locataires n'étaient pas toujours faciles. Dans un contexte de tension, toute nouvelle personne qui arrivait sur le territoire exproprié était reliée au gouvernement fédéral. S'ils n'avaient pas de lien

direct avec le gouvernement fédéral, ils étaient désignés comme des personnes accaparant la maison d'un exproprié.

Vivre en contexte d'expropriation a donc développé des tensions vives entre les expropriés et les acteurs du projet aéroportuaire. Voyant leur cadre de vie se transformer en profondeur d'un point de vue spatial, social, communautaire et économique, les sentiments qui prévalaient étaient des sentiments de colère et d'injustice. Si les conséquences des expropriations ont provoqué un sentiment généralisé d'impuissance et de perte d'avenir, ils ont également progressivement nourri un besoin de contestation collectif qui a mené à l'organisation progressive d'une lutte pour le territoire menée par les expropriés eux-mêmes. Celle-ci s'est réellement organisée à partir de 1972. La partie suivante aborde les mémoires de cette lutte et du comité qui a été créé : le Centre d'information et d'action communautaire (CIAC). Elle s'appuie à la fois sur les archives du CIAC, les ouvrages publiés sur le sujet, ainsi que les récits issus de dix (10) entretiens menés avec des résidents de Mirabel, dont deux ayant participé activement aux actions du CIAC entre 1972 et 1988 : Françoise Drapeau-Monette et Denis Lauzon.

3.2.3 La lutte pour le territoire

Dans le livre *La mémoire de Mirabel*, Boileau (1988) explique que « le harcèlement psychologique et la constante guerre des nerfs » menée contre les expropriés a progressivement mené à l'organisation d'une contestation sociale par et pour les expropriés. La mobilisation commence en 1972. Comme l'explique Gagnon-Poulin (2010, p.63) : « Les expropriés, de moins en moins convaincus, et l'opinion publique de plus en plus sensible à leur sort, les médias commencèrent à s'intéresser directement aux conditions d'expropriation ». Il prend pour exemple un article publié le 18 juillet 1972 qui titrait « le grand dérangement des populations de Sainte-Scholastique ». En parallèle de cette prise de position de la presse en faveur des expropriés, le 2 mars 1972 est également la date de l'annonce officielle par le gouvernement fédéral de la construction d'un autre aéroport : le nouvel aéroport international de Toronto, situé dans le canton de Pickering, est composé lui aussi de 6 pistes d'atterrissage. Dès le départ, les expropriés de Pickering contestent le projet et cela encourage les expropriés de Mirabel à faire la même chose, d'autant plus qu'ils apprennent que non seulement les compensations des futurs expropriés de Pickering seront bien

supérieures, mais que seulement 18 600 acres de terres agricoles et 2 000 résidents sont expropriés, bien moins qu'à Mirabel pour un projet très similaire : c'était « deux poids, deux mesures » (Françoise Drapeau-Monette).

C'est dans ce contexte que des expropriés décident de s'organiser pour former le Centre d'Information et d'Action Communautaire (CIAC). Leur premier communiqué date du 6 décembre 1972 et réclame au : « nouveau ministre fédéral des transports, M. Jean Marchand, une enquête sur la façon dont on a traité les gens depuis 1969, dans tous les dossiers de l'expropriation » (Gagnon-Poulin 2010). Afin de répondre aux pressions politiques qui pourraient mettre en danger l'aéroport (Gagnon-Poulin 2010), le gouvernement fédéral commande en 1972 la réalisation d'un rapport d'évaluation des effets du projet aéroportuaire. Publié en 1976 en plusieurs volumes, le rapport est nommé *Écologie de la Zone de l'Aéroport international de Montréal (EZAİM)*. Critiqué par les expropriés eux-mêmes qui se souviennent avoir été observés et interrogés par des étudiants, la réception scientifique du rapport est elle aussi faible (Ticart 1978). Le rapport s'appuie sur une méthodologie et des conclusions pauvres et conclut à peu d'impacts sociaux, spatiaux et environnementaux du projet aéroportuaire (Dansereau 1976), des conclusions fortement critiquées dès sa publication (Ticart 1978).

Avant la publication du rapport, le CIAC commençait déjà à se constituer en tant que force d'opposition principale des expropriations. Il est important de noter que dès le début, le CIAC ne se positionne pas contre le projet aéroportuaire. Il se positionne contre la taille du périmètre d'expropriation : « on trouvait qu'ils avaient pris trop grand, ça n'avait pas de bon sens » (Denis Lauzon). Pour se faire entendre, deux techniques de mobilisation étaient utilisées : 1) la presse, afin de visibiliser le vécu des expropriés, peser sur l'opinion publique et faire valoir leurs droits, et 2) la justice, en contestant les baux de loyer des expropriés en cour de justice.

Le premier à s'engager dans ce processus est Jean-Paul Raymond, devenu peu de temps après le président du CIAC (Gagnon-Poulin, 2010). L'objectif était de montrer l'injustice des documents qui ne laissaient pas la possibilité aux expropriés de se relocaliser dans les mêmes conditions (Gagnon-Poulin, 2010). De nombreux dossiers ont été amenés devant la cour, accompagnés à chaque fois par plusieurs personnalités du CIAC, devenues connues à Mirabel pour leurs actions en faveur des expropriés : Jean-Paul Raymond, Rita Lafond, Françoise Drapeau-Monette, Germaine et Colette Cousineau, Carmelle Bélanger-Ladouceur, Anne-Marie Vermette-Ladouceur,

Denise Smith-Giroux, André Bouvette, Fernand Gauthier, Denis Lauzon. Françoise Drapeau-Monette et Denis Lauzon sont les seuls anciens représentants du CIAC rencontrés dans le cadre de cette recherche. Françoise avait 31 ans lorsqu'elle commence à s'impliquer : « J'ai commencé à travailler ici de la maison, à monter le dossier des locataires et des usufruitiers ».

Cependant, les premières tentatives de contestation judiciaire conduisent à un échec. L'exemple de Mirabel se s'étant jamais produit à travers l'histoire judiciaire, la justice explique qu'elle n'a pas les compétences pour « rendre une ordonnance » qui viendrait modifier les conditions de location ou de rachat des terres expropriées (Gagnon-Poulin 2010). Les procès se positionnent donc en faveur du gouvernement fédéral et de sa souveraineté. De plus, les expropriés qui sont allés en justice ont subi des menaces et des augmentations de loyer de la part du gouvernement fédéral, ce qui a découragé certains expropriés à contester. Malgré cela, plus les cas se multipliaient, plus le CIAC gagnait en compétence, et plus il était capable de s'organiser pour répondre aux différentes instances gouvernementales et juridictionnelles.

Une étape importante de renforcement de la structuration du CIAC est leur décision de partager leurs informations avec les futurs expropriés du nouvel aéroport international de Toronto à Pickering, représentés par le groupe *People Or Planes*, mais également avec les expropriés du parc de Forillon en Gaspésie au Québec, expropriés à la même période. Cette solidarité avec d'autres expropriations a, dans les deux cas, mené à l'organisation de manifestations qui ont permis de porter publiquement la voix des expropriés et de rallier à leur cause des partis politiques de l'opposition, dont le Parti Québécois, qui dénonçait les agissements du gouvernement fédéral et lui demandait d'écouter les revendications des expropriés (ibid.). Ces différentes actions et médiatisations ont accéléré la modification de l'opinion publique sur le projet aéroportuaire :

Quand le projet avait été annoncé aux Québécois, c'était supposément une place où il n'y avait rien, c'était inexistant. À part quelques grandes routes et des chevreuils, il n'y avait rien. Puis je pense que les gens s'en sont rendu compte grâce à ceux qui se sont battus et tranquillement il y a eu une espèce de révolte, un mouvement qui s'est soulevé. Paul Piché a fait une chanson là-dessus. Il était très revendicateur et très québécois, mais il ne connaissait pas l'histoire de Sainte-Scholastique jusqu'à ce que des gens en parlent. Lorsqu'ils ont commencé à brûler des maisons de patriotes, ça, ça a choqué beaucoup de gens, les gens ont dit : ils ne peuvent pas faire ça. (Catherine Gagnon)

Finalement, l'aéroport international de Toronto arrête ses travaux en septembre 1975, le gouvernement provincial de l'Ontario explique alors ne pas avoir les ressources nécessaires pour financer les infrastructures du site, mais surtout il ne souhaitait pas accentuer les contestations déjà fortes contre le projet. Le gouvernement fédéral justifie autrement l'arrêt du projet, expliquant que face au développement d'un nouvel aéroport à Toronto, Mirabel aurait vu son trafic aérien diminuer. À l'inverse, comme le projet est arrêté, les vols en surplus à Toronto seront redirigés vers Mirabel, bénéficiant au tout nouvel aéroport qui vient d'ouvrir ses portes (Gagnon-Poulin 2010).

Le Nouvel Aéroport international de Mirabel devait ouvrir au plus tard à la fin de l'année 1973. Il ouvre finalement ses portes le 4 octobre 1975 (Boudreau 1972). L'ouverture de l'aéroport est un grand spectacle. Le programme d'ouverture s'étend sur cinq jours d'activités, du 1^{er} au 5 octobre 1975. Les quatre premiers jours sont réservés aux personnalités officielles : « Les gouvernements du Canada et du Québec y seront représentés par divers ministères et organismes qui ont participé aux réalisations dont l'ensemble forme un des plus importants sites aéroportuaires au monde » (Transport Canada 1975). Le 4 octobre 1975, à 11h40, le premier avion se pose à Mirabel. Il s'agit d'un Boeing 747 d'Air Canada transportant les présidents des sociétés de transport aérien qui utiliseront Mirabel. Les passagers sont accueillis par le premier ministre du Canada (ibid.). Le programme d'ouverture se termine le dimanche 5 octobre 1975 par la réception du grand public entre 10h00 et 16h00. Le maire de Mirabel de l'époque, M. Paul-Émile Lacombe, est l'invité d'honneur de cette journée. Pour cette dernière journée, deux spectacles aériens sont présentés, commentés par des experts militaires, et de nombreux kiosques d'information sont présents. L'ouverture officielle de l'aéroport est marquée par le passage du Concorde au-dessus de la région montréalaise, l'avion supersonique mis en service en 1976 et créé par Airbus et la British Aircraft Corporation. Une visite facultative du site des Jeux olympiques de 1976 en compagnie d'invités d'honneur est également prévue (Transport Canada 1975).

Malgré la mobilisation en cours menée par les expropriés, le gouvernement fédéral ne leur accorde aucunement raison et l'aéroport de Mirabel ouvre donc bel et bien ses portes. En revanche, cela ne réduit pas la lutte menée et plus spécifiquement celle de la rétrocession des terres excédentaires, dont le sujet arrive très rapidement après l'ouverture de l'aéroport. En effet, six mois après l'ouverture de l'aéroport, seulement 5 000 passagers par mois atterraient au Nouvel Aéroport international de Mirabel, c'est-à-dire moins de 200 passagers par jour en moyenne (Gagnon-Poulin

2010). Ces chiffres sont très loin des 6 millions de passagers attendus d'ici à 1985. En 1979, 10 ans après le début du projet, celui-ci est largement qualifié « d'éléphant blanc » dans la presse. L'extension des pistes, la création du TRAMM ainsi que la construction des phases 2 et 3 sont toutes suspendues pour une durée indéterminée. Le transfert des vols régionaux et transfrontaliers, censés se produire en 1985, est remis en question. L'aéroport semble n'avoir réellement accueilli la quantité de passagers espérés qu'entre le 17 juillet et le 1^{er} août 1976, pendant les Jeux olympiques d'été de Montréal. Alain Lajeunesse qui travaillait dans la zone *duty free* de l'aéroport explique qu'après les Jeux olympiques, l'aéroport accueille un « certain va-et-vient », mais le nombre de passagers « ne grossissait pas », au contraire « ça diminuait, ça diminuait », décrivant un aéroport « souvent désert ».

Les raisons du déclin de l'aéroport sont revenues dans le cadre de douze (12) entretiens dans lesquels les interviewés rencontrés dénoncent un manque d'investissement du gouvernement fédéral qui n'a pas permis au projet de réussir pleinement, mais également des contextes politiques et économiques défavorables à l'époque. Ces raisons sont appuyées par deux rapports d'évaluation de l'industrie du transport aérien de la région de Montréal publiés en 2005 et 2007: *L'industrie du transport aérien à Montréal 1945-2002* (Discazeaux 2005), et *Comment expliquer le déclin de Montréal comme centre de transports aériens?* rédigés par Discazeaux et Polèse (2007).

La première raison permettant d'expliquer le déclin de l'aéroport concerne le manque d'infrastructures de transport pour y accéder. Plus particulièrement, les interviewés nomment trois éléments ayant bloqué les possibilités de développement de l'aéroport tel qu'il fût prévu. Il s'agit d'abord du non-prolongement des autoroutes 50 et 13, deux éléments structurants du projet censés faciliter l'accessibilité de l'aéroport, la mobilité des passagers, ainsi que celle des employés et des marchandises en provenance et à destination de Montréal. Une seule partie de l'autoroute 50 a été construite à l'époque et le prolongement de l'autoroute 13, pour laquelle des expropriations ont été réalisées, n'a jamais eu lieu. La principale voie d'accès à l'aéroport depuis Montréal était l'autoroute 15, déjà fortement encombrée aux débuts du projet aéroportuaire : « c'était l'enfer s'y rendre et repartir [de Mirabel] » (Aline Thibodeau). L'accès à l'aéroport de Mirabel était donc limité et les bus disponibles prévus pour supporter les afflux de voyageurs et le trafic routier lors des débuts de l'aéroport n'étaient pas suffisants. En plus des autoroutes, un troisième élément du projet aéroportuaire initial n'a pas non plus été construit : le train de l'aéroport (TRAMM). Si une

gare fonctionnelle a été bâtie en dessous de l'aérogare de la phase 1 du projet aéroportuaire, les rails n'ont jamais atteint l'aéroport. Pourtant, pour cinq (5) des interviewés rencontrés, le projet aéroportuaire aurait dû « commencer » (Bob Pepin) par cet élément-là du projet : « ça aurait très bien fonctionné » (Alain), l'aéroport aurait été à 30 ou 40 minutes du centre-ville de Montréal. Le rapport de Discarzeaux et Polèse (2007) valide les récits des interviewés, expliquant en effet que « l'éloignement du centre-ville de Montréal » et « l'absence d'un système de transport en commun efficace » font partie des quatre principales grandes raisons qui n'ont pas permis à l'aéroport de répondre à ses objectifs, nuisant aux correspondances des passagers des vols régionaux et transfrontaliers qui arrivaient alors toujours à Dorval.

À ces raisons s'ajoute le contexte politique et économique de l'époque. Les interviewés nomment particulièrement trois éléments contextuels qui n'ont pas permis à l'aéroport de répondre aux objectifs attendus : 1) un manque de soutien gouvernemental à la fois fédéral et provincial ; 2) des pressions d'Air Canada ; et 3) la compétition entre Montréal et Toronto. Ces trois raisons sont imbriquées avec le contexte économique de l'époque et ne peuvent ainsi pas être analysées séparément. Le contexte économique des années 1970 était défavorable à la construction d'un mégaprojet aéroportuaire dans la région de Montréal, car : 1) les besoins aéroportuaires avaient évolué ; et 2) le projet s'appuyait sur de fausses prédictions pour le transport aérien qui n'avaient pas été mises à jour lors de la construction du projet. Ces différents points sont là encore validés par Discarzeaux et Polèse (2007). Lorsque l'aéroport de Mirabel ouvre ses portes en 1975, un élément économique important vient entacher sa situation, mais également celle de nombreux aéroports à travers le monde. Il s'agit du choc pétrolier de 1973. Les prix du pétrole passent de 2,60 dollars le baril en octobre 1973 à 11,65 dollars en janvier 1974. Cela impacte les coûts des compagnies aériennes et augmente fortement les prix des billets d'avion. Dans cette période, le transport aérien faiblit à l'échelle nord-américaine.

À cela s'ajoute la concurrence d'autres aéroports au Canada et aux États-Unis qui ont fait de l'ombre à Mirabel (Discarzeaux et Polèse 2007). En effet, si le transport aérien est en forte croissance au Canada jusque dans les années 1970, il fait néanmoins face à une chute importante entre les années 1970 et 1990 et en particulier dans la région montréalaise. Montréal perd sa place de porte d'entrée des vols en provenance de l'Atlantique et Toronto absorbe progressivement le trafic aérien. C'est aussi le cas des sièges de grandes entreprises qui quittent peu à peu Montréal au

profit de Toronto. Dans ce contexte, la place de Montréal comme centre économique d'importance au Canada diminue et Toronto finit par remplacer Montréal comme centre économique majeur. Les progrès techniques des années 1970 augmentent également les capacités d'autonomie des vols qui devaient se recharger en carburant plus rapidement, plaçant Montréal comme une escale nécessaire pour les vols en provenance d'Europe. Avec les progrès techniques, les vols n'ont plus à s'arrêter à Montréal et les compagnies aériennes se mettent à leur tour à préférer Toronto. La région montréalaise et l'aéroport de Mirabel sont alors progressivement délaissés. Face à ce contexte, les autorités gouvernementales tentent de réagir pour ne pas entériner le destin de Mirabel. Cependant, la réaction politique et législative intervient dans un contexte de libéralisation massive du transport aérien à l'échelle nord-américaine.

Jusqu'en 1972, le Canada possédait une « politique protectionniste » (Discarzeaux et Polèse 2007, p.29) qui contraignait les compagnies aériennes à devoir passer obligatoirement par Montréal. Celle-ci est retirée en 1972 face aux pressions de compagnies aériennes, dont Air Canada. Suivant le contexte américain, les compagnies aériennes désirent de plus en plus gérer elles-mêmes leurs espaces aériens et les aéroports qu'elles desservent pour favoriser leurs propres économies. En conséquence, les compagnies aériennes se désolidarisent des aéroports montréalais et engagent progressivement des accords de droit d'atterrissage à Toronto. En voyant les effets néfastes que cela produit sur l'aéroport de Mirabel, le gouvernement fédéral met en place en 1976 un moratoire pour obliger les compagnies à fournir un passage égal entre Mirabel et Toronto. Cette décision ne plaît guère aux transporteurs aériens qui décident littéralement de ne pas répondre aux demandes du gouvernement fédéral et de privilégier d'autres villes d'atterrissage nord-américaines, principalement étatsuniennes, délaissant à la fois Mirabel, mais aussi Toronto. Le gouvernement finit alors par se rétracter. Face à ces différents contextes, le transport aérien n'augmente pas à Mirabel. Au contraire il diminue chaque année toujours plus.

Pour les interviewés rencontrés, le gouvernement fédéral aurait dû être plus « arrogant », et ne pas se soumettre aux pressions des compagnies aériennes. Le gouvernement fédéral a une « grosse part de responsabilité » dans l'évolution de ce contexte (M. Deprato). Ce « manque de soutien » a mené au « désastre financier » de l'aéroport de Mirabel (Robert Caron) : « c'est comme s'ils n'avaient pas voulu que ça fonctionne » (Alain). Certains interviewés reprochent au gouvernement fédéral de ne pas avoir pris en considération le contexte économique de l'époque, et d'avoir vu trop grand

en mettant en œuvre un aéroport inadapté à la réalité québécoise et aux besoins de l'époque. Il s'est développé sur la base de fausses prédictions, mais ce décalage avec la réalité n'a pas été assumé par le gouvernement fédéral. Ainsi, jusque dans les années 1990, le gouvernement fédéral continue d'annoncer la construction des deux autres phases du projet.

Une lutte de discours s'est alors déclenchée à Mirabel : « il fallait toujours se battre, toujours se battre » (Françoise Drapeau-Monette). Les expropriés cherchaient à « défendre leurs droits » (Aline Thibodeau) et le combat s'est prolongé sur une échelle de « 20 ans » pendant laquelle les expropriés restaient majoritairement « ignorés » (Denis Lauzon). Le champ lexical de la « bataille » est apparu au sein de dix (10) entretiens, devenant le champ lexical le plus partagé par les expropriés pour décrire la bataille constante qu'ils vivaient pour « se tenir debout » et « rester debout » face à un ennemi commun, le gouvernement fédéral. Mobilisant des termes associés à la bataille, la lutte, le combat, la résistance, ou encore la guerre, une interviewée compare par exemple les expropriés à des « petits soldats » (Francine Charles) : « ce sont des battants, et ce sont des personnes qui se disent : ne viens pas faire n'importe quoi dans notre village, nous on se lève et on se bat » (Francine Charles). De nombreuses manifestations ont été organisées sur le territoire de Mirabel, et lors de ces manifestations, les polices fédérales et provinciales étaient très présentes. La comparaison à un contexte de guerre était aussi reliée aux méthodes utilisées par le gouvernement fédéral qui plaçait par exemple sous écoute ou sur surveillance les membres du CIAC :

Je suis à mon bureau au CIAC et il y a une dame qui m'appelle qui me dit : Françoise, est-ce que tu viens de m'appeler ? Je dis : non. Elle me dit : écoute, j'ai eu un appel, elle s'est nommée Françoise Monette, mais ce n'était pas ta voix. J'ai dit : ce n'est pas moi, de quoi vous parlait-elle ? Elle a dit : elle voulait me parler de mon dossier d'expropriation. On a fait une recherche et c'était une fille qui travaillait pour le gouvernement, mais comme elle ne pouvait rien régler, elle s'est fait passer pour moi (rire). On vivait ça. Ma ligne téléphonique était tapée. (Françoise Drapeau-Monette).

Malgré cela, les membres du CIAC ont continué de demander au gouvernement fédéral de revenir sur sa décision et de revendre les terres excédentaires situées autour de l'aéroport. En 1980, le CIAC s'entoure d'une procureure et conseillère juridique, Denise Beaudoin, afin de le soutenir dans la préparation du dossier de rétrocession et rassembler tous les documents disponibles reçus

par les expropriés tout au long des dernières années. Comme l'explique Denise Beaudoin, ce travail n'a pas été facile, car certains expropriés avaient jeté leurs documents ou les avaient brûlés, pour s'en débarrasser ou oublier. Le CIAC a dû reconstituer de nombreux documents : « c'était un travail de moine » explique-t-elle. Progressivement, d'autres acteurs politiques ont également commencé à soutenir publiquement leur combat. Après le Parti Québécois, le second acteur politique à soutenir les revendications du CIAC est Brian Mulroney, ancien chef du Parti progressiste-conservateur du Canada. Il est le premier à soutenir la proposition de rétrocession des 80 000 acres de terres excédentaires.

Le contexte se transforme profondément à la suite de l'élection fédérale canadienne du 4 septembre 1984. Lors de cette élection, le Parti progressiste-conservateur du Canada remporte le scrutin de la plus grande majorité parlementaire de l'histoire du Canada. Partisan de la cause des expropriés, il décide, peu de temps après son élection, d'écouter leurs revendications et d'engager la procédure de rétrocession des 80 000 acres de terres excédentaires. La procédure prend un an à se mettre en place. Un comité de négociation est créé pour négocier le protocole de revente qui allait réguler l'ensemble de la procédure, et qui avait, au préalable, été pensé par le CIAC. Plusieurs clauses sont intégrées au protocole dont deux principales : 1) il ne doit concerner que les terres et bâtisses qui n'ont pas été détruites, donc le protocole ne pouvait pas agir en rétroaction face aux maisons démolies et brûlées, et 2) il devait prioriser les expropriés puisqu'il cherchait à « réparer les injustices vécues » (Denis Lauzon) et cela devait, d'abord et avant tout, passer par le fait de redonner leurs droits aux expropriés. Pour autant, le CIAC ne voulait pas recréer d'injustices, en particulier pour les locataires qui s'étaient installés sur les terres de personnes expropriées pendant plusieurs années. Les locataires devaient donc eux aussi avoir leur place au sein du protocole.

Pour répondre à ces conditions, le CIAC a proposé deux éléments qui ont été acceptés par le comité. Le premier est de fixer le prix de rachat des maisons sur les prix des maisons en 1969. Ce prix devait également prendre en compte l'état des bâtisses et les investissements d'entretien engagés par les expropriés pendant la période d'expropriation. Une série de maisons et de fermes « modèles » (Denis Lauzon) a été évaluée pour servir de base aux calculs. Afin d'aller encore plus loin dans la « réparation » et la reconnaissance de l'erreur historique, le CIAC a également négocié 15% de valeur flottante sur chaque propriété. Les expropriés étaient prioritaires lors de la revente donc au moment de la signature du protocole de revente, ils recevaient une lettre leur proposant de

racheter leur propre terre. Si l'exproprié n'acceptait pas le rachat ou s'il ne se manifestait pas au bout d'un certain nombre de jours, le locataire devenait prioritaire pour le rachat. Si l'exproprié acceptait et qu'un locataire se situait sur la terre, 15% de la valeur de la terre était accordée au locataire. La logique du protocole était que si une personne « se faisait déranger » (Denis Lauzon) sur la terre qu'elle occupait depuis plusieurs années, cultivée ou non, ou sur laquelle elle commerçait, elle a le droit à la part des 15% flottants pour se relocaliser dans un autre endroit. À l'inverse, si « l'ancien propriétaire ne dérange pas la personne qui est là » (Denis Lauzon), et donc qu'elle se retire de la vente, elle a également le droit aux 15% flottants. Cette clause a permis d'après Denis Lauzon de « régler beaucoup de conflits entre les anciens et les nouveaux » résidents, entre les expropriés et les locataires, car chacun pouvait finalement être reconnu dans sa propre existence, tout en pouvant bénéficier d'un petit soutien financier. Il ne s'agissait donc pas de pénaliser des locataires qui pensaient le rester encore de nombreuses années.

Françoise Drapeau-Monette explique qu'elle a pu racheter sa maison en 1986. Comme aucun locataire n'avait occupé sa maison, elle a bénéficié du rabais de 15% sur le prix de la revente. Dans le cas de Denis Lauzon, celui-ci était devenu locataire de la maison de l'ancien médecin de la paroisse de Sainte-Scholastique qui était parti s'établir en Ontario lorsque sa clientèle tout entière partait du territoire. Lors de la revente, l'ancien médecin ne s'est pas prononcé. Denis Lauzon est donc devenu prioritaire pour le rachat. Si le médecin avait racheté sa maison, il aurait accepté la part des 15% flottants et se serait installé ailleurs.

Si le protocole cherchait à proposer une situation idéale pour tout le monde, il a également amené à des effets négatifs, et en particulier à une perte directe financière pour certains locataires, plus particulièrement des locataires agriculteurs qui avaient investi sur les terres agricoles qu'ils louaient depuis plusieurs années. Une terre étant un investissement, ce qui avait été nettoyé et cultivé par les locataires était alors perdu si la propriété était rachetée par une autre personne. Michel Lauzon explique qu'il a ainsi « tout perdu » sur l'une des terres sur laquelle il était locataire. En revanche, il a racheté d'autres terres par la suite, permettant de poursuivre son exploitation et de développer son entreprise. Cependant, il évoque dans son récit un autre effet négatif du protocole de rétrocession. Il explique que les terres étant vendues au prix de 1969, une spéculation immobilière a pu avoir lieu par la suite. Des propriétaires ont profité des prix pour revendre rapidement au prix du marché, « 150-200 000\$ », des propriétés achetées « 15-20-25 000\$ ».

Malgré ces effets négatifs, la négociation et la mise en application du protocole de revente des terres ont eu de nombreux effets positifs à la fois sur les expropriés, mais également sur le territoire de Mirabel. Cet évènement a marqué la fin d'un des grands chapitres de l'histoire du projet aéroportuaire, un projet qui s'est finalement concrétisé par une seule phase de développement, la création d'un terminal et de deux pistes d'atterrissage. À la suite de la rétrocession des terres, seulement la zone opérationnelle de l'aéroport reste expropriée, représentant un total de 17 000 acres de terres au sein desquels 6 000 acres de terres sont utilisées par l'aéroport. La figure 3.12 présente le reste de territoire exproprié à partir de 1984.

Figure 3.12 Carte des 17 000 acres expropriés de Mirabel à la suite de la rétrocession d'environ 80% du périmètre



Source : Auteur (2024)

Cette seconde partie de chapitre a présenté l'histoire du projet aéroportuaire à partir des récits de ceux qui ont vécu les expropriations ou qui ont connu une personne les ayant vécus. Au sein de ces personnes, deux principaux groupes se distinguent : ceux qui ont dû se relocaliser en quittant le territoire, et ceux qui sont devenus locataires du gouvernement. Ayant vécu les conséquences des

expropriations de façons aussi intenses, mais différentes, leurs récits permettent d’apporter un autre regard sur le projet aéroportuaire en replaçant ce projet en interaction forte avec la vie d’individus. Ceux qui sont restés vivre à Mirabel au sein du périmètre d’expropriation ont vécu de front la transformation de leur cadre de vie, mais cela les a aussi encouragés à défendre leur territoire. Ils ont gagné puisque 17 ans plus tard, la rétrocession des terres a débuté. Tout au long des dix-sept années pendant lesquelles le périmètre d’expropriation a été actif, de nombreux effets négatifs se sont accumulés et ont marqué en profondeur les expropriés de Mirabel. Ces effets sont synthétisés dans le tableau 3.7 suivant.

Tableau 3.7 Synthèse des impacts de l’expropriation entre 1969 et 1984

Expropriation de 3 126 familles		Impact politique	Impact spatial	Impact social	Impact symbolique	Impact économique
Mise en œuvre des expropriations	Relocalisation forcée de 1 668 résidents		X	X	X	X
	9 332 résidents deviennent locataires du gouvernement	X		X	X	X
	Déménagements		X	X	X	X
	Arrêts forcé du travail agricole		X	X	X	X
	Disparition de commerces		X	X	X	X
	Maisons brûlées et démolies		X	X	X	
	Transformation profonde du cadre de vie			X	X	
	Sentiments de perte multiples, déracinements, maladies et décès			X	X	
Lutte pour le territoire	Création du CIAC	X		X	X	

	Organisation de manifestations et activités de lutte	X		X	X	
	Création du protocole de rétrocession des terres	X		X	X	X
	Rétrocession de 80 000 acres de terres	X	X	X	X	X
	17 000 acres toujours expropriés		X	X	X	

Source : Auteur (2024)

La rétrocession des terres excédentaires autour de l'aéroport clôture le combat initial du CIAC. Par contre, l'histoire du projet aéroportuaire ne s'arrête pas là. Pour comprendre les effets à long terme de la mémoire des expropriations sur le territoire de Mirabel, son identité, et ceux qui y habitent, une autre phase de l'histoire de la « saga aéroportuaire » est à décortiquer afin de clôturer ce chapitre. Celle-ci concerne la période suivant la rétrocession des terres, de 1992, date de la privatisation de l'aéroport, à 2004, date de sa fermeture officielle. Après les nombreux effets causés par le projet, les expropriations, et la lutte pour la rétrocession, les événements successifs qui ont mené à la fermeture de l'aéroport ont produit un sentiment général de « tout ça pour rien ». Après avoir étudié les récits sur la fermeture de l'aéroport comme moment de remémoration collective des effets négatifs de la saga aéroportuaire de Mirabel, ce sont les perceptions et souvenirs de l'aéroport recueillis lors d'entrevues menées avec les vingt-et-un (21) résidents rencontrés et trois élus mirabellois qui sont présentés.

3.3 35 ans après le début des expropriations, la fermeture de l'aéroport

3.3.1 Un moment de remémoration collective

Cette dernière partie de chapitre commence juste après la fin du processus de rétrocession des terres expropriées de Mirabel, lors d'un autre événement majeur de la saga aéroportuaire et qui a

fortement orienté l'évolution de l'aéroport : sa privatisation en 1992. Cela se concrétise par l'arrivée d'un nouvel acteur d'importance : Aéroports de Montréal (ADM). Pour comprendre son insertion dans l'histoire de l'aéroport de Mirabel, il est important de revenir sur les étapes politiques et législatives qui ont progressivement mené à la libéralisation du transport aérien au Canada. Cette libéralisation s'inscrit dans un contexte de déréglementation progressive des services de transports aériens qui a débuté d'abord aux États-Unis en 1978. Les transporteurs aériens étasuniens faisaient alors pression sur le gouvernement pour obtenir plus de contrôle et de marge de manœuvre sur l'ensemble de leurs corridors aériens et leurs déplacements. Leur action donne naissance à une nouvelle loi, *l'Airline Deregulation Act*, le 24 octobre 1978. Cette loi n'a pas eu que des effets du côté des États-Unis : elle a non seulement ouvert la concurrence entre les transporteurs au sein du marché américain, mais elle a également proposé des prix très compétitifs par rapport au marché canadien. Dans ce contexte, les passagers canadiens se sont progressivement détournés vers les transporteurs des États-Unis, faisant diminuer le trafic aérien dans l'ensemble des aéroports canadiens.

En voyant le trafic aérien diminuer, le gouvernement fédéral du Canada décide de réagir. Un an plus tard, en 1979, le ministère fédéral des Transports lance un groupe de travail spécialisé pour étudier la faisabilité de mettre en œuvre une nouvelle structure de gestion des principaux aéroports du Canada. Le travail de ce groupe mène à la publication d'un rapport qui recommande l'établissement de commissions autonomes pour chacun des principaux aéroports afin de favoriser leur autonomie, une plus grande marge de manœuvre organisationnelle et réduire leurs coûts de fonctionnement (Dawson et Greene 2012). Plusieurs actions politiques et législatives suivirent le dépôt de ce rapport. La première est la publication d'un énoncé de principe le 10 mai 1984 qui propose la réforme et la libéralisation de la *Loi sur les transports nationaux* de 1967, la dernière loi publiée au Canada en matière de transports aériens. Cet énoncé de principe propose, entre autres, d'autoriser les transporteurs aériens à offrir des services là où ils le souhaitent au Canada, alors qu'ils étaient jusqu'à présent limités à des régions de dessertes précises. La seconde est la décision du gouvernement fédéral de suivre les énoncés du rapport et d'officialiser la déréglementation (Christopher et Dion 1993). Une première proposition de loi est déposée le 15 juillet 1985 sous la forme d'un guide de réforme intitulé *Aller sans entraves : un guide pour la réforme des transports*. Le guide donne finalement lieu au dépôt de la nouvelle *Loi nationale sur les transports* le 26 juin

1986, portant sur tous les modes de transport de compétence fédérale, favorisant la concurrence et réduisant la réglementation économique pour favoriser les dynamiques de marché.

Le dépôt de cette loi a eu de nombreux effets sur l'organisation du marché aérien canadien et le rôle joué par les pouvoirs publics s'est largement réduit pour presque s'effacer au profit de la privatisation massive des compagnies aériennes comme Air Canada entre 1988 et 1989, mais également plus largement des aéroports eux-mêmes. Un an après la publication de la nouvelle loi, le ministère des Transports du Canada publie une politique dans laquelle il sollicite des propositions concernant la cession de la propriété et/ou de la gestion des aéroports fédéraux aux provinces, aux municipalités, aux administrations locales, et au secteur privé, sous la forme de contrats de cession ou encore de baux emphytéotiques (Dawson et Greene 2012, Transports Canada 1987). Les propositions qui en ressortent mettent en avant l'importance d'accorder la gestion des cinq aéroports les plus achalandés du Canada (Toronto, Vancouver, Calgary, Edmonton, et Montréal) à des administrations aéroportuaires privées sans but lucratif sur la base de la signature de baux de longue durée (60 ans) en contrepartie desquels les administrations seraient tenues de payer un loyer au gouvernement fédéral. Largement appréciée, cette proposition donne lieu au dépôt de la nouvelle *Loi relative aux cessions d'aéroports*, mise en application le 19 mars 1992.

En ce qui concerne le cas de Montréal, le ministère des Transports avait déjà facilité la cession en anticipant les potentielles complications issues de l'existence de deux aéroports dans la même région géographique, celui de Dorval et celui de Mirabel. Afin de réduire cette complication, il avait, dès décembre 1986, placé les deux aéroports sous la gestion d'un seul et unique système aéroportuaire appelé Aéroports de Montréal, mais qui restait à ce moment là encore entièrement sous gestion du gouvernement fédéral du Canada. Après la publication de la nouvelle *Loi relative aux cessions d'aéroports*, Aéroports de Montréal (ADM) est créée en tant que Société à but non lucratif à part entière, souveraine et autonome par rapport au gouvernement fédéral, mais à qui elle doit payer chaque mois un loyer en échange de la gestion du site et de ses infrastructures. Les deux aéroports de Dorval et Mirabel deviennent donc officiellement gérés par ADM à partir du 1^{er} août 1992, présidée alors par l'administrateur de sociétés M. Richard Cacchione (ADM 2003).

La privatisation progressive des aéroports canadiens et en particulier ceux de Montréal est loin d'être anecdotique. Au contraire, elle pose les bases d'une réflexion profonde sur le rôle et la pertinence de l'existence de ces deux aéroports à Montréal, une existence qui soulève de nombreux

défis organisationnels, des coûts financiers exorbitants, mais également qui, dans un contexte de diminution du trafic aérien dans la région de Montréal, ne répond pas ou plus aux attentes de départ. Très rapidement, ADM se donne pour mission de questionner cette situation bien particulière et de remettre en question les choix historiques de la création même de l'aéroport de Mirabel. Un premier rapport d'analyse est publié en 1993 par ADM intitulé : « Le dossier de l'avenir du système aéroportuaire montréalais – Libéralisation de l'assignation des vols réguliers internationaux entre Dorval et Mirabel », puis un second rapport en février 1996 intitulé « L'avenir du réseau aéroportuaire de Montréal ». Ces rapports sont importants à plusieurs égards. Premièrement, ils visibilisent ce qui n'avait encore jamais été assumé publiquement par les autorités fédérales, à savoir la diminution drastique du transport aérien à l'échelle de la région de Montréal, en mettant de l'avant aussi bien la baisse du transport en provenance et à destination de l'Europe, mais également des États-Unis. Deuxièmement, ces rapports assument la diminution du poids économique de Montréal à l'échelle du Canada, expliquant que la construction du projet aéroportuaire de Mirabel a exacerbé cet enjeu plutôt que participé à sa résolution. Le rapport de 1996 indique précisément que dans le contexte propre aux années 1970, « Montréal aurait dû se retrancher sur ses positions » : « L'ouverture de Mirabel a coïncidé avec une période critique de l'aviation commerciale [...]. En rétrospective, l'arrivée de Mirabel sur la scène montréalaise n'aurait pu être plus inopportune » (p.18). Ces rapports viennent donc remettre officiellement et publiquement en question ce qui n'avait encore jamais été fait : l'existence même de l'aéroport de Mirabel, une existence aussi bien passée, présente que future, et une existence qui sur le long terme pourrait continuer à faire décliner le volume de trafic aérien de la région de Montréal. Ils viennent également visibiliser la responsabilité des gestionnaires historiques de l'aéroport qui n'ont alors « pratiquement rien fait pour rendre Mirabel plus attrayant », reprenant les nombreux éléments nommés par Discarzeaux et Polèse (2007) ainsi que par les interviewés de cette recherche, qui ont précipité le déclin de l'aéroport de Mirabel et qui, au début des années 1990, questionnent en profondeur la pertinence de conserver l'existence de cet aéroport.

Si en 1993, ADM est encore prudent quant au fait de proposer officiellement une réaffectation profonde des vols entre les aéroports de Mirabel et Dorval, dans son rapport de 1996, l'organisme est plus direct et assume le scénario suivant : le nombre de vols internationaux à Mirabel continuera à diminuer ; attirer de nouvelles compagnies aériennes engendrerait des coûts trop conséquents ; Mirabel devient alors très peu adapté comme point d'entrée des vols internationaux. À ce moment-

là, Dorval continue encore de nourrir Mirabel par les correspondances en vol intérieur, mais les passagers se plaignent des longs temps de correspondance en absence de transport en commun rapide. ADM conclue que « le dédoublement des aéroports se trouve donc à nuire tant aux vols nationaux qu'aux vols internationaux » (p.31). ADM envisage alors deux options : 1) le regroupement de tous les vols à Mirabel ; ou 2) le regroupement de tous les vols à Dorval. Ces deux solutions sont dans un premier temps rejetées pour les coûts qu'elles occasionneraient. Néanmoins, le rapport se termine en recommandant de regrouper minimalement les vols « réguliers » à Dorval afin de faire de Dorval la nouvelle « porte d'entrée pour l'Amérique du Nord », et de faire de Mirabel un aéroport spécialisé pour les vols de « vacances » et du « tout cargo ». Le transfert des vols réguliers de Mirabel à Dorval (1 million de passagers) est prévu en avril 1997. Des investissements de 185 millions de dollars en infrastructure d'accueil pour les passagers sont investis à Dorval, tandis qu'à Mirabel des investissements sont lancés pour améliorer les infrastructures d'accueil des gros cargos de marchandise. En plus d'avoir des coûts financiers importants, ces transformations ont également des effets en termes d'emplois. Si ADM explique que ces transformations auront un impact positif sur la création d'emplois à Dorval (1 695 créés par année entre 1997 et 2000), à Mirabel, sur les 5 000 emplois existants, environ 1 175 sont transférés à Dorval, et 579 emplois sont supprimés (ADM 1998). Cela produit également des effets directs sur le territoire de Mirabel et l'économie de la municipalité. Deux principaux effets se sont produits : le déménagement d'employés de l'aéroport résidents de Mirabel, et une perte financière pour la municipalité, évaluée par ADM à environ « 326 000\$ par année », Mirabel bénéficiant de recettes fiscales annuelles depuis l'arrivée de l'aéroport sur son territoire. Ces recettes fiscales sont majoritairement transférées à la Ville de Dorval qui devait, selon les estimations produites par ADM, s'élever à hauteur de « 26,67 millions de dollars » entre 1998 et 2005 (ADM 1997).

Alors que l'un des arguments principaux pour construire un nouvel aéroport en 1966 concernait les nuisances sonores à Dorval et les risques de plainte de résidents sur le long terme, en 1997, ces effets sont, presque trente ans plus tard, uniquement décrits comme minimes (ibid.). En effet, en 1997, les évolutions technologiques semblent avoir drastiquement réduit les nuisances, et selon les mesures établies par ADM, celles-ci ne devraient augmenter que de 3% avec l'arrivée des vols internationaux (ADM 1997, p.4). L'aéroport fonctionnera 24h/24, 7 jours/7, avec seulement un couvre-feu entre minuit et 7h du matin pour le décollage des avions de plus de 45 000 kg, et entre 1h et 7h du matin pour leur atterrissage. Une seule mesure est mise en place pour répondre aux

potentielles nuisances sonores à venir : la création d'un comité local de gestion du bruit comprenant, entre autres, des représentants des municipalités environnantes. En 1997, les études menées par ADM sont donc claires : les effets positifs produits par le retour des vols internationaux à Dorval seront supérieurs aux coûts et aux effets négatifs produits à Mirabel. Le transfert des vols est officialisé par voie de communiqué le 15 septembre 1997. Au sein de ce communiqué, l'aéroport de Dorval est présenté comme le nouvel outil de lutte contre la concurrence nord-américaine, tandis que Mirabel est présenté comme suit :

Sans congestion, moderne, ouvert 24 heures par jour, avec un potentiel d'expansion unique et des conditions financières avantageuses pour les transporteurs. Un carrefour cargo qui s'affirmera comme une option attrayante en regard des aéroports congestionnés. Un aéroport vacances qui sera la porte d'entrée de la destination Québec, et – pourquoi pas – de la destination Amérique. (ADM 1997).

Très rapidement, le 7 mai 1998, Aéroport de Montréal se félicite du « bilan positif » que cette réorganisation apporte : « La principale source de revenus d'ADM provient des activités commerciales aéroportuaires » et grâce à la transformation de l'aéroport de Mirabel en aéroport majoritairement destiné au « tout cargo », la réaffectation des vols a généré quelques « 59,7 millions de dollars en 1997 ». Les droits d'atterrissage ont de plus généré des revenus importants, atteignant « 47,5 millions de dollars » en 1998 (ADM 1998). La réaffectation des vols est donc largement décrite comme un succès et en 1999, une nouvelle présidente du Conseil d'Administration et directrice générale d'ADM est nommée, Nycol Pageau-Goyette. Celle-ci s'insère dans le discours de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport de Dorval dont le coût des travaux s'élèverait à 498 millions de dollars d'ici 2004. Son objectif est de faire de Dorval « un aéroport plaque tournante de classe mondiale et de calibre continental » (Comité permanent des transports, 2000).

Pour Mirabel, son objectif est de spécialiser encore davantage l'aéroport en tant que pôle aéronautique à destination du transport de marchandises. C'est ainsi qu'en juin de l'année 2000, afin de stimuler le développement économique de l'aéroport de Mirabel de plus en plus déserté par les transporteurs aériens, ADM propose, en collaboration avec le gouvernement du Québec, l'attribution d'une partie de la zone opérationnelle pour l'installation d'entreprises spécialisées dans le domaine de l'industrie aéroportuaire. La première entreprise ciblée pour occuper une partie

de la zone est l'entreprise Bombardier Aéronautique, l'un des cinq plus grands maîtres d'œuvre de l'industrie aérospatiale du Canada (ADM 2003). Elle s'installe sur le site aéroportuaire en octobre de l'année 2000 et y construit une usine d'assemblage d'avions de transport régional, renforçant l'attractivité de Montréal en tant que pôle industriel et aéronautique canadien (ibid.). Si cette décision est appliquée très rapidement, elle est en revanche critiquée par l'opinion publique québécoise qui dénonce une prise de décision défavorable à l'avenir du transport aérien à Mirabel et manquant de transparence. Le gouvernement fédéral, n'est pas consulté dans le processus, et n'approuve pas non plus la décision. À la suite de cette controverse, Nycol Pageau-Goyette démissionne de son poste de directrice et est remplacée par James C. Cherry.

Les potentiels d'avenir de l'aéroport de Mirabel se réduisent encore en 2001 lors des attentats du 11 septembre, l'évènement qui selon Jonathan Plante, ancien contrôleur aérien à l'aéroport de Mirabel interviewé dans le cadre de cette recherche, a : « vraiment marqué la mort de Mirabel ». Deux raisons peuvent expliquer cela. La première est que lors de l'attentat, le gouvernement des États-Unis impose à tous les avions en fonctionnement de se poser rapidement au sol. À ce moment-là, l'aéroport de Mirabel s'attend à recevoir un nombre très important d'avions au vu de sa position stratégique par rapport à l'Europe, mais aussi de sa surface qui permet d'accueillir de nombreux avions de toute taille. Cependant, le gouvernement américain impose un atterrissage immédiat dans les aéroports les plus proches. Halifax situé plus à l'est du Canada que Mirabel est alors mobilisé temporairement pour recevoir les quelques 1 000 à 1 200 vols en provenance d'Europe. L'évènement qui aurait dû être « l'heure de gloire » de Mirabel et la preuve même que Mirabel reste un aéroport « essentiel » ne s'est alors jamais produit et cela a signé la fin de l'aéroport. La seconde raison, complémentaire à la première, est expliquée par ADM dans son plan directeur 2003-2023. ADM explique que les attentats du 11 septembre 2001 ont entraîné une diminution temporaire importante du trafic aérien qui a entraîné la faillite de la compagnie aérienne Canada 3000, forçant d'autres transporteurs aériens à réduire leurs capacités. Dans ce contexte, l'aéroport de Mirabel devient de plus en plus déficitaire, et même s'il a accueilli près d'un million de passagers au cours de l'année 2001, son déficit commence à peser trop lourdement sur les finances des gestionnaires et des transporteurs. Ces derniers se redirigent alors de plus en plus vers l'aéroport de Dorval et à la fin de l'année 2001, seulement un transporteur aérien subsiste à Mirabel (ADM 2003).

En 2001, Mirabel n'est donc déjà plus un aéroport et la décision est finalement prise par ADM le 2 mai 2002 de rapatrier progressivement tous les vols restants de Mirabel vers Dorval. Mirabel est alors réduit à deux fonctions principales : 1) un aéroport pour le fret international, transfrontalier et intérieur, et 2) une plate-forme privilégiée pour le développement industriel et immobilier dans les secteurs principalement associés au transport aérien, à la distribution, à la logistique et à l'entretien des aéronefs (ADM 2003). De son côté, Dorval redevient l'aéroport qu'il était jusqu'en 1975, accueillant l'ensemble des vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux de la région de Montréal. Le dernier avion de passagers a atterri à Mirabel le 31 octobre 2004, le vol TS-710 de la compagnie Air Transat en provenance de Paris.

Cette partie a donc poursuivi le développement chronologique du chapitre précédent en détaillant les décisions prises et le contexte dans lequel l'aéroport de Mirabel a finalement fermé ses portes. La fermeture est principalement perçue positivement du côté d'ADM et du gouvernement fédéral du Canada. Cependant, elle a eu des conséquences, à la fois du point de vue de la privatisation des aéroports canadiens et à la fois à l'échelle de la municipalité de Mirabel qui a vu disparaître l'objet même de sa création et la ressource économique principale de son territoire. Cette évolution a également eu des effets sur les résidents. La partie suivante revient sur les récits des vingt-et-un (21) résidents rencontrés et de trois élus mirabellois. Elle détaille leurs perceptions de la fermeture et leurs souvenirs de l'aéroport aujourd'hui. À l'échelle de Mirabel, la fermeture n'est pas perçue positivement et elle réveille chez beaucoup d'interviewés des sentiments de tristesse et de nostalgie.

3.3.2 Les souvenirs de l'aéroport

Si la fermeture officielle des vols de passagers à Mirabel est présentée comme un succès de la part d'ADM, les récits des vingt-et-un (21) résidents rencontrés et ceux de trois (3) élus municipaux portent un tout autre discours. En effet, 18 ans après la longue lutte des expropriés et la « victoire » de la rétrocession des 80 000 acres de terres (Marcel Denis), la fermeture a eu un effet de remémoration collective des expropriations accompagnée d'un ensemble de sentiments de tristesse, de nostalgie et de colère envers l'aéroport et toute son histoire. Ils peuvent être synthétisés par la citation suivante :

Tu sais nous les jeunes nous étions contents d'avoir un aéroport, ça allait amener des commerces. Mais ils ont fermé l'aéroport donc là on se dit que les batailles du passé ne nous ont pas servi, c'est un peu désolant. J'en veux personnellement aux politiciens, Jean Chrétien, particulièrement parce qu'il est encore vivant. Je leur en veux d'avoir brisé le tissu social à l'époque pour arriver à ça. Si l'aéroport était encore ouvert, qu'il y avait encore des vols et qu'ils avaient fermé Dorval, je pense qu'on serait allé au bout. Mais là on fait demi-tour, volte-face, c'est vraiment terrible et ça m'a donné tout un coup quand ils ont décidé de fermer l'aéroport. (Robert Caron)

La fermeture de l'aéroport représente l'échec d'un projet, mais également l'échec de la lutte menée par les expropriés qui ne s'opposaient pas à la présence de l'aéroport en tant que tel, mais à la superficie d'expropriation et à l'expropriation de terres jugées inutiles pour le fonctionnement de l'aéroport. La lutte des expropriés appelait en effet davantage à une cohabitation avec cet aéroport, mais à une cohabitation juste et consciencieuse, plutôt qu'à l'inverse. Ainsi, face à la fermeture de l'aéroport, le sentiment le plus exprimé au sein des entretiens est celui d'avoir été « exproprié pour rien » (10). Le fait d'avoir été « exproprié pour rien » est l'expression d'un sentiment de déception profonde et de colère de voir un projet qui a produit de nombreux effets (législatifs, politiques, économiques, spatiaux, sociaux et symboliques) pour finir inabouti. Martine Raymond, fille de Jean-Paul Raymond, ancien président du CIAC, explique que « ça a été encore pire de l'avoir fermé ». Elle raconte avoir préféré que son père décède avant la fermeture de l'aéroport « plutôt que de voir ça ». Faisant ressentir de nombreuses émotions, la fermeture de l'aéroport et l'atterrissage du dernier avion de passagers le 31 octobre 2004 ont agi comme un moment de remémoration important pour les résidents de Mirabel ayant vécu les expropriations. Comme l'explique Magali Noiseux: « Je pense que c'est plus au moment de la fermeture de l'aéroport que les gens ont trouvé que c'était du gaspillage et que c'était vraiment dommage ». Le fait d'avoir fermé l'aéroport est ainsi perçu comme « ce qui a fait le plus de mal » aux expropriés (Alain) et les résidents auraient préféré conserver à côté de chez eux ce qu'ils décrivent comme étant un « bel aéroport ».

Le sentiment d'avoir été « exproprié pour rien » est systématiquement accompagné dans les entretiens par l'expression d'autres émotions. Les émotions les plus nommées sont celles de la honte, de la trahison, de l'absurdité et de la tristesse. La « honte » (9) est majoritairement utilisée

pour décrire l'évolution du projet aéroportuaire : « C'est une des plus grosses hontes du Québec cette histoire d'aéroport là » (Bob Pepin). Elle explique un sentiment de profond déshonneur et d'humiliation qui se développe face à une prise de conscience de sa propre infériorité vis-à-vis de quelqu'un ou de quelque chose. Elle exprime une émotion complexe qui mélange celles de colère, de peur, et de tristesse ainsi qu'un sentiment d'impuissance. Dans le cas de Mirabel, il s'agit d'un sentiment d'impuissance envers des décisions prises depuis le début du projet par les gestionnaires successifs de l'aéroport sans prise en compte de ceux qui vivent sur le territoire.

Ce sentiment de honte est décrit de deux façons par les interviewés rencontrés : en termes de « gaspillage » (9), autrement dit le fait d'avoir gaspillé tout en même temps : des vies, un territoire, des relations sociales, de l'argent et des ressources tout au long de 35 ans de projets inaboutis ; et en terme de « trahison » (9), un terme qui sociologiquement parlant rejoint les notions d'infidélité et de perte de confiance, et qui, dans le cas de l'histoire du projet aéroportuaire ont été rompues et brisées face à la fermeture de l'aéroport. En effet, lorsque la lutte menée par les expropriés a abouti à la signature du protocole de revente des terres, leur combat était terminé, ils avaient réussi et l'aéroport possédait une superficie de terrain qui se rapprochait alors des superficies moyennes des autres aéroports nord-américains. Tout au long de ce processus de lutte, le gouvernement fédéral refusait de reconnaître la réalité de l'évolution du trafic aérien, et continuait d'évoquer la construction des deux autres phases du projet. Lorsque les terres ont été rétrocédées, le discours du gouvernement fédéral n'a pas changé. Ce n'est qu'à l'arrivée d'ADM que le discours officiel s'est transformé, mais cela a mené à transformer l'aéroport international de Mirabel en un aéroport industriel utilisé pour le transport de marchandises. Que ce soit de la décision de construire un nouvel aéroport en 1966, d'exproprier 97 000 acres en 1969, de privatiser l'aéroport en 1992, de transférer les vols réguliers en 1997, ou de fermer définitivement l'aéroport aux passagers en 2004, à aucun moment la décision n'a été prise avec les individus qui allaient en subir les conséquences. C'est ce que dénonce un élu de la Ville de Mirabel lorsqu'il décrit une décision qui est allée « à l'encontre de la collectivité », autrement dit qui a été prise sans la consultation ni l'accord de la Ville de Mirabel ni d'aucun résident, et sans la prise en compte des effets que cela pourrait produire sur le territoire. La décision de fermer l'aéroport a été entièrement prise par ADM, souveraine de ses propres choix de gestion des deux aéroports de Montréal :

Quand ils ont décidé de ramener l'aéroport à Dorval, les gens de Mirabel ne voulaient pas que l'aéroport s'en aille à Dorval et les gens de Dorval ne voulaient pas que l'aéroport s'en aille chez eux [...] [donc] pourquoi vous faites ça ? Il y a quelque part une décision qui a été prise à l'encontre de la collectivité et c'est souvent ce qu'on dit à Mirabel quand on parle avec le conseil, il ne faut jamais qu'on prenne une décision pour nous, il faut qu'on prenne une décision pour la collectivité. Et là il n'y avait rien au niveau de la collectivité. (Marc Laurin)

Les sentiments de honte, de trahison et d'absurdité sont également accompagnés dans les entretiens d'une remise en question de la décision de fermer l'aéroport face à la situation structurelle même de Dorval qui, en 1966, avait été la raison principale utilisée pour justifier la construction d'un nouvel aéroport. En 2004, l'aéroport de Dorval vit toujours les mêmes enjeux à savoir un périmètre tampon limité, produisant une grande proximité entre la zone aéroportuaire et la zone résidentielle de la ville de Dorval. Au cours des entretiens, les interviewés ont ainsi rappelé tour à tour l'enjeu de la proximité des habitations, de la densité d'habitations situées autour de l'aéroport de Dorval, et l'engorgement du trafic routier pour venir et sortir de l'aéroport. Agrandir l'aéroport sur l'extérieur n'est donc pas envisageable. La seule possibilité qui s'offre aux gestionnaires de l'aéroport est d'agrandir l'aéroport par l'intérieur, un agrandissement qui risque de se heurter à ses propres limites structurelles. Concrètement, l'aéroport de Dorval est « enclavé », et c'est cette situation qui avait, en 1966, mené à de nombreuses plaintes de résidents face aux nuisances sonores produites par l'aéroport : « ces plaintes ne vont pas diminuer » (M. Deprato).

Jonathan Plante explique que, dès la décision de fermer l'aéroport de Mirabel, ADM était conscient de ces enjeux et encore davantage que la structure de l'aéroport de Dorval ne permettrait pas « d'absorber » la croissance du trafic aérien sur le long terme (Jonathan Plante). Selon lui, dès 2004 ADM se questionnait sur le retour des avions à Mirabel dans un avenir proche : « Ça fait 20-23 ans que je suis dans ce milieu-là et on n'arrive pas encore au plafond... [...]. À Dorval, encore une fois, on est tellement... tellement pris... tellement collés... » (Jonathan Plante). Pourtant, la décision a tout de même été prise de fermer l'aéroport, expliquant le sentiment de non-sens et d'absurdité ressenti par les interviewés rencontrés et nommé lors de neuf (9) entretiens.

Ces différents sentiments de honte, de trahison, de gaspillage et d'absurdité ont été exacerbés lors du troisième événement qui a marqué la seconde phase de l'histoire du projet aéroportuaire (après

la privatisation de l'aéroport en 1992, et sa fermeture en 2004). Il s'agit de la décision du gouvernement fédéral, annoncée en 2003, et officialisée le 1^{er} janvier 2004, de renommer l'aéroport de Dorval par le nom du premier ministre qui a initié le projet aéroportuaire de Mirabel, Pierre Elliott-Trudeau (gouvernement du Canada 2003). Cet évènement a été très mal vécu par neuf (9) des interviewés rencontrés. Premier ministre entre 1968 et 1979, et à nouveau entre 1980 et 1984, la décision de renommer l'aéroport en son nom fait suite à son décès le 28 septembre 2000. Au cours des entretiens, les interviewés dénoncent le « ridicule » de la situation : « pour le remercier, on a nommé l'aéroport à son nom, c'est incroyable. Ça aussi c'est une honte » (Bob Pepin). Ces sentiments se sont traduits de trois façons différentes à Mirabel. Ils se sont d'abord exprimés en termes de dénonciation publique et officielle du changement de nom. C'est le cas d'un interviewé qui se souvient avoir appelé à la radio pour expliquer les sentiments vécus à Mirabel en réponse à cette décision :

Quand ils ont nommé l'aéroport de Montréal Pierre Elliott Trudeau, ça a fait mal ici parce que Pierre-Elliott Trudeau c'était l'ennemi juré, c'était l'ennemi numéro 1 du coin. Quand ils ont fait ça je me souviens j'ai appelé à la radio. Je ne suis pas quelqu'un qui appelle à la radio d'ordinaire, mais j'ai appelé à la radio, j'ai dit : là ça n'a pas de sens, j'ai expliqué vite, vite que nous on avait été exproprié par ce gars-là et là ils nomment l'aéroport en son nom. Ça a fait tellement mal de faire ça. (Martin Nepveu)

Deuxièmement, cela s'est traduit par le « boycott » du nouveau nom (Monique Bélanger). En effet, cinq (5) interviewés rencontrés refusent de dire ce nom, continuant d'appeler l'aéroport « Dorval », symbole d'une opposition publique et assumée face à l'évolution du projet aéroportuaire, et face à celui qui a permis l'exécution du projet.

Troisièmement, et cette fois-ci cela ne réfère pas directement la décision de renommer l'aéroport, mais plus largement les choix politiques électoraux des résidents de Mirabel qui se sont transformés au cours du temps face à l'histoire du projet aéroportuaire. Comme l'explique Aline Thibodeau, avant les expropriations, les résidents de la région votaient majoritairement « rouge », c'est-à-dire pour le Parti libéral du Canada : « mes oncles et tantes étaient des libéraux comme pas possibles ». Cependant, à partir des expropriations, elle explique que « ça a changé » et qu'il y a eu « une dilution » des votes en faveur du Parti libéral, puisque c'est ce parti qui a créé le projet aéroportuaire (Aline Thibodeau). Marc Laurin, conseiller municipal de Mirabel, valide également cette évolution

en expliquant qu'ayant produit « une peine » et « une frustration majeure » chez les expropriés, les effets des expropriations se sont répercutés au niveau des élections fédérales. Ainsi, depuis la rétrocession des terres, le parti politique fédéral systématiquement élu lors des élections à la Chambre des Communes du Canada est le Bloc québécois. La seule exception s'est produite lors de ce que Marc Laurin nomme la « vague orange » du Nouveau Parti démocratique (NPD) en faveur de Jack Layton en 2011, et qui avait alors « inspiré un souffle de confiance ». Depuis la création de Mirabel en tant que circonscription électorale, ce sont ainsi uniquement des députés du Bloc Québécois qui ont été élus, d'abord Simon Marcil de 2015 à 2021, et depuis 2021, Jean-Denis Garon. Marc Laurin explique ce choix politique de la façon suivante : « [le Bloc Québécois] a toujours dit qu'il défendait les intérêts [des Québécois] » et à Mirabel ces intérêts n'ont pas été respectés. La succession des événements du projet aéroportuaire à Mirabel a en effet accentué un fait déjà présent au Québec, celui de ne pas éprouver de « sentiment d'appartenance avec le Canada » (Marc Laurin). Et, toujours à l'heure actuelle, « les gens l'ont encore à travers la gorge », ils ne peuvent pas s'identifier au Parti libéral, et continuent de dire : « non on ne veut pas, et on ne peut pas s'identifier à tout ce qui est libéral, à tout ce qui est rouge, et tout ce qui est fédéraliste » (Marc Laurin). En ce qui concerne les élections à l'échelle provinciale, la situation est différente et suit davantage la tangente québécoise régionaliste, avec des votes longtemps orientés vers le Parti Québécois, et plus récemment en direction de la Coalition Avenir Québec, avec par exemple l'élection de la députée caquiste, Sylvie D'Amours élue à 50.1% des suffrages en 2022.

Le dernier sentiment le plus nommé au cours des entretiens en relation avec la fermeture de l'aéroport est celui de la tristesse (7). Ce sentiment est relié au fait que l'aéroport n'était pas un objet de lutte. S'il représentait bien la concrétisation et l'inscription spatiale même d'un projet en échec qui a donné lieu à des expropriations massives, il était également désiré. En effet, l'aéroport était pour beaucoup de personnes rencontrées un lieu d'emploi et de travail (8), soit le lieu de travail d'une personne proche ou connue, soit son propre lieu de travail. En tant que lieu de travail, il représentait alors un lieu inscrit dans le quotidien des individus, et qui a fait l'objet au cours des entretiens de sentiments de nostalgie face à des souvenirs souvent joyeux des moments passés là-bas : « Moi ce que j'aimais de Mirabel c'est qu'on était comme une famille » (M. Deprato). M. Deprato se souvient en effet que tous les employés, peu importe la compagnie aérienne, travaillaient ensemble. Il se souvient avoir du plaisir à travailler là-bas, racontant différentes histoires comme le fait qu'ils nourrissaient les chats qui passaient sur les pistes de l'aéroport. Une

autre interviewée raconte qu'à la frontière du mouvement, des déplacements et des voyages, l'aéroport était également un lieu de rencontres. En plus d'être leur « gagne-pain », il représentait un « monde intéressant » et « fascinant » avec des personnes venant de partout à travers le monde.

L'aéroport n'était pas qu'un lieu de travail, il était également un lieu de loisir et d'invitation au voyage (12). En effet, l'aéroport est largement décrit dans les entretiens comme un aéroport « beau » et « moderne ». Une interviewée raconte qu'elle aimait beaucoup y aller, car « c'était vraiment un bel aéroport » (Marie Gosselin). Elle raconte avoir eu « beaucoup de peine » lorsqu'il a fermé. Il n'était pas uniquement neuf, il était également doté d'une architecture novatrice et « à l'avant-garde » (Monique Bélanger) pour l'époque. « Grand » (Bob Pepin) en comparaison avec celui de Dorval, l'aérogare était également construite de telle sorte que de grandes vitres permettaient d'y observer les avions partir et arriver. Construit en long, avec une mezzanine accueillant des commerces, de grandes vitres étaient installées sur toute la longueur du bâtiment, permettant d'observer et de s'insérer au sein de la « vie de l'aéroport » (Magali Noiseux). Accessible aussi bien aux passagers qu'aux visiteurs, l'aérogare était le lieu même d'un spectacle vivant à admirer : « c'était un superbe aéroport, c'était vraiment le fun, on voyait les gens arriver et partir, on faisait des bye-bye, c'était vraiment le fun » (Martin Nepveu). De plus, le *design* tout entier de l'aéroport cherchait la facilité de déplacement et l'efficacité. Construit à partir d'une architecture « très compacte », à l'opposé des « longs couloirs » des aéroports dans lesquels les passagers doivent longtemps marcher avant d'atteindre leur porte d'embarcation, les interviewés se souviennent entrer et sortir rapidement, en 20 à 30 minutes.

L'aéroport tout entier était pensé pour permettre un atterrissage d'avion toutes les minutes. Les deux pistes d'atterrissage devaient permettre de s'adapter aux vents dominants et donc de fonctionner en tout temps. Concrètement, ces différents aspects faisaient de l'aéroport de Mirabel une prouesse technique dont l'ensemble était interconnecté : en 1976, il était « parfait » d'un point de vue technologique (Jonathan Plante). Jonathan Plante explique qu'à cette époque, les dictionnaires présentaient Mirabel comme le meilleur modèle aéroportuaire, un modèle qui inspire encore aujourd'hui les concepteurs et ingénieurs aéroportuaires : « encore aujourd'hui, les grands aéroports qui se bâtissent dans le monde se basent sur Mirabel » (Jonathan Plante).

En plus de représenter une prouesse, et un *design* qui invitait au voyage, pour les résidents de Mirabel, l'aéroport était très proche et sa facilité d'accès était très appréciée : « c'était plutôt

pratique » (Véronique Plante). En effet, Alain raconte qu'à partir de Saint-Augustin, en « 10 minutes » il se rendait à l'aéroport. Les routes à l'intérieur de Mirabel étaient alors faiblement utilisées, facilitant les déplacements, et rendant les voyages encore plus « agréables » (Alain) :

J'avais 11 ans et je me souviens très, très bien d'être allé à l'aéroport, et on trouvait ça le fun, c'était à 10 min. On n'avait pas à paniquer ou quoi que ce soit, pas de circulation, pas de bouchon, pas de travaux, on s'y rendait. Quand quelqu'un me disait : j'arrive à l'aéroport, peux-tu venir me chercher ? Ça me prenait 10 minutes pour y arriver. (Marc Laurin)

À ces différents récits portant sur l'aéroport et son aérogare, un autre lieu de l'aéroport était également particulièrement apprécié, nommé par cinq (5) interviewés : le « Château Mirabel », un hôtel de 350 chambres construit sur le terrain de l'aéroport et pensé dès les débuts du projet aéroportuaire. S'il facilitait l'utilisation de l'aéroport en permettant aux utilisateurs d'y dormir une nuit avant ou après leur trajet en avion, il est aussi un lieu de mémoire plus profond, un lieu qui permettait « d'aller en voyage sans partir » (Catherine Gagnon). Construit aux limites mêmes des pistes de l'aéroport, une passerelle le reliait directement à l'aérogare, permettant d'observer les avions en mouvement, et offrant une « atmosphère particulière » à ce lieu (Alain Lajeunesse). Deux interviewés racontent que leurs familles réservaient soit une chambre, soit une table au restaurant de l'hôtel rien que pour aller y observer le « spectacle » de l'aéroport :

C'était vraiment le fun d'y aller, mon ami qui vient pourtant de Montréal, n'avait jamais pris l'avion, mais une fois par deux-trois mois, ses parents réservaient une chambre pour venir voir les avions. C'était le bonheur d'aller en voyage sans partir, c'était vraiment un trip. Moi je ne l'ai pas vécu, mais il en parle encore avec ses petits yeux d'enfant. [...] Il y avait la passerelle qui menait jusqu'à la piste d'atterrissage donc tu pouvais aller regarder en pyjama les avions atterrir et décoller, les gens partir, revenir et des fois admettons que les autobus gelaient, tu voyais les gens débarquer sur le tarmac. Donc ça, c'était féérique. (Catherine Gagnon)

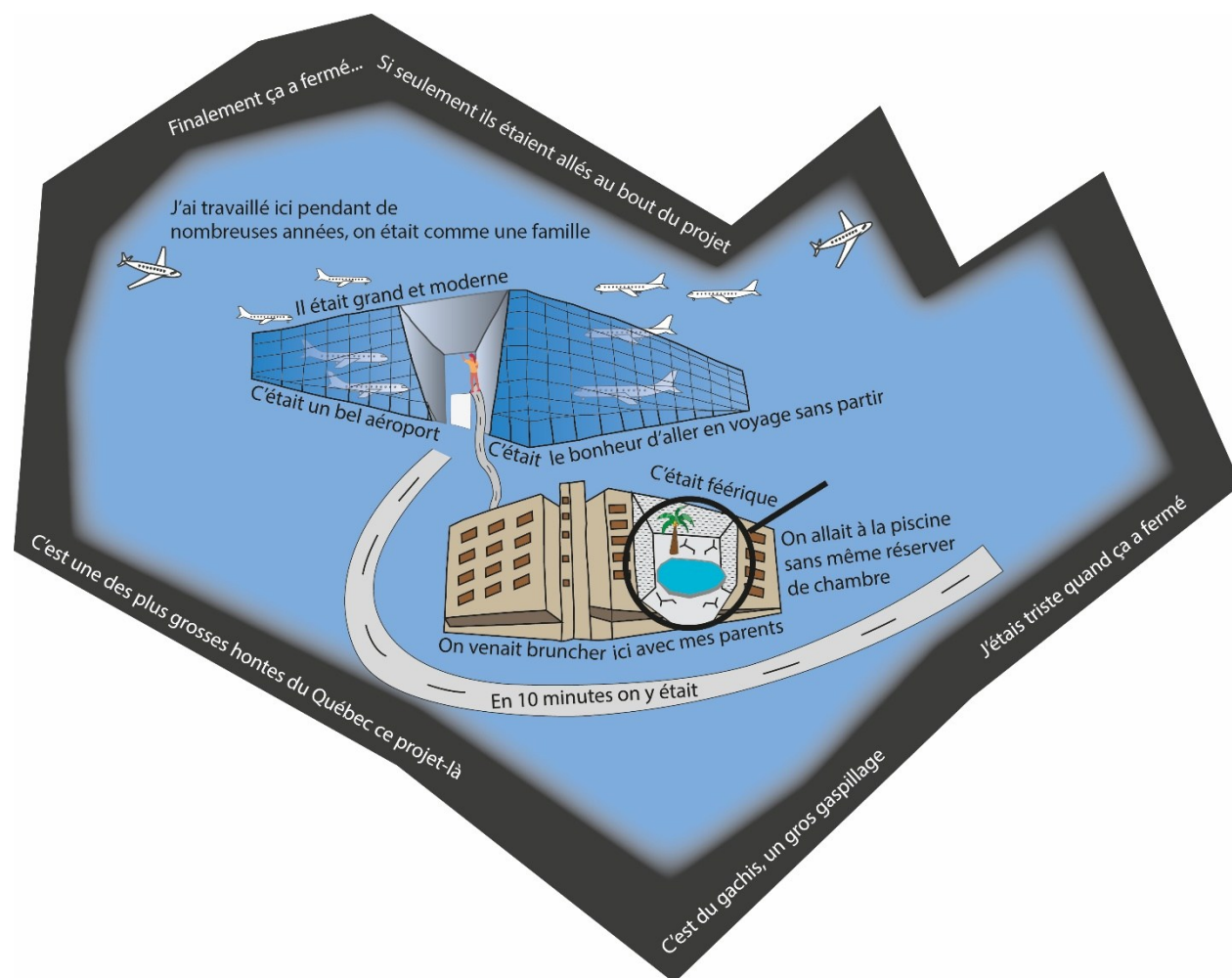
Magali Noiseux se souvient bien être allée « bruncher à l'aéroport » avec ses parents pour son anniversaire, car ça donnait l'impression à la famille de « partir en voyage » : l'ambiance y était « exotique » (Magali Noiseux). L'hôtel comprenait une piscine et un parc aquatique que les

utilisateurs de l'hôtel, mais aussi ceux du restaurant pouvaient utiliser. Martin Nepveu se souvient y être allé à plusieurs reprises avec ses parents « sans nécessairement réserver de chambre ». Sa famille et lui se rendaient à l'aéroport pour profiter des activités. Il raconte qu'avec son père ils sont devenus à ce moment des « maniaques » de l'aviation, un intérêt qu'il a conservé au fil des années.

Loin des sentiments de honte, de trahison et de tristesse, ces différents récits évoquent une autre perception de l'aéroport, une perception joyeuse et nostalgique dans laquelle l'aéroport évoque un lieu de découverte, de fascination, et de voyage. En revanche, l'aéroport a fini par se vider, et ce, de plus en plus jusqu'à sa fermeture, amenant à nouveau l'expression de sentiment apparentés à la tristesse. Représentant des éléments de mémoires vives individuelles et collectives, les différentes émotions et sentiments évoqués dans cette partie sont ancrés dans la période historique racontée. Lorsque les interviewés parlent de leur utilisation de l'aéroport, celle-ci est positive. Lorsqu'ils abordent les expropriations, elle devient négative ; et lorsque la période plus récente est évoquée, les expressions de sentiments négatifs refont surface. D'autant plus que si l'aéroport a fermé, il n'a pas pour autant disparu. Les traces physiques et symboliques de son existence passée sont toujours présentes dans le paysage du territoire de Mirabel, des traces qui rappellent continuellement ce qu'il n'a jamais été. Ces traces sont celles de l'hôtel aujourd'hui en décrépitude, dont les vitres sont barricadées de l'extérieur, et dont la piscine vide est remplie d'une couche verdâtre de vieillissement et de saleté. Il s'agit également, jusqu'en 2014, de l'aérogare abandonnée en détérioration progressive, des stationnements vidés de leurs utilisateurs, ou encore des clôtures de la zone aéroportuaire qui rappellent ce que devait devenir le projet aéroportuaire. Il s'agit aussi des pistes qui ne sont plus utilisées pour des vols de passagers, mais pour du transport de fret. Enfin, il s'agit de terrains utilisés par des entreprises à vocation aéroportuaire, et dont la présence s'est démultipliée depuis la fermeture de l'aéroport, occupant toujours plus de place sur le site aéroportuaire. Depuis l'autoroute 50, ces traces sont bien visibles. Elles évoquent à ceux qui étaient encore enfants lors de la fermeture des sentiments parfois positifs, et à ceux qui ont vécu les expropriations et l'évolution du projet aéroportuaire des sentiments plus négatifs : « Moi j'ai passé des années, quand je passais devant l'aéroport de Mirabel, j'étais en calice, c'était vraiment ça, je n'étais pas de bonne humeur là, ce n'était pas quelque chose qui me réjouissait » (Martine Raymond). Éléments du paysage de Mirabel, ces traces sont des rappels multiples de mémoires ancrées, vécues, parfois oubliées, parfois partagées. Objets de souvenirs, elles sont également un

liant, ce qui rassemble une même population qui a vécu un ou plusieurs événements similaires, et ce qui au travers des entretiens réalisés, rassemble des récits imbriqués, parfois complémentaires, parfois identiques de mêmes lieux parcourus et utilisés au cours de leurs 28 ans de fonctionnement. La figure 3.12 propose une synthèse sous forme de carte sensible de ces différents récits, émotions et sentiments d'un projet qui a autant déstructuré un territoire que rassemblé les interviewés rencontrés autour d'un objet mémoriel commun 56 ans après le début du projet aéroportuaire.

Figure 3.13 Carte sensible des souvenirs de l'aéroport de Mirabel en 2023



Source : Auteur (2024)

Tout au long de ce chapitre, il a été question d'étudier les mémoires d'un projet aéroportuaire pour lequel près de 11 000 individus ont été expropriés et une nouvelle ville a été créée. À partir des archives disponibles et des récits des résidents et élus rencontrés, ce chapitre a analysé les impacts multiples produits par le projet aéroportuaire sur les expropriés eux-mêmes et sur un territoire presque aussi grand que l'île de Montréal. Ce projet a été majoritairement décidé et mis en œuvre à huis clos, il a été imposé aux résidents et aux représentants de la municipalité de Mirabel. Il a détruit des vies et dénaturé un territoire. Il a aussi été le symbole de luttes. Après la victoire des expropriés et la rétrocession d'environ 80% des terres expropriés à partir de 1984, la municipalité de Mirabel devient enfin autonome et principale administratrice des terres qu'elle contient. La fermeture de l'aéroport retire cependant ce pour quoi elle a été créée en 1971, et ce qui représentait sa principale ressource économique. En plus de produire des effets législatifs, politiques, économiques, et spatiaux, réorganisant une fois de plus le territoire de Mirabel, la fermeture a aussi eu des effets sociaux et symboliques forts, dont le plus important est d'avoir créé une remémoration collective des expropriations, et de l'histoire du projet aéroportuaire. Lors de la fermeture de l'aéroport, l'injustice ressentie tout au long de la première phase du projet s'est réveillée autour d'un sentiment généralisé d'avoir été exproprié pour rien. Deux conséquences principales en ressortent : le désir de recommencer la lutte initiée par le CIAC, mais cette fois-ci pour racheter les dernières terres expropriées situées autour de la zone opérationnelle de l'aéroport (11 000 acres de terres); et le désir de mettre en mémoire les expropriations afin de s'en rappeler sur le long terme et de ne plus jamais reproduire la même chose. Dans le chapitre suivant, il sera question d'analyser l'inscription à long terme de la mémoire des expropriations et de ses conséquences sur le territoire et l'identité de Mirabel. En étudiant d'abord les acteurs et actions mises en place pour mettre en mémoire les expropriations, il s'agira de comprendre si les mémoires des expropriations font partie intégrante de l'identité de Mirabel aujourd'hui. Nous verrons que depuis la fermeture de l'aéroport en 2004, le territoire de Mirabel s'est profondément transformé et que cela a participé à transformer son identité. Depuis la rétrocession des terres agricoles, la population de Mirabel n'a cessé de croître, et les acteurs municipaux ont travaillé à redynamiser l'économie du territoire. Dans ce contexte, si les mémoires des expropriations et du projet aéroportuaire de Mirabel sont des éléments importants de l'identité du territoire, 56 ans après le début de la saga aéroportuaire, l'identité de Mirabel ne s'y limite pas, et c'est ce qui sera approfondi dans le chapitre suivant.

CHAPITRE 4 : DEPUIS LA FERMETURE DE L'AÉROPORT, L'IDENTITÉ DU TERRITOIRE DE MIRABEL (2004-2023)

Ce chapitre présente l'évolution du territoire de Mirabel et la construction de son identité après la fermeture de l'aéroport en 2004. Il se termine en 2023 avec la fin du terrain de recherche de cette thèse. Il vise à approfondir la dimension temporelle des effets du projet aéroportuaire et des expropriations, comprendre le marquage à long terme du territoire par les mémoires de ces événements, et la place qu'elles prennent aujourd'hui au sein de son identité et des relations entretenues entre les résidents et le territoire. La fermeture de l'aéroport et le sentiment d'avoir été exproprié pour rien ont nourri un besoin de mémoire à Mirabel. Celui-ci s'est accompagné d'actions de mise en mémoire, toujours organisées lorsque le terrain de cette recherche se termine. Après avoir étudié les acteurs, les rôles et les effets de ces actions sur la construction identitaire de Mirabel, le chapitre montre que le territoire s'est également transformé à travers le temps. Cela a eu des effets sur son identité, au sein de laquelle l'aéroport prend toujours une place importante, mais également un ensemble d'autres spécificités identitaires construites tout au long des vingt dernières années. Le chapitre s'appuie sur les récits issus des vingt-neuf (29) entretiens réalisés au cours de cette recherche (Annexe 6). Ils sont accompagnés des résultats du micro-questionnaire diffusé à l'automne 2022 auprès de 95 Mirabellois dans les différents secteurs du territoire, et l'analyse de documents d'archives de la municipalité de Mirabel. La dernière partie de ce chapitre mobilise les archives d'Aéroports de Montréal, gestionnaire de l'aéroport de Mirabel depuis sa privatisation en 1992 (Annexe 5). Le chapitre se divise en trois parties. La première décrit et analyse le processus de mise en mémoire de l'expropriation depuis 2004. Elle commence par présenter les acteurs et actions de la mise en mémoire, pour ensuite interroger les effets de ces actions sur la construction de l'identité du territoire. La seconde partie analyse les différentes spécificités identitaires de Mirabel aujourd'hui et les relations des résidents avec le territoire. La troisième partie ouvre sur l'avenir de Mirabel. Elle commence par analyser les enjeux urbanistiques et politiques vécus à Mirabel pour ouvrir sur les aspirations des résidents pour le futur du territoire. Le chapitre se termine en abordant la question plus spécifique de l'avenir aéroportuaire, car si l'aéroport international de Mirabel a fermé, celui-ci n'a pas disparu. Il s'est transformé avec le temps en site industriel à vocation aéroportuaire, source de dynamisme pour la municipalité.

4.1 La mise en mémoire de l'expropriation

4.1.1 Les acteurs et actions de la mise en mémoire

Cette partie revient sur le processus de mise en mémoire de l'expropriation et du projet aéroportuaire. Elle analyse d'abord et de façon chronologique, les acteurs et actions de la mise en mémoire de Mirabel depuis la fermeture de l'aéroport. Elle montre que l'histoire du projet aéroportuaire ne s'est pas terminée avec la fermeture de l'aéroport. Les anciens expropriés et plus largement la communauté résidentielle de Mirabel ont poursuivi le travail de justice mené au cours des expropriations et ont travaillé à faire vivre cette mémoire en l'inscrivant socialement et spatialement au sein du territoire. À ces acteurs s'ajoutent aussi des acteurs politiques, qui, de façons différentes, ont contribué à cette mise en mémoire.

La mise en mémoire de Mirabel est principalement une mise en mémoire de l'expropriation et des expropriés. Depuis la fermeture de l'aéroport, elle a été portée par une diversité d'acteurs, accompagnés d'objectifs et discours variés qui dans certains cas se complètent, et dans d'autres cas se sont développés en des moments et endroits différents. Dans le cadre de cette recherche, quatre principaux acteurs de la mise en mémoire ont été rencontrés : Denise Beaudoin (ancienne procureure et conseillère juridique du CIAC⁴, co-fondatrice du Centre de la Mémoire de Mirabel), Françoise Drapeau-Monette (ancienne porte-parole du CIAC, co-fondatrice du Centre de la Mémoire de Mirabel), Marcel Denis (ancien exproprié, agriculteur, et président de l'Union des producteurs agricoles), Denis Lauzon (résident de Mirabel qui a vécu les expropriations et s'est impliqué dans différentes actions). À l'automne 2023, une rencontre informelle a également été réalisée avec les membres du Comité transmission. Les entretiens et rencontres avec ces acteurs ont mis de l'avant trois enjeux vécus à Mirabel : le besoin de mémoire, le devoir de mémoire, et la peur de l'oubli. Si ces trois enjeux sont exprimés, la réponse à ces enjeux varie et deux grandes catégories d'actions peuvent être analysées.

La première catégorie concerne les actions qui s'inscrivent directement dans la continuité des actions de réparation des expropriations et le travail de justice initié par le CIAC tout au long du

⁴ Pour rappel, le CIAC est le Centre d'Information et d'Action Communautaire, le comité des expropriés

processus de rétrocession des terres. À visées principalement politique et juridique, elles cherchent à la fois à faire reconnaître politiquement et symboliquement le vécu et la lutte des expropriés, à rendre justice à leurs actions, et à rétrocéder les 11 000 acres de terres situées autour de la zone opérationnelle de l'aéroport et dont l'utilisation présente et future n'est plus d'actualité depuis la fermeture de l'aéroport. Leurs discours se situent principalement dans une recherche de justice réparatrice sur le long terme.

La seconde grande catégorie d'action concerne les acteurs qui cherchent avant tout la sensibilisation et le partage de la mémoire de l'expropriation. Leurs actions se situent dans la commémoration et l'organisation d'événements ponctuels, comme le 40^e et le 50^e anniversaire des expropriations en 2009 et 2019. Ils luttent contre le risque de perte de mémoire, et d'oubli, en particulier chez les générations qui n'ont pas vécu les expropriations. Ils ont publié plusieurs ouvrages et créé des lieux de mémoire à Mirabel qui ancrent au sein du territoire des traces volontairement patrimonialisées des expropriations. Leur désir de réparation se concrétise par des actions sociales, spatiales et symboliques plutôt que politiques et judiciaires.

Les acteurs qui mettent en œuvre ces actions peuvent être divisés en trois catégories : ceux qui se sont impliqués dans le CIAC et continuent de s'impliquer dans la mise en mémoire de l'expropriation; ceux qui se sont impliqués à la suite de la fermeture de l'aéroport afin de poursuivre le travail du CIAC; et enfin ceux qui se sont impliqués lors des événements de commémoration du 40^e et du 50^e anniversaire des expropriations et ont initié de nouvelles formes et actions de mise en mémoire. Alors que les deux premières catégories concernent principalement des individus qui ont vécu les expropriations, la troisième concerne de plus en plus des descendants d'expropriés qui souhaitent se souvenir, connaître, partager et faire vivre les mémoires de leurs ancêtres. Les acteurs qui prennent part à ces processus ont exprimé des objectifs différents, mais leurs actions se complètent. Elles ne se sont pas opposables puisque certains acteurs ont tantôt participé à l'une, tantôt à l'autre. De plus, lors des événements publics de mise en mémoire, l'ensemble de ces acteurs sont invités et se retrouvent autour d'une visée commune : réparer les effets des expropriations. Le tableau 4.1 retrace les différentes actions mises en place à Mirabel depuis 2004, les objectifs et les acteurs qui les ont portés.

Tableau 4.1 Actions de mise en mémoire de l'expropriation réalisées entre 2002 et 2023

Projets	Objectifs	Période	Acteurs principaux
<i>Actions pour la réparation politique et juridique des expropriations</i>			
Processus pour la rétrocession des 11 000 acres de terres expropriées restantes	Poursuivre le travail de justice initié par le CIAC et permettre aux expropriés de racheter leurs terres expropriées depuis 1969	2002-2023	L'Union des producteurs agricoles (UPA) et le comité des 11 000 acres, avec le soutien d'acteurs politiques provinciaux et fédéraux
Demandes d'excuses au gouvernement fédéral	Faire reconnaître publiquement l'injustice vécue par les expropriés afin de tourner la page	2004-2012	Denise Beaudoin, devenue députée provinciale
Création du centre d'Écologie et de Consultation Communautaire (CECC)	Récolter les documents historiques et les témoignages d'expropriés et de leurs descendants pour conserver la mémoire de l'expropriation sur le long terme	2007-2022	Denise Beaudoin et Françoise Drapeau-Monette
<i>Actions pour la réparation sociale et symbolique des expropriations</i>			
Commémoration du 40 ^e anniversaire des expropriations	Organiser des actions symboliques de commémoration par et pour les expropriés afin de se souvenir et guérir collectivement des effets subis	2009	Le Comité de la Commémoration
Commémoration du 50 ^e anniversaire des expropriations	Poursuivre le travail de guérison et engager un travail de transmission de la mémoire par des événements variés à visées symboliques et de patrimonialisation des expropriations	2019-2022	Le Comité de la Commémoration
Création du comité transmission	Reconnaître le travail des femmes dans la lutte des expropriés par la publication d'œuvres littéraires et artistiques	2020-2023	Le Comité transmission
Création du centre de mémoire collective de l'expropriation de Mirabel (CMCEM)	Créer un centre de mémoire collective pour lutter contre l'oubli et partager les mémoires des expropriés sur le long terme	2022-	Denise Beaudoin et Françoise Drapeau-Monette

Source : Auteur (2024)

Les actions pour la réparation politique et juridique des expropriations

Le travail de mise en mémoire débute précisément en 2002, lorsque la fermeture de l'aéroport devient une évidence et que les vols internationaux sont retransférés à Dorval. Dans ce contexte, certains expropriés des 11 000 acres appellent à la rétrocession. Le CIAC n'existe plus, il est dissout en 1990 après la rétrocession des 80 000 acres de terres et ses dossiers sont transférés à un autre acteur qui devient l'acteur principal de la suite du processus : l'Union des producteurs agricoles (UPA). Celui-ci n'avait jusqu'à maintenant pas été directement impliqué dans la lutte des expropriés. En revanche, il soutenait la cause puisqu'en 1972, 70% des agriculteurs de la région en sont membres (UPA 2014).

En 2002, Marcel Denis est élu président du syndicat local de l'UPA de Mirabel-Sainte-Scholastique. Agriculteur et fils d'exproprié, il reprend le dossier de la rétrocession et fonde le Comité des 11 000 acres, un comité qui s'organise pour la défense des « 191 propriétés » toujours expropriées (Assemblée nationale du Québec 2004). Leurs revendications se concrétisent le 9 novembre 2004, neuf jours après la fermeture officielle de l'aéroport par l'organisation d'une manifestation pour dénoncer la fermeture. Cette manifestation avait un objectif bien précis : attirer la presse et visibiliser le fait que la saga aéroportuaire n'est pas terminée, 11 000 acres de terres sont toujours expropriées et sans aéroport international, les terres doivent être revendues aux expropriés concernés. L'autoroute 50 a été bloquée par de nombreux tracteurs jusqu'aux portes de l'aéroport et seize journalistes étaient présents sur place. Le soir même, la manifestation passait sur tous les canaux télévisés.

Cette manifestation a permis aux expropriés d'être vus et entendus pour la première fois depuis la première phase de rétrocession des terres à partir de 1984. Depuis cette date et le soutien du parti conservateur du Canada, c'est aussi la première fois que des acteurs politiques fédéraux soutiennent les expropriés. Le premier de ces acteurs est le Bloc Québécois qui se positionne en défenseur de leur cause lors de la campagne électorale fédérale de 2005-2006. À la suite de la manifestation, le parti essaye de déposer une motion à la Chambre des Communes pour demander la rétrocession des 11 000 acres. Il est finalement devancé par le Parti conservateur du Canada et son chef Stephen Harper, qui déposent le 30 novembre 2004 leur propre motion. Celle-ci est appuyée par tous les partis politiques de la Chambre des Communes du Canada (157 votes pour et 118 votes contre), à

l'exception du Parti libéral du Canada, au pouvoir, qui refuse d'y donner suite. Celle-ci n'aura finalement qu'une valeur symbolique.

À l'échelle provinciale, l'actrice principale qui porte le dossier est Denise Beaudoin, ancienne procureure et conseillère juridique du CIAC. Après la rétrocession des terres de Mirabel, elle s'engage progressivement dans la politique, d'abord fédérale en tant qu'adjointe et conseillère juridique du Bloc Québécois, puis au Parti Québécois. En 2003, elle est la première députée élue de la circonscription politique provinciale de Mirabel⁵. Le 3 novembre 2004, trois jours après la fermeture officielle de l'aéroport, elle dépose une motion à l'Assemblée nationale du Québec exigeant cette fois-ci des excuses du gouvernement fédéral et la reconnaissance des injustices vécues par les expropriés (Assemblée nationale du Québec, 2004). Le dépôt de cette motion se fait en présence d'une délégation de plus de 50 expropriés et descendants d'expropriés. La motion est finalement rejetée (66 voix contre et 44 voix pour), en particulier par le Parti libéral du Québec au pouvoir qui détient la majorité à l'Assemblée nationale du Québec.

Il faudra attendre 2006 pour que la demande de rétrocession des terres soit réellement écoutée, lorsque le Parti conservateur remplace une fois de plus le Parti libéral au pouvoir. Le 6 février 2006, Stephen Harper, qui a continué tout au long de sa campagne électorale à défendre la rétrocession, est élu. Dès son investiture, il tient ses promesses et décide de rétrocéder l'intégralité des 11 000 acres de terres aux expropriés. Il commence par fonder un comité composé de locataires expropriés, de membres de l'UPA, du ministère des Transports du Canada et du ministère des Travaux publics du Canada. Le protocole de revente s'appuie sur celui de 1985, mais avec une différence principale : les terres seront revendues au prix du marché de 2006 et non celui de 1969. Des dédommagements pour les effets subis sont tout de même ajoutés au protocole, censés prendre en compte l'erreur commise et les investissements des locataires. La rétrocession est annoncée symboliquement le 18 décembre 2006 dans la salle paroissiale de Sainte-Scholastique.

La rétrocession est contestée par deux nouveaux acteurs qui ne s'étaient pas prononcés lors de la première phase de rétrocession : la Ville de Mirabel, représentée en 2006 par son maire de l'époque,

⁵ La circonscription électorale provinciale de Mirabel a été créée en 2001 lors de la révision de la carte électorale par l'Assemblée nationale du Québec. Elle est formée à partir des circonscriptions d'Argenteuil et de Deux-Montagnes qui existaient depuis le XIXe siècle. La nouvelle circonscription comprend les municipalités de Kanehsatà:ke, Mirabel, Oka, Pointe-Calumet, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Saint-Joseph-du-Lac et Saint-Placide. En 2017, une nouvelle carte électorale retirera la partie de Mirabel située à l'est de l'autoroute 15.

Hubert Meilleur, et la communauté mohawk de Kanehsatà:ke. Leur rôle a peu fait l'objet de récits dans le cadre d'entretiens, seulement un interviewé nomme leur implication. Les archives n'abordent pas non plus leurs rôles puisqu'au final les terres ont été rétrocédées uniquement aux expropriés. L'analyse de vingt-trois (23) articles de presse francophones québécois publiés entre 2006 et 2007 permet ici de comprendre plus précisément les revendications de ces deux acteurs.

Hubert Meilleur a été le maire de Mirabel entre 1987 et 2013. Ancien exproprié, il a fait partie de ce que Gagnon-Poulin (2010, p.72) nomme le « camp » des « pro-expropriation » (p.72). Fils d'agriculteur et « homme d'affaires » (ibid., p.75), il croyait au projet aéroportuaire et à ses effets bénéfiques pour la région nord de Montréal. En 1997, il s'oppose publiquement à la décision d'Aéroport de Montréal (ADM) de transférer les vols internationaux à l'aéroport de Dorval et il place la responsabilité de l'échec du projet aéroportuaire sur la lutte des expropriés. S'il accepte de dire que le gouvernement fédéral a exproprié une surface trop grande en 1969, il pense que cela a aussi eu des effets bénéfiques sur les résidents de la région. Comme l'explique Gagnon-Poulin (2010, p.75) : « Il ne serait pas maire de cette ville s'il n'y avait pas eu d'expropriation ». Lors de l'annonce officielle de la rétrocession des 11 000 acres en 2006, il s'y oppose publiquement et ses propos ont été relayés dans dix-sept (17) articles de presse. Au sein de ces articles, il atteste que la municipalité de Mirabel fait partie des victimes de la fermeture de l'aéroport et qu'elle devrait, elle aussi, bénéficier d'une « compensation » (Castonguay 2006). Non seulement l'aéroport a produit une perte économique importante pour la Ville de Mirabel, mais la municipalité manque d'espace industriel pour se développer (Larocque 2006). Au sein des acres rétrocédés, Hubert Meilleur demande qu'entre 1 800 et 2 000 acres soient accordés à la municipalité (Duddin 2006). Sa requête est refusée par l'ensemble des acteurs, dont le gouvernement fédéral du Canada. Il exprime alors publiquement son intention d'exproprier à son tour ceux qui rachèteraient les terres : « c'est stupide! On vient de pénaliser le développement d'une ville pour l'équivalent de 100 personnes. Tout ça pour acheter des votes [...] C'est le gouvernement conservateur qui nous oblige à faire ça. [...] On va déposer une réserve foncière et on va exproprier dès que l'achat sera fait. [...] On va exproprier tous les terrains dont on a besoin. On va le faire le plus rapidement pour éviter le plus possible la spéculation » (Castonguay 2006). Si Hubert Meilleur n'exproprie finalement pas les expropriés après la rétrocession, ses propos entacheront à long terme ses relations avec l'Union des Producteurs agricoles (UPA) et les agriculteurs de Mirabel.

Le second acteur qui s'exprime en 2006 lors de la rétrocession des terres est la communauté mohawk de Kanehsatà:ke représentée par le Grand Chef Steven Bonspille. Mirabel est l'une des municipalités installées sur le territoire historique de 540 kilomètres carrés de la communauté, dépossédée par les sulpiciens sous l'ordre de Louis XV en 1735 pour former la Seigneurie du Lac-des-Deux-Montagnes (Denieul-Pinsky 2023). Leurs terres n'ont jamais été cédées (The Nation Archives 2007). C'est seulement en 2006 que, pour la première fois, la communauté s'exprime publiquement pour réclamer ses propres droits sur le territoire. Dénonçant le fait que la communauté n'est pas écoutée dans ses revendications territoriales, Steven Bonspille demande au gouvernement fédéral de prendre en compte leurs droits historiques sur le territoire et de rétrocéder une partie des terres à la communauté. Il tentait depuis plusieurs années de négocier avec le gouvernement fédéral, mais faisait face à une situation de plus en plus « frustrante » et à la « lenteur des pourparlers » (Cameron 2007). En 2006, pour la première fois, des traces écrites de cette démarche sortent dans la presse. À la suite de ces revendications, Stephen Harper explique publiquement vouloir lancer des « négociations » avec la communauté afin d'écouter leurs revendications (Duddin 2006). Cependant, aucune trace archivistique ou dans la presse ne permet de savoir si elles ont réellement eu lieu.

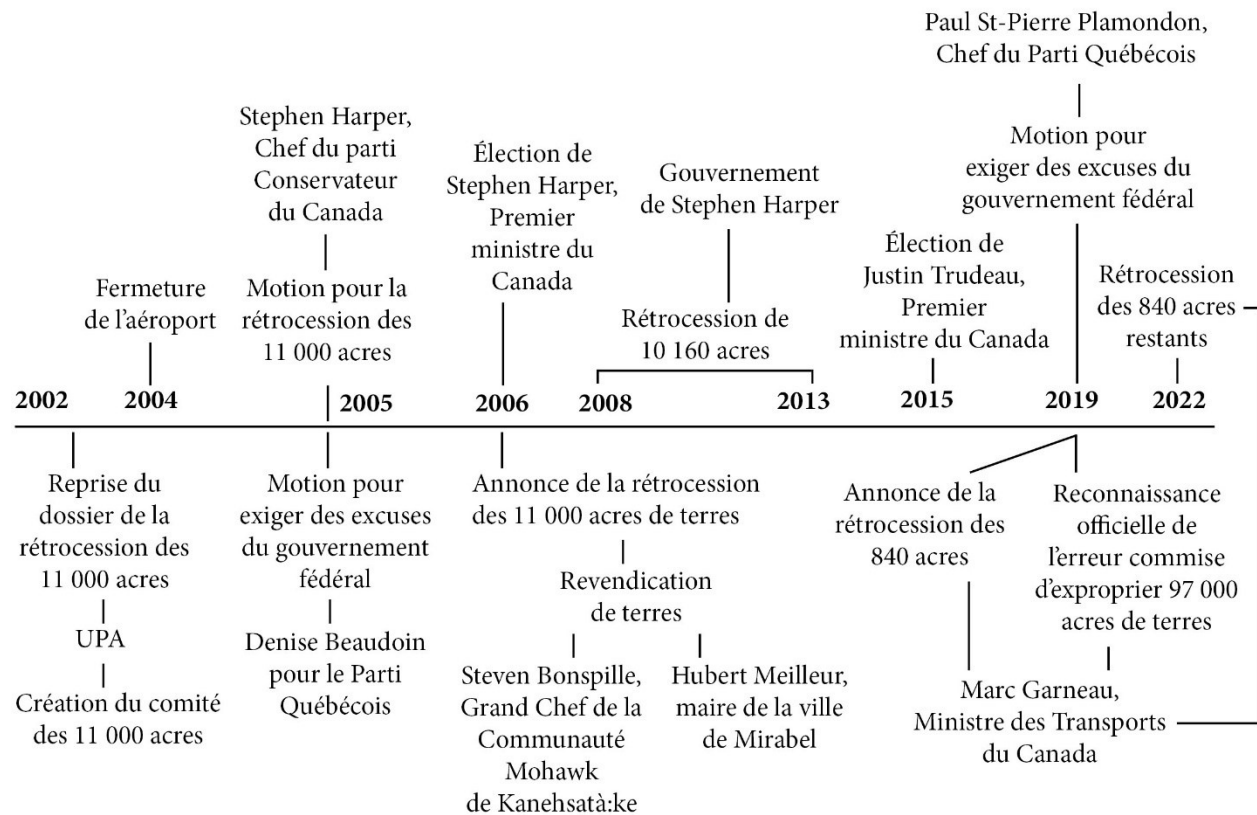
Malgré les revendications de ces deux nouveaux acteurs, les 11 000 acres de terres expropriées sont entièrement revendues aux expropriés. Le processus de rétrocession débute réellement en 2008 et se termine en 2013. En 2011, une partie des terres comprenant « 840 acres » est retirée de la vente, car le chemin qui permet d'y accéder n'est pas goudronné. Le maire de Mirabel, Hubert Meilleur, refuse de financer la création de la route, allongeant fortement le processus de rétrocession. Après deux prolongations d'un an entre 2011 et 2013, le processus s'arrête et 840 acres sont toujours expropriées. Marcel Denis veut poursuivre la rétrocession. Il fait venir la presse à Mirabel et il se déplace au parlement d'Ottawa pour faire pression sur le gouvernement du Canada. Pour lui, « c'est une question de justice » (Marcel Denis). « Treize familles » sont concernées par cette dernière phase de rétrocession, treize descendants d'expropriés qui souhaitent racheter leurs terres : « ils ont quasiment 60 ans » et ils sont en « larmes » en se souvenant de leurs parents.

Ce n'est qu'en 2019 que le processus de revente des dernières terres est relancé. En 2019, le Parti libéral du Canada est à nouveau au pouvoir. Justin Trudeau est nommé premier ministre en 2015.

Le processus est principalement encouragé par la ministre du Patrimoine canadien de l'époque, Mélanie Joly, petite fille d'expropriés de Mirabel. Lors de cette troisième et dernière phase de rétrocession, le gouvernement fédéral annonce vouloir officiellement consulter la communauté mohawk de Kanehsatà:ke. Cependant, là encore, aucun document public ne permet d'affirmer si la consultation a bien eu lieu. Finalement, l'annonce de la rétrocession des 840 derniers acres se fait le 15 avril 2019, c'est-à-dire dix-neuf jours exactement après le 50^e anniversaire de l'annonce de l'expropriations du 27 mars 1969, et quelques jours après le vote à l'unanimité d'une nouvelle motion à l'Assemblée nationale du Québec, déposée encore une fois par le Parti Québécois, qui réitère la demande faite en 2004 de recevoir des excuses « officielles et formelles » du gouvernement fédéral du Canada, et la reconnaissance de l'« erreur historique » commise (Assemblée nationale du Québec 2019). Au même moment, le député bloquiste de Mirabel, Simon Marcil, dépose-lui aussi une motion à la Chambre des Communes du Canada, mais sans succès. La rétrocession est annoncée à l'hôtel de ville de Mirabel par le ministre fédéral des Transports, Marc Garneau. Celui-ci se limite à nommer l'erreur historique commise par le gouvernement fédéral et les « leçons difficiles » apprises. Il s'excuse en son nom auprès des expropriés, mais ne s'excuse pas au nom du gouvernement fédéral : « Je ne peux pas répondre au nom du Canada, mais je peux vous dire, très franchement, qu'on a commis une erreur et on l'admet ouvertement. Ça a été une grosse erreur, ça a été mal avisé. On a appris de ces erreurs et on fait les choses différemment aujourd'hui. » (Citation de Marc Garneau, UPA 2019).

Si les expropriés de Mirabel attendaient des excuses officielles de la part du gouvernement fédéral et qu'ils ne les ont finalement pas reçus, cet événement marque en revanche une grande étape dans le dossier des expropriés de Mirabel. Il marque la fin d'un long processus de réparation mené par l'UPA et accompagné par plusieurs acteurs politiques à la fois aux échelles provinciales et fédérales. La rétrocession des terres expropriées a duré presque 20 ans et les treize familles concernées pour le rachat des 840 dernières acres de terres ont reçu leurs premiers avis de rachat en juin 2022. Le processus de rétrocession a donc été particulièrement « long », mais pour Marcel Denis, avoir réussi à l'accomplir jusqu'au bout permet aujourd'hui de « boucler » l'histoire des expropriations. Acte de réparation des impacts vécus par les expropriés, la rétrocession permet de refermer un long chapitre de l'histoire de Mirabel, un chapitre long et épuisant pour ceux et celles qui l'ont accompagné (Figure 4.1).

Figure 4.1 Synthèse des acteurs et actions pour la rétrocession des 11 000 acres de terres



Source : Auteur (2024)

Les actions pour la réparation sociale et symbolique des expropriations

Si la rétrocession des 11 000 acres constitue une partie des actions de mise en mémoire de l'expropriation de Mirabel, elle ne s'y limite pas. De nombreuses autres actions de partage, de sensibilisation, de commémoration, mais également de patrimonialisation des expropriations se sont déroulées tout au long et en parallèle.

La première de ces actions remonte à 1988, lorsque l'ancien président du CIAC Jean-Paul Raymond et l'historien Gilles Boileau publient l'ouvrage *La Mémoire de Mirabel*. La seconde remonte à 2004, lorsque l'UPA cède l'ensemble des archives du CIAC à la Société d'histoire et de généalogie des Mille-Îles (SHGMI) afin d'assurer leur conservation et les rendre accessibles au public (Comité de la Commémoration 2019). La troisième action remonte à l'été 2007 lorsque Denise Beaudoin et Françoise Drapeau-Monette cofondent le Centre d'Écologie et de Consultation Communautaire (CECC).

Le CECC est un projet de mémoire collective, un « devoir de mémoire » (Denise Beaudoin) pour lutter contre l’oubli, partager sur le long terme l’histoire et les mémoires des expropriés de Mirabel, mais aussi, et surtout, s’assurer que l’erreur du projet aéroportuaire ne soit plus jamais commise à l’échelle du Québec. Le projet cherche à récolter toutes les archives existantes et disponibles qui retracent l’histoire des expropriations, ainsi que les témoignages oraux et vidéos d’anciens expropriés et de leurs descendants. Cherchant à « commémorer la lutte des exproprié(e)s de Mirabel » et à faire de ce projet un « modèle positif pour la jeunesse », les cofondatrices souhaitent « agir » face au risque de perte à long terme de ces mémoires 38 ans après le début des expropriations, et, ce, au plus vite, avant que les personnes portant ces mémoires décèdent ou qu’elles ne soient plus en mesure de la partager. Leur travail a entre autres mené à la réalisation du documentaire *Le fantôme de Mirabel* (2011) par Louis Fortin et Éric Gagnon-Poulin, un documentaire qui retrace à la fois la mémoire des expropriés, et son interrelation avec l’ensemble du projet aéroportuaire.

Renommé en 2022 le Centre de mémoire collective de l’expropriation de Mirabel (CMCEM), Denise Beaudoin et Françoise Drapeau-Monette continuent depuis maintenant plusieurs années de travailler à créer un centre permanent et ouvert au public d’interprétation, de consultation et de partage des mémoires de Mirabel. Dès 2007, elles lancent un processus de financement participatif. N’ayant pas permis de récolter assez de fonds, le projet prend du temps à se concrétiser. Initialement, le centre devait prendre place au sein du local du syndicat de l’UPA de Mirabel-Sainte-Scholastique, renommé en 2019 la Maison Jean-Paul Raymond en hommage à l’ancien président du CIAC. Il devait s’accompagner d’une sculpture monumentale en forme de tour mesurant 97 pieds représentant les 97 000 acres expropriés, située à l’extérieure de la maison et conceptualisée par le sculpteur québécois Armand Vaillancourt. Finalement, le projet étant difficile à mettre en place au sein du local de l’UPA, les co-fondatrices envisagent d’autres possibilités. Un tournant se produit en 2023 lorsqu’Aéroports de Montréal (ADM) accepte que le centre et la sculpture soient construits à même le site aéroportuaire, sur les quatre hectares de terres historiquement expropriées de Jean-Paul Raymond. Incarnant une volonté d’inscrire de façon permanente la mémoire de l’expropriation de Mirabel au sein même de l’ancien territoire exproprié, le projet vise également à faire rayonner la mémoire au-delà du territoire municipal. Plus qu’un lieu de partage, il vise à devenir un lieu à vocation culturelle et touristique à l’échelle de la région

des Laurentides mais également à l'échelle internationale, afin de partager sur le long terme ce que les expropriés ont vécu.

La quatrième action majeure de mise en mémoire des expropriations prend place le 27 mars 2009 dans la salle paroissiale de l'église de Sainte-Scholastique, le lieu symbolique de la lutte des expropriés, pour commémorer le 40^e anniversaire des expropriations autour du thème : « une leçon d'histoire et de solidarité ». Les anciens expropriés, leurs enfants ainsi que ceux et celles ayant été touchés, de près ou de loin, par les expropriations, y sont invités. La cérémonie a commencé par un rappel des grandes étapes de la lutte des expropriés, accompagné de témoignages. 40 coups de gong ont sonné et un appel au pardon a été lancé. Cet appel au pardon, dirigé vers le gouvernement fédéral, est perçu comme un symbole de guérison collective. En l'absence d'excuses officielles, les organisateurs de l'évènement appellent à garder en mémoire les effets « positifs » et en particulier « l'extraordinaire solidarité » qui est ressortie de toute l'histoire des expropriations : « Le territoire de Mirabel est toujours vivant. Sa population souhaite désormais transmettre l'histoire de sa solidarité et les acquis collectifs qui en ont résulté » (extraits du discours de Rita Léonard-Lafond le 27 mars 2009, ancienne coordonnatrice du CIAC). Plus qu'un partage de la mémoire de l'expropriation, cette cérémonie a cherché à engager un processus de « réparation » sociale et symbolique collective par et pour les expropriés visant à dépasser le ressentiment vécu et initier un processus pour tourner la page du passé (Martine Raymond).

La cinquième grande action est organisée dix ans plus tard pour le 50^e anniversaire des expropriations et vise à poursuivre le travail de guérison engagé pendant le 40^e anniversaire. Entre le 40^e et le 50^e anniversaire des expropriations, aucune trace archivistique ou récit d'interviewé ne permet de dire si des actions ont eu lieu en dehors de celles du Centre d'Écologie et de Consultation Communautaire (CECC). La commémoration du 50^e devait avoir lieu le 27 mars 2019, mais les activités se sont finalement organisées à différents moments en 2019 et 2020. Les premières activités se sont tenues les 12 et 13 avril 2019. Le documentaire *Le fantôme de Mirabel* (Fortin et Gagnon-Poulin 2011) a été projeté en présence des réalisateurs; et un « défilé de la commémoration » a été organisé. L'organisation du défilé répondait à l'envie des organisateurs de réaliser « une dernière manifestation » en souvenir de celles qui ont eu lieu tout au long de la lutte des expropriés. Suivis à pied par les participants, une douzaine de tracteurs ont fait le tour des rues de l'ancienne paroisse de Sainte-Scholastique : « Ça a été une belle réussite de notre petit gang.

[...] Ça a pris une heure à faire le tracé au ralenti, mais c'était symbolique. [...] Tu mets le couvercle sur le chaudron, c'était un peu ça. » (Marcel Denis). Le défilé a été suivi d'une courte séance d'information sur l'histoire des expropriations dans la salle paroissiale de Sainte-Scholastique.

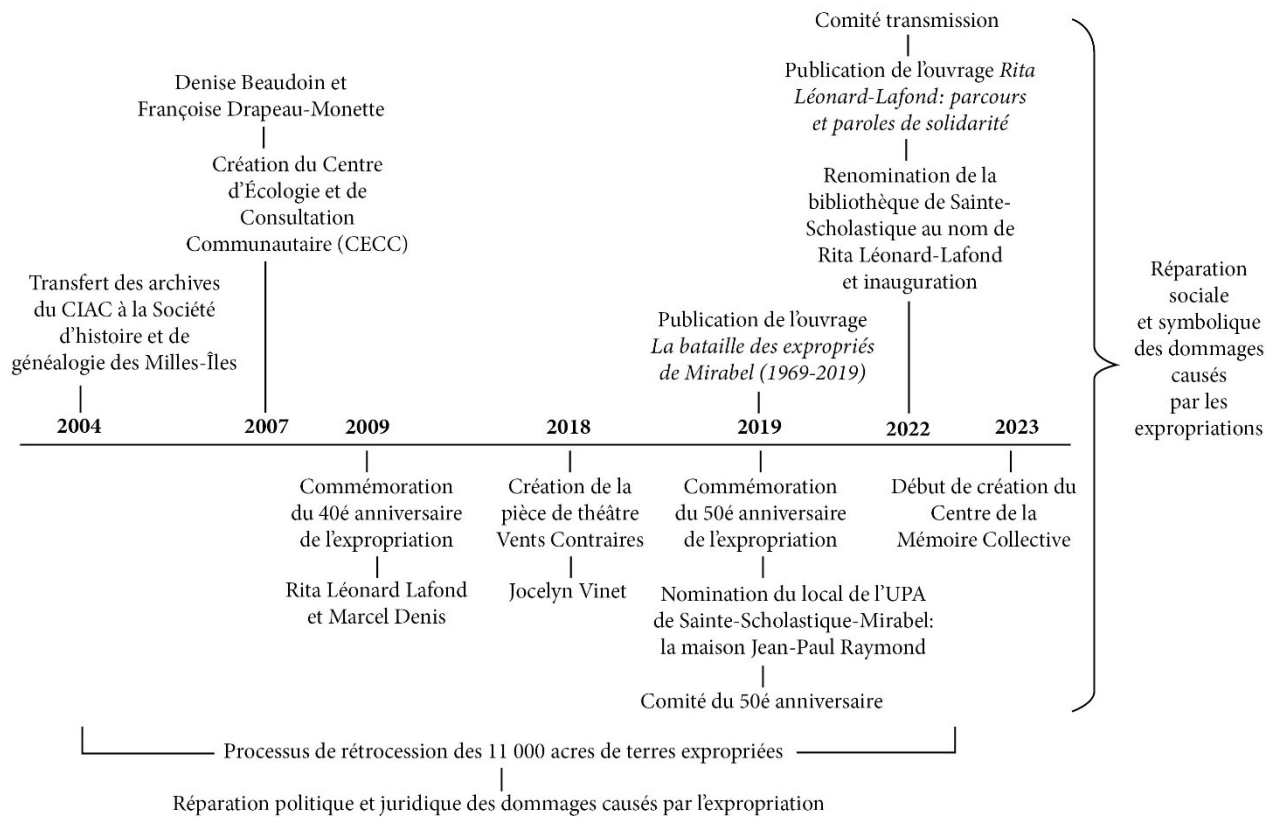
Ces activités se sont poursuivies avec l'organisation de deux soupers-bénéfice auxquels ont participé « entre 200 et 300 personnes », majoritairement des expropriés et leurs descendances (Martine Raymond). L'objectif était de collecter de l'argent pour financer les activités du 50^e et donner le surplus à la Société d'histoire et de généalogie des Mille Îles et à la création du Centre de la Mémoire Collective de l'expropriation de Mirabel. Elles se sont également accompagnées, le 22 novembre 2019, de la publication du livre intitulé *La bataille des expropriés (1969-2019)*. Aussi appelé le « livre du 50^e » (Martine Raymond), il a été rédigé par le Comité du 50^e anniversaire des expropriations. Objet de mémoire et de concrétisation d'un long travail de collecte et d'analyse d'archives mené en collaboration avec les différents acteurs de la mémoire, cet ouvrage retrace les grands faits saillants de l'expropriation de Mirabel, de 1969 à 2019.

À la suite de cette action, le dernier évènement important du 50^e anniversaire est « l'hommage rendu aux femmes » ayant eu lieu le 11 décembre 2020 afin de reconnaître le rôle joué par les femmes dans les différentes luttes menées par les expropriés. Alors que plusieurs actions et œuvres ont mis en valeur le rôle joué par les hommes, et en particulier par le président du CIAC, Jean-Paul Raymond, le comité a souhaité mettre en valeur le rôle des femmes engagées au sein du CIAC, ainsi que de toutes les femmes d'expropriés qui de près ou de loin ont soutenu la lutte. Une plaque qui inscrit « en hommage aux femmes » a été déposée devant la Maison Jean-Paul Raymond. À la suite de ce dernier évènement, le comité du 50^e anniversaire s'est dissout.

Depuis 2020, certains membres du comité se sont réunis pour en former un nouveau, le comité « transmission », composé principalement de femmes. Ce comité cherche à poursuivre l'hommage rendu aux femmes par la collecte de textes rédigés par les femmes engagées dans le CIAC, et principalement la porte-parole Rita Léonard-Lafond afin d'en constituer un recueil. Ce travail a mené à la publication le 10 décembre 2023 de l'ouvrage intitulé *Rita Léonard-Lafond : parcours et paroles de solidarité*. Après sa publication, les membres du comité voulaient poursuivre le travail et ont demandé à la municipalité de Mirabel de renommer la bibliothèque de Sainte-Scholastique au nom de Rita Léonard-Lafond. Après une année de discussions et de négociations, la bibliothèque

est officiellement renommée le 22 octobre 2022. Une plaque commémorative en son honneur est déposée à l'intérieur de la bibliothèque. Rita Léonard-Lafond a participé à l'inauguration de sa propre plaque et du vitrail qui l'accompagne, créée par la vitrailliste Louise Houle, et intitulé : « La belle solidarité » (Figure 4.2).

Figure 4.2 Synthèse des actions de mise en mémoire de l'expropriation à Mirabel



Source : Auteur (2024)

Dans cette partie, il a été question de retracer les actions de mise en mémoire de l'expropriation depuis la fermeture de l'aéroport en 2004. La fermeture a représenté un moment de remémoration collective qui a incité les anciens expropriés à agir, rappeler l'histoire des expropriations, partager leur vécu, et faire en sorte que les mémoires de l'évènement ne soient pas oubliées. Différents acteurs se sont impliqués dans ce processus : les expropriés, leurs descendances, et des acteurs politiques de partis fédéraux et provinciaux qui ont accompagné à certains moments les actions des anciens expropriés. Deux grandes formes d'actions ont pu être étudiées : la réparation politique et juridique, et la réparation sociale et symbolique. Engagées par des acteurs différents, mais qui se rejoignent, celles-ci se sont aussi déroulées en parallèle entre 2004 et 2023. Elles ont toutes

participé à inscrire la mémoire de l'expropriation à Mirabel par des activités sociales, par le travail médiatique réalisé autour de ces activités, par la publication d'ouvrages et par le marquage de l'espace avec des noms de lieux, des plaques commémoratives, et des activités prenant forme dans l'espace. Celles-ci se sont en revanche principalement réalisées dans l'ancienne paroisse de Sainte-Scholastique, haut lieu de la mémoire de l'expropriation. Le territoire de Mirabel ne se limite pas à ce lieu, et depuis la fermeture de l'aéroport, le territoire s'est fortement transformé. La population mirabelloise est aujourd'hui beaucoup plus diversifiée et une grande partie de celle-ci n'a ni vécu les expropriations, ni vécu la saga aéroportuaire de Mirabel. Pour comprendre la place qu'occupent les mémoires de l'expropriation et du projet aéroportuaire au sein du territoire de Mirabel, la partie suivante analyse les facteurs et défis de la mise en mémoire. Cette partie a pour objectif de revenir sur les notions de besoin et de devoir de mémoire énoncées par les acteurs qui cherchent à faire vivre cette mémoire, et de les confronter aux récits des onze (11) résidents rencontrés qui n'ont pas vécu l'expropriation et qui sont arrivés à Mirabel après la fermeture de l'aéroport.

4.1.2 Les facteurs et défis de la mise en mémoire

Dans cette partie, nous verrons que la mise en mémoire ne fait pas forcément consensus. Plus complexes qu'il n'y paraît, le besoin de mémoire exprimé par certains anciens expropriés et leurs descendances ainsi que les actions qui en découlent ne suffisent pas à la mise en mémoire d'un territoire au sein duquel la mémoire a longtemps été tue ou niée. Afin d'étudier les facteurs et les défis de la mise en mémoire, cette partie mobilise les récits des vingt-et-un (21) résidents rencontrés et celui du député fédéral actuel, Jean-Denis Garon. Au sein des résidents rencontrés, neuf ont vécu les expropriations, deux sont nés à Mirabel au moment de la rétrocession des terres, cinq habitent Mirabel depuis plus de 10 ans, dont un depuis 20 ans, et quatre résident à Mirabel depuis 5 ans et moins. Au moment des entretiens, tous sans exception connaissaient l'histoire des expropriations, mais à des degrés divers.

a) Les facteurs de la mise en mémoire

Tous les interviewés de cette recherche avaient, au moins une fois, entendu parler des expropriations au moment de la réalisation des entretiens. Par contre, leur degré de connaissance

de l'histoire des expropriations et du projet aéroportuaire variait beaucoup d'une personne à l'autre. La mémoire étant une dimension centrale de la construction d'une identité individuelle et collective, il s'agit ici de comprendre la capacité d'un événement marquant appartenant au passé à marquer plus largement un territoire et les mémoires de ceux qui l'habitent.

Le premier facteur de la mise en mémoire qui est ressorti des entretiens et qui a accompagné jusqu'à maintenant la grande majorité des résultats de ce chapitre est le fait que la mémoire se développe principalement chez les personnes qui ont vécu les expropriations. Cette mémoire est une mémoire vive : les souvenirs individuels et collectifs les plus forts et les mieux rappelés sont ceux qui sont vécus, et principalement ceux qui ont provoqué des émotions fortes. Ceci étant dit, lors des entretiens menés avec les neuf (9) interviewés qui ont vécu l'expropriation, le degré de mémoire de l'évènement n'était pas identique. Leur âge au moment des expropriations et le fait qu'ils se soient investis ou non dans les actions du CIAC et/ou les actions de mise en mémoire ont des effets sur leurs souvenirs.

Concernant la question de l'âge, elle est en effet arrivée de façon transversale dans l'analyse des entretiens, mettant de l'avant certaines différences dans les récits si l'interviewé était enfant, adolescent ou entré dans l'âge adulte au moment des expropriations. Deux interviewés étaient enfants lors de l'annonce (3 ans et 6 ans) et un était adolescent (15 ans). Concrètement, le degré de mémoire, le nombre d'évènements relatés, et le niveau de détail exprimé en lien avec ces évènements étaient plus importants chez les adultes que chez les enfants/adolescents. Cela est expliqué par Martin Nepveu de deux façons : les enfants étaient observateurs, ils regardaient l'expropriation selon leurs regards d'enfants, un regard qui peut être déformé ; et les parents cherchaient à protéger les enfants, ne leur partageant pas tout ce qu'il se passait, et essayant de garder leurs émotions pour eux afin de ne pas affecter leurs enfants. Cependant, cela n'empêchait pas les enfants de ressentir par l'intermédiaire de leurs parents les émotions et particulièrement les « tensions » (Martine Raymond) suscitées par l'expropriation. Martine Raymond se souvient d'une période tellement perturbatrice pour elle et sa famille, qu'elle a fait un « blackout » :

De 69 à 71, je ne me souviens pas de ça, mais j'étais jeune. [...] Il y a un petit côté de moi qui a fait un black-out, ok ? Jusqu'à un certain point. [...] Je me souviens vaguement...je suis partie à 6-7 ans à Saint-Hermas...À Sainte-Monique, il y avait le gros carnaval, il y avait bien du monde. J'ai fait ma maternelle et ma première année à Sainte-Monique, il me

semble que les classes étaient pleines, mais c'est sûr que c'était des grosses années d'enfant et après j'ai quelques photos à courir dans les champs à Saint-Hermas. (Martine Raymond)

Sa sœur lui a relaté par la suite l'atmosphère qui se produisait chez elles tout au long de la période de 1969 à 1971. Ses propres souvenirs ont commencé à réapparaître lorsqu'elle habitait à Saint-Hermas. Par la suite, ayant grandi et son père étant devenu président du CIAC, c'est par ce biais qu'elle a développé une plus grande connaissance des événements. Après le décès de son père, elle s'est progressivement investie dans les actions de mise en mémoire, participant aux commémorations du 40^e et du 50^e anniversaire. Dans le cas de Martine Raymond, trois facteurs entrent donc en jeu pour favoriser sa propre mémoire de l'évènement : 1) avoir une sœur plus âgée et capable de lui relater les événements, 2) avoir eu des propres parents investis dans les actions du CIAC, et 3) s'être investie elle-même plus tard dans les actions de mise en mémoire. Si son cas est spécifique, aucun autre interviewé ayant évoqué un *blackout*, Martin Nepveu raconte également avoir des souvenirs très partiels des expropriations : « j'étais trop jeune pour voir ça. [...] Comme je te dis, moi je ne suis pas la meilleure référence [...] j'ai que des bribes d'histoires ». Il raconte avoir « été élevé là-dedans », car en 1988, lors de la rétrocession des terres, il avait 18 ans. Pour autant, le sujet était peu abordé chez lui : « ce n'était pas un sujet qui se discutait à la table, c'était plus entre les adultes et parfois je pognais des bribes, ici et là. Donc je n'ai jamais eu l'histoire très claire ». Ce n'est qu'à l'âge adulte qu'il décide de s'informer lui-même, de commencer à poser des questions à son entourage, et de lire des livres sur le sujet.

Ainsi, au sein même des expropriés rencontrés, s'ils ont vécu les expropriations, l'âge qu'ils avaient au moment de l'expropriation a joué un rôle important dans leur degré de mise en mémoire. Dans leurs cas, c'est en réponse au manque de savoirs et de connaissances précises des événements qu'ils ont vécus qu'un besoin de mise en mémoire s'est développé. En ce qui concerne les adultes, la situation est différente. Leurs souvenirs sont beaucoup plus nets, et ce qui entre en jeu est davantage leur volonté à mettre ou non en mémoire leurs souvenirs, et de les partager.

En revanche, le fait d'avoir vécu les expropriations n'est pas le seul facteur qui suscite la mémoire ou le désir de sa mise en mémoire. Mettre en mémoire signifie également développer un intérêt particulier pour le sujet, et la volonté d'approfondir cet intérêt en s'informant, ou en la partageant avec d'autres. Les interviewés rencontrés dans le cadre de cette recherche et qui n'ont pas vécu les

expropriations ont tous, sans exception, exprimé un intérêt pour le sujet. Se pose alors la question des facteurs qui ont suscité cet intérêt.

Le second facteur de mise en mémoire le plus souvent évoqué au cours des entretiens est celui de vivre à Mirabel. Neuf des interviewés rencontrés sont venus vivre à Mirabel après la fermeture de l'aéroport. Ils n'ont donc pas vécu l'histoire du projet aéroportuaire. Leur pratique du territoire s'était limitée à la pratique de l'aéroport lorsque celui-ci était encore en fonction. Lorsqu'ils sont venus vivre à Mirabel, cinq d'entre eux avaient déjà entendu parler des expropriations et en particulier à travers les médias. Deux sources de médias ont été citées : les médias de masse qui, pendant les années 1970, parlaient « tous les jours » de l'expropriation de Mirabel (Bob Pepin), et des reportages télévisés thématiques plus récents qui ont abordé le sujet. Dans leurs cas, les médias ont représenté le premier facteur de mise en mémoire, leur permettant de développer une première connaissance du sujet. Deux autres interviewés n'en n'avaient à l'inverse jamais entendu parler avant de venir vivre à Mirabel. Cependant, qu'ils aient ou non entendu parler des expropriations au préalable, tous expliquent que leur connaissance du sujet s'est réellement développée depuis qu'ils vivent sur le territoire.

Le facteur qui a principalement influencé cela est le partage, les rencontres et discussions entre résidents de Mirabel, et plus spécifiquement entre expropriés et non-expropriés : « quand j'ai renouvelé mon hypothèque, le conseiller venait de Sainte Scholastique et c'est lui qui m'a parlé le plus de l'expropriation et ces choses-là parce que moi j'arrivais ici et lui il est né là et son père a encore un garage alors il m'a expliqué » (Monique Bélanger). Ces partages ont encore davantage été favorisés par la proximité géographique au sein même du territoire, par le fait de vivre dans le même secteur que des personnes ayant vécu les expropriations, partageant les mêmes lieux du quotidien, et encore davantage si une relation de proximité se développe, en particulier entre voisins : « Mon voisin d'en face ici, c'est Denis Lauzon, un des expropriés [...] Je lui ai demandé... [...]. C'est mon voisin d'en face et c'est avec lui que je parlais beaucoup de ça, c'est lui qui m'a raconté les histoires » (Martin Champagne).

C'est également ce que décrit Catherine Gagnon dans son récit. Elle raconte avoir entendu parler des expropriations lorsqu'elle était petite, car son père avait un intérêt fort pour l'histoire. Mais elle a vraiment pris connaissance de l'histoire et des vécus des expropriés en venant vivre à Mirabel :

J'en avais entendu parler quand j'étais petite, mais pas... tu sais on ne connaît pas à 100% l'histoire des Plaines D'Abraham ou la Révolution française, on connaît des bribes, mais on ne connaît pas tout. C'est en parlant avec Papou, notre grand voisin, qui est devenu notre grand-papa, que je me suis rendu compte du drame que ça a été. (Catherine Gagnon)

Ces récits sont des récits rapportés. Plus les émotions sont vives au moment du partage et plus les récits sont partagés, mieux ils sont rappelés et partagés à leur tour. En revanche, étant des récits rapportés, les propos relatés sont moins étoffés, plus synthétiques et souvent plus imprécis que ceux partagés par les personnes qui ont vécu les expropriations. Le degré de partage dépend du niveau de proximité entre les personnes et en particulier de la relation de confiance entretenue entre les individus. En effet, Denise Beaudoin et Françoise Drapeau-Monette expliquent que sans leur investissement sur le long terme dans la lutte des expropriés, elles n'auraient pas réussi à récolter des témoignages vidéo d'expropriés. Plus cette confiance est présente et plus la mémoire se délie, les propos sont plus précis, variés et étoffés. Cette confiance se construit dans le temps et c'est pour cela qu'un autre facteur de la mise en mémoire est la durée de résidence. Plus une personne vit depuis longtemps sur un territoire, plus elle a de chance d'entrer en relation avec une diversité de personnes. Les personnes qui vivent depuis cinq ans et plus à Mirabel ont ainsi généralement exprimé une connaissance plus fine des expropriations.

Le troisième facteur de mise en mémoire le plus abordé au sein des entretiens par les résidents qui n'ont pas vécu les expropriations est l'existence de traces spatiales des expropriations, et en particulier de lieux de mémoire. À Mirabel, le lieu de mémoire le plus nommé au cours des entretiens est l'aéroport (7). Utilisé par beaucoup d'interviewés lorsqu'il était en fonction, l'aéroport est clairement un lieu parlant. Par ses bâtiments, ses infrastructures et ses clôtures, il continue d'être un symbole du paysage et une trace spatiale importante de l'histoire du projet aéroportuaire. Il est un emblème du paysage devant lequel les résidents passent, en utilisant l'autoroute 50, ou l'autoroute 15. Il ne peut être oublié. Il ne passe pas non plus inaperçu au vu de sa grandeur. Sur les routes, des panneaux l'indiquent toujours, à Montréal, et sur les autoroutes 50 et 15. Pour deux (2) résidents de Mirabel, c'est son état d'abandon actuel qui a favorisé leur intérêt à comprendre l'histoire des expropriations et du projet aéroportuaire. Ingrid se souvient de sa première visite à Mirabel en 2013. Elle était avec son compagnon qui voulait « tester sa nouvelle voiture » sur les pistes inutilisées de l'aéroport. Voir l'aéroport à l'abandon a développé chez elle

une grande « surprise ». Elle s'est alors demandé pourquoi il avait été abandonné alors qu'il lui paraissait plus « joli » que l'aéroport de Montréal. Elle se souvient que son compagnon lui avait donné quelques explications, et cela avait « attisé sa curiosité » (Ingrid). Lorsqu'elle a déménagé à Mirabel en 2020, elle a commencé à échanger avec d'autres résidents qui lui ont expliqué plus en détail l'histoire.

Jonathan Plante raconte également avoir appris la mémoire de l'expropriation en étant « transféré » à l'aéroport de Mirabel en 2000 en tant que nouveau contrôleur aérien. En discutant avec ses collègues et amis, il a peu à peu appris sur le sujet. Il explique alors avoir décidé de s'y intéresser davantage pour « raccrocher » les différentes histoires qu'il avait entendu. Cela l'avait mené à se déplacer sur le territoire de Mirabel en voiture, et à découvrir des traces de ce qu'il s'était passé :

Je me promenais en auto et j'avais trouvé un chemin qui se rapprochait beaucoup de l'aéroport. Tu pouvais y avoir les restants de maisons au sol à travers les champs. Tu te promènes dans un champ, tu vois les restants de bâtiments au sol puis tu finis par tomber sur la barrière de l'aéroport. Les anciens endroits où il y avait des villages, il y avait encore les marques de ça » (Jonathan Plante).

Il a alors continué de lire pour mieux comprendre l'histoire.

L'hôtel de l'aéroport est le second lieu de mémoire le plus cité par les interviewés rencontrés (7), et parfois plus que l'aéroport en lui-même. Il reflète le passé de l'aéroport, et des souvenirs de famille : « Souvent après sa fermeture on passait sur l'autoroute 50 et là on regardait toujours dans une chambre et il y avait encore de la lumière allumée et pendant bien des années puis à un moment donné on est repassé puis finalement la lumière était éteinte. » (Frédéric Alarie). Le fait qu'il n'ait pas été détruit en fait encore un lieu de mémoire important, une trace spatiale qui subsiste dans le paysage et continue de réveiller les souvenirs. Aujourd'hui « à l'abandon » (Bob Pépin), il est décrit comme le « logement des pigeons » (Françoise Drapeau-Monette). En revanche, sa persistance dans le paysage de Mirabel continue d'évoquer chez les résidents rencontrés une possibilité de renouveau et d'un potentiel futur pour le site aéroportuaire: « il pourrait être une place pour loger des personnes âgées, pour...les travailleurs sociaux, ou je ne sais pas moi, développer quelque chose avec ça » (Alain).

L'aéroport et son hôtel représentent les lieux de mémoire les plus communs à Mirabel partagés autant par ceux qui ont vécu les expropriations que ceux qui ne les ont pas vécus. Ils sont aussi partagés par des résidents qui vivent dans différents secteurs de la municipalité, aussi bien proche qu'éloignée de la zone aéroportuaire. En tant que lieux du commun, ils sont observables par tous. Cependant, les lieux de mémoire peuvent aussi parfois être plus discrets, et demandent un œil plus attentif pour les remarquer.

Quatorze lieux de mémoire ont ainsi été nommés au cours des vingt-et-un (21) entretiens réalisés avec les résidents de Mirabel. Au sein de ces lieux, la grande majorité est nommée en relation avec l'histoire agricole et paroissiale du territoire. C'est le cas des églises, repères emblématiques de la constitution historique des paroisses (4). C'est également le cas des terres agricoles qui reviennent de façon systématique dans les entretiens comme élément mémoriel et identitaire central du territoire et de son histoire. C'est surtout le cas de certaines paroisses plus spécifiquement nommées, car elles abritent le plus d'éléments historiques et mémoriels. La paroisse de Saint-Benoît est ainsi nommée comme un lieu historique de la bataille des Patriotes, dont l'église et certaines bâtisses permettent de rappeler cette histoire. Les paroisses de Sainte-Scholastique et de Sainte-Monique sont en revanche les paroisses les plus citées par les interviewés rencontrés en lien avec la mémoire de l'expropriation (15). Un nombre important de personnes ayant vécu les expropriations habitent toujours Sainte-Scholastique, et la majorité des lieux de mémoire « érigés » et « élus » s'y situent. À Sainte-Scholastique, les rappels des expropriations sont donc plus fréquents que dans les autres secteurs du territoire. Au sein des vingt-et-un résidents rencontrés, huit (8) résident dans cette paroisse. Leur intérêt à participer à un entretien a sûrement été favorisé par ce contexte, et cela oriente forcément le type de lieux nommés par ces interviewés. Au sein de leurs récits, ils nomment plus spécifiquement certains lieux.

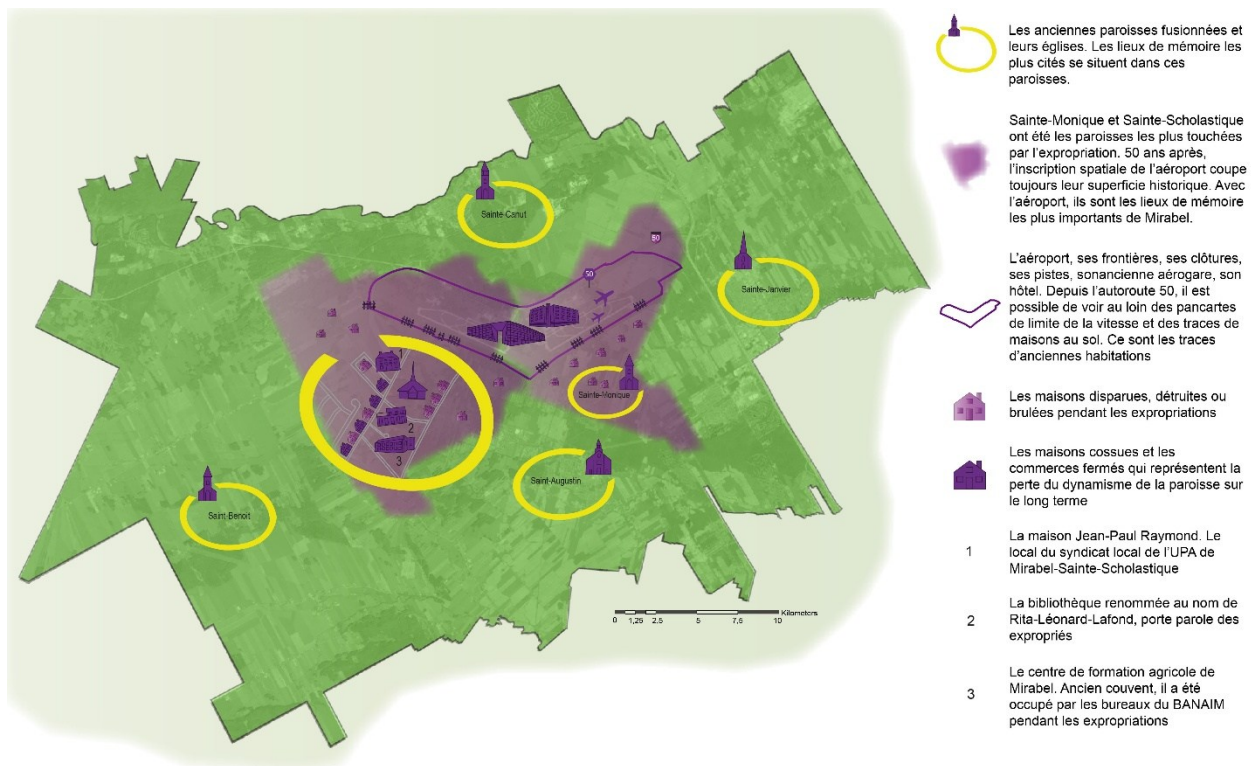
L'un de ces lieux est le Centre de formation agricole de Mirabel (CFAM) (4). Fondé en 1825, il a d'abord été un presbytère, puis il a été converti en couvent en 1850 par leurs sœurs de Sainte-Croix. Inoccupé depuis la fin du XIXe siècle, il est exproprié en 1969 et devient le bureau du BANAIM. Lors de la rétrocession des terres à partir de 1984, le bâtiment est revendu pour 1\$ symbolique à la commission scolaire qui lance un appel à projets pour sa réhabilitation. Denis Lauzon propose alors d'y développer un centre de formation professionnelle agricole. Son projet est accepté et il est nommé directeur. Au fil du temps, il est devenu l'un des centres de formation agricole les plus

connus de la province de Québec. Lieu de mémoire, il est l'un des lieux représentatifs du renouveau et du redéveloppement de Sainte-Scholastique depuis son risque de disparition en 1969.

À ce lieu s'ajoutent de nombreux autres lieux qui, tout en étant liés aux expropriations, sont aussi les symboles de ce qu'était Sainte-Scholastique avant les expropriations : une paroisse dynamique socialement et économiquement. Avant les expropriations, Sainte-Scholastique était en effet l'une des plus importantes paroisses de la région, et jusqu'en 1925, l'ancien « chef-lieu » du district de Terrebonne. Cet ancien dynamisme est aujourd'hui toujours visible grâce aux belles maisons qui bordent sa rue principale, dont certaines ont disparu avec les expropriations. Ce dynamisme était aussi celui des nombreux commerces et services qui existaient dans le village et qui sont progressivement partis avec l'expropriation, emmenant avec eux le dynamisme du village : les épiceries, le magasin général, les quincailleries, le moulin, les garages, les banques, le vétérinaire, les hôtels et restaurants. Nommés les uns après les autres, ces lieux sont des symboles de l'histoire de cette paroisse, et représentent l'attachement encore actuel à cette histoire. Cette même liste de lieu, presque identique d'un entretien à l'autre, est d'ailleurs nommée autant par les résidents de Sainte-Scholastique qui ont vécu les expropriations que ceux qui ne les ont pas vécus. Aujourd'hui, ces commerces et services ne sont pas revenus. Certaines traces subsistent ce qui amplifie le besoin de mémoire exprimé par les résidents de Sainte-Scholastique qui se rappellent ce qu'était la paroisse avant les expropriations et qui ressentent une injustice toujours persistante. Les commerces et services qui essaient aujourd'hui de s'y implanter ont de la difficulté à pérenniser et ceux qui étaient restés, comme la caisse Desjardins, ont fermés, le secteur ne comprenant plus assez d'habitants et n'étant ainsi plus assez rentable pour une banque.

Les récits exprimés sur ces différents lieux rappellent un élément important : les effets des expropriations restent inscrits dans le paysage de Mirabel. Là où ils sont le plus forts, ils sont également là où la mise en mémoire est plus forte. C'est pourquoi certains lieux de Mirabel sont davantage cités que d'autres, alors même que Mirabel est un territoire grand et diversifié qui est loin de se limiter à ces lieux. Toute une partie du territoire, et en particulier certains secteurs qui ne sont pas associés à la mémoire du territoire n'apparaissent ainsi pas dans la figure 4.3 qui présente uniquement les lieux et symboles de mémoires les plus souvent nommés dans le cadre des entretiens.

Figure 4.3 Carte des lieux de mémoire de Mirabel en 2023



Source : Auteur (2024)

Cette partie a permis de mieux percevoir la place que prend la mémoire de l'expropriation au sein du territoire de Mirabel. Elle n'est pas uniquement partagée par les acteurs de la mémoire, ni par les personnes qui ont vécu les expropriations, mais également par des personnes qui ne les ont pas vécues. En revanche, celle-ci semble dépendante de plusieurs facteurs, et principalement deux, à la fois la proximité sociale avec des personnes qui les ont vécues, et la proximité spatiale avec les traces et lieux de mémoire, deux facteurs davantage présents à Sainte-Scholastique que dans le reste du territoire de Mirabel. Un troisième facteur entre en jeu, celui de la pratique du territoire. Ces facteurs présentent donc leurs limites et cela interroge plus globalement l'inscription mémorielle de Mirabel en dehors de ces lieux, relations et pratiques. La partie suivante s'attarde à analyser les défis de la mise en mémoire et de la persistance de mémoires sur le long terme.

b) Les défis de la mise en mémoire

Au cours des entretiens menés avec les vingt-et-un (21) résidents de Mirabel, plusieurs défis de la mise en mémoire ont été nommés. Les quatre principaux sont les suivants : 1) la blessure encore

trop vive des expropriations comme barrière au partage (8), 2) la disparition progressive des agents de la mémoire (7), 3) le décalage générationnel et le décalage entre expropriés et non expropriés (8), et enfin 4) la volonté de certaines personnes qui ont vécu les expropriations de passer à autre chose (8).

Le premier de ces défis a été abordé par huit (8) interviewés, il s'agit de la blessure des expropriations comme barrière à la mise en mémoire. Ce défi rappelle que 56 ans après le début des expropriations, les effets sociaux et symboliques négatifs du projet aéroportuaire existent toujours, et, ce, malgré le travail de mémoire engagé par plusieurs acteurs pour réparer et guérir ces blessures. Ces effets ont produit une peine et une frustration sur le long terme qui est difficilement guérissable. Selon certains, cette blessure ne pourra jamais guérir. Au contraire elle se transmet de génération en génération. Celle-ci est plus forte pour les résidents de Sainte-Scholastique qui ont vu leur paroisse se transformer au fur et à mesure des années, et son dynamisme disparaître progressivement. Elle est également plus forte pour les anciens agriculteurs expropriés et en particulier ceux qui ont dû retravailler entièrement leurs terres, peu utilisées tout au long des 17 ans d'expropriation. Elle l'est également pour les derniers expropriés qui n'ont récupéré leur terre que plus tard, en 2008, en 2019, et en 2023. Pour ces derniers, un sentiment « d'avoir tout perdu » s'est cristallisé sur le long terme, et les appels au pardon des acteurs de la mémoire ne suffisent pas pour pardonner ce qu'ils ont vécu depuis 1969.

Ainsi, certaines personnes ne se sont jamais remises d'avoir été expropriées et la douleur causée est restée, produisant, dans certains cas, une impossibilité à en parler : « beaucoup de personnes âgées ne sont pas capables d'en parler » (Catherine Gagnon). Le fait de parler des expropriations représente une submersion d'émotions et de réactions émotionnelles qui font revivre l'expropriation, et qui se traduisent par un profond mal-être. Françoise Drapeau-Monette explique au cours de l'entretien qu'à chaque fois qu'elle en parle, elle « revit » ce qu'elle a vécu et cela « fait toujours mal ». Elle continue de se poser la question : « pourquoi nous faire vivre ça ? » en réprimant des larmes. Elle explique également que lorsque le CECC a mis en marche son projet de récolte de témoignages par vidéos, un couple qui avait accepté de partager son témoignage s'est ravisé au dernier moment : « ils m'ont appelé, ils devaient venir, ils ont dit : on n'est pas capable, mon mari n'a pas dormi de la nuit et depuis ce matin, on n'a pas déjeuné, on ne fait que pleurer. » (Françoise Drapeau-Monette). Martine Raymond explique également que les commémorations du

50^e anniversaire de l'expropriation ont ravivé de nombreux souvenirs « trop douloureux » pour certaines personnes : « il y a une famille qui a été bien éprouvée et je ne les ai jamais vus revenir aux activités du 50^e ».

Pour ces individus, la blessure se place comme un barrage pour parler de la mémoire, faisant des expropriations un sujet « tabou » (Martine Raymond) et « à éviter » (Martin Nepveu). Cependant, ce tabou a plusieurs effets : il empêche les personnes d'en parler, mais il empêche également les personnes qui souhaitent savoir ce qu'il s'est passé, de développer leur propre mémoire de l'expropriation. Ce tabou est d'ailleurs présent au sein de certaines familles, limitant les capacités des enfants et petits-enfants à comprendre ce qu'il s'est passé, mais également à comprendre les effets que cela a pu produire au sein de leurs propres familles. Martin Nepveu explique par exemple avoir essayé de s'informer auprès des gens qu'il connaissait et qui l'avaient vécu. Faisant face à la « douleur » provoquée par le fait d'aborder le sujet, il a arrêté d'essayer d'en parler. Ce même enjeu a également été abordé par Françoise Drapeau-Monette qui se donne aujourd'hui pour devoir d'informer les personnes qui cherchent des réponses à leurs questions. Voyant des enfants et petits-enfants d'expropriés la contacter pour avoir des informations sur leur propre famille, elle a décidé avec Denise Beaudoin de dédier une partie de leur futur Centre de la mémoire collective de l'expropriation de Mirabel à cet objectif bien précis. Elle nomme particulièrement le cas d'une fille d'exproprié dont le père « s'était rendu malade » avec les expropriations et avait brûlé toutes ses archives. La fille l'a contacté, car elle souhaitait « mettre la main » sur le « dossier » de ses parents pour comprendre ce qu'il s'était passé.

Après la rétrocession des terres, Martine Raymond explique que les individus ont commencé à moins parler des expropriations. Ils en avaient « assez entendu parler » et cela avait produit une usure : ils ne pouvaient plus en entendre parler. Ce sentiment d'usure était autant partagé par des expropriés qui avaient lutté pour leurs propres dossiers, que ceux qui s'étaient investis dans le CIAC, ou encore ceux qui se sont investis plus récemment dans des actions de mise en mémoire : « ça use, ça use beaucoup » (Françoise Drapeau-Monette). Le poids de la peine des individus, mais aussi le fait de contester « en permanence » et « se battre pour tout » ont amené à cette usure. Les expropriés en ont eu assez de revendiquer. À cela s'ajoute également l'usure d'en entendre parler à la fois dans les médias, dans les conversations entre résidents, dans les conversations familiales. Pour certains, le fait d'en parler consiste à un acte de libération de la parole qui fonctionne comme

un processus de guérison; pour d'autres, cela signifie se reconfronter à des souvenirs douloureux, amenant à un rejet du sujet. Ce rejet a aussi été exprimé par des résidents de longue date de Mirabel, arrivés à Mirabel en tant que locataires, ou qui vivaient en dehors du périmètre d'expropriation, et qui ne supportent plus l'évocation du sujet.

Le second défi de la mise en mémoire concerne les différences entre ceux qui ont vécu ou non les expropriations (8). Les expropriés rencontrés expliquent en effet qu'il est plus difficile pour les personnes qui n'ont pas vécu les expropriations de comprendre ce qu'elles ont vécu. Cela se traduit par une forme de gêne à en parler et par une division sociale entre ceux qui ont ou non vécu les événements. La gêne s'exprime de plusieurs façons et dépend principalement de la durée de résidence et de la date d'arrivée sur le territoire de Mirabel. En effet, au cours des entretiens, les quatre résidents rencontrés qui sont arrivés sur le territoire après la fermeture de l'aéroport, dans les dix dernières années, nomment tous une forme de gêne à risquer de raviver des émotions négatives chez les expropriés, se refusant d'aborder le sujet avec ceux qui l'ont vécu. Craignant de ne pas dire ce qu'il faut ou de ne pas suffisamment bien retracer les événements, ils préfèrent ne pas aborder le sujet : « je ne peux pas répondre pour eux » (Marie Gosselin). Pour ceux qui sont arrivés à Mirabel en tant que locataires, la gêne se transforme dans certains cas en un sentiment de culpabilité, celui d'occuper la maison d'un ancien exproprié. Cela s'est particulièrement renforcé dans le contexte de tension qui sévissait entre 1969 et 1984 sur le territoire de Mirabel. Au cours de cette période, les nouveaux résidents de Mirabel étaient considérés comme des « étrangers » qui avaient volé la maison d'expropriés, et encore davantage s'ils étaient arrivés pour travailler pour le gouvernement fédéral ou pour l'aéroport. Une division sociale entre résidents originaires des paroisses historiques et nouveaux résidents s'était créée, et qui s'est poursuivie sur le long terme, parfois toujours ressentie aujourd'hui.

À cela s'ajoute le décalage générationnel nommé par sept (7) interviewés. Ce décalage concerne autant les enfants et petits-enfants d'expropriés que les « jeunes d'aujourd'hui » qui « n'ont pas connu » les expropriations ni l'histoire du projet aéroportuaire (Aline Thibodeau). Deux interviewés rencontrés sont nés à Mirabel pendant les expropriations et ont grandi pendant la période de la rétrocession des terres. Comme nous l'avons vu, après la période de rétrocession, le sujet était moins abordé dans les conversations ni dans les médias. Ces individus ont donc grandi dans un autre contexte discursif : « [l'annonce des expropriations] s'est passé 13 ans avant ma

naissance puis après le temps que je grandisse, 10 ans après, je n'en entendais pas parler. » (Frédéric Alarie). Pour entendre parler de l'expropriation, il fallait soit que la famille ou l'entourage en parle de lui-même, soit que la personne prenne l'initiative de s'intéresser au sujet. Mais dans certains cas cela s'est confronté au « tabou » décrit précédemment et ce n'est que plusieurs années après la fermeture de l'aéroport que les actions de mise en mémoire se sont multipliées. Mettre en mémoire se confronte donc à l'accessibilité de la mémoire. Pour M. et Mme Deprato, la conséquence de cela est que beaucoup de « jeunes » qui habitent aujourd'hui à Mirabel ne connaissent pas l'histoire de l'expropriation. Si ce phénomène est loin d'être exclusif à Mirabel : « les gens ne connaissent pas nécessairement toute l'histoire de là où ils habitent », cela se traduit cependant en défi pour la partager. Dans le cadre du 50^e anniversaire, l'un des publics cible était « la relève » agricole, mais le comité d'organisation a eu beaucoup de difficulté à attirer ce public : « il faut être réaliste, les activités n'ont pas touché grand monde » en dehors du « noyau d'expropriés ». Seulement certaines activités précises ont permis d'attirer quelques « jeunes de la relève » : « je me souviens avoir rencontré des jeunes qui étaient quand même bien intéressés à connaître un peu [...], mais d'autres dont les parents n'ont jamais voulu s'en mêler et qui ne viendront jamais, ça leur passe au-dessus de la tête » (Martine Raymond). Cependant, la non-connaissance de la mémoire de l'expropriation pose certains problèmes et en particulier concernant les relations entre jeunes agriculteurs et agriculteurs qui ont été expropriés. Marcel Denis, président de l'UPA, insiste sur l'importance que les jeunes de la relève se « rendent compte » de leur situation. Qu'ils puissent comprendre les réactions de certains agriculteurs qui ont vécu les événements, mais également qu'ils se rendent compte que si aujourd'hui ils peuvent travailler sur leurs terres c'est principalement parce que les expropriés ont lutté pour la protection de leur territoire : « Je veux juste qu'ils gardent en mémoire qu'il y a un groupe qui s'est battu parce que sinon ces terres-là ne seraient pas à eux » (Marcel Denis).

Enfin, le dernier défi de la mise en mémoire le plus abordé au cours des entretiens est le risque de la perte de cette mémoire sur le long terme, et en particulier face à la disparition progressive des acteurs de la mémoire (7). Celui-ci se renforce face à la volonté de certaines personnes de passer à autre chose (8). En effet, l'un des principaux facteurs de la mise en mémoire est le partage de cette mémoire, et celui-ci se réalise principalement par les échanges entre expropriés et non expropriés, permettant aux nouveaux résidents de mieux connaître l'histoire de leur territoire de résidence. Cependant, les acteurs de la mémoire vieillissent : « beaucoup sont partis avec la pandémie ».

Même avant la pandémie de la COVID-19, de nombreux expropriés sont décédés. Cela a un effet direct sur la mise en mémoire : le sujet « s'estompe » et « on en entend moins parler » (Aline Thibodeau). Sept (7) des interviewés rencontrés sont ainsi persuadés que la mémoire de l'expropriation risque de disparaître avec le décès de ceux qui la portent et la partagent, et ce, malgré l'existence de traces et lieux de mémoire: « ça va être complètement oublié. [...] Ça va s'effacer » (M. Deprato). À cela s'ajoute, la volonté croissante de certains individus de vouloir « passer à autre chose » (Denis Lauzon). Pour Denis Lauzon, il est important aujourd'hui de se tourner vers le futur plutôt que vers le passé :

Nous avons des monuments, la maison Jean-Paul Raymond, la bibliothèque. Je pense que c'est correct. On passe à autre chose. Ça fait plus de 50 ans maintenant. À un moment donné il faut passer à autre chose. La force est dans les personnes qui ont survécu à ça, qui s'en sont remis, et dans nos enfants aussi. (Denis Lauzon)

Denis Lauzon appelle à se concentrer sur la redynamisation de la communauté, et en particulier du secteur de Sainte-Scholastique qui souffre toujours des effets des expropriations. Pour Marcel Denis, la rétrocession des dernières terres a en effet permis de « boucler la boucle » du passé. Entre besoin de mémoire, exprimé par sept (7) interviewés, et droit à passer à autre chose, exprimé par huit (8) interviewés, les avis divergent et cela pose des défis aux acteurs de la mémoire pour poursuivre leurs actions, car ces actions nécessitent autant des ressources humaines, donc des personnes impliquées qui partagent un désir de mise en mémoire, que des ressources financières, et donc plus largement un soutien de la part d'autres acteurs qui possèdent ces ressources, comme la municipalité de Mirabel par exemple.

La mémoire et la mise en mémoire d'événements et phénomènes du passé dépendent donc de facteurs et défis pluriels. Elle dépend principalement des individus et de la communauté elle-même et des actions qu'ils entreprennent pour mettre en mémoire un territoire. Parler des expropriations, commémorer, inscrire spatialement les noms des personnes historiquement impliquées dans la lutte, patrimonialiser des lieux, organiser des activités sociales et culturelles autour du sujet, soutiennent cette mise en mémoire. Cependant, cela se confronte à un élément central : la dimension du long terme. La mise en mémoire de l'expropriation sur le temps long dépend des personnes en vie et en capacité de partager cette mémoire, ainsi que de la conservation et l'inscription à long terme des traces du passé dans l'espace. Cela dépend des acteurs de la mémoire

eux-mêmes, mais également du soutien d'autres acteurs qui participeront à pérenniser cette mémoire. Au sein de ces acteurs, l'un d'entre eux a peu été étudié : celui de la Ville de Mirabel. La prochaine partie présente le point de vue des huit élus et professionnels de l'aménagement du territoire rencontrés sur la mémoire de l'expropriation et son inscription sur le long terme à Mirabel. La partie se conclut avec les résultats du micro-questionnaire diffusé auprès de 95 résidents de Mirabel des treize secteurs de la municipalité permettant de faire un bilan non exhaustif des effets des actions de mise en mémoire depuis la fermeture de l'aéroport et identifier si en 2023, la mémoire de Mirabel est une mémoire municipale, partagée à l'échelle du territoire.

4.1.3 Une mémoire partagée à l'échelle municipale ?

Les relations des élus municipaux à la mémoire des expropriations

Pendant longtemps, les acteurs municipaux mirabellois ont été perçus comme les « ennemis » des expropriés (Bob Pepin). Tout au long de l'histoire du projet aéroportuaire, le rôle de la municipalité était minime et ses marges de manœuvre faibles. Les acteurs municipaux étaient généralement perçus comme ayant un discours en faveur des expropriations. Ces perceptions se sont renforcées avec l'élection du maire Hubert Meilleur en 1987, juste après la rétrocession des terres. Comme nous l'avons vu précédemment, Hubert Meilleur ne portait pas un discours de réparation des effets produits par les expropriations. Son objectif était le développement du territoire de Mirabel, et ce développement n'entraînait pas en concordance avec l'image d'échec du projet aéroportuaire. Tout au long de ses 26 ans au pouvoir, il a au contraire cherché à faire oublier cette histoire particulière, mettant l'accent sur le développement des secteurs périphériques à l'aéroport, la construction de grands projets d'aménagement, et l'attraction d'entreprises pour dynamiser le territoire. Mirabel devait devenir une ville riche, forte et développée.

Cependant, ce discours se confrontait à une des réalités les plus importantes de Mirabel : le fait que le territoire est composé à 87% de terres agricoles. Son positionnement laissait peu de place au consensus et cela a affecté les relations entre les agriculteurs mirabellois, l'UPA et la municipalité. Chacun de ces acteurs avait un positionnement clair sur le type de développement à prévoir à Mirabel, entre d'un côté la protection des terres agricoles, et de l'autre le développement urbain, considéré comme non conciliable. Le positionnement de M. Meilleur était source de conflits

importants avec les agriculteurs de Mirabel et surtout l'UPA qui était consultée pour les projets d'aménagements municipaux. La réaction publique de M. Meilleur lors de la rétrocession des 11 000 acres de terres a encore envenimé la situation. Pour les expropriés qui cherchaient à faire avancer le dossier de la rétrocession des terres, la municipalité n'était pas perçue comme une alliée, ou comme un acteur de confiance vers qui se tourner, au contraire, et jusqu'au départ de M. Meilleur en 2013, la lutte s'est largement menée sans aucun soutien de la part de la municipalité.

En 2013, Hubert Meilleur décide de se retirer de la vie politique. Lors des élections municipales, un nouveau maire est élu, Jean Bouchard. Jean Bouchard n'était pas nouveau dans la politique municipale mirabelloise puisqu'il est entré au conseil municipal en 2005. Avant cela, il avait travaillé de 1988 à 2003 au Service de l'aménagement et de l'urbanisme de Mirabel. Jean Bouchard avait donc travaillé en étroite collaboration avec Hubert Meilleur depuis 1988. Pourtant, si une « même philosophie » (Marc Laurin, conseiller municipal) préexistait entre les deux hommes politiques, l'élection de Jean Bouchard a eu des effets importants sur l'évolution des relations entre les agriculteurs de Mirabel et la municipalité, et cela s'est concrétisé par une reconnaissance progressive des expropriés et de leurs luttes. Dans les entretiens menés, Jean Bouchard est en effet décrit comme un « négociateur ». Il ne cherchait pas à entrer en contradiction avec le monde agricole, au contraire, comme l'explique le conseiller municipal Marc Laurin, il cherchait plutôt des « alliés » : « Si tu te mets quelqu'un à dos, à un moment donné cette personne-là va dire que ça ne l'intéresse pas donc tout ce que tu fais c'est fermer des portes. Il faut des alliés. Quand tu veux faire cavalier seul...est-ce que c'est la bonne solution ? [...] Non il y a des stratégies, des méthodes à utiliser » (Marc Laurin). Comprenant la nécessité de changer les méthodes à utiliser, ce sont également les « mentalités » qui se sont transformées, et cela a tout simplement modifié les relations entre acteurs locaux à Mirabel : « Les mentalités ont changé, ce n'est plus pareil. Aujourd'hui l'UPA travaille bien avec les élus municipaux. Mirabel c'est plus de 80% de territoire agricole, il faut que tu travailles avec ce monde-là » (Denis Lauzon).

Cette évolution a également été soutenue par l'arrivée de conseillers municipaux qui ont vécu l'évolution du territoire de Mirabel et qui avaient à cœur de valoriser son histoire. Francine Charles est l'une de ces conseillères, arrivée en 2013 au sein du conseil municipal. Native de Sainte-Scholastique, son père avait été exproprié en 1969 et ils avaient déménagé dans la paroisse de Saint-Hermas. Après s'être mariée, elle revient à Sainte-Scholastique en tant que locataire. Après

la fermeture de l'aéroport, son mari se présente en politique. Il est élu conseiller municipal et le reste pendant six ans. Lorsqu'il arrête, Francine Charles décide de se présenter : « j'aimais beaucoup la politique ». En 2013, elles sont deux femmes à se présenter, Francine Charles pour le secteur de Sainte-Scholastique et Isabelle Gauthier pour le secteur de Saint-Benoît. Elle raconte que Jean Bouchard « voulait changer les choses ». Après l'élection, il demande à tous les conseillers s'ils ont des projets à proposer. Elle propose alors son « premier grand projet », la création d'un circuit historique à Sainte-Scholastique, le premier circuit historique de la Ville, et le premier projet de mise en mémoire du territoire de Mirabel porté par l'équipe municipale au pouvoir :

Sainte-Scholastique avait besoin de sortir cette histoire-là [...]. Quand le grand-père de mon mari est décédé, je me suis dit : oh, mon dieu, il s'en va avec toute l'histoire. Je me suis dit : si un jour j'en ai la chance, il faudrait que j'aide à sortir les histoires des maisons. Aussitôt que j'ai été élu, le maire m'a demandé : qu'est-ce que vous voulez ? Sortez-moi des projets. Moi j'ai dit : j'ai un très gros projet, un beau projet. (Francine Charles).

Ce projet ne sort donc pas de nulle part, il a émergé d'un rapport familial et direct entretenu par Francine Charles avec l'histoire de l'expropriation et le risque de perdre les mémoires de cette histoire. Pour le réaliser, elle a commencé par créer un comité composé majoritairement de résidents, et qui prendra le nom de Comité de mise en valeur de Sainte-Scholastique. La fondation de ce comité a été financée par les fonds du Plan de Développement de la Zone agricole de la municipalité. Composé de panneaux explicatifs retraçant l'histoire des lieux de mémoire de Sainte-Scholastique, la majorité d'entre eux abordent l'histoire d'avant l'expropriation, et certains parlent plus en détail de l'expropriation et des lieux disparus. Denis Lauzon explique que la création de ces panneaux n'a pas été un défi simple puisque cela demandait une certaine coordination entre les membres du comité sur les récits à partager. Tandis que certains voulaient présenter leur vécu, les représentations dominantes des expropriations et de leurs effets « positifs » à l'époque continuaient d'exister au sein des discours de certains membres. Des débats ont eu lieu et des compromis ont été faits de chaque côté. Les panneaux ont été inaugurés le 26 août 2017.

Cités par les huit (8) interviewés rencontrés qui habitent aujourd'hui Sainte-Scholastique, ces panneaux ont participé à la connaissance, mais également à l'appropriation de la mémoire de l'expropriation, en particulier pour ceux qui ne l'ont pas vécue. Source d'information importante,

ces panneaux marquent donc aujourd'hui le territoire de l'existence de cette mémoire. En revanche, ils n'ont été cités par aucun résident des autres secteurs du territoire de Mirabel. Le circuit historique de Sainte-Scholastique a par contre influencé la création d'autres circuits dans les autres secteurs de la municipalité et l'objectif actuel du conseil municipal est de développer ce type de circuits informatifs et mémoriels dans quatre autres secteurs : Saint-Benoît, Saint-Canut, Saint-Augustin et Saint-Janvier.

Dans ce cas-ci c'est donc la présence d'élus « engagés » et l'ouverture du conseil municipal à de nouveaux projets qui a permis la concrétisation de la première action politique municipale de mise en mémoire de l'expropriation. Cela s'est poursuivi par le soutien exprimé par Jean Bouchard en 2019 lors de la dernière phase de rétrocession des terres agricoles de Mirabel. À ce moment, M. Bouchard soutient la rétrocession, mais il propose également un projet de valorisation de 2% des 840 acres toujours expropriées avec la création d'un centre de traitement de matières organiques en bâtiments fermés. Il propose de réaliser le projet en collaboration avec les agriculteurs expropriés sur ces terres, l'UPA, les municipalités environnantes qui profiteraient du centre de traitement, et la communauté mohawk de Kanehsatà:ke. Tous favorables au projet, celui-ci a été présenté au gouvernement fédéral du Canada qui a finalement rejeté le projet en privilégiant la rétrocession aux anciens expropriés. Cette initiative, même si elle n'a pas fonctionné, démontre en revanche l'évolution importante du discours local porté envers les expropriés et une certaine reconnaissance de la possession historique du territoire par la communauté mohawk de Kanehsatà:ke même si l'occupation des terres non-cédées ne sont jamais citées dans les récits des élus rencontrés.

En mai 2021, Jean Bouchard est atteint d'une maladie grave et doit de se retirer de la vie politique. Il est remplacé par Patrick Charbonneau, d'abord en tant que maire suppléant, puis en tant que maire, élu lors des élections de novembre 2021. Patrick Charbonneau est né à Mirabel, dans l'ancienne paroisse de Saint-Augustin et membre d'une famille d'agriculteurs : « du côté maternel, les Paiement, on est arrivé ici en 1813-1814, et du côté paternel, les Charbonneau, en 1841 ». Conseiller municipal depuis 2013, il a travaillé plusieurs années avec Jean Bouchard et faisait partie du même parti politique, Action Mirabel. Lors de l'entretien, il rappelle que Mirabel est un territoire qui a beaucoup évolué : « Mirabel n'est plus le regroupement de 14 villages et paroisses ». Il souhaite regarder au-delà de cette histoire, valoriser cette évolution, mais également ne pas oublier

ce qu'il s'est passé tout au long du projet aéroportuaire. Il assume que l'expropriation a été réalisée de façon « complètement sauvage » et « aberrante », mais il reconnaît aussi que sans le projet aéroportuaire, la municipalité de Mirabel n'existerait pas. Pour lui, il est important de se souvenir pour ne pas oublier, mais surtout ne pas recommencer. Tout en reconnaissant qu'à travers le temps cette histoire n'a pas toujours été valorisée et qu'elle a souvent été associée à une image négative, il ne partage pas directement cet avis et positionne plutôt la municipalité comme accompagnatrice de la mise en mémoire en expliquant que celle-ci a la « responsabilité de faire connaître son histoire » :

Je suis très ancré dans mes racines et dans le passé des familles. Pour moi qui suis né ici, c'est extrêmement important de valoriser ça et de reconnaître ce qu'il s'est passé. C'est une valeur qui m'a été inculquée par l'éducation que j'ai reçue. J'ai grandi là-dedans. Je n'ai pas grandi dans l'expropriation, mais j'ai grandi avec l'image que le pont entre générations doit se faire et que la connaissance doit se transmettre. C'est un peu ce qu'on essaye de faire aujourd'hui, pour ne pas oublier. (Patrick Charbonneau)

Le discours porté par M. Charbonneau est donc une avancée par rapport à son prédécesseur et démontre une certaine volonté à soutenir la mise en mémoire du territoire. Depuis son arrivée à la tête de la municipalité, la première action de mise en mémoire mise en place ne concerne pas directement l'expropriation, mais la commémoration du territoire en lui-même. La Ville de Mirabel a été fondée en 1971, deux ans après le début des expropriations. En 2021, elle fête ses 50 ans et pour la première fois, la municipalité décide de commémorer sa naissance. Avec la pandémie de COVID-19, les festivités sont finalement reportées d'un an et prennent place en 2022. Lors des trois journées d'activités organisées, l'expropriation n'est pas nommée une seule fois, et l'un des conseillers municipaux rencontrés se questionne là-dessus : « Est-ce qu'on aurait dû en parler ? Peut-être ». Il explique que les organisateurs ne voulaient pas forcément rappeler ce moment de l'histoire : « on voulait davantage être dans la joie et les festivités, dans la commémoration, et fêter le fait que Mirabel existe depuis 50 ans, c'est ça qui était le point majeur ». Cette citation rappelle que si la municipalité a évolué dans ses discours, l'expropriation reste associée à une mauvaise image du passé. C'est ce qu'explique le député fédéral, Jean-Denis Garon : l'expropriation restera pour toujours l'échec d'un projet et la souffrance de nombreux individus. Elle ne sera jamais le « *branding* » municipal. Mais de façon ponctuelle et lorsque l'occasion se présente, la municipalité

pourra se positionner en actrice de la mémoire, soit en tant qu'initiatrice d'action, soit en soutien aux actions mises en place.

Cela a été le cas en 2022 lorsqu'en prévision des journées de commémoration du 50^e anniversaire de la municipalité, la Ville de Mirabel a lancé l'initiative de créer un fascicule historique de douze pages qui retrace de façon synthétique les grands faits historiques du territoire de Mirabel. Il commence par évoquer les différents logos et devises de la municipalité. Sur quatre pages, il retrace l'histoire de la création de la seigneurie du Lac-des-Deux-Montagnes et de la seigneurie des Mille-Isles en 1717 ainsi que celle des différentes paroisses en revenant rapidement sur la colonisation des Sulpiciens et leur mission d'évangélisation sans nommer le territoire de la communauté Mohawk de Kanehsatà:ke. Une page retrace la rébellion des Patriotes et une autre aborde la création de l'aéroport, l'expropriation, la lutte des expropriés et nomme les dégradations et les tensions que les expropriations ont provoquées sur le territoire. Le fascicule se termine par la présentation de quelques monuments représentant le patrimoine local d'avant l'expropriation, les différents maires de Mirabel, pour finir avec deux pages sur la ville d'aujourd'hui titré « 50 ans plus tard, Mirabel prend son envol ». Ce document représente le premier document municipal qui retrace l'histoire de l'expropriation et qui l'inscrit ouvertement au sein de l'histoire municipale même si celle-ci n'occupe qu'une page. Sa rédaction a été déléguée au Comité de mise en valeur de Sainte-Scholastique. Leur travail pour la création du circuit historique en 2017 a soutenu cette réalisation, mais les membres du comité se sont également confrontés au défi de trouver des archives qui permettent de retracer cette histoire, secteur par secteur, expliquant que les références aux expropriations sont très peu nombreuses au sein des archives municipales et des documents municipaux plus récents. Pour avoir accès à une chronologie, il leur était nécessaire de compiler les archives existantes et de les mettre en relation. Soutenus par l'historien Gilles Boileau, ils ont finalement réussi à écrire cette première histoire à l'échelle de la municipalité. Le document final a été ensuite envoyé dans toutes les boîtes aux lettres de la municipalité, et déposé pour consultation dans les sept bibliothèques du territoire.

En 2022, deux autres actions municipales de mise en mémoire de l'expropriation se sont déroulées. Toutes deux concernent l'inauguration de la bibliothèque de Sainte-Scholastique renommée en hommage à Rita Léonard Lafond. L'inauguration a d'abord été réalisée avec le soutien financier de la municipalité, par l'intermédiaire de l'agence de développement économique de Mirabel,

Mirabel Économique, qui a soutenu le projet à hauteur de 75%. La municipalité de Mirabel est ainsi devenue partie prenante officielle du projet. À ce moment, le Comité transmission propose à la Ville de Mirabel de coanimer l'évènement d'inauguration. Cependant, la Ville de Mirabel décide d'aller plus loin, et d'inscrire sa propre plaque de commémoration à l'entrée de la bibliothèque, accompagnée de la phrase : « Hommage à Rita Léonard-Lafond. Porte-parole des expropriés ». Si le Comité aurait préféré ne pas faire deux projets séparés, d'un côté la plaque municipale, de l'autre leur propre plaque située à l'intérieur de la bibliothèque accompagnée d'un vitrail, cela s'est traduit pendant l'inauguration par deux inaugurations différentes, l'une après l'autre, et auxquelles les acteurs des deux projets ont participé. À la suite de l'inauguration, l'ensemble des acteurs se sont dirigés vers la salle paroissiale de Sainte-Scholastique où un banquet était organisé. La salle paroissiale était remplie, et cet évènement représente l'un des premiers évènements en lien avec la commémoration de l'expropriation qui réunissait à la fois autant d'acteurs de la mémoire, que d'élus et d'acteurs municipaux. Les uns après les autres, ces acteurs ont pris la parole, ont reconnu les conséquences sociales, économiques et psychologiques vécues par les expropriés, et ont salué la lutte menée tout au long du projet aéroportuaire jusqu'à aujourd'hui. L'évènement s'est terminé avec le public criant « Solida-Rita », en hommage à la solidarité prônée par Rita Léonard-Lafond tout au long de la lutte des expropriés.

Cet évènement s'ajoute donc à la liste des actions de mise en mémoire en direction des expropriés, mais représente également l'une des rares prises de position politique et publique officielle de la municipalité en soutien aux expropriés depuis 2019 et le soutien de Jean Bouchard à la rétrocession des 840 acres. Cet évènement représente également le premier exemple connu à l'échelle de Mirabel de soutien et de coalition entre des acteurs de la mémoire et des acteurs politiques municipaux. Depuis cet évènement particulier, le maire de Mirabel ainsi que le député fédéral Jean-Denis Garon font des apparitions régulières aux évènements de commémoration des expropriations, comme la présentation de la pièce de théâtre *Vents Contraires* le 15 avril 2023 dans le théâtre de Saint-Jérôme. Mise en scène en 2021 par la troupe de théâtre sociocommunautaire du Mitan, celle-ci retrace les parcours de six expropriés de Mirabel.

Finalement, l'ensemble de ces actions donnent à voir une transformation progressive de la position de la Ville de Mirabel par rapport à l'histoire et la mémoire de l'expropriation. Mémoire d'abord effacée volontairement de l'histoire municipale, elle est pour la première fois valorisée en 2013

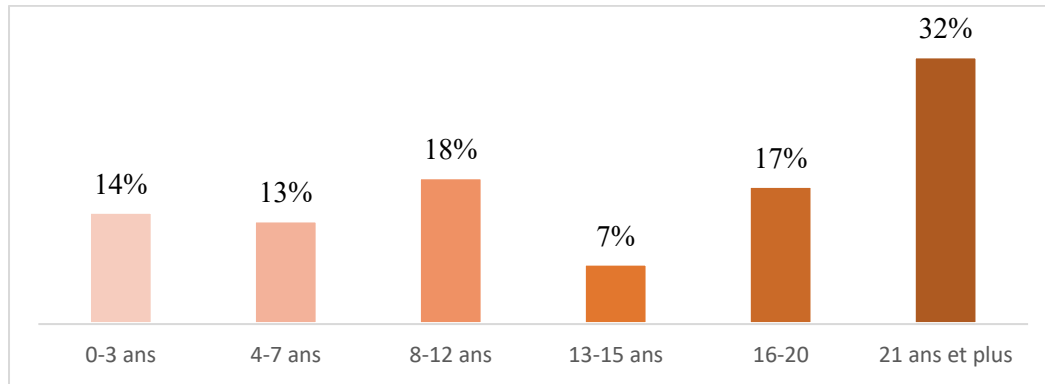
avec la création du circuit historique de Sainte-Scholastique. L'arrivée au pouvoir en 2013 de Jean Bouchard a activement participé à ce tournant. Celui-ci s'est encore renforcé avec l'arrivée de Patrick Charbonneau en 2021. Si celle-ci n'est pas devenue l'image de marque de la municipalité, différentes actions ont permis de soutenir cette évolution et de reconnaître progressivement la mémoire de l'expropriation comme une mémoire du territoire de Mirabel. En revanche, parler de mémoire municipale implique également de regarder plus largement du côté des résidents. Au cours de cette recherche, vingt-et-un (21) résidents ont été rencontrés, dont huit (8) habitent l'ancienne paroisse de Sainte-Scholastique. Tout au long des parties précédentes de ce chapitre et du chapitre qui l'a précédé, ce sont leurs récits qui ont été mis de l'avant. Tous connaissaient l'histoire des expropriations et avaient un intérêt direct à mieux connaître son histoire. Sept (7) d'entre eux ont exprimé un besoin de mémoire. Face à ces résultats, une question de représentativité se posait.

Une mémoire partagée par les résidents de tous les secteurs de Mirabel ?

Afin de mieux de comprendre si la place que prend la mémoire de l'expropriation dans les récits des personnes rencontrées correspond plus généralement aux représentations des résidents de Mirabel du territoire et de son histoire, un micro-questionnaire a été diffusé en personne en 2022 dans les sept bibliothèques de Mirabel. Au total, ce sont 95 résidents de douze des treize secteurs de la municipalité qui ont répondu au questionnaire : Sainte-Scholastique, Sainte-Monique, Saint-Canut, Saint-Janvier, Saint-Augustin, Domaine-Vert-Nord, Domaine-Vert-Sud, Petit-Saint-Charles, Saint-Antoine et Mirabel-en-Haut. Le seul secteur qui n'a pas eu de répondant est Saint-Hermas. Le questionnaire posait cinq questions : 1) Depuis combien de temps habitez-vous Mirabel ? ; 2) Dans quel quartier/secteur habitez-vous ? ; 3) Connaissez-vous l'histoire de Mirabel ? ; 4) Pouvez-vous nommer un ou plusieurs faits marquants liés à cette histoire ? ; 5) Quels sont les lieux/éléments qui symbolisent le mieux l'identité de Mirabel aujourd'hui ? La diffusion de ce questionnaire cherchait à répondre à trois objectifs : 1) évaluer le degré de connaissance sociale de l'évènement des expropriations et de sa mémoire à l'échelle du territoire de Mirabel, 2) évaluer si ce degré change en fonction du lieu et de la durée de résidence, et 3) recueillir une liste de lieux et éléments représentant le mieux l'identité de Mirabel. Les réponses aux deux premiers objectifs sont présentées ci-dessous tandis que les réponses au troisième objectif sont présentées dans la partie suivante de ce chapitre.

Sur les 95 résidents ayant répondu au questionnaire, 64 sont des femmes et 31 sont des hommes. Presque deux tiers d'entre eux vivent depuis plus de 10 ans à Mirabel et 49% depuis plus de quinze ans. La synthèse des durées de résidence est présentée dans la figure 4.4 :

Figure 4.4 Graphique des durées de résidence des 95 répondants au questionnaire



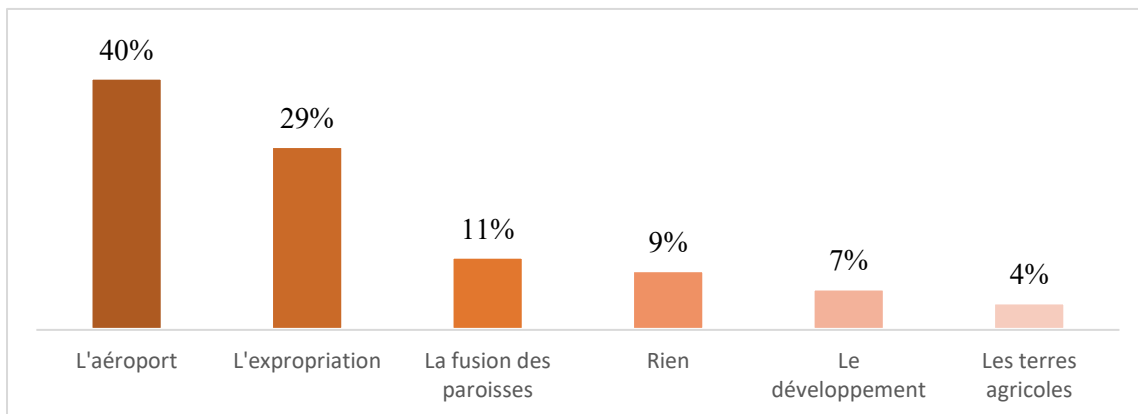
Source : Auteur (2024)

À la question « Connaissez-vous l'histoire de Mirabel ? », quatre options de réponse étaient proposées : pas du tout ; un peu ; beaucoup ; très bien. 66% des répondants ont répondu « un peu », 15% ont répondu « beaucoup », 2% ont répondu « très bien », et enfin 17% ont répondu « pas du tout ». Ces réponses confirment deux éléments : d'une part, Mirabel est un territoire qui possède une épaisseur historique, d'autre part les résidents connaissent majoritairement cette histoire, quel que soit leur secteur et leur durée de résidence à Mirabel (Figure 4.5).

À la question « Pouvez-vous me nommer un ou plusieurs faits marquants liés à cette histoire ? », la réponse était ouverte. Les répondants avaient la possibilité de partager plusieurs faits marquants. 40 d'entre eux ont nommé un fait marquant, 25 en ont nommé deux, 11 répondants en ont nommé trois, et 14 en ont nommé quatre et plus. Six principaux faits marquants ont été nommés par les répondants : 40% ont nommé « l'aéroport », 29% ont nommé « l'expropriation », 11% ont nommé la « fusion des paroisses et municipalités » pour former la ville de Mirabel, 9% ont nommé le développement de Mirabel, 4% « les terres agricoles », et 9% ont répondu « rien/aucun ». 37 répondants ont également nommé d'autres faits marquants plus spécifiques, liés à certains secteurs comme : l'histoire des patriotes reliée à l'histoire de Saint-Benoît, la présence de l'ancien palais de justice à Sainte-Scholastique et la dernière pendaison qui y a eu lieu (celle de Cordélia Viau), la route du Curé-Label citée comme la plus ancienne route du secteur de Saint-Janvier et l'arrivée de Bombardier aéronautique à Mirabel dans les années 1990. Cinq répondants ont spécifiquement

nommé le fascicule diffusé par la Ville de Mirabel en 2022 qui retrace l’histoire du territoire. La figure 4.6 présente ces résultats et met de l’avant la prépondérance de l’aéroport et de l’expropriation comme faits historiques les plus marquants du territoire.

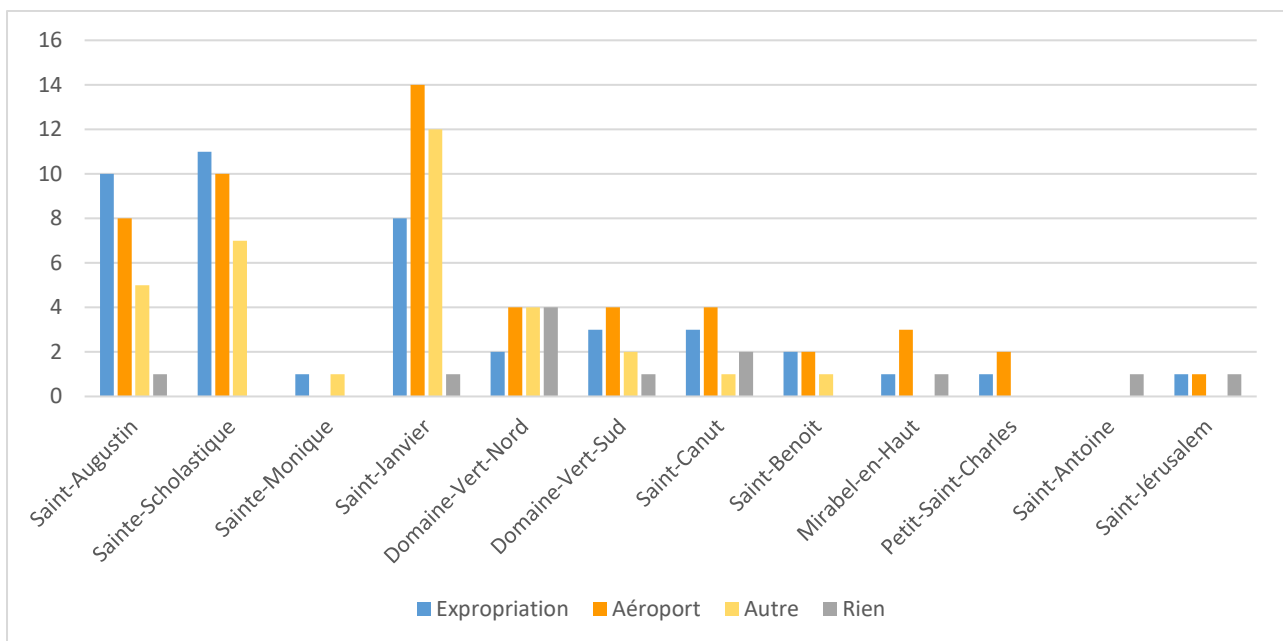
Figure 4.5 Graphique des faits marquants les plus cités par les 95 répondants à la question « Pouvez-vous me nommer un ou plusieurs faits marquants liés à cette histoire ? »



Source : Auteur (2024)

Afin de bien comprendre la répartition géographique de ces réponses, la figure 4.7 reprend les faits marquants nommés et les compare au secteur de résidence des répondants au questionnaire.

Figure 4.6 Graphique des proportions de faits marquants nommés en fonction des secteurs de résidence des répondants



Source : Auteur (2024)

Ce graphique montre que sur l'ensemble du territoire de Mirabel, l'expropriation, l'aéroport, et la fusion des paroisses en 1971, sont des histoires partagées par les résidents. À Sainte-Scholastique, Saint-Augustin et Saint-Janvier, trois anciennes paroisses du territoire touchées par ces trois faits historiques et dans lesquels le nombre de questionnaire répondus était plus élevé (13 répondants pour le premier et 20 pour les autres), ils ont été nommés presque systématiquement. Les secteurs qui cumulent le plus de réponses « rien/aucun » (en gris) sont soit 1) des secteurs plus éloignés du projet aéroportuaire, qui ont moins vécu les effets des expropriations ; soit 2) des secteurs plus récents du territoire, qui ont été créés après la fermeture de l'aéroport et qui, depuis, vivent une forte croissance démographique. Ces derniers accueillent majoritairement une population qui n'a pas vécu l'expropriation, l'histoire du projet aéroportuaire, ni la fusion des paroisses. C'est le cas des secteurs Domaine-Vert Nord, Domaine-Vert-Sud, et Mirabel-en-Haut. C'est également en partie le cas des secteurs de Saint-Jérusalem et Saint-Antoine qui sont plus anciens, mais qui ont été annexés à Mirabel plus tard. Ils font historiquement partie des municipalités de Lachute et de Saint-Jérôme, et leur proximité toujours actuelle avec ces villes se ressent dans les échanges.

Enfin, l'analyse des résultats en lien avec le temps de résidence démontre que plus le temps de résidence est long, plus les répondants répondront « oui » à la question « connaissez-vous l'histoire de Mirabel ? » et plus ils nommeront des faits marquants liés à cette histoire. Au sein des 13 répondants qui ont répondu « rien/aucun » fait marquant, sept (7) d'entre eux vivent à Mirabel depuis 3 ans et moins. Également, l'analyse des réponses démontre que plus la durée de résidence augmente et plus l'expropriation est citée comme fait marquant. Pour les répondants qui vivent à Mirabel depuis sept années et moins, l'aéroport reste le fait marquant le plus cité, trois fois plus cité que l'expropriation et la fusion des paroisses. En revanche, plus le nombre d'années de résidence augmente, à partir de huit années de résidence, moins la fusion des paroisses est nommée comme un fait marquant, alors que l'aéroport et l'expropriation sont à de nombreuses fois cités en duo, comme les deux faits marquants connus et indissociables de l'histoire du territoire de Mirabel.

Les résultats du questionnaire ont permis ici d'approfondir ce que les entretiens exprimaient déjà : la mémoire de l'expropriation est aujourd'hui majoritairement rappelée à Mirabel et fait partie intégrante de l'histoire de ce territoire. Si sa mise en mémoire pose un ensemble de défis et n'est pas désirée par tout le monde, la moitié des interviewés ayant exprimés un besoin de passer à un autre chose et de se projeter vers l'avenir, les actions mises en place par les acteurs de la mémoire

et le soutien récent des élus a favorisé cette mise en mémoire, et en particulier son partage auprès des nouveaux résidents du territoire. Peut-elle pour autant être nommée en tant qu'élément identitaire du territoire ? En plus de ne pas représenter la marque territoriale défendue par les élus municipaux, le territoire de Mirabel s'est profondément transformé avec le temps mettant en évidence différentes spécificités identitaires, et des attachements au territoire variés qui parfois rejoignent cette histoire, mais également s'en distancient. Mirabel est devenue au fil du temps une ville dynamique en forte croissance économique et démographique. Afin d'approfondir la compréhension de la place que prennent aujourd'hui les mémoires de l'expropriation et du projet aéroportuaire au sein du territoire et des relations des résidents à celui-ci, la partie suivante détaille les spécificités identitaires actuelles de Mirabel en relation avec l'évolution et la transformation du territoire qui ont progressivement fait de Mirabel l'une des municipalités avec la plus forte croissance démographique du Québec

4.2 L'évolution de Mirabel : un territoire aux identités plurielles

4.2.1 Les spécificités identitaires de Mirabel

En mobilisant les récits des vingt-neuf (29) interviewés rencontrés et les 95 réponses au micro-questionnaire, cette partie cherche à identifier ce que représente aujourd'hui le territoire de Mirabel pour ceux qui y habitent et pratiques au quotidien le territoire. Dans son ouvrage *L'échiquier de Mirabel* publié en 2012, Suzanne Laurin posait les questions suivantes qui sont pour certaines toujours posées par une partie des résidents rencontrés : qu'est-ce au juste que Mirabel ? Est-ce toujours un aéroport ? Est-ce une banlieue ? Est-ce une campagne ? Est-ce une ville ? Sa réponse était alors : « Mirabel est un espace aux frontières floues et mouvantes, où vivent des personnes bien réelles » (p.13).

Actuellement, Mirabel est la seconde ville la plus peuplée des Laurentides, après Saint-Jérôme. En 1971, elle comptait 24 795 résidents (URBEC 1973). En 2021, elle en compte 65 852 (Mirabel 2022). Entre 2016 et 2021, 11 000 nouveaux résidents sont venus vivre à Mirabel. D'après l'Institut de la Statistique du Québec (2021), sa population devrait continuer à croître et atteindre 74 000 résidents d'ici 2041. Elle est aussi la municipalité québécoise avec l'âge moyen le plus bas, 37,6

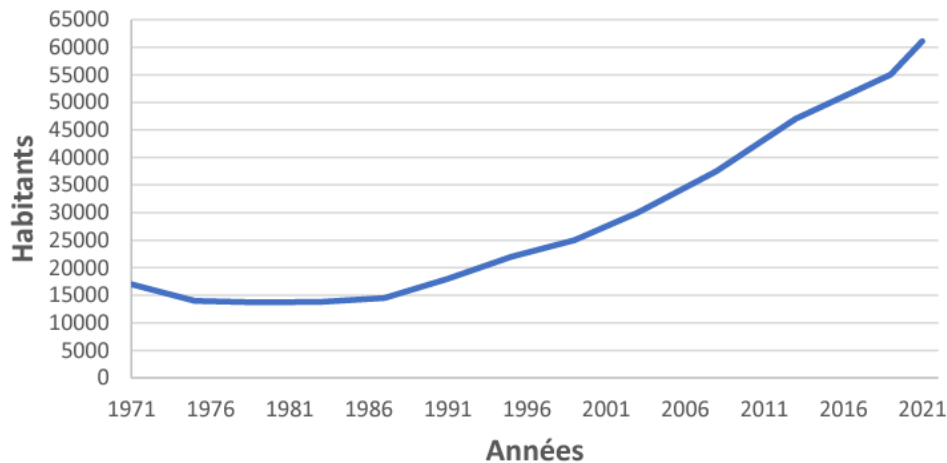
ans en moyenne en comparaison à 42,9 ans pour le Québec (Statistiques Canada 2021). Dernière ville située aux limites nord de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), son territoire comprend une superficie totale de 485 km² (Mirabel 2022). En comparaison, la ville de Laval s'étend sur 266,8 km² et la ville de Montréal sur 432,5 km². Mirabel possède donc une superficie plus grande que Montréal. 35 km séparent le territoire d'est en ouest. Étant donné l'étendue et la diversité des sous-ensembles, elle est à la fois une municipalité locale et une Municipalité régionale de comté (MRC). En 2015, les deux entités administratives ont été fusionnées afin que les mêmes représentants politiques puissent gérer l'aménagement du territoire.

Selon la classification de Rocherfort, Pham, Tchinda et Pervern (2023), Mirabel entre dans la classe 4 des municipalités québécoises. Une municipalité « moyenne » voire « moyenne supérieure ». Elle représente dans ce sens une ville avec une population, une densité et une compacité relativement importantes. Au sein de la catégorie 4, elle est un exemple de « pôle secondaire » constitué à proximité d'une région métropolitaine, ici Montréal, possédant un taux d'emploi supérieur aux autres municipalités, tout en étant moins dépendante de la ville centre que les municipalités de classe 5 (ibid.). Située à 60 kilomètres au nord de Montréal, 74% de ses entreprises se situent dans le secteur tertiaire marchand, majoritairement dans les domaines de l'ameublement, de la machinerie et de l'aéronautique. En 2016, elle est la seconde municipalité de la région des Laurentides à avoir le plus fort indice de vitalité économique. Sa position stratégique à proximité des autoroutes 15 et 50, et l'existence d'un vaste site aéroportuaire sur le territoire ont placé Mirabel comme une municipalité particulièrement attractive économiquement. À proximité de l'aéroport et le long de l'autoroute 15, son parc industriel « autoroutier » accueille 121 entreprises en 2020 (Ville de Mirabel, 2020).

Comme l'expliquent Rocherfort, Pham, Tchinda et Pervern (2023), le contexte historique de chaque municipalité est important à prendre en compte pour bien comprendre la classification d'un territoire. La densité de Mirabel est de 126.2 habitants au kilomètre carré. En comparaison la Ville de Laval a une densité d'habitation de 1761 habitants au kilomètre carré. Mirabel se rapproche ainsi davantage de caractéristiques d'autres villes fusionnées telles que Lévis (322/km²), ou Saguenay (115/km²) tout en comptant quasiment deux fois moins d'habitants que ces dernières. Si elle compte moins de résidents que ces autres territoires, c'est parce que 87% de son territoire est agricole mais aussi et surtout car jusqu'à la fin des années 1980, 54% du territoire était sous autorité

fédérale. Ce n'est qu'à partir de la rétrocession des 80 000 acres de terres que la population a réellement commencé à augmenter et encore davantage après la fermeture de l'aéroport en 2004. Depuis 1988, la croissance du territoire n'a fait qu'augmenter, doublant entre 1988 et 2005, et doublant à nouveau entre 2005 et aujourd'hui (Figure 4.8).

Figure 4.7 Graphique de l'évolution de la population du territoire entre 1971 et 2021



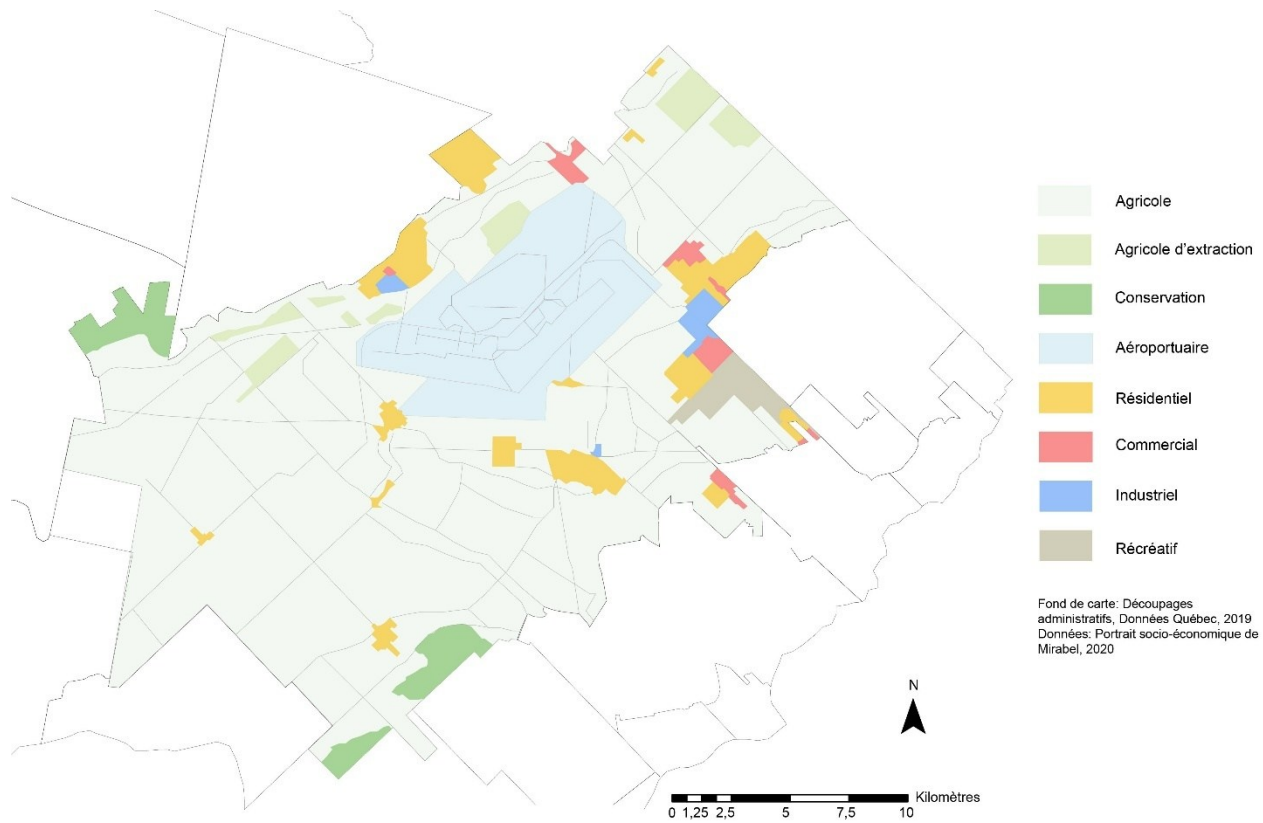
Source : Ville de Mirabel, CLD de Mirabel et Mirabel économique (2022)

En continuant de s'appuyer sur la classification de Rocherfort, Pham, Tchinda et Pervern (2023), les municipalités de classes 4 comme Mirabel disposent généralement d'un revenu médian relativement élevé et Mirabel n'échappe pas à cette caractéristique. Le revenu médian des personnes en emploi est de 46 400\$ avant impôt et de 40 400\$ après impôt (Statistique Canada 2021) alors qu'il est de 36 400\$ après impôt pour l'ensemble du Québec. Le revenu médian des ménages de Mirabel après impôt était de 76 000\$ en 2020 alors qu'à l'échelle québécoise il était de 54 200\$ (Institut de la Statistique du Québec 2021). Les familles y sont également plus nombreuses, la taille moyenne des ménages mirabellois s'établit à 2.9 avec une moyenne d'1.8 enfant par famille (Statistique Canada 2021), alors que le Québec compte des ménages moyens de 2.2 personnes en 2021 et 1.52 enfant par ménage (Institut de la Statistique du Québec 2021). En 2021, 24 795 logements privés étaient occupés, représentant une variation de 26.3% par rapport à 2016 (Statistique Canada 2021). Entre 2011 et 2016, 4 165 logements ont été construits, 2 201 entre 2016 et 2018 (Mirabel 2020), et encore 1 076 en 2021 (Mirabel 2023). Entre 1990 et 1999, c'est 15% du parc de logements qui a été construit, entre 2000 et 2009, il s'agit de 23%, et entre 2010 et 2020, de 38% (Observatoire du Grand Montréal 2021), pour établir le nombre total de logements

à 19 630 en 2020 (Ville de Mirabel, 2020). Presque la moitié du parc de logements du territoire s'est construit entre 2010 et aujourd'hui. Au sein de ce parc, 70.8% des résidents sont propriétaires.

Mirabel est donc devenue une ville en fort développement et encore aujourd'hui ce développement se poursuit. Cependant, celui-ci n'est pas égal sur l'ensemble du territoire et des disparités géographiques importantes apparaissent. Elles apparaissent plus particulièrement à l'échelle des secteurs. Treize différents secteurs composent Mirabel. Ces secteurs sont la division géographique presque exacte des anciennes paroisses et municipalités fusionnées en 1971. En fonction de l'histoire particulière du territoire et des choix urbanistiques réalisés au cours de l'histoire du projet aéroportuaire, chacun des secteurs a suivi une dynamique de développement propre. Au sein de ces secteurs, la portion de territoire urbanisé est très faible, ne représentant que 3.5% du territoire, répartis en zones de concentrations sous la forme de noyaux plus ou moins urbanisés séparés par la zone agricole qui représente la majorité du territoire. Au sein des treize secteurs municipaux, trois principaux noyaux se distinguent comprenant au nord, le secteur de Saint-Canut et celui de Mirabel-en-Haut, au sud-est le secteur de Saint-Janvier, juste en dessous celui du Domaine-Vert-Nord, et au centre-sud, le secteur de Saint-Augustin. Les 13% restants du territoire se divisent en différentes affectations des sols (naturelle, commerciale, récréative, industrielle) dont 4.3% concernent la zone aéroportuaire. La figure 4.9 détaille la répartition de ces affectations.

Figure 4.8 Carte de la répartition des zones d'affectations du sol de Mirabel en 2019



Source : Adaptation à partir du Portrait socio-économique de la Ville de Mirabel (2020), Auteur (2024)

Dispersé sur le territoire, chacun des secteurs municipaux possède une histoire particulière de développement qui s'inscrit profondément dans l'histoire du territoire et les choix politiques qui l'ont orienté. Le secteur de Saint-Augustin avait tout d'abord été désigné comme le futur centre de service de Mirabel par le gouvernement fédéral en 1971. En 1979, lorsque la municipalité de Mirabel publie son premier schéma directeur, elle désigne les trois « noyaux » où seront concentrés les projets pour le développement futur du territoire : Saint-Canut, Saint-Janvier et Saint-Augustin. Ce sont trois des quatre secteurs qui actuellement vivent le plus important développement de Mirabel. De son côté, le Domaine-Vert-Nord est une construction spatiale récente. Secteur historiquement composé de zones de villégiature, il devait répondre à la croissance démographique du territoire. En 2000, la municipalité désigne ce secteur pour y développer un méga complexe récréotouristique, nommé le Lac Mirabel. Ce projet immense censé accueillir des hôtels, des lacs artificiels, un centre commercial, des zones d'habitation a finalement échoué (Laurin 2012) mais cela a profondément influencé l'évolution du secteur et son développement. Il est connu aujourd'hui pour accueillir le centre commercial des Outlets, le premier du genre du Canada.

À eux seuls, ces secteurs comptent 79% de la population de Mirabel. Les 21% restant se partagent à travers les autres secteurs du territoire. Au sein de ces secteurs, celui qui compte le plus d'habitants est Mirabel-en-Haut, qui possède l'une des dynamiques de développement les plus importantes du territoire, mais également la plus récente. Appartenant historiquement à la ville de Saint-Colomban il a été annexé à Mirabel en 1995 à la suite d'un référendum afin d'y développer un site d'enfouissement. Depuis 2020, le secteur est en croissance résidentielle forte. Le tableau 4.2 présente le nombre d'habitant par secteur en 2021 et le pourcentage de la population totale auxquels ils correspondent.

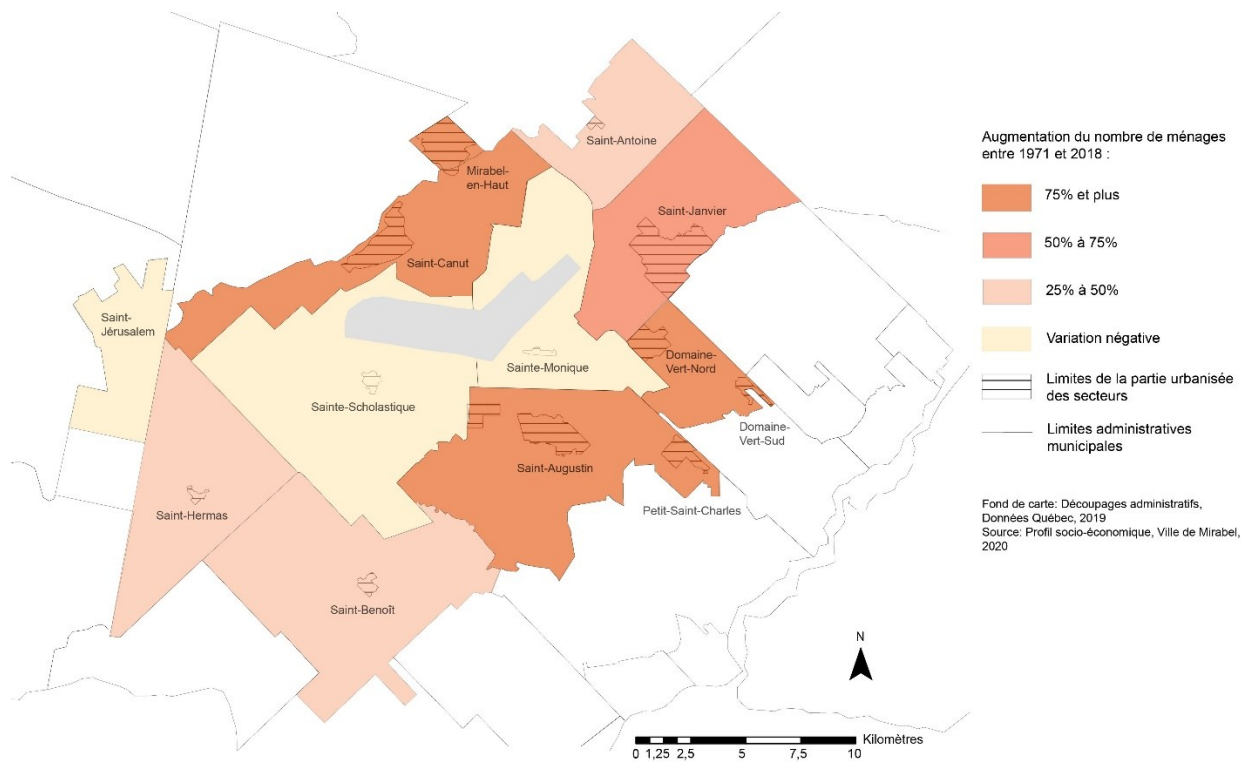
Tableau 4.2 Population des différents secteurs municipaux de Mirabel en 2021

Nom du secteur	Nombre d'habitants	% de la population totale
Saint-Janvier	16 260	24.7%
Saint-Augustin (comprenant le secteur Petit-Saint-Charles)	15 286	23.2%
Saint-Canut	11 307	17.2%
Domaine Vert Nord et Vert Sud	12 780	19,4%
Mirabel-en-Haut	3 089	4.7%
Saint-Benoît	2 323	3.5%
Saint-Antoine	1 671	2.5%
Sainte-Scholastique	1 637	2.5%
Saint-Hermas	812	1.2%
Sainte-Monique	396	0.6%
Saint-Jérusalem	291	0.4%
Total	65 852	100%

Source : Profil socio-économique de Mirabel (2022), Auteur (2024)

Depuis 2008, la tendance est à l'augmentation démographique générale de l'ensemble des secteurs de la municipalité, à l'exception des secteurs de Saint-Benoît, Saint-Hermas et Sainte-Monique dont les populations ont légèrement diminué (Figure 4.10).

Figure 4.9 Carte des différences de dynamiques démographiques entre secteurs

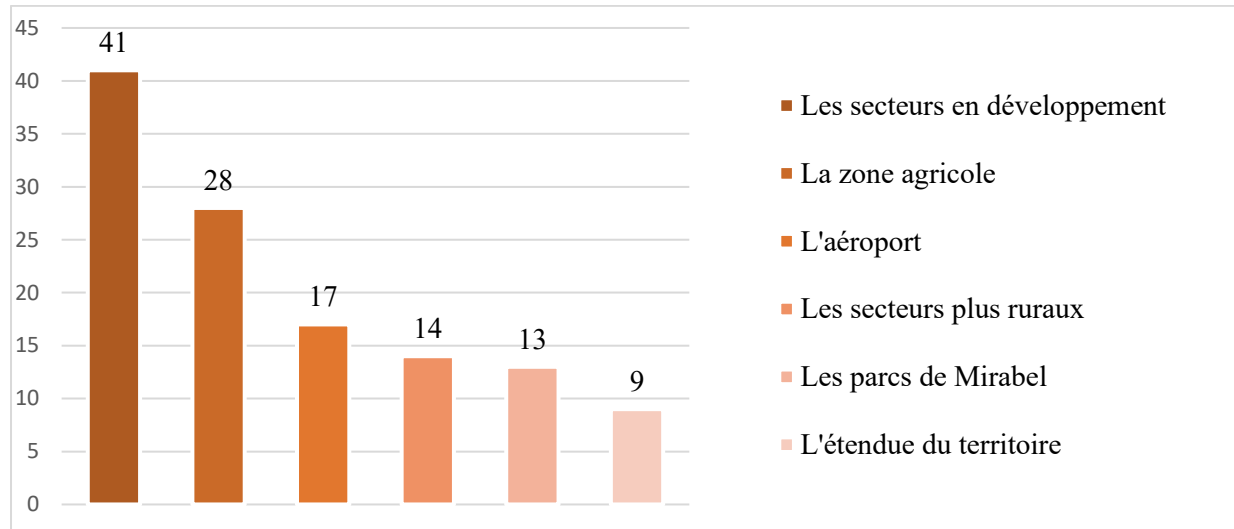


Source : Auteur (2024)

Cette carte montre plusieurs aspects importants pour la compréhension du territoire de Mirabel. Statistiquement, géographiquement et socialement, le territoire présente des divisions, et ces divisions se répercutent dans les récits des interviewés rencontrés sur le territoire. Elles s’ancrent à la fois dans les représentations, les usages et les relations entretenues entre les résidents et leurs territoires de résidence. Au sein de ces divisions, une ligne imaginaire divise l’est et l’ouest du territoire. La partie est comprend les deux secteurs les plus touchés par les expropriations et le projet aéroportuaire, Sainte-Scholastique et Sainte-Monique et s’étend aux trois secteurs de Saint-Jérusalem, Saint-Hermas et Saint-Benoît. Ces secteurs sont faiblement densifiés, ils sont dominés par l’activité agricole, et ils se sont peu développés depuis la fin des années 1980. La partie ouest comprend les secteurs avec les couleurs les plus foncées de la carte et qui vivent les plus fortes croissances démographiques et économiques du territoire. Cette division a été décrite par les vingt-et-un (21) résidents rencontrés en termes de « cohabitation » entre deux différentes réalités sociospatiales qui entrent parfois en contradiction : celles du « rural » et de l’« urbain », celles de la « campagne » et de la « ville », celles d’« agglomérations » et de « paroisses », ou encore celles de « l’agriculture » et du « développement ». Cette opposition entre deux réalités, l’une plus rurale

et agricole, l'autre plus urbaine et en développement s'est également retrouvée au sein des 95 réponses au micro-questionnaire présentées dans la figure 4.11.

Figure 4.10 Graphique des éléments les plus cités par les 95 répondants au questionnaire à la question « quels sont les lieux/éléments qui symbolisent le mieux l'identité de Mirabel ? »



Source : Auteur (2024)

Les répondants avaient le choix de proposer plusieurs réponses à cette question. En additionnant les pourcentages de ce qui concerne d'un côté la zone agricole et les secteurs plus ruraux, et de l'autre côté le développement par la nomination de certains secteurs spécifiques les plus en développement (Saint-Augustin, Saint-Janvier et Domaine-Vert-Nord), la ruralité et le développement représentent chacun 34% des réponses à la question. Cette double identité urbaine et rurale est donc ce qui reflète le mieux l'identité de Mirabel aujourd'hui selon les répondants au questionnaire. Dans le cadre des entretiens, cela a également été nommé presque systématiquement par les vingt-et-un résidents (21) rencontrés, mais lorsque ces derniers vont plus en profondeur dans leurs récits, ce qu'ils nomment pour décrire cette double identité est surtout leur perception d'une transformation du territoire, d'un territoire qui a longtemps été à dominance agricole, et ce, bien avant sa propre création, à un territoire devenu progressivement une « ville ». Deux interviewés préféreront d'ailleurs le terme de « ville agricole » pour nommer Mirabel, afin de mettre de l'avant cette cohabitation entre des « styles de vie » décrits comme différents, et deux « aires » géographiques qui se sont développées au cours de temporalités historiques différentes, et qui résulte en une cohabitation pas forcément toujours facile.

La question de la transformation du territoire est le thème qui est revenu le plus régulièrement dans les récits concernant l'identité du territoire. Celle-ci a particulièrement été abordée face au développement fort, récent et rapide de toute une partie du territoire de Mirabel. Pour aborder ces transformations, ce sont plus spécifiquement certains secteurs qui sont nommés et décrits par les résidents et élus de ces secteurs. Témoins de leurs transformations, ces interviewés expliquent avoir vu la municipalité « grossir, grandir, évoluer, changer » (Marc Laurin, conseiller municipal), pour certains jusqu'à se demander : « jusqu'où ça va aller ? » (Frédéric Alarie). Ces transformations sont décrites comme un « revirement » (Martin Champagne) du territoire par rapport à son passé et qui, dans les secteurs concernés, s'est concrétisé par la diminution de l'inscription spatiale de terres agricoles au profit de développements résidentiels, commerciaux et industriels. Les avis sur ce revirement sont pluriels, mais ce qui revient le plus dans les entretiens est un sentiment de tristesse (5) exprimé face à la perte de terres agricoles au profit du développement. Si le développement du territoire est ce qui a permis à la moitié des résidents rencontrés de venir vivre à Mirabel, les conséquences de ce développement sur les terres agricoles, et encore plus en lien avec l'histoire du territoire aéroportuaire, sont particulièrement critiquées par les résidents.

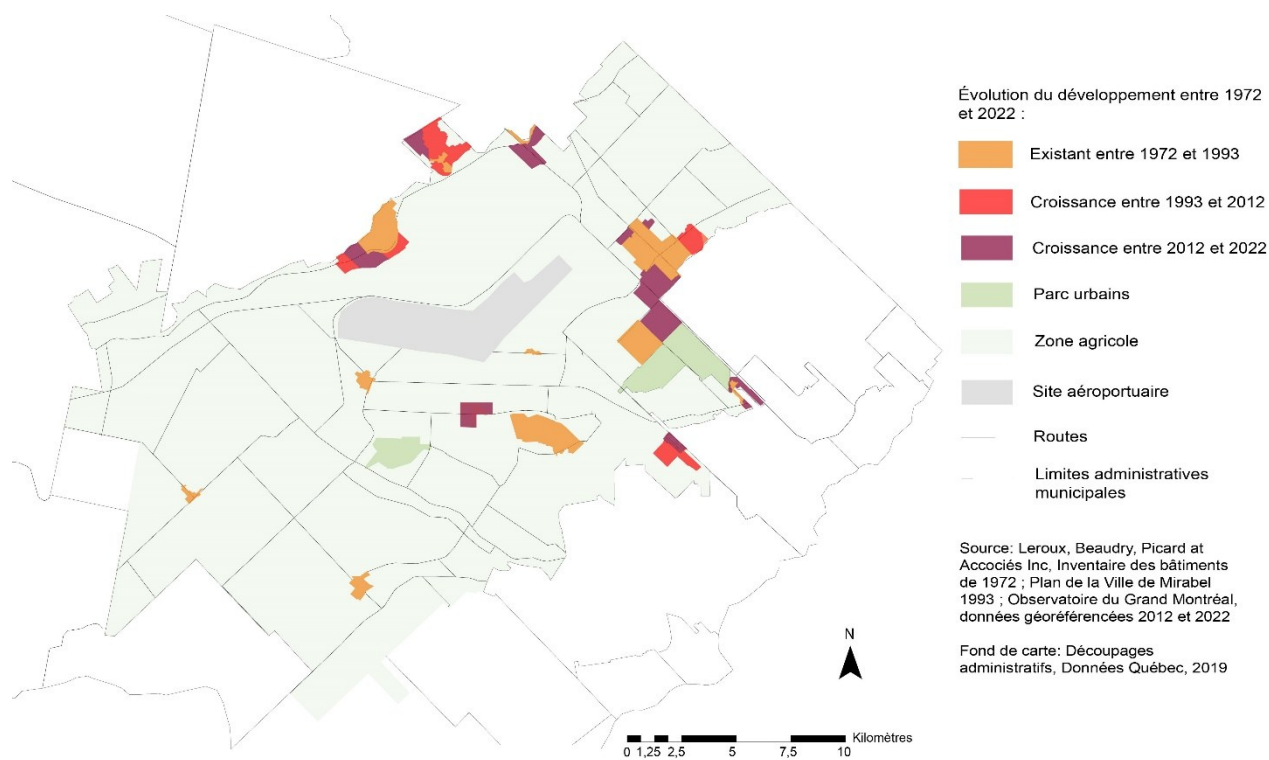
Depuis plusieurs années, le nombre de terres agricoles à Mirabel tend à diminuer, et ce, même si le territoire reste composé à 87% de terres agricoles. Aujourd'hui, seulement 50 à 55 agriculteurs vivent professionnellement de l'agriculture, et sur les 87% de surface agricole, toutes les terres comptabilisées ne sont pas cultivées, certaines sont des érablières, d'autres des exploitations forestières, des tourbières, des carrières ou encore des golfs (Michel Lauzon, conseiller municipal). Pour Marcel Denis, dire que 87% des terres sont agricoles tend à effacer la réalité du territoire, qui, comme de nombreuses villes québécoises comme Laval, Saint-Jérôme, Boisbriand, Sainte-Thérèse et bien d'autres (Mesly 2022), voient leur développement progressivement « empiéter » sur les terres agricoles (Marcel Denis). Dans les secteurs les plus en développement, les agriculteurs ont moins d'espaces et leurs exploitations se retrouvent coincées entre des zones d'ensembles résidentiels. Doucement, mais sûrement, ce sont donc des portions de terres, parfois des terres entières qui perdent de la superficie. À ce contexte s'ajoutent la hausse du prix des terres, qui a « triplé en moins de dix ans » (Mesly 2022, p.11), et la relève agricole qui est de moins en moins nombreuse. Ainsi, ce ne sont pas uniquement les terres agricoles qui tendent à diminuer, mais également ce que Magali Noisieux nomme la « ruralité » en tant que mode de vie et en tant que spécificité identitaire, une spécificité directement reliée à l'existence des anciennes paroisses. Si

Mirabel reste décrite comme la municipalité avec « les plus belles terres du Québec » (6), et que cela s'accompagne d'un sentiment de « fierté » (Marc Laurin) et d'attachement au territoire agricole de Mirabel, partagé à la fois par les élus et les résidents, ce sont également cinq résidents qui expliquent que le territoire agricole, s'il a longtemps fait partie de l'identité de Mirabel, ne fait plus autant partie de cette identité aujourd'hui. S'il reste cité dans l'ensemble des entretiens menés avec les résidents, soit il est cité en tant qu'objet identitaire qui tend à se transformer et à diminuer (11), soit il est cité comme élément constitutif du paysage (9), et plus spécifiquement de l'esthétique paysagère mirabelloise, une esthétique qui tend à attirer des résidents qui recherchent une plus grande proximité avec la « campagne » et la « nature » tout en vivant à l'intérieur de secteurs en développement (Ingrid).

Si l'agriculture a longtemps représenté l'élément identitaire principal de Mirabel en dehors de l'aéroport et des expropriations, le développement a aujourd'hui pris une place plus importante dans l'ensemble des représentations actuelles du territoire et de son identité. Les secteurs les plus nommés par les répondants au questionnaire sont Saint-Janvier (11 répondants), Saint-Augustin (3 répondants) et Saint-Canut (1 répondant), décrits comme les « trois pôles de Mirabel ». Au sein des entretiens, ce sont les secteurs de Saint-Augustin (10), Saint-Canut (9), Saint-Janvier (5), et Domaine-Vert-Nord (4) qui ont le plus été nommés. Saint-Augustin (10) est particulièrement abordé, car selon les résidents rencontrés, il est celui qui s'est le plus transformé à travers les années. Saint-Augustin est un secteur historiquement agricole. Situé en dehors du périmètre d'expropriation, il pouvait bénéficier d'aménagements et de nouvelles constructions, et son développement s'est engagé dès la première phase de rétrocession des terres agricoles. Il s'est ensuite accéléré entre 2004 et 2014 avec une moyenne de 108 logements créés par année au sein de cette période (Mirabel 2016). Aujourd'hui, il est le second secteur le plus peuplé de Mirabel. Il se compose d'un noyau urbanisé central avec trois rues commerciales autour desquelles se sont greffées des zones résidentielles et une zone industrielle entourées de champs (voir la figure 4.12). Le maire de Mirabel le décrit aujourd'hui comme un « milieu urbain ». Il se souvient de lieux dans lesquels il construisait des cabanes en bois et qui sont aujourd'hui devenus les « maisons » de ses amis : « physiquement, à une vingtaine, trentaine d'années d'intervalle, je suis au même endroit, mais dans deux conditions complètement différentes » (Patrick Charbonneau, maire de Mirabel).

Face à ces transformations, Aline Thibodeau explique entendre des personnes dire « ce n'est plus mon Saint-Augustin ». Le noyau historique s'est progressivement développé et un « nouveau développement » a vu le jour, appelé « le petit Saint-Augustin » ou « Petit Saint-Aug » (Martin Champagne), qui représente, sur les cartes historiques du projet aéroportuaire, le lieu même du site industriel PICA, périphérique à l'aéroport, et qui n'a finalement jamais vu le jour. Cet espace prédisposé au développement s'est alors transformé en secteur résidentiel : « c'était des champs agricoles, et là c'est rendu une ville [...] Moi ça m'attriste. Ils parlaient de construire 500 maisons, mais c'est beaucoup plus que ça » (Martin Nbevreux). Les premiers logements y ont été construits à partir de 2007. Entre 2010 et 2014, c'est une moyenne de 119 logements par année qui y ont été construits : « c'est un gros quartier sorti de nulle part avec zéro service. [...] Ça s'est développé en 3-4 ans, c'était quelque chose, ça s'est vraiment développé vite » (Véronique Plante). Tout en faisant partie du secteur de Saint-Augustin, mais situé légèrement à sa périphérie, il est décrit comme un sous-secteur « dortoir » (Martin Champagne) : « c'est vraiment des petites familles qui viennent s'y installer pour avoir une maison avec un terrain qui fait du sens à des prix plus raisonnables qu'à Saint-Eustache » (Véronique Plante). La figure 4.12 synthétise ces évolutions.

Figure 4.11 Carte de l'évolution du développement à Mirabel entre 1972 et 2022



Source : Auteur (2024)

Si en 2022, Saint-Augustin est le secteur le plus nommé par les interviewés rencontrés c'est particulièrement, car il est devenu le lieu d'accueil de deux grands projets d'aménagement qui ont particulièrement été abordés comme des objets de craintes par les résidents : la nouvelle piscine (3) et la nouvelle école secondaire (5). Dans leurs récits, les résidents craignent les effets de ces projets qui participeront à accentuer la transformation du secteur. Saint-Augustin est présenté comme un secteur « déjà saturé » qui, dans sa configuration actuelle, n'est pas en mesure de supporter cette croissance :

Ça va être quoi avec l'école ? 3000 étudiants qui vont être centralisés là, le centre sportif à côté...ça va être effrayant. Ils [les résidents] sont inquiets parce qu'à un moment donné on avait eu un conseil municipal à Saint Augustin et le monde posait beaucoup de questions par rapport à ça, ils sont inquiets parce qu'il n'y a pas d'infrastructures. [...] il y a qu'une rue qui y mène... [...] Le quotidien des gens de Saint-Augustin est bousculé et ce n'est pas fini d'être bousculé, c'est de pire en pire. [...] Tu vois le champ ici en arrière du centre culturel ? Reviens dans 5-10 ans, il n'y a plus de champs, c'est terminé ce champ-là, ça va être rempli. ». (Bob Pepin)

Saint-Canut est le second secteur le plus nommé dans le cadre des entretiens (9). Comme l'explique Marc Laurin, conseiller municipal: « en 1987 il y avait 1 500 résidents à Saint-Canut. Aujourd'hui, je pense qu'il y en a un peu plus de 10 000 ». Le secteur a commencé à se développer avant la fermeture de l'aéroport, et sa croissance ne s'est jamais arrêtée. Entre 2004 et 2014, c'est une moyenne de 130 logements par année qui y ont été construits, et cela s'est encore intensifié à partir de 2013. Pour Catherine Gagnon, résidente, ce développement a permis la dispersion géographique de certains problèmes sociaux qui étaient présents dans le secteur : « il y avait beaucoup de pauvreté, beaucoup de maisons délabrées, beaucoup de problématiques de consommation de drogues, d'alcool ». Mais comme l'explique le Directeur général de la Ville de Mirabel, ce développement a également transformé en profondeur le paysage du secteur : « Saint-Canut ne ressemble plus du tout à ce qu'il ressemblait avant » (M. Boily, Directeur général). Pour ce secteur, là encore ce qui est critiqué est sa « dénaturation » (ibid.) mais cette fois-ci cela ne concerne pas que les terres agricoles, mais aussi la destruction du patrimoine bâti historique : « je trouve ça terrible ce qu'il se passe à St Canut et pour nous St Canut c'est le mauvais exemple de gestion de territoire » (Martin Nepveu). Dans un contexte de rareté de terrain et de spéculation territoriale, de

nombreuses maisons historiques ont été progressivement rachetées pour les développer en blocs d'appartements : « un promoteur achète trois-quatre maisons, les détruits et en fait douze, quinze logements. À St Canut c'est ça qu'ils ont fait, c'est pour ça que ça a dénaturé le secteur » (ibid.). Dans le secteur, cela s'est particulièrement produit rapidement, prenant la municipalité un peu au dépourvu : « on s'est fait prendre un peu par surprise » explique le Directeur du service de l'Urbanisme et de l'Aménagement : « on sentait depuis quelque temps qu'il y avait des promoteurs immobiliers, toujours à l'affut de faire de l'argent, qui mettaient la main sur ces maisons-là, pas cher, pour les démolir ». Contrairement à Saint-Augustin, le secteur de Saint-Canut ne possédait pas d'emplacement périphérique dédié historiquement au développement industriel, et sur lequel le développement pouvait se transférer. Le secteur est délimité au nord par la rivière du Nord, et au sud par le passage d'une voie de chemin de fer. C'est donc la construction en hauteur qui a été privilégiée, amenant à la démolition de maisons existantes, et à une transformation paysagère forte.

Le troisième secteur le plus abordé dans les entretiens est celui de Saint-Janvier (5). Saint-Janvier, de par sa proximité à l'autoroute 15, et d'autres centres urbains déjà fortement développés (Saint-Jérôme, Blainville et Sainte-Thérèse) a vécu son développement avant les autres secteurs de Mirabel. En 1975, il comptait déjà deux fois plus de résidents que les autres secteurs. Dans les dix dernières années, les perceptions de ses transformations sont moins évidentes, car celles-ci sont moins fortes. Ce qui a davantage fait l'objet de récits de la part des résidents est le projet d'aménagement de la gare pour connecter au train de banlieue de la couronne nord de Montréal, mis en service le 1^{er} janvier 2021, et du projet de densification TOD (*transit-oriented development*) qui l'accompagne. Ce projet était particulièrement voulu par l'ancien maire de Mirabel, Jean Bouchard, qui souhaitait redonner au territoire la connexion ferroviaire qui lui était promise avec le projet aéroportuaire. Tout en étant apprécié, le projet est cependant critiqué pour deux raisons par les résidents rencontrés. La première concerne les réglementations de la Communauté métropolitaine de Montréal qui accompagnent les projets de gare aujourd'hui, et qui imposent une densification de 60 logements à l'hectare dans l'ensemble du périmètre situé autour. La seconde concerne son emplacement et en particulier le fait que le projet a été construit sur des terres agricoles. Ces critiques ne sont pas directement portées par les résidents du secteur qui se disent plutôt satisfaits par le projet : « comme j'habite juste à côté je me disais oh je vais les voir moi ces bâtiments-là... Mais en même temps je trouve ça super bien parce que ça veut dire qu'on est une ville en mouvement » (Frédéric Alarie). Les critiques sont portées par les résidents d'autres

secteurs et en particulier l'UPA qui s'est battue pendant plusieurs années pour que la gare ne se construise pas là où elle s'est construite, mais dans une autre partie du secteur qui n'imposait pas l'empiétement sur la zone agricole. L'UPA proposait son installation plus au centre du secteur, et moins en périphérie, mais l'emplacement a été choisi par la municipalité pour accueillir une nouvelle garderie. Actuellement, le projet de TOD n'est réalisé qu'à moitié, prenant la forme d'un « demi-TOD » (Magali Noiseux). Pour Dominic Noiseux, Directeur du service de l'aménagement, cela représente le compromis trouvé pour ne pas trop empiéter sur la zone agricole environnante. Mais l'UPA reste inquiète de l'avenir du projet, son extension, et sa sous-utilisation. Le territoire de Mirabel étant vaste, les résidents des autres secteurs doivent utiliser leur voiture pour y aller, et le stationnement incitatif est décrit comme étant toujours « saturé » (Catherine Gagnon). L'utilisation de la gare comme moyen de transport alternatif semble donc encore peu valorisée à Mirabel et reste concentrée dans le secteur de Saint-Janvier qui comprend 26.7% de la population totale du territoire.

Le quatrième secteur le plus nommé dans les entretiens est celui du Domaine-Vert-Nord. Seulement une interviewée a pu être recrutée dans ce secteur et d'après M. Boily, cela n'est pas étonnant, car les résidents du Domaine-Vert-Nord ne ressentent pas ou peu de sentiment d'appartenance à Mirabel, car il s'agit d'un secteur très récent. Il explique que certains résidents de ce secteur ne savent même pas qu'ils habitent à Mirabel, certains pensent qu'ils habitent à Blainville. La seule résidente de ce secteur rencontrée, Marie Gosselin, explique d'ailleurs que lorsqu'elle est arrivée dans le secteur, elle ne savait pas qu'il était dans Mirabel et que Mirabel était un territoire « aussi grand ». Le secteur a commencé à offrir des potentiels de développement en 2004 lorsque l'aéroport a fermé et que la municipalité souhaitait accélérer son développement pour répondre aux effets négatifs subis. Une entreprise, le Groupe conseil Genivar, a été recrutée pour réaliser une étude d'opportunité afin de désigner les zones restantes à développer sur le territoire. Deux secteurs ont été désignés : le Domaine-Vert-Nord et le Domaine-Vert-Sud (Groupe Conseil Genivar 2004). Le maire de l'époque, Hubert Meilleur, décide de transformer ces secteurs en nouveau pôle d'attractivité central du territoire. Il lance un appel d'offres et les promoteurs Morgan Stanley et Sheldon Gordon, connus pour leurs grands projets à Las Vegas (The Forum Shops et Caesar Palace) et à New York (The Bridge Market), sont retenus pour créer un mégacomplexe récréotouristique qui deviendra bientôt le Lac Mirabel. Cherchant à remplacer le rayonnement du projet aéroportuaire, le nouveau projet proposé est décrit comme le plus gros projet

récréocommercial en Amérique du Nord. Il allait transformer Mirabel en destination touristique internationale. Projet très critiqué dès ses débuts, il ne se réalisera finalement jamais (Laurin 2012). En revanche, il a posé les bases du développement d'un tout nouveau secteur de Mirabel qui est devenu le secteur le plus en développement du territoire dans les cinq dernières années. Lorsque le projet du Lac Mirabel est finalement abandonné en octobre 2011, les terrains achetés par la firme Gordon Group Holdings sont mis en vente. Ils sont rachetés en partie par la société immobilière Simon Property Group afin d'y développer un autre projet, qui représente une toute petite partie du projet initial du Lac Mirabel : le développement d'un centre commercial de type *factory outlet*, dont la construction commence en 2013. L'autre partie du terrain est rachetée par les Québécois Ray Junior Courtemanche et Daniel Proulx en 2012 afin d'y développer un complexe immobilier, la Cité Mirabel, comprenant trois tours de 14 étages de 168 condos, 19 immeubles de quatre étages, 18 immeubles de 8 étages, une résidence de 200 appartements pour personnes âgées et 239 maisons en rangées en formule « Prêt à vivre ». À l'heure actuelle, une grande partie de ces projets ont été construits, totalisant quelque 2 000 nouveaux condominiums adjacents au nouveau centre de magasin-entrepôt des Outlets. Les Outlets ont d'ailleurs été nommés par trois interviewés rencontrés et huit répondants au questionnaire comme le nouvel objet identitaire de Mirabel. Pour quatre autres interviewés, le site est plutôt critiqué : « ça ne peut pas être l'identité de Mirabel. C'est un gros centre d'achat [...] Pour moi c'est le plus *fake* que tu peux faire » (Martin Nepveu). Si au départ, le projet Lac Mirabel avait pour ambition de devenir le nouveau lieu rassembleur et centralisateur de Mirabel, les élus mirabellois savent aujourd'hui que ce site, d'ailleurs nommé Outlets de Montréal, aura pour fonction principale d'accueillir une clientèle majoritairement extérieure au territoire.

Le cas du projet du Lac Mirabel permet néanmoins d'ouvrir sur un autre élément identitaire de Mirabel nommé par dix (10) interviewés : l'étendue du territoire. Cet élément est paradoxal puisque tout en étant un élément central de Mirabel, il est aussi son principal défi, à la fois en termes d'aménagement qu'en termes de barrière à la définition d'une identité unique : « C'est un territoire tellement varié, c'est difficile de dire son identité, il y a tellement de secteurs, c'est très diversifié » (Répondante au questionnaire). Pour Marc Laurin, conseiller municipal, cette étendue implique qu'à Mirabel, il n'y a pas de « centre-ville identifié » (Marc Laurin). Sainte-Scholastique représente le « centre » géographique de Mirabel (Francine Charles). L'aéroport a représenté le cœur de Mirabel pendant longtemps. Aujourd'hui le territoire est divisé en sous-zones géographiques de

résidences et d'usages dans lesquelles l'unité territoriale est difficile à créer. Pour répondre à cet enjeu, la municipalité de Mirabel cherche à créer davantage d'unité. Cela avait commencé avec le projet Lac Mirabel, ensuite les Outlets, mais plus récemment, l'outil principal mobilisé par la Ville est la promotion municipale.

Mirabel veut se positionner en tant que ville, une ville évolutive et dynamique, qui n'est plus associée au projet aéroportuaire historique : une ville autonome et d'avenir, ou comme une répondante au questionnaire le nomme : « une ville en devenir ». Pour répondre à ces objectifs, l'une des initiatives municipales mises en place dernièrement a été la création d'un nouveau logo en 2020 accompagné de nouveaux slogans de promotion municipale. Ce nouveau logo vient remplacer l'ancien, actif pendant près de 30 ans à Mirabel, surnommé le « coquillage rose ». Il représentait un livre ouvert de couleur rose composé de quatorze pages représentant les quatorze anciennes paroisses fusionnées, accompagné du slogan « À Mirabel la vie est belle ». L'équipe municipale actuelle ne trouvait plus qu'il était représentatif de l'évolution du territoire et a ainsi décidé de le changer pour créer un logo à la fois « rassembleur » et qui permettrait de faire connaître Mirabel en tant que « ville » : « Mirabel a évolué. Mirabel n'est plus le regroupement de 14 villages et paroisses. Mirabel est une ville forte, unique, dynamique et jeune » (Patrick Charbonneau). Le nouveau logo (Figure 4.13) se veut représentatif de cette nouvelle identité, celle d'une ville qui regarde « vers l'avenir ». Inauguré lors des festivités du 50^e anniversaire de la municipalité, il se compose de trois « symboles forts », expliqués dans la figure ci-dessous, et déclinés en diverses campagnes de promotion municipales intitulées « On M investir », « On M habiter », « On M la sécurité ».

Figure 4.12 Logo de la municipalité de Mirabel depuis 2020



Source : Ville de Mirabel (2022)

Diffusé largement sur le territoire de Mirabel, et inscrit à l'entrée de tous les secteurs, il a été pensé au préalable par l'ancien maire Jean Bouchard qui le décrivait comme suit : « Le nouveau logo transmet une notion de mouvement et de propulsion vers l'avant. L'énergie dégagée s'inspire de l'action générée dans les différentes sphères d'activités observées à Mirabel. Nous espérons que cette nouvelle image puisse contribuer à la promotion de notre belle ville – de manière à attirer une foule de nouvelles familles, de travailleurs et d'investisseurs. Parce qu'à Mirabel... on aime la vie ! ». L'objectif du logo est donc très clair : soutenir le développement actuel du territoire et positionner Mirabel dans une dynamique de changement et d'attractivité. L'utilisation du terme « aéronautique » est également très significative en ce sens, il ne s'agit plus de nommer l'aéroport en tant qu'aéroport, mais en tant qu'espace de développement industriel de pointe qui propulsera la municipalité dans un autre futur, favorisant à la fois la création d'emplois, la production de technologies de pointe et positionnant Mirabel à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal, voire celle du Québec. D'un autre côté, si l'environnement et le développement durable sont nommés, ils le sont de façon secondaire et cela rejoint des récits d'interviewés qui critiquent une faible prise en considération municipale des effets de son développement. L'utilisation du « M » est également significative, car s'il représente bien la première lettre du nom Mirabel, il est aussi

l'expression d'une émotion forte qui cherche à se placer en rupture avec l'image historique négative qui accompagnait l'histoire du projet aéroportuaire :

Maintenant les gens voient le M et tout de suite ils ont le réflexe de penser à notre ville. Je sais que les couleurs sont très souvent utilisées parce que c'est toujours la forêt, la terre, l'eau puis le ciel, mais ça vient vraiment cadrer exactement dans ce qu'on est. Moi j'essaye de le *brander*. Il est beau le logo, il est vraiment beau et quand on parle de créer un sentiment d'appartenance à sa ville, et bien ça en fait partie, il faut que tu aimes ton logo, il ne faut pas que tu en aies honte. [...] Les gens sont fiers de leur logo (Patrick Charbonneau)

Cette partie a donc mis en évidence deux éléments principaux de l'identité de Mirabel qui entrent en tension : la préservation de l'identité agricole historique, et le développement du territoire. Si le nouveau logo municipal tend à valoriser ces deux éléments, pour les interviewés rencontrés, le risque se situe au niveau de la disparition des terres agricoles sur le long terme, et avec elles d'un mode de vie et d'un patrimoine lié à l'histoire du territoire. Si le développement est associé à l'identité actuelle de Mirabel et qu'il facilite l'arrivée de nouveaux résidents sur le territoire, il n'est pourtant pas la raison principale pour laquelle les résidents viennent vivre à Mirabel et restent y vivre. La partie suivante cherche à identifier ce qui suscite le désir d'habiter des résidents et leur attachement au territoire. L'objectif est d'analyser si, comme l'exprime la citation ci-dessus, un sentiment d'appartenance au territoire dans son ensemble existe au travers des différentes phases de transformation que le territoire a vécues depuis sa création.

4.2.2 Les relations des résidents au territoire

Cette partie mobilise les récits des vingt-et-un (21) résidents rencontrés pour comprendre leur relation au territoire en relation avec les spécificités identitaires décrites précédemment. Cette relation est abordée en termes d'attachement et d'appartenance au territoire ainsi qu'en termes de pratiques spatiales. Il est question de comprendre ce qui amène les individus à s'installer à Mirabel, ou à rester y vivre. Leurs récits sont mis en dialogue avec ceux des huit (8) élus et professionnels de l'aménagement du territoire rencontrés.

Au travers des efforts déployés par les acteurs municipaux pour développer Mirabel en tant que « ville » et créer une unicité identitaire au sein du territoire, un élément important est ressorti des entretiens, celui de la persistance des sous-identités paroissiales, décrite par dix-sept (17) interviewés. Celle-ci pouvait déjà se lire dans la partie précédente puisque pour aborder la question des transformations à Mirabel, les résidents rencontrés parlent du sujet à partir de la nomination de secteurs spécifiques sans aborder le territoire dans son ensemble. Cela rejoint également les défis vécus par les élus et professionnels de l'aménagement du territoire qui se confrontent à une pluralité d'identités sociospatiales héritées des configurations historiques du territoire, mais qui également représentent l'une des spécificités du territoire, valorisée en partie par les élus.

Cette cohabitation d'identités plurielles est associée aux paroisses historiques du territoire auxquels les résidents actuels sont toujours attachés. Le député fédéral, Jean-Denis Garon, parle ainsi de secteurs aux « ambiances » et « identités propres » dont la persistance est directement liée à la configuration du territoire, son étendue, et son histoire. Pour la conseillère municipale, Francine Charles, elles s'ancrent plus précisément dans une « mentalité de clocher » : « Regardez toujours le clocher : là où il y a un clocher [d'église], il y a une mentalité ». Ce qu'elle nomme mentalité correspond à la définition de Foulquié et Saint-Jean (1969) qui présentent la mentalité comme suit : « Complexe d'opinions ou de préjugés qui informent et commandent la pensée d'un individu ou d'un groupe » (p.435). À l'époque des anciennes paroisses, le clocher se constituait en un haut lieu central de la vie sociale et communautaire. Selon Francine Charles, il est aujourd'hui toujours l'élément grâce auquel le « lien d'appartenance » se fait. Cette mentalité de clocher n'est par contre pas égale sur l'ensemble du territoire. Elle est particulièrement forte à Sainte-Scholastique et Saint-Benoît, deux paroisses qui portent les marques de leur passé. Elle est presque inexistante dans les secteurs de Mirabel-en-Haut et Domaine-Vert-Nord. Alors que pour les premiers, l'appartenance des résidents se construit à l'échelle du secteur, pour les seconds l'appartenance se construit à l'échelle de Mirabel. Dans les deux cas, la temporalité joue un rôle central.

Dans les anciennes paroisses fusionnées en 1971, certains résidents actuels ont vécu la fusion. Majoritairement, celle-ci a été vécue comme une fusion forcée. À cela s'ajoute que ce n'est que depuis « 15-20 ans » que l'adresse postale impose d'écrire « Mirabel ». Magali (30 ans) qui habite le secteur Saint-Benoît depuis toujours explique que lorsqu'elle était étudiante au primaire, elle écrivait encore le nom Saint-Benoît sur son adresse postale, mais qu'à « un moment donné » le

code postal a changé : « il a fallu écrire Mirabel ». Elle ne sait plus situer précisément le changement, mais elle se souvient que ses « parents étaient insultés de devoir écrire Mirabel ». De son côté, Alain explique que lorsqu'il a déménagé en 1992 à Saint-Augustin, Mirabel n'apparaissait toujours pas sur les adresses, il fallait écrire « Saint-Augustin Conté de Deux-Montagnes ». Plus récemment, Véronique Plante explique que la nomination a à nouveau changé : il fallait dire « Saint-Augustin de Mirabel », et depuis l'arrivée du nouveau logo municipal en 2021, le nom du secteur doit être écrit entre parenthèses : « Mirabel (secteur Saint Augustin) est devenu la façon correcte de le dire ».

Pour ceux qui ont vécu les anciennes paroisses, ces changements de noms participent à faire disparaître l'existence des secteurs et leur identité. M. Deprato, résident de Sainte-Scholastique, explique en effet que les changements d'appellation ont changé « beaucoup » de choses pour lui : « quand on est arrivé ici c'était Sainte-Scholastique, on était dans la ville de Mirabel, mais on spécifiait Sainte-Scholastique, mais maintenant c'est Mirabel, Sainte-Scholastique, ça n'existe plus, Saint-Canut, ça existe plus, c'est Mirabel ». Pour eux, il est important de continuer à localiser le secteur par son nom. C'est une question de fierté et d'attachement à ce dernier : une personne qui « vient de Saint-Janvier » est « DE Saint-Janvier » (Jean-Denis Garon), une spécificité nommée par dix-sept (17) interviewés.

Bien que les noms de secteurs soient aujourd'hui affichés au début de chaque secteur, qu'ils apparaissent dans les adresses postales et sur les noms de certains services publics tels que les bibliothèques et les centres culturels, l'attachement qui est associé à ces noms n'est en revanche pas partagé par tous. Elle dépend du secteur d'habitation, mais aussi du temps de résidence. Jonathan Plante qui n'est pas originaire de Mirabel et qui est arrivé dans le secteur de Saint-Augustin il y a 12 ans dit ne pas ressentir cet attachement particulier aux secteurs historiques, mais comprend que les résidents qui « habitent ici depuis toujours » ne doivent pas voir Mirabel : « pour eux Mirabel ne doit probablement pas exister parce qu'ils sont vraiment attachés à leur Saint Augustin, Sainte Scholastique, Sainte Monique ». Frédéric Alarie qui est né il y a 40 ans dans le secteur de Saint-Janvier s'identifie également à Mirabel : « Moi j'ai toujours appartenu à Mirabel parce qu'il y a des personnes, admettons mes parents et mes grands-parents, pour eux c'est Saint-Janvier, c'est Saint-Augustin, c'est séparé, mais moi j'ai toujours connu Mirabel comme étant Mirabel donc c'est sûr que je m'identifie ».

Martine Raymond accorde de son côté une dimension plus universelle à ce qui favorise l'attachement, car pour elle, tout cela est lié au « lieu d'enfance », qu'elle décrit comme le lieu le plus « marquant » de l'identité de l'individu sur le long terme. Peu importe la ville où elle vit, elle continuera toujours d'entretenir un attachement particulier aux deux paroisses où elle a grandi, Sainte-Monique et Saint-Hermas : « Quand on me parle, je suis toujours une native de Mirabel...en tout cas de la région des Basses-Laurentides, c'est toujours ma région natale », car ses souvenirs sont là, lorsque les paroisses existaient encore sous la forme de paroisse. Martin Champagne valide ce point en expliquant que s'il se sent « bien » à Sainte-Scholastique, son lieu de résidence depuis 19 ans, pour lui ce n'est « pas vraiment chez nous », car là où il se sent chez lui est « la Mauricie », là où sa famille habite. Et, cela se répercute dans ses discours, car il a beaucoup moins de difficultés à nommer Mirabel et à se dire résident de Mirabel.

Martin Nepveu, résident de Sainte-Scholastique, explique que cet attachement aux anciennes paroisses ou aux secteurs de résidence est aussi directement lié à l'étendue du territoire « Mirabel c'est une grosse entité, ça me ressemble moins ». Comme l'explique Jean-Denis Garon : « À un moment quand vous avez 30km à faire entre un endroit et un autre et qu'entre les deux ce sont des champs puis vous avez deux petits centres-villes de village, la géographie elle fait son œuvre, ce sont des réalités physiques ». D'ailleurs, l'attachement aux anciennes paroisses de Mirabel se renforce dans les secteurs plus éloignés des zones de concentrations urbaines que sont Saint-Jérôme, Saint-Eustache, Blainville ou encore Sainte-Thérèse, et s'affaiblit à proximité des autoroutes et de ces villes, en partie car ces derniers proposent une continuité urbanisée qui rend plus difficile la reconnaissance des frontières administratives de Mirabel ou de secteurs en particulier. Dans les secteurs proches de ces villes, les résidents ne reconnaîtront pas toujours l'existence de Mirabel, et s'associeront davantage à ces territoires. Dans les entretiens avec les élus, mais également avec les résidents, la question de la méconnaissance de la géographie de Mirabel est revenue à neuf (9) reprises :

Lorsque vous êtes arrivé à Mirabel, vous rendez-vous compte de l'étendue du territoire ?

Non, jamais, jamais. Je trouve que c'est immense le territoire de Mirabel, immense. Il y a des places où je ne suis jamais allé de ma vie. Tu vois ici, Saint Hermas, à ce jour je n'y suis jamais allé de ma vie. Sainte Scholastique, à ce jour, jamais été là de ma vie. Sainte Monique, jamais été là de ma vie. Moi je suis allé au Domaine-Vert-Nord, Saint Augustin.

Saint-Benoît, j'y vais parce que mon vétérinaire est là et j'ai l'impression que c'est tellement loin qu'il y a un décalage horaire (rire), c'est incroyable, l'impression que je pars dans une autre place totalement, mais ça reste Mirabel. Je n'étais pas au courant que c'était si vaste. (Bob Pepin, résident de Saint-Janvier depuis 10 ans)

L'étendue du territoire se répercute dans les représentations du territoire, mais également dans les pratiques spatiales des résidents. Au total, neuf (9) interviewés ont nommé au cours des entretiens des secteurs de Mirabel inconnus à leurs yeux et non pratiqués, ou encore des secteurs dont les limites et l'étendue n'était pas connue :

Ok c'est Saint-Janvier, ça, je n'avais pas vu, il y a du monde là-dedans là

Tu ne pensais pas que ça faisait partie de Mirabel ?

Pas ce côté-là. Ah ok...ça va juste que...ah ok, ça je l'apprends. Je ne pensais pas que ça allait loin comme ça dans l'est. Oh wow. Ok.

Tu pensais que ça s'arrêtait où ?

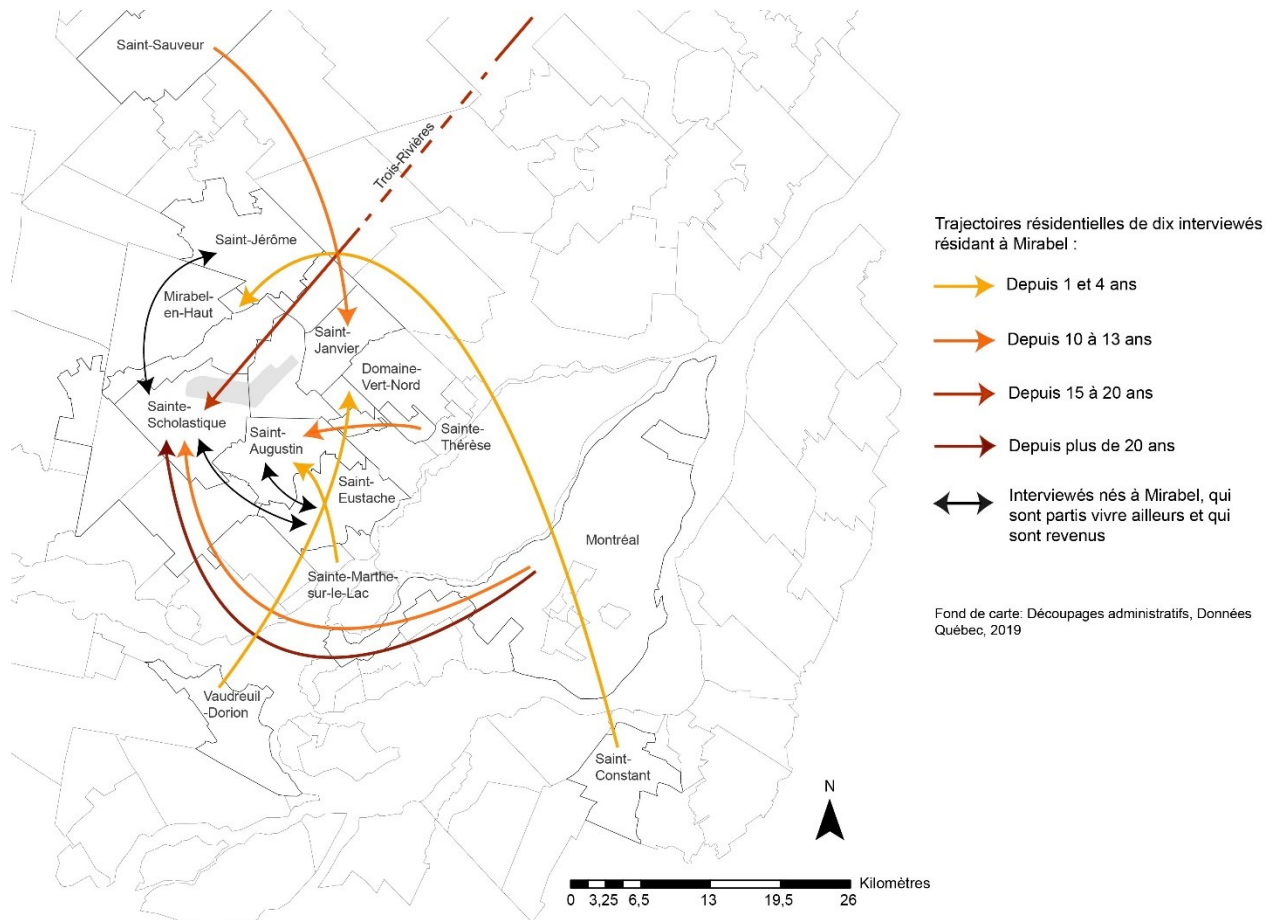
Ah l'autoroute 15

Donc pour toi Saint-Janvier ne faisait pas du tout partie de Mirabel

Non. Ok...bon j'apprends quelque chose aujourd'hui. (Martin Champagne, résident de Sainte-Scholastique depuis 19 ans)

Deux principales explications peuvent être apportées à cette méconnaissance du territoire et à la pratique de certains secteurs par rapport à d'autres. La première concerne les trajectoires résidentielles des résidents de Mirabel. La figure 4.14 représente les trajectoires des onze (11) résidents rencontrés qui ne sont pas nés à Mirabel et qui y ont déménagé par choix. Les temps de résidence sont divisés en trois principales couleurs : jaune, orange, marron. Les flèches en noire représentent les résidents de Mirabel qui ont quitté le territoire pour finalement décider d'y revenir.

Figure 4.13 Carte des trajectoires résidentielles simplifiées des résidents rencontrés



Source : Auteur (2024)

Cette carte propose plusieurs éléments d'analyse. Premièrement, la majorité des résidents ont déménagé à l'intérieur d'un périmètre relativement restreint, de villes situées sur la rive nord de Montréal et plus largement au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal. Le seul résident qui a déménagé depuis un territoire plus éloigné provient de Trois-Rivières. Deuxièmement, les résidents qui habitaient dans une municipalité au nord de Mirabel ont plus souvent déménagés dans le nord du territoire, et ceux qui habitaient dans une municipalité au sud ont déménagés plutôt dans le sud du territoire. Troisièmement, les choix résidentiels se font en fonction des qualités perçues proposées par le secteur (cadre de vie proche de la nature, présence de services, proximité d'axes autoroutiers...), désignées soient parce qu'elles reproduisent des qualités appréciées de l'ancien milieu de vie ou parce qu'elles répondent à de nouveaux besoins/attentes ou des besoins auxquels l'ancien milieu ne répondait plus. Par exemple, Vaudreuil-Dorion est une municipalité qui s'est fortement développée dans les dernières années comprenant beaucoup de services. Marie Gosselin

l'a quitté pour se rapprocher de son fils, mais également, car le secteur de résidence choisit est Domaine-Vert-Nord, également en fort développement. Saint-Sauveur et Saint-Janvier sont tous les deux situés à proximité de l'autoroute 15. Bob Pepin voulait se rapprocher de Montréal tout en restant connecté à des axes de communications. À l'inverse, d'autres résidents voulaient se distancier de leur précédent cadre de vie. Sainte-Thérèse étant trop dense et en mouvement, Valérie Plante a décidé de revenir à Saint-Augustin, plus petit mais avec de nombreux services disponibles. C'est également le cas de M. et Mme Deprato qui préféraient la proximité villageoise de Sainte-Scholastique. Ingrid qui habitait Saint-Constant voulait un cadre de vie plus rural et acheter une nouvelle maison pour y élever son fils. Avec son mari, ils ont décidé de s'installer à Mirabel-en-Haut, un secteur en développement, mais qui propose principalement des maisons entourées de zones boisées.

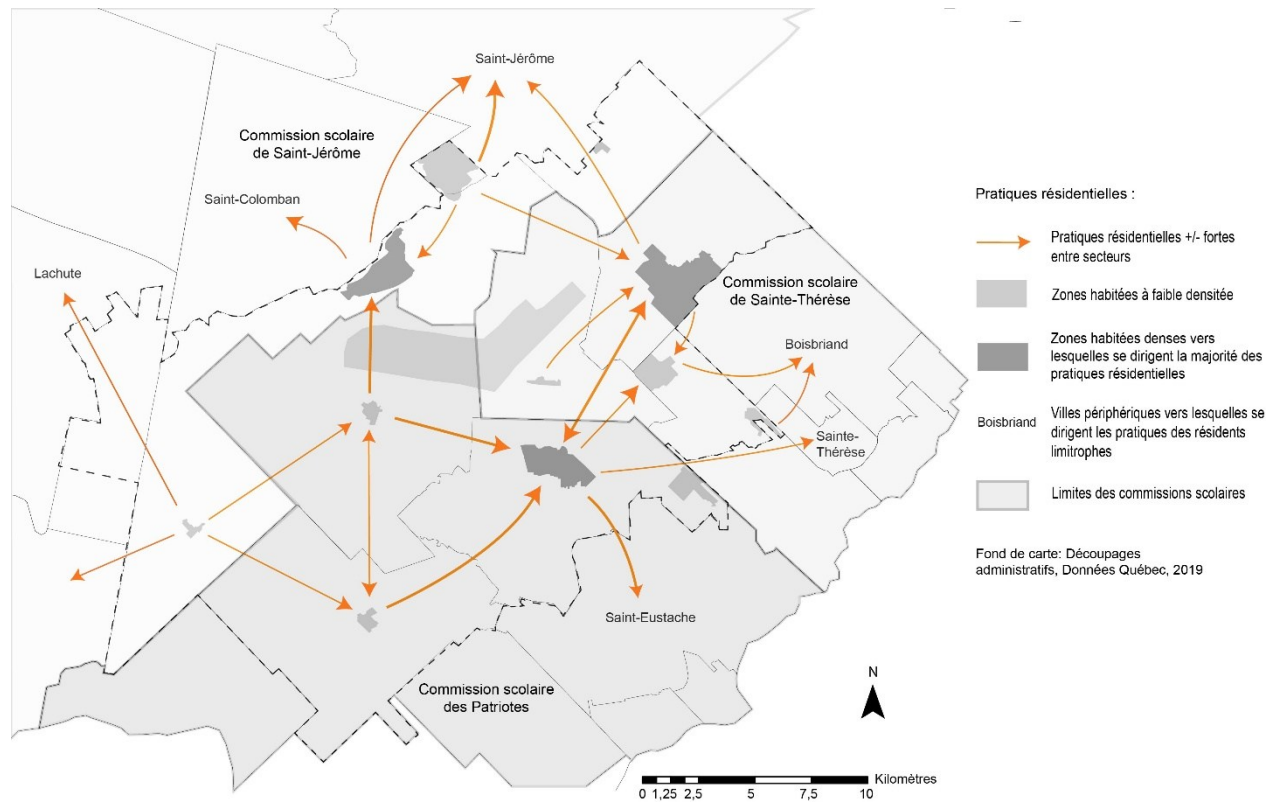
Ces choix de secteurs particuliers renforcent la géographie de Mirabel, sa division en secteurs, mais également les représentations du territoire, celles d'un territoire constitué d'une multitude de secteurs aux qualités et ambiances propres. D'ailleurs, si ces éléments apparaissent ici sous la forme de contraintes, ils sont également fortement valorisés par les résidents qui apprécient la diversité géographique du territoire et avoir le sentiment de découvrir de nouveaux lieux tout en restant dans la même ville.

La seconde explication de la méconnaissance du territoire peut être approchée à partir des usages des secteurs et des relations entre secteurs et parties du territoire. Historiquement, chaque secteur de Mirabel est associé à un « centre » avec lequel les résidents font « affaire » et avec lesquels ils se sentent rattachés (Robert Caron). À Mirabel, trois principaux « centres » existent, Saint-Canut, Saint-Augustin et Saint-Janvier. Comme ils possèdent certains services et commerces essentiels comme des épiceries, des pharmacies, des coiffeurs, et autres, une convergence se fait vers ces secteurs. Les résidents de Sainte-Scholastique utilisent par exemple majoritairement les commerces de Saint-Canut et de Saint-Augustin, qui sont géographiquement plus proches. De leurs côtés, les résidents de Saint-Janvier vont plus souvent à Saint-Augustin ou au Domaine-Vert-Nord, tout en ayant aussi tendance à faire leurs courses dans les villes limitrophes comme Saint-Jérôme. Les résidents de Mirabel-en-Haut vont davantage aller vers Saint-Jérôme, même davantage que Saint-Canut, car Saint-Jérôme est plus proche géographiquement tout en étant une autre ville. Les

résidents de Saint-Augustin iront davantage à Saint-Canut, parfois à Saint-Jérôme, mais également dans les villes limitrophes comme Sainte-Thérèse, Saint-Eustache, Boisbriand (Alain).

Au sein de ces différentes pratiques, ce qui est intéressant c'est qu'autant le facteur de proximité joue un rôle important dans l'utilisation de l'un ou de l'autre, autant le facteur de préférence joue lui aussi un rôle important, et ce dernier est particulièrement ancré dans une division géographique historique particulière qui cette fois-ci dépasse l'échelle du seul secteur, et vient intégrer des sous-régions géographiques, celles de la géographie historique des commissions scolaires. En effet, jusqu'à la fusion des commissions scolaires le 1^{er} juillet 1998, Mirabel avait pour spécificité d'être divisée en quatre différentes commissions, créées avant la fusion de 1971. Sainte-Scholastique, Saint-Benoît et Saint-Augustin appartenaient à la même, celle des Patriotes. Saint-Canut et Mirabel-en-Haut faisaient partie, avec Saint-Colomban, de la commission scolaire de Saint-Jérôme. Sainte-Monique, Saint-Janvier et Domaine Vert Nord faisaient partie de la commission scolaire de Sainte-Thérèse. Aline Thibodeau explique que cette organisation a fractionné le territoire en quatre sous-régions. Il est ainsi intéressant de voir que les usages majoritaires actuels des résidents se superposent sur cette organisation scolaire historique. La figure 4.15 synthétise ces pratiques. Les flèches avec des traits peu épais représentent chacune une pratique nommée par un résident rencontré tandis que les flèches plus épaisses représentent des pratiques identiques nommées par plusieurs résidents.

Figure 4.14 Carte des pratiques résidentielles des résidents rencontrés



Source : Auteur (2024)

Ainsi l'usage du territoire s'expliquerait de deux façons : d'un point de vue utilitariste, mobilisant le facteur de proximité, et d'un point de vue préférentiel, mobilisant le facteur relationnel (spatial et social) qui s'ancre dans des relations territoriales historiques. D'ailleurs, les résidents qui utilisent le plus les villes limitrophes pour leurs services résident principalement dans des secteurs qui appartenaient historiquement à ces villes et dont des morceaux ont été fusionnés à Mirabel en 1971. Donc pour bien comprendre les sentiments d'appartenance des résidents de Mirabel, il est important de regarder la géographie historique du territoire. Celle-ci s'ancre à deux échelles, celle des secteurs de résidence, et celle de sous-régions géographiques. Elles se reflètent dans les discours et les pratiques du territoire. En revanche, cela ne veut pas dire que tous les résidents et tout le territoire entrent dans cette analyse territoriale. Si elle semble prendre une place importante, les efforts entrepris par les acteurs municipaux tendent à réduire ces divisions et participent à créer une unité qui passe principalement par la création de services dans l'ensemble des secteurs et de services spécialisés dans certains secteurs plus densément peuplés.

Douze (12) résidents rencontrés, principalement des résidents qui habitent depuis cinq ans et moins à Mirabel, ont mis de l'avant la richesse d'activités et de services culturels disponibles sur le territoire (12). Ces résidents se disent particulièrement heureux d'avoir déménagé à Mirabel. Pour eux, l'existence de ces services a participé à la définition de leurs choix résidentiels et ils expriment une certaine reconnaissance envers les élus mirabellois pour faire en sorte de créer autant de services variés, mais également dans les différents secteurs de la municipalité. Tout en rendant la municipalité particulièrement attractive aux yeux des résidents (9), ils expliquent que cela leur a également permis de pratiquer davantage le territoire, de découvrir des secteurs jusque-là inconnus, et de développer une meilleure compréhension de la géographie du territoire. Ingrid explique par exemple avoir pris connaissance et parcouru différents secteurs « grâce aux activités soutenues par la mairie dans les bibliothèques et centres culturels ». Les différents parcs de Mirabel, en particulier le parc du Domaine-Vert-Nord (13) et celui du Bois de Belle-Rivière (13) ont également largement été nommés comme lieux centraux de la vie mirabelloise aujourd'hui et comme facteurs ayant permis de découvrir de nouveaux secteurs de la municipalité.

Le maire de Mirabel, Patrick Charbonneau, explique qu'à Mirabel la création de services un peu partout sur le territoire est une nécessité. Il s'est donc donné pour objectif d'offrir des services minimaux (bibliothèques et centres culturels) dans tous les secteurs sans distinction. Selon lui, cela répond en effet à plusieurs objectifs. Le premier est d'essayer de « balancer » la réalité de Mirabel qui est une ville « décentralisée » et qui doit travailler avec ses spécificités. Le second est d'essayer d'« inclure tout le monde » et de « traiter tout le monde équitablement ». Les acteurs municipaux ont donc une conscience forte de la pluralité de réalités vécues à Mirabel, et plus spécifiquement de la persistance des sous-identités paroissiales même si le ressenti des résidents est parfois autres, certains critiquant des investissements plus importants placés dans certains secteurs tandis que d'autres sont « délaissés » (Bob Pépin). Le secteur de Sainte-Scholastique a été plus souvent décrit comme un secteur « délaissé » (Francine Charles) voir comme un « village fantôme » (M. Deprato). Comme il « ne devait plus exister » à la suite des expropriations, « beaucoup de choses » n'y ont pas été développées (ibid.).

Dominic Noiseux, directeur du service de l'aménagement, explique que dans certains secteurs comme Saint-Benoît, Saint-Hermas, Sainte-Scholastique et Sainte-Monique, plus ruraux, les acteurs municipaux « essayent de maintenir l'actif, et d'offrir les services à la population », mais

qu'ils ont de la difficulté à conserver et attirer de nouveaux commerces. Ces différences entre secteurs se répercutent sur la politique municipale. D'une part, les élus des secteurs tentent de défendre leurs propres intérêts et cela produit des débats lorsque la création d'un nouveau service est prévue. La question étant toujours : « où est-ce qu'on l'installe ? » (Francine Charles, conseillère municipale). D'autre part, si un service est créé dans un secteur par rapport aux autres, les élus risquent de recevoir des critiques de la part des résidents : « ils demanderont pourquoi ceux à Sainte Scholastique ils ont ça et nous autres on n'a pas ça dans tel village » (Mario Boily, Directeur général). Des « compromis » sont ainsi réalisés afin de trouver un « équilibre » en favorisant les secteurs où la population est la plus nombreuse, mais autant que possible, ils seront présents dans tous les secteurs du territoire (Patrick Charbonneau, Maire de Mirabel). M. Charbonneau explique cependant que cette stratégie n'est pas forcément perçue par les résidents de certains secteurs qui conservent cette impression d'être défavorisé, car les investissements y sont moins importants puisque la population y est moins nombreuse. Malgré cela, pour lui cela a tout de même renforcé la légitimité du territoire et les actions portées par les acteurs municipaux : « je pense qu'on a fait un gros travail pour que tous les citoyens de Mirabel soient fiers de leur ville et je pense qu'on réussit bien ».

Dans les secteurs où le sentiment de délaissement est le plus fort, en particulier à Sainte-Scholastique, les résidents décident eux-mêmes de s'engager pour redynamiser le village. Au cours des entretiens menés avec les huit (8) résidents de ce secteur, un ensemble d'actions entreprises ont été nommées comme la création du journal communautaire *La Commère*, la signature de pétitions pour la conservation du terrain de « balle molle », ou encore pour la conservation de la maison des jeunes. Ces actions participent à renforcer l'appartenance et le sentiment d'attachement à ces secteurs en particulier. Il se renforce aussi autour du discours du délaissement qui s'inscrit dans une continuité historique de sentiments de non-reconnaissance imposant aux résidents de se prendre eux-mêmes en main, comme c'était le cas lors des expropriations, et comme certains résidents ont toujours le sentiment que c'est le cas aujourd'hui. En revanche, ils expriment également le fait que les initiatives mises en place par les résidents, mais également les actions engagées par les acteurs municipaux, donnent « espoir » (Martine Raymond) que le secteur retrouve son dynamisme. En 2010, un « nouveau développement » a vu le jour, et celui-ci a amené beaucoup de « jeunes familles » qui depuis ne souhaitent plus quitter le village : « ils achètent des maisons, ils les retapent, ils en construisent d'autres. Ça faisait des années qu'il n'y avait pas eu de

nouveaux résidents dans le secteur. Ça a amené une autre dynamique ». Cela a permis de garder l'école du secteur ouverte.

Au sein de cette partie, il a été question d'étudier l'attachement au territoire des résidents de Mirabel. À l'heure actuelle, l'histoire paroissiale du territoire et son organisation en secteurs délimités à partir des limites presque identiques des anciennes paroisses continuent de favoriser un attachement lié aux secteurs de résidence plutôt qu'au territoire de Mirabel comme entité géographique et sociale propre. La géographie même du territoire influence ces relations qui, étant donné son étendue, limitent une représentation d'ensemble et un usage large de celui-ci. Une différence apparaît cependant entre ceux qui ont vécu les différentes phases historiques du territoire, et les résidents plus récents, ou ceux qui sont nés à Mirabel après la fermeture de l'aéroport. Elle dépend aussi du secteur de résidence. Les actions récentes des élus pour construire une unité au sein du territoire et favoriser une appartenance à Mirabel répondent de plus en plus positivement à ces enjeux, mais les élus valorisent aussi cette diversité qui est source d'attractivité pour de nouveaux résidents. Si l'étendue du territoire reste un défi important actuel et pour le développement futur du territoire, elle ne représente pas son seul défi. Au fil du temps, Mirabel s'est profondément transformée, mais lors de sa création en 1971, le territoire n'était pas construit pour accueillir une démographie aussi forte. Aujourd'hui, cela se fait sentir et cela pose de nombreux enjeux urbanistiques et politiques. La partie suivante cherche à ouvrir sur cette question de l'avenir en faisant dialoguer à la fois les récits des résidents sur leurs aspirations pour le futur de Mirabel et ceux des huit (8) élus et professionnels de l'aménagement du territoire rencontrés.

4.3 L'avenir de Mirabel

4.3.1 Les enjeux urbanistiques et politiques vécus au sein de la municipalité

Dans les deux parties précédentes, l'objectif a été de décortiquer l'identité actuelle de Mirabel, une identité qui balance entre son passé, son présent et son futur ; entre un historique agricole et paroissial, une municipalité actuelle en développement, et une municipalité qui cherche à se positionner dans un contexte d'attractivité territoriale forte. Au sein de ces dynamiques, plusieurs opinions entrent en tension, et la géographie mirabelloise joue un rôle important dans ces

dynamiques. Le dernier thème de discussion des entretiens concernait le devenir du territoire. La majorité des résidents rencontrés vivent depuis plusieurs années à Mirabel et ont exprimé plusieurs désirs et aspirations pour le futur qui entrent en résonnance avec les actions mises en place par les élus et professionnels de l'aménagement du territoire mirabellois, ainsi qu'avec les défis qu'ils vivent au quotidien pour administrer un territoire aussi grand et répondre aux besoins des résidents. Quatre enjeux ont été particulièrement nommés par les interviewés rencontrés, détaillés dans cette partie : la protection du territoire agricole, la préservation du patrimoine historique, la mobilité au sein du territoire, et enfin l'anticipation des enjeux urbanistiques à venir.

Le premier de ces enjeux est celui de la protection du territoire agricole abordé par treize (13) interviewés, dont onze (11) résidents. Ce défi concerne différents acteurs mirabellois : les agriculteurs, les élus, les professionnels de l'aménagement du territoire municipale, l'UPA, les résidents attachés au territoire agricole, mais aussi la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) responsable de la planification de ce qui doit être protégé ou non sur le territoire. Aucun de ces acteurs n'est aujourd'hui contre la protection du territoire agricole. Pour les interviewés, la protection du territoire agricole répond d'abord à un désir de protection de leur cadre de vie. Ils portent un regard critique sur les risques de suburbanisation progressive et rejettent l'option de devenir une ville comme celle de « Laval » désignée comme le modèle à ne pas suivre (3). Face à cette crainte, les résidents s'accordent autour du « grand potentiel » de valorisation de la zone agricole de Mirabel. Ils appellent la municipalité à réagir en mettant en place des « politiques agricoles spécifiques à Mirabel » et de promotion du milieu. Pour Marie Gosselin, les terres agricoles ne représentent pas uniquement le paysage de Mirabel, mais également ce qui lie les secteurs entre eux. Mettre en place les actions pour soutenir sa valorisation pourrait devenir « une voie de passage vers le sentiment d'appartenance » et la « création de liens » entre résidents et secteurs mirabellois.

Cependant, si cette valorisation est partagée par la majorité des résidents rencontrés, trois interviewés nomment un frein principal à celle-ci, et qui selon eux limite la promotion active du territoire agricole pour les acteurs politiques municipaux : la dépendance municipale aux taxes foncières qui engage les municipalités dans une course au développement. Cet enjeu vécu par de nombreux municipalités n'est pas nouveau et ne touche pas que Mirabel en sachant que 48% des budgets municipaux du Québec sont constitués grâce à la perception des taxes sur la valeur

foncière, et que ce modèle de financement est imposé par le ministère provincial des Affaires municipales (gouvernement du Québec 2023). Cependant, tant que les municipalités dépendront de ce modèle, elles n'auront pas d'autres choix que de développer leur territoire : « il va falloir vraiment faire quelque chose [...] [et] c'est aussi à un moment donné au gouvernement [provincial] de dire : voici des sous autrement » (Magali Noiseux). Dans cette course aux taxes municipales, ce sont les promoteurs qui viennent demander à la municipalité des terres agricoles pour y développer des projets immobiliers. Ces derniers sont justement attirés par Mirabel, car il s'y trouve les plus « belles terres » : « c'est là qu'est le nœud du problème » (Marcel Denis).

La géographie de Mirabel rend particulièrement facile la culture, et les terres cultivables sont particulièrement appréciées par les contracteurs, car elles facilitent les constructions, l'installation des égouts et de l'assainissement. Dans ce contexte, l'UPA assume son rôle de « chien de garde de la protection du territoire agricole », mais en même temps son président, Marcel Denis, assume que cela est aussi source de tensions, et l'UPA reste trop « souvent » vue comme le groupe de personnes qui « retarde le progrès ». En revanche, tout en ayant conscience que la municipalité a, dans le modèle actuel, besoin de percevoir des taxes pour assurer son développement, il explique qu'elle « tend de plus en plus » à défendre un discours favorable à la protection du territoire agricole : de « grands pas » ont été faits. Des demandes d'exclusion et de modification du zonage agricole sont toujours demandées par la municipalité, en particulier dans les secteurs déjà en développement comme Saint-Janvier, mais celles-ci restent beaucoup moins importantes qu'elles n'ont pu l'être par le passé (Marcel Denis). Aujourd'hui l'UPA et la municipalité se rencontrent une fois par mois dans le cadre du comité d'aménagement de l'UPA pour discuter des projets d'aménagements municipaux.

Le problème est que la réalisation de projets d'aménagement, et en particulier de projets immobiliers, ne dépend pas que de la municipalité. Le cadre d'aménagement de protection des terres agricoles de l'UPA s'appuie directement sur celui de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ). Ce cadre reste principalement consultatif. Si les promoteurs ne respectent pas les critères, rien ne les empêche de soumettre leur projet. Lorsqu'un projet ne correspond pas aux normes de la CPTAQ, c'est à l'UPA de monter le dossier pour contester le projet. Cependant, les temps d'attente pour recevoir une réponse peuvent s'étaler sur plusieurs mois. Pendant ce temps, les projets se développent. Lorsqu'un projet est terminé, il est alors très

compliqué de le retirer, d'autant plus que les unités d'habitation sont généralement vendues avant même que le projet ne soit construit, même si le projet est dans l'illégalité. Les promoteurs accumulent pendant ce temps suffisamment d'argent pour financer leurs avocats et leur procès. Dans de nombreux cas, ils finissent par gagner et la dernière étape est la régularisation du projet auprès de la municipalité. Marcel Denis explique que ce type de démarche est de plus en plus rare, mais qu'elle reste un enjeu et que dans ce processus la municipalité a finalement peu de marge de manœuvre.

Pour Magali Neveux, le problème associé à la majorité des projets d'aménagement qui empiètent sur le territoire agricole est la méconnaissance du milieu agricole, de l'importance des terres agricoles, et plus largement des modes de vie agricole. Cela amène à certaines prises de décision d'aménagement, dont certaines portées par la municipalité, qui ne prennent pas en compte les effets produits sur les agriculteurs. Elle prend pour exemple le projet de voie de contournement dans le secteur de Saint-Augustin. La voie est construite de telle sorte qu'elle coupe la terre « en pointe » plutôt qu'en « équerre » alors que pour cultiver une terre agricole les terres doivent être rectangulaires afin de permettre le passage des tracteurs (Marcel Denis). Dans ce contexte, une partie de la terre devient inutilisable. Si ce point bien précis ne fait pas encore partie du Plan de développement de la zone agricole (PDZA) publié en 2014, ce plan, réalisé en collaboration avec l'UPA, a tout de même participé à faire évoluer les représentations du milieu agricole à Mirabel et favoriser la « cohabitation » entre milieux urbains et plus ruraux. Néanmoins, la cohabitation entre ces deux « mondes » restera un enjeu pour le futur de Mirabel tant que l'urbanisation s'étendra. Aujourd'hui, elle est déjà une source de conflits avec les résidents qui se plaignent des odeurs de fumier, des routes encombrées par de la terre, des tracteurs lents sur les routes. À Mirabel, ce problème revient régulièrement.

Le PDZA de Mirabel est l'un des sept PDZA réalisés au Québec, et l'un des premiers. Il a permis de soutenir la création du Centre de Formation agricole (CFAM), d'offrir des formations pour la relève agricole, le lancement de campagnes de promotion pour l'achat local, ou encore la création d'affichages routiers de sensibilisation au mode de vie agricole. Il a également soutenu la création de l'organisme « Écoute agricole » qui vient en aide aux agriculteurs en souffrance et en détresse. Le PDZA a ainsi été l'occasion de mettre en œuvre ce projet d'écoute et d'accompagnement de première ligne et la municipalité de Mirabel a été le premier financeur du projet. Depuis, elle

continue de financer le projet annuellement à hauteur de « 25 000\$ par année » qui s'ajoutent aux donations d'autres organismes publics et privés. Ce projet a particulièrement été voulu par les agriculteurs de Mirabel qui saluent sa réussite.

Le second enjeu et défi actuel et futur pour le territoire de Mirabel qui a le plus été cité au cours des entretiens est celui de la protection du patrimoine bâti et historique de la municipalité (7). Alors que dans la partie précédente, le sujet des démolitions de maisons anciennes a été abordé, cette fois-ci il est question de parler de leur protection. Pour les résidents rencontrés, le patrimoine bâti relève directement du patrimoine agricole et de l'héritage paroissial du territoire. Ce patrimoine est précieux et les résidents incitent la municipalité à une plus grande protection en reconnaissant la valeur historique et patrimoniale de maisons, mais également des anciennes fermes. La municipalité de Mirabel connaît cet enjeu et se dit plutôt favorable à sa protection, mais le directeur de l'aménagement de Mirabel explique que cette situation est aussi liée à autre enjeu vécu à Mirabel, celui de la saturation en terrains disponibles. Lorsque la Loi sur la protection du territoire agricole a été appliquée, en 1978, le territoire de Mirabel était majoritairement sous juridiction fédérale. La définition des zones protégées et des zones blanches destinées à la construction et au développement a été décidée pendant cette période. La municipalité de Mirabel n'a pas été consultée. Aujourd'hui, la majorité des zones blanches du territoire sont utilisées et le nombre d'espaces disponibles devient de plus en plus rare, la majorité du territoire étant « sous protection de la CPTAQ » (Michel Lauzon, conseiller municipal). Les capacités de développement de Mirabel sont arrivées à leur « maximum ». Faire des demandes d'exclusion à la CPTAQ impose à la fois des démarches lourdes et longues, et cela n'est pas non plus favorable aux relations entretenues à Mirabel avec les agriculteurs.

Dans ce contexte, Dominic Noiseux, directeur de l'aménagement, explique que la municipalité n'a pas toujours été en capacité de contrôler le développement face à la « pression des promoteurs » qui s'est concrétisée en « spéculation » territoriale, en particulier autour des autoroutes. Cette pression était particulièrement forte il y a dix ans sur la rive nord de Montréal, car le prix des maisons était moins cher, et encore davantage autour du site aéroportuaire inutilisé. Depuis qu'il est arrivé en poste en 2011, il explique que les demandes de permis de construire ne se sont « jamais arrêtées » et principalement pour des projets à vocation « commerciale ». Si cela est « positif », car cela « stimule l'économie », Dominic Noiseux porte également un regard critique sur l'évolution

du développement, et en particulier avec la mise en œuvre en 2012 du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) qui est venu imposer des seuils de densification qui accentuent le problème des démolitions. Avant le PMAD, la municipalité densifiait « entre 19 et 24 logements à l'hectare » et depuis le PMAD, la réglementation impose une densification de 40 logements à l'hectare. Ce problème s'est encore accentué avec la politique de remembrement de la CMM qui entre en jeu lorsqu'une municipalité atteint 60 000 habitants : les municipalités doivent alors développer leurs territoires densifiés à hauteur de « 60 logements » à l'hectare (Mario Boily, Directeur général). C'est ce qu'il s'est passé dans le secteur de Saint-Janvier. Deux ans après le premier PMAD, la municipalité s'est alors engagée dans un processus de demande de refonte pour diminuer les seuils de densification: « on trouvait que c'était trop ». Mario Boily explique que la demande en locatif était si importante que les logements se vendaient « tout de suite », le développement est ainsi devenu rapidement incontrôlé.

Le troisième enjeu le plus cité dans le cadre des entretiens est celui de l'anticipation des enjeux urbanistiques à venir, nommé par treize (13) résidents. Ces derniers portent un regard critique sur l'aménagement du territoire et en particulier sur le manque d'anticipation de la municipalité : « ils ne prévoient pas » (M. Deprato). Si Mirabel est une municipalité en développement, les résidents reprochent plus spécifiquement aux acteurs municipaux de ne pas anticiper les enjeux et les effets que ce développement provoque » : « ils ont tendance à faire après, quand le besoin est criant, ils vont trouver une solution, plutôt que de le prévoir [...]. J'ai toujours l'impression qu'ils sont en retard » (Véronique Plante). Véronique Plante aborde plus spécifiquement son secteur résidentiel situé au sein du secteur Saint-Augustin qu'elle a vu se développer très rapidement. Les services qui l'accompagnent sont, eux, venus systématiquement après :

Ils ont commencé à développer ici il y a une douzaine d'années. Ils ont mis une grosse garderie et après toutes les familles se sont greffées autour alors ils ont construit une école en catastrophe parce qu'ils ne savaient plus où mettre les enfants. Ils en construisent une en ce moment en arrière chez moi, dans mon boisé. (Véronique Plante)

Le même enjeu est vécu dans plusieurs secteurs du territoire à propos des « routes ». Les secteurs historiques de Mirabel n'ont en effet pas été conçus préalablement pour accueillir la croissance démographique existante depuis plusieurs années sur le territoire, et le problème principal est que

cette croissance prend forme au sein des mêmes infrastructures urbaines imaginées pour un territoire conçu pour répondre aux besoins de l'aéroport. Le problème exprimé aujourd'hui par les résidents est que le territoire a poursuivi son développement sans adapter les voies de circulation. Sur les grands axes qui permettent de relier un secteur à l'autre, les flux routiers sont trop importants. Créant des engorgements, les résidents utilisent de plus en plus les rangs agricoles pour se déplacer, mais ces derniers sont inadaptés pour supporter ces flux. Cela provoque également des désagréments avec les agriculteurs :

Quand tu vas à Saint-Augustin ou à Saint Canut, ce n'est pas drôle. À Saint Canut, ça y est, ils ont refait la route donc ça devrait aller mieux, on verra bien dans deux ans. Mais quand on va à Saint-Augustin, ce n'est pas drôle le matin et le soir. Ils bâtissent, mais il n'y a pas de route pour s'y rendre » (M. Deprato).

L'une des demandes la plus énoncée dans le cadre des entretiens (13) en lien avec ce sujet est celle du développement du transport en commun à Mirabel. Actuellement, un « taxi collectif » est offert dans plusieurs secteurs du territoire, mais celui est peu adapté. Il ne dessert pas l'ensemble du territoire et doit être appelé pour être réservé : « c'est compliqué » (Mme Deprato). Aujourd'hui, les élus et professionnels de l'aménagement du territoire municipal ont conscience de cet enjeu qui représente autant un défi important que difficilement atteignable à court terme face à l'étendue du territoire et la dispersion de sa population. Dominic Noiseux explique que la mobilité est devenue au fil du temps l'un des sujets les plus importants pour la municipalité. De nombreux projets sont en cours de réflexion ou de développement. Cependant, développer le transport collectif à Mirabel impose de développer les infrastructures nécessaires (adaptation des routes, créations d'arrêts d'autobus, etc.) et principalement en territoire agricole afin de relier l'ensemble des secteurs. Il ajoute que pour tous les projets et demandes citées ci-dessus, ce sont d'autres acteurs qui sont également impliqués. Pour la construction d'une route, cela dépend des choix, priorités et stratégies du ministère des Transports du Québec (MTQ). Les travaux prévus à Saint-Canut pour refaire la route 158 étaient par exemple à l'agenda municipal depuis 2010, mais cela a toujours été reporté : « le ministère des Transports nous disait : nous on n'a pas l'argent. Mais ça reste leur route » (Marc Laurin, conseiller municipal). Finalement, la municipalité a décidé de prendre en charge elle-même le projet, mais les coûts ont plus que doublé entre 2010 et 2022 : « ça coûtait 6 millions à l'époque.

[...] et 12 ans plus tard, ça coûte 16 millions, ça coûte 10 millions de plus pour refaire l'intersection » (Marc Laurin).

Dominic Noiseux prend également l'exemple du projet de la municipalité d'agrandir son périmètre en zone blanche en intégrant deux nouveaux terrains, zonés blancs, mais situés en dehors du périmètre métropolitain : un terrain de golf et un terrain de camping. Ce projet visait à anticiper les potentiels développements futurs du territoire et répondre à la saturation de terrains décrite précédemment. Cette demande a été rejetée par la CMM. En réponse à cela, la municipalité déplore son manque de « latitude » pour développer sa propre zone blanche exclue du périmètre métropolitain et ressent un sentiment de « dépendance » à Montréal et aux programmes de planification de la CMM (Dominic Noiseux). La seule exception ayant reçu une acceptation positive par la CMM concerne le dézonage des terrains pour construire la nouvelle école secondaire de Saint-Augustin et la voie de contournement prévue au projet. Ce dézonage permettait alors de « la centraliser avec les autres équipements sportifs, communautaires, et minimiser l'empreinte au sol pour faire utiliser des stationnements en commun ». La CMM et la CPTAQ ont accepté le dézonage, car celui-ci répondait à leurs cadres d'action et qu'il offrait un compromis important.

Ces exemples rappellent que le territoire de Mirabel et ceux qui l'administrent doivent donc travailler au quotidien avec différents acteurs, au travers de réglementations et intérêts pluriels, et cela apporte une complexité supplémentaire pour répondre aux enjeux vécus à Mirabel, entre protection du patrimoine agricole et bâti, et saturation des terrains existants. De plus en plus, les acteurs municipaux cherchent à « prévoir un ou deux coups d'avance », mais la lenteur des procédures et le fait de devoir consulter une diversité d'acteurs pour mener les projets limitent leur capacité à répondre à cet objectif.

Concernant certains sujets, ils n'ont pas le choix d'y répondre à court terme. C'est par exemple le cas de l'accès à l'eau et du développement futur de services. Actuellement, Mirabel pompe son eau des villes de Sainte-Thérèse et de Saint-Jérôme, avec lesquelles un contrat a été établi jusqu'en 2039. Mais à « un moment donné », ces villes ne pourront plus partager leurs eaux pour répondre à leurs propres besoins (Dominic Noiseux). La Ville de Mirabel devra alors chercher ses propres solutions. Déjà aujourd'hui, les installations et équipements d'assainissement du territoire ne suffisent plus à supporter les demandes croissantes en construction. Pour prévenir ces enjeux futurs, la Ville mobilise de plus en plus des outils inscrits dans la législation à l'exemple du droit de

préemption, inscrit depuis juin 2022 dans la Loi sur les cités et villes et le Code municipal du Québec. Pour les acteurs municipaux, il est perçu comme un compromis solide pour éviter toute forme d'expropriation, mais pour les résidents il est parfois identifié comme une procédure d'expropriation, un mot qui, comme l'explique Bob, « ne se prononce pas à Mirabel ».

Le droit de préemption ne peut amener à une expropriation tandis que la réserve foncière le peut si le propriétaire refuse de vendre. Elle est un mécanisme non privilégié par les élus mirabellois face au contexte historique du territoire. Néanmoins, un cas de réserve foncière a fait la une de plusieurs journaux à l'été 2022, car elle a mené à l'expropriation de deux maisons et dans l'une d'elles vivaient un couple de personnes âgées. Retrouvé sans logement et n'ayant pas réussi à se relocaliser, cela a refait surgir à Mirabel certains discours en lien avec l'expropriation historique. La municipalité a été accusée de mettre des résidents à la rue. Patrick Charbonneau, maire de Mirabel, rappelle que les deux événements sont complètement différents, mais que le lien se fait « rapidement à Mirabel ». Il explique que cela impose aux élus et professionnels de l'aménagement du territoire une réelle transparence sur les procédures mises en œuvre. Finalement, le couple a été relogé temporairement par la municipalité avant de trouver un nouveau logement.

Dans tous les cas, l'acquisition de terrains pour permettre le développement futur de Mirabel tout en respectant les terres agricoles existantes et l'anticipation des enjeux futurs de ce territoire historiquement non conçu pour accueillir une démographie aussi forte, resteront les enjeux les plus importants du territoire dans les prochaines années.

Dans cette partie, il a été question d'étudier et comprendre les défis urbanistiques et politiques actuels et futurs du territoire de Mirabel. Ces enjeux sont directement liés à son histoire et à des choix historiques auxquels doivent se confronter aujourd'hui les élus mirabellois. Pour le futur de Mirabel, les résidents ont exprimé un ensemble d'attentes et principalement concernant la protection du territoire agricole, du patrimoine bâti et de l'anticipation des projets d'aménagements futurs. Au sein de cette partie, le choix a été fait de ne pas aborder le projet aéroportuaire, car Mirabel n'est plus uniquement un territoire à vocation aéroportuaire, même si son histoire continue d'influencer son aménagement actuel. Pour clôturer ce chapitre, la partie suivante se concentre sur l'avenir aéroportuaire et les conséquences de l'évolution de ce projet dans les dernières années sur le territoire et son évolution.

4.3.2 L'avenir aéroportuaire

Cette dernière partie de chapitre cherche à présenter l'évolution récente du site aéroportuaire de Mirabel, devenu dans les dix dernières années un site industriel à vocation aéronautique. 56 ans après le début du projet aéroportuaire, et malgré sa fermeture, ce lieu et son histoire font toujours partie de l'identité du territoire à la fois pour les résidents, mais également pour la municipalité qui a inscrit en 2021 dans son nouveau logo la dimension identitaire centrale de l'aéronautique. Le site s'est profondément transformé et sans connaître son histoire, il serait difficile en le regardant aujourd'hui d'imaginer ce qu'il a pu être. Le principal vestige du passé situé sur le site, en dehors des mémoires et souvenirs des résidents, est l'hôtel de l'aéroport, toujours en décrépitude. En dehors de cela, le site s'est profondément transformé. En mobilisant les récits des vingt-neuf (29) interviewés rencontrés et les archives d'Aéroports de Montréal (ADM) produites depuis la fermeture, cette partie retrace les transformations récentes de ce lieu particulier et les effets qu'elles ont produits sur le territoire de Mirabel.

Dans les entretiens menés, quinze (15) interviewés, dont les huit (8) élus et professionnels de l'aménagement du territoire de Mirabel rencontrés abordent l'ancien site aéroportuaire comme un élément constitutif du futur du territoire. Au sein de leurs récits, ce sont à la fois des questionnements qui sont posés : que vont-ils en faire ? Est-ce que l'aéroport de Mirabel va renaître un jour ? ; que des récits expliquant les effets bénéfiques que sa transformation a apportés au territoire. Pour les élus municipaux, il est aujourd'hui ce qui permet à la municipalité d'être ce qu'elle est : une municipalité dynamique économiquement qui attire de nombreux résidents grâce à des taxes peu élevées, et une offre de services municipaux importants. Pour eux, si le site aéroportuaire ne s'était pas transformé en site industriel, cette évolution territoriale n'aurait soit pas été possible, soit elle n'aurait pas suivi la même courbe de développement et de croissance. Comme l'explique le maire de Mirabel, Patrick Charbonneau, le site industriel à vocation aéronautique est devenu « le berceau de la naissance de la vitalité et du dynamisme de la ville » :

Autant l'expropriation 1) a été la création de Mirabel, et de 2) a été faite de façon complètement sauvage, complètement aberrante, qu'aujourd'hui, des années plus tard, il faut reconnaître que la vitalité économique de Mirabel est complètement due à ça. On a un des plus gros quartiers industriels pratiquement au monde, on peut même dire dans les cinq

premiers au monde [...]. Donc ce qui est à l'origine d'une catastrophe, parce que ça a été une catastrophe pour de nombreuses personnes, et avec raison, est aujourd'hui le berceau de la naissance de la vitalité et du dynamisme de la ville. (Patrick Charbonneau)

Ce n'est donc pas l'aéroport, mais bien l'évolution de cet aéroport, la fermeture de l'aéroport international, et sa transformation en site industriel qui est la source même du dynamisme actuel du territoire. Cette évolution est particulièrement perçue positivement, car elle est source d'importants revenus pour la municipalité, sous la forme de taxes payées par les entreprises installées sur le site, que la municipalité peut réinvestir dans la création de nouveaux services à la population : « Vous comprendrez qu'une ville, la façon qu'elle peut prospérer, se développer, ce n'est pas nécessairement juste par la construction de maisons unifamiliales, ce n'est vraiment pas ça qui va amener de la richesse, ce sont les industries. [...] Ce sont des entreprises qui amènent beaucoup d'argent » (Dominic Noisieux, Directeur du service de l'aménagement). À Mirabel, les élus et professionnels de l'aménagement du territoire se sentent ainsi « gâtés » face à la présence du site industriel, d'autant plus qu'il est l'un des derniers terrains disponibles pour le développement industriel de la couronne nord de Montréal.

Il est d'autant plus perçu positivement qu'il ne demande pas d'investissements particuliers à la municipalité. Jusqu'à sa fermeture, l'aéroport était un service public, et la municipalité devait offrir des services pour assurer son fonctionnement quotidien tels que des services incendies, de police ou encore d'assainissement. Depuis sa fermeture, et encore davantage aujourd'hui, la municipalité n'a pas à offrir ces services : « les entreprises vont payer des taxes, mais je n'ai pas besoin de leur donner des arénas, des bibliothèques, des parcs, de refaire les routes. Elles sont autonomes, et ça, c'est très payant pour une ville » (Patrick Charbonneau, maire de Mirabel).

Cependant, la situation n'a pas toujours ainsi. Il y a encore dix ans, l'ancien site aéroportuaire n'était pas du tout attractif. Après la fermeture de l'aéroport, de nombreuses personnes pensaient qu'il ne s'y passait plus rien. Dans son plan directeur 2003-2023, ADM prévoyait la division de la zone opérationnelle en deux parties : la partie située à l'est comprenant la piste aéroportuaire 06-24 et 100% dédiée au transport de marchandises ; et la partie située à l'ouest destinée au développement industriel et à l'occupation d'entreprises. Avant la fermeture de l'aéroport, l'entreprise Bombardier aéronautique s'était déjà installée dans cette partie ouest. Elle a été suivie par quelques contractants, dont Safran Helicopter Engines Canada, arrivée à Mirabel en 2003. Si

cette situation avait pu se transformer en opportunité pour attirer d'autres entreprises après la fermeture de l'aéroport, il faut cependant attendre beaucoup plus tard pour que cette partie du site reprenne du dynamisme et devienne ce qu'elle est aujourd'hui : un site industriel. En effet, malgré les objectifs stratégiques d'ADM, au cours des dix années qui ont suivi la fermeture de l'aéroport, peu d'entreprises s'y sont installées. Concrètement, « il ne se passait rien » ou presque. Pour Dominic Noiseux, c'était directement dû au système de gouvernance proposé par ADM. ADM proposait ses terrains à la location sur la base de baux emphytéotiques de 40 à 50 ans. Lors de la fermeture de l'aéroport, ce modèle n'était pas attractif, voir dissuasif pour les entreprises, car en investissant sur le site, elles faisaient face à un risque financier important si ADM décidait de ne pas renouveler leur bail.

Dans ce contexte de faible attractivité, ADM s'est mise à accepter des offres d'entreprises éloignées de la vocation aéroportuaire et aéronautique que le site aéroportuaire était censé accueillir. Ainsi, la première entreprise à s'implanter après Safran Helicopter Engines Canada, a été International Center of Advanced Racing (ICAR), un complexe de sport motorisé fondé en 2008 et qui permet de faire des courses automobiles sur une partie de l'ancienne piste aéroportuaire située à l'est du site (piste 06-24). Toujours active aujourd'hui, elle accueille également une piste de go kart, un bistro renommé Le Terminal en souvenir de l'aéroport et plusieurs événements annuels de course de rayonnement provincial. L'arrivée de cette entreprise devait participer au redécollage du site aéroportuaire de Mirabel, mais elle n'a pas été forcément bien perçue. Les anciens expropriés rencontrés décrivent une situation « ridicule » : « Je suis allé faire du GoKart là-bas. Qu'est-ce que je faisais à faire du GoKart à côté d'un aéroport ? Fallait y aller parce que la gang du boulot y allait, mais je ne peux pas croire que c'est à ça que ça sert d'avoir exproprié du monde » (Martine Raymond).

Ce n'est qu'au milieu des années 2010 que la situation a commencé à changer, dans un contexte plus large de rareté croissante de terrains disponibles pour le développement industriel autour de Montréal. La limite perçue du système de location est tout d'un coup devenue moins limitative. ADM souhaitait créer un pôle aéronautique de renommée internationale qui a d'abord attiré quelques petites et moyennes entreprises comme la PME Helibellule, un terminal offrant des services de jets privés, de cargos légers, de taxis aériens et d'hélicoptères à usage touristique et professionnel, et des cours d'initiation au pilotage. Celle-ci a par la suite attiré d'autres entreprises

comme la compagnie AirMédic spécialisée dans le secours aérien sans but lucratif, et en 2015, la compagnie Mirajet. Voyant les terrains de l'aéroport largement sous-utilisés, l'objectif de ces entreprises était la réimplantation d'activités d'aviation générale civile pour redonner au site industriel sa consonance aéroportuaire historique. Cherchant à conserver les services aéroportuaires de la région nord de Montréal, elles ont réintroduit ce qui avait disparu avec la fermeture de l'aéroport international : le transport de passagers, mais cette fois-ci au sein de petits avions de quatre à huit places majoritairement.

En revanche, ce n'est qu'il y a « deux-trois ans » que la situation a réellement « basculée » (Dominic Neuveux). C'est en 2019, lorsqu'un autre acteur d'importance, Airbus, est venu s'installer sur le site aéroportuaire, remplaçant Bombardier qui a progressivement fermé ses activités aéronautiques. L'annonce a été faite par le maire de Mirabel de l'époque, Jean Bouchard, fière de l'arrivée de ce tout nouvel acteur, lors du Salon international de l'aéronautique et de l'espace qui a eu lieu en juin 2019 à Paris. Peu de temps après, en juillet 2019, le bulletin de communication mensuelle de Mirabel, *Mirabel vous informe*, titrait : « un Mini-Toulouse » se déploie à Mirabel. Airbus allait permettre la fabrication et la vente de « 50 appareils A220 », une nouvelle qui allait offrir un long avenir au site industriel de Mirabel, tout en faisant progressivement de Mirabel une nouvelle « plaque tournante incontournable de l'aéronautique » dans laquelle « toutes les ambitions sont permises » (Mirabel vous informe, juillet 2019). L'arrivée d'Airbus a en effet représenté un tournant important pour le site industriel, car son arrivée a également attiré d'autres entreprises partenaires, spécialisées dans l'assemblage et la fabrication d'aérostructures, ou simplement attirées par son rayonnement telle que l'entreprise Mechachrome Canada.

L'arrivée de ces nouveaux acteurs n'a pas eu qu'un effet positif sur la redynamisation économique de l'ancien site aéroportuaire, elle a également incité ADM à investir à nouveau et de façon importante à Mirabel. En 2019, ADM annonce un investissement de 107 millions de dollars dans le but de soutenir l'activité du cargo et accroître la valeur et le volume des marchandises exportées. Avec ce budget, l'aire de trafic principal a été agrandie, l'aire de stationnement des aéronefs a augmenté, une nouvelle aire pour les entreprises d'une superficie de 20 000 m² a été construite, et le reste du budget a été placé dans l'amélioration du réseau routier du site aéroportuaire (ADM 2019). En 2019, ADM décide également de renommer le site et de l'appeler Aérocity internationale de Mirabel (YMX) afin d'inscrire encore davantage son futur commercial et industriel.

Au cours des entretiens menés avec les résidents de Mirabel, la transformation du site aéroportuaire en site industriel a soulevé des critiques. Six (6) interviewés ont nommé une crainte concernant la perte à long terme de la vocation aéroportuaire. Cette crainte était déjà présente après la construction du GoKart, mais elle s'est accentuée face à certaines décisions récentes prises par ADM. La première de ces décisions est l'acceptation en 2021 de l'entreprise Lion Électrique, un manufacturier qui conçoit, fabrique et assemble des composantes de véhicules électriques. Lion Électrique s'est installé à la limite est du site aéroportuaire, à proximité de l'intersection des autoroutes 15 et 50. L'entreprise était particulièrement intéressée par le site aéroportuaire, car celui-ci offre un vaste terrain plat ainsi que des pistes lui permettant de tester ses véhicules électriques. La seconde décision concerne le choix d'ADM de fermer définitivement la piste d'atterrissage 11-29 en 2022, située à l'ouest du site aéroportuaire. Celle-ci est fermée principalement pour des raisons de coûts financiers, liés à son entretien et à sa sous-utilisation. D'après ces chiffres, l'année 2022 ne représente que 85.3% des volumes de fret ayant transité à Mirabel en 2019, et 84.2% de ceux ayant transité en 2021 (ADM 2022). Déjà en 2019, le volume de fret aérien avait diminué de 4.6% par rapport à 2018. Entre 2021 et 2022, 15,8% du fret de Mirabel a été absorbé par Montréal. Face à ces baisses continues depuis plusieurs années, la décision a été prise par ADM de réduire ses coûts de fonctionnement, de fermer la piste, et de concentrer l'activité du tout-cargo sur une seule piste. La troisième décision d'ADM est d'augmenter les frais d'exploitation des petits avions privés, de loisir, de tourisme et de voyage de groupe. Ces avions, appelés par Jonathan Plante les « petits cocos », ont vu leurs frais d'atterrissage passer « d'environ 15\$ » à « 75\$ », et leurs abonnements à l'année abolis.

Pour les interviewés, ces décisions mettent en péril l'avenir aéroportuaire de Mirabel. Deux interviewés dénoncent la transformation de la « vocation essentielle » et historique du site aéroportuaire, expliquant que de prime abord, ADM n'aurait jamais dû autoriser l'installation d'entreprises sans vocation aéronautique. Également, ils dénoncent un retournement d'ADM sur sa mission même, celle de maintenir les infrastructures aéroportuaires pour répondre aux besoins de l'industrie. Les courses automobiles et les tests de voitures électriques font l'inverse : ils abîment les pistes, et ils occupent de l'espace qui pourrait être utilisé par l'aviation. En conséquence, l'une des deux pistes aéroportuaires a fermé. Ils dénoncent également l'augmentation des tarifs des petits avions qui aura pour conséquence de fermer la tour de contrôle de Mirabel (rouverte en 2019). Pour qu'une tour de contrôle reste ouverte, celle-ci doit compter plus de 60 à 65 000 mouvements

d'avion par année, et une partie importante de ces mouvements est justement permise par la petite aviation. Depuis l'augmentation des tarifs, ces mouvements ont déjà fortement diminué : « je pensais que l'aéroport allait repartir un peu. Je le voyais reprendre un peu de vie. Mais avec ces fermetures, le déclin va revenir » (Véronique Plante).

Dans les entretiens menés avec les résidents de Mirabel, le site aéroportuaire n'est pas encore perçu comme un site industriel. Ce sont les élus de Mirabel qui le nomment le plus en termes de site industriel à vocation aéronautique. L'avenir aéroportuaire reste dans les discours des résidents un sujet important à Mirabel. Jean Denis Garon, député fédéral, explique en effet que dans un contexte où l'aéroport Montréal-Trudeau (Dorval) est saturé, Mirabel reste un potentiel lieu d'avenir : « tout le monde a les yeux rivés dessus ». Pour Martin Nepveu, qui n'a jamais perdu espoir que l'aéroport se redéveloppe un jour : « il est évident qu'un jour ou l'autre que ça revienne à Mirabel, dans 5 ans, 10 ans, 20 ans, mais ça va revenir parce que Dorval ne peut pas. Il va finir par atteindre une limite ou il va y avoir un *crash* et tout reviendra à Mirabel » (Martin Nepveu). Une autre résidente explique en effet que l'aéroport Montréal-Trudeau ne pourra pas supporter infrastructurellement les problèmes actuels vécus qui selon elle s'aggraveront dans les prochaines années en rappelant que Dorval est une ancienne aérogare ayant été agrandie par l'intérieur.

Cependant, les actions d'ADM ne semblent pas aller dans ce sens, mais plutôt dans celui de pousser l'aéroport Montréal-Trudeau à ses limites. En avril 2018, ADM décide d'investir 2.5 milliards de dollars pour construire une nouvelle aérogare, rénover le stationnement étagé, ajouter des voies de circulation entre les deux pistes aéroportuaires actuelles, réaménager et augmenter la capacité du débarcadère ou encore l'ajout de nouvelles portes (10 à 14) à l'aérogare actuelle (ADM 2018). Le nouveau plan stratégique 2023-2028 d'ADM intitulé « De réussir la croissance à réussir la relance » continuera de proposer des plans d'agrandissement dans lesquels s'intègre la construction de la future station du Réseau express métropolitain (REM) prévue sous le stationnement étagé et dont les coups s'établiront à 250 millions de dollars. Cependant, ces choix stratégiques d'agrandissement et de croissance ne font pas consensus, et le groupe de citoyens nommé les Pollués de Montréal continue depuis plusieurs années à contester les nuisances sonores provoquées par l'aéroport. Un recours aux tribunaux a été déposé en 2016. En 2022, 10 000 plaintes de plus ont été déposées en comparaison avec l'année 2019. Le groupe les Pollués de Montréal demande

aujourd'hui à ADM une plus grande évaluation de ces impacts, et en attente des résultats, l'arrêt des travaux.

À cela s'ajoute la question de la capacité d'ADM à financer elle-même ces différents projets d'agrandissement et d'entretien des deux aéroports. Pour le moment, ADM ne possède pas cette capacité et les projets d'agrandissement sont actuellement mis à l'arrêt. La pandémie de la COVID-19 a largement fait diminuer le nombre de mouvements d'avions dans les deux aéroports, et la pandémie a eu des impacts financiers très importants sur ADM. La gestion financière d'ADM et sa capacité à planifier son avenir sont fortement critiquées (Roy 2022). La structure de gouvernance d'ADM lui interdit de recourir au soutien financier d'investisseurs privés (ibid.). Elle se retrouve donc dépendante à la fois du succès de la croissance du transport aérien – elle-même dépendante de facteurs externes – et du soutien financier d'organismes publics. ADM est un organisme semi-privé, semi-public, qui doit produire du capital tout en payant chaque mois un loyer auprès du gouvernement fédéral. Pour Roy (2022), une situation financièrement plus tenable pour ADM serait de privatiser entièrement la structure, et de créer un « organisme de surveillance » qui assurerait la transparence et la bonne tenue des activités. Cela permettrait alors de répondre en partie aux enjeux vécus par l'organisation qui se retrouve le 21 septembre 2023 avec une dette de 2.27 milliards de dollars. Si cette dette a quelque peu diminué depuis 2021, passant de 2.45 milliards en 2021, à 2.43 milliards en 2022, et 2.27 milliards en 2023, elle reste bien trop élevée pour répondre aux exigences du ministère des Transports du Canada. En effet, le bail entre le ministère des Transports du Canada et ADM doit se terminer en 2072. ADM est censé redonner la gestion de l'organisme sans aucune dette subsistante (ministère des Transports 2021). Ainsi, pour qu'ADM puisse absorber sa dette, elle doit dès 2032-2042, limiter ses investissements. C'est ainsi que Roy (2022) termine son ouvrage avec la question suivante : « ne serait-il pas souhaitable de réserver les vols commerciaux de passagers à Mirabel et de convertir Montréal-Trudeau en aéroport industriel ? » (p.149). Cependant, si ADM n'est pas en mesure de financer de grands projets pour l'aéroport Montréal-Trudeau, elle aura de la difficulté à financer un retour à Mirabel.

Le 14 juin 2023, ADM a lancé un processus de consultation publique portant précisément sur l'avenir des deux aéroports et la création du futur plan directeur 2023-2043. Celle-ci est ouverte aux citoyens et utilisateurs pour aider ADM à « façonner les aéroports de demain ». Déployée sur plusieurs phases, elle a d'abord été ouverte au grand public, mais concernant uniquement le futur

de l'aéroport Montréal-Trudeau. Elle s'est ensuite ouverte aux parties prenantes des deux aéroports. Les résidents de Mirabel n'ont donc pas été invités à s'exprimer sur le sujet. Pourtant, et cela permettra de clore ce chapitre, sur l'ensemble du territoire de Mirabel se situent toujours les servitudes aéroportuaires créées par le gouvernement fédéral du Canada pour assurer le fonctionnement futur de l'aéroport en 1969. Ces servitudes interdisent toujours aujourd'hui de nouvelles constructions dans certains secteurs et la construction d'immeubles de plus de « 4 étages » dans d'autres. Lorsque les résidents de Mirabel achètent une propriété placée sur l'une de ces servitudes, ils doivent signer une clause qui stimule qu'en cas de *crash* d'avion ou de nuisances sonores, aucun recours collectif ne sera permis et les dommages ne pourront pas être pris en charge par l'assurance.

Comme l'explique le maire de Mirabel, Patrick Charbonneau, la majorité de ces servitudes « n'ont pas lieu d'être » (Patrick Charbonneau). Dans les secteurs les plus concernés, Sainte-Scholastique et Sainte-Monique, des secteurs déjà en manque de vitalité, elles limitent non seulement les nouvelles constructions, mais également plus largement la création de services de proximité, qu'il s'agisse d'école, de garderie ou de services d'utilité publique. Ainsi, pour chaque besoin de projet, la municipalité doit demander l'autorisation du gouvernement fédéral. Ces autorisations sont très longues à obtenir, et cela a, entre autres, eu pour conséquence le blocage de plusieurs projets sur le territoire de Mirabel. L'un d'eux est la construction d'une garderie à côté de l'hôtel de ville dans le secteur de Sainte-Monique qui devait accueillir les enfants des employés municipaux, mais qui a finalement échoué face à l'existence des servitudes de non-construction. Un autre concerne une demande de levée de servitude faite auprès du gouvernement fédéral depuis dix ans pour la construction de deux maisons dans le secteur de Sainte-Scholastique. Un autre exemple est celui du blocage pendant cinq ans de la construction d'une maison pour aînés à Sainte-Scholastique. Pour ce dernier exemple, la Ville de Mirabel a eu gain de cause, car plusieurs élus se sont mobilisés et ont permis cette victoire. Le projet a d'abord émergé en 2016, défendu par Francine Charles, conseillère municipale. Les plans ont été réalisés, mais lors de la demande des autorisations de construction à la ville, elle et le promoteur se rendent compte de l'existence d'une servitude. Cherchant à contacter le gouvernement fédéral, ni elle ni le maire de l'époque, Jean Bouchard, ne recevaient de réponses : « on n'arrivait même pas à ouvrir la porte du ministre ».

C'est l'arrivée du député fédéral Jean Denis-Garon, élu en 2021, qui a permis d'enclencher le déblocage du projet. Député du Bloc Québécois, Jean Denis Garon a, dès son élection, porté un regard particulier à la question des servitudes à Mirabel, et il a décidé de prendre en charge le dossier particulier de la maison pour aînés. Il s'est alors lancé dans un long processus de mobilisation pour faire entendre le projet et ses enjeux :

Ça faisait 5 ans que ça durait alors moi j'ai promis de faire tout ce que je pouvais. On a mobilisé la communauté, fait des campagnes de publicité dans les journaux, j'ai rencontré la ministre des Transports, le lieutenant du Québec, le ministre des Affaires étrangères, les journalistes s'en sont mêlés. On a fait venir une délégation de personnes âgées à la Chambre des Communes à Ottawa, pour dire bonjour au ministre, pour qu'il voie que ces gens existent. Et tranquillement la relation s'est améliorée avec le ministre, il s'est rendu compte qu'on avait un dossier bien étoffé et intelligent, et il est devenu plus sensible graduellement. On a travaillé avec son cabinet et ça a entraîné une accélération du processus en une douzaine de mois. (Jean-Denis Garon)

Les deux conditions du gouvernement fédéral étaient : 1) de respecter les réglementations aéroportuaires, et 2) de ne pas « commencer à faire la guerre pour chaque terrain ». Le gouvernement fédéral n'est pas disposé à rouvrir le dossier de Mirabel et à traiter plus en profondeur l'enjeu de l'existence des servitudes sur le territoire. Jean-Denis Garon s'engage tout de même à « entamer » un « processus plus large » pour identifier l'étendue de ces servitudes et leurs limites sur l'aménagement futur du territoire. La municipalité de Mirabel a créé une carte qui retrace la grande majorité d'entre elles, car le gouvernement fédéral lui-même ne sait pas vraiment « comment les définir » (Patrick Charbonneau, maire de Mirabel). Elles impactent directement la vitalité des secteurs à dominance agricole qui sont les plus touchés par ces servitudes. Elles impactent plus largement la capacité de la municipalité à se développer et cela s'ajoute aux enjeux et défis urbanistiques déjà vécus, en particulier celui de la saturation du territoire. Dans ce contexte, la municipalité n'a parfois pas d'autres choix que de construire sur les servitudes, car celles-ci répondent aux règlements urbanistiques municipaux : « ici à Sainte-Monique, je construis des maisons. Elles sont dans la servitude [...]. Mais c'est conforme à toutes nos réglementations [...]. [Donc] j'ai l'obligation de donner le permis parce que de toute façon les promoteurs l'obtiendraient, ils iraient au tribunal et ils seraient capables d'aller le chercher. [...] » (Patrick Charbonneau).

Le site aéroportuaire de Mirabel s'est donc progressivement transformé en site industriel à vocation aéronautique, mais à la fois les marques de l'ancien aéroport continuent de persister, et l'aéroport Montréal-Trudeau est à nouveau confronté aujourd'hui à la saturation qui avait engagé la décision de construire un nouvel aéroport en 1966. Dans ce contexte, une certaine incertitude existe à Mirabel quant à l'avenir du site. Pour les élus municipaux, la question de la réouverture de l'aéroport de Mirabel ne se pose pas et la transformation aéroportuaire a majoritairement bénéficié au territoire. Ils souhaitent accompagner ce processus, établir des relations de proximité avec les dirigeants d'ADM et encourager les entreprises à s'installer sur le site. Contrairement à l'histoire du projet aéroportuaire, les élus municipaux se positionnent aujourd'hui en tant qu'acteurs de cette transformation et du renouveau de l'ancien site aéroportuaire. Le maire de Mirabel explique rencontrer régulièrement les représentants d'ADM :

« J'ai la chance de leur parler quand même régulièrement et on travaille fort pour créer une zone d'innovation et pour amener de gros joueurs sur le site, et ça va très bien. Il y a une belle collaboration. C'est sûr que les dirigeants ont changé depuis et il y a une façon de faire qui s'est améliorée et on le voit. Honnêtement, je m'entends très bien avec eux. Nous sommes gagnant-gagnant. Autant ils ont besoin de nous que nous en avons besoin d'eux ». (Patrick Charbonneau, Maire de Mirabel).

Cette citation conclut le second chapitre de résultat de cette thèse. Depuis sa création en 1971, le territoire de Mirabel s'est fortement transformé. Son identité également. Aujourd'hui, Mirabel est un territoire dynamique, en croissance démographique et économique forte. Elle est aussi une municipalité diversifiée et ce chapitre a tenté de mettre de l'avant cette diversité au travers de ses spécificités identitaires et des relations entretenues entre les résidents et le territoire. Tout au long de ce chapitre, il a également été question de voir les effets à long terme de l'histoire du projet aéroportuaire. Jusqu'à cette dernière page de chapitre et la question des servitudes aéroportuaires persistantes, il a été possible d'analyser que celle-ci continue d'affecter le territoire. Ses effets sociaux et symboliques se poursuivent et les actions de mise en mémoire décrites dans la première partie le démontrent. Cela se reflète également dans la persistance des sous-identités paroissiales historiques et dans les enjeux urbanistiques vécus aujourd'hui au sein du territoire. Ces effets ne sont en revanche pas que négatifs puisque si Mirabel est aujourd'hui une ville attractive et en développement c'est principalement grâce à la transformation du site aéroportuaire en site

industriel à vocation aéronautique. Les services municipaux nombreux et diversifiés offerts aujourd'hui à Mirabel et fortement appréciés par les résidents sont directement liés à la capacité financière du territoire, elle-même permise grâce aux entreprises arrivées dans les dernières années sur le site industriel. Mirabel n'est donc plus vraiment la ville aux frontières floues et mouvantes décrite par Suzanne Laurin en 2012. Le travail des élus municipaux pour affirmer Mirabel comme territoire identitaire propre a eu des effets positifs pour légitimer et transformer les représentations du territoire. Des décalages existent toujours au sein de ces représentations, entre ceux qui ont vécu l'histoire du projet aéroportuaire, les expropriations, la fusion des paroisses, et ceux qui sont arrivés sur le territoire après la fermeture de l'aéroport. La question de la temporalité joue un rôle central dans ces représentations et dans dix ans, celles-ci seront sûrement encore toutes autres puisque le territoire continuera d'accueillir de nouvelles populations et de se développer. Ce que ce chapitre démontre également est la capacité de traces et mémoires, qu'elles soient inscrites socialement et spatialement, à persister sur le long terme, mais aussi à se transformer elles-mêmes pour s'adapter aux nouvelles dynamiques d'un territoire. À Mirabel, la mémoire de l'expropriation persiste, mais elle a aussi évolué en parallèle de la transformation physique et sociale du territoire, du rôle des acteurs et de l'ouverture progressive des élus municipaux à son partage et sa valorisation.

CHAPITRE 5. LA VILLE EN MÉMOIRES. DISCUSSION DES RÉSULTATS

Partant du plus général au plus particulier, ce chapitre discute les résultats présentés dans les deux derniers chapitres et les fait dialoguer avec la revue des écrits afin de répondre aux deux questions de recherche de cette thèse : **quelles mémoires reste-t-il des expropriations des années 1970 et de leurs conséquences ? Comment affectent-elles l'attachement au lieu des résidents et l'identité territoriale projetée par la municipalité ?** Nous commençons par parler de mémoires au pluriel en préférant le terme de cohabitation de mémoires, car plusieurs mémoires cohabitent et se superposent à Mirabel : la mémoire de l'expropriation, celle des expropriés, qui s'est transformée et est devenue une mémoire sociale et territoriale partagée, et la mémoire d'un lieu, celle de l'aéroport, qui est aussi celle de la création d'une ville, et plus récemment de son développement grâce au renouveau du site aéroportuaire. De mémoires traumatiques et négatives, celles-ci se sont transformées à travers le temps en mémoire-ressources, vecteurs d'attachement et de constructions identitaires territoriales plurielles. Nous abordons ces mémoires en orientant nos propos sur les éléments qui ont participé à leurs évolutions. Pour chacune d'entre elles, nous réitérons le rôle des acteurs et actions mises en place soit pour mettre en mémoire l'expropriation, soit pour transformer physiquement et symboliquement le site aéroportuaire permettent de comprendre la transformation du territoire de Mirabel, son identité actuelle ainsi que les relations entretenues par les résidents avec celui-ci. Dans la seconde partie de ce chapitre, nous discutons les enjeux et défis que pose la cohabitation de ces mémoires et les réflexions qu'elles proposent pour réfléchir à l'avenir du territoire. En faisant discuter les temporalités, nous verrons que les aspirations actuelles des résidents et les actions portées par les élus et professionnels de l'aménagement du territoire municipal sont profondément connectées aux événements passés et qu'elles expriment l'importance de penser le territoire à partir de ces connexions spatio-temporelles. Nous terminons le chapitre en montrant le rôle central joué par le capital mnémonique des villes dans la définition de leur identité. À Mirabel, ce capital est existant, mais il est en attente de reconnaissance. En proposant le concept de cadres territoriaux de la mémoire, nous proposerons un cadre empirique pour penser cette relation entre temporalités, leurs effets sur le présent et la définition d'orientations pour l'avenir du territoire.

5.1 Les mémoires mirabelloises : des vecteurs d'attachement et de construction identitaire territoriale

5.1.1 La mémoire de l'expropriation : d'une mémoire traumatique à une mémoire sociale et territoriale partagée

Les résultats de cette recherche ont montré que 56 ans après le début des expropriations et du projet aéroportuaire, la mémoire de l'expropriation est toujours vivante à Mirabel. Elle est, avec l'aéroport, le principal fait historique nommé lorsqu'il s'agit de parler de l'histoire du territoire, aussi bien par ceux qui ont vécu les expropriations, par ceux qui ne les ont pas vécues, que par les élus et professionnels de l'aménagement du territoire. Elle est la mémoire qui a inspiré ce travail de thèse. C'est une mémoire complexe et diverse qui s'est transformée à travers le temps, comme toute mémoire portée par des individus et des groupes et prenant forme au sein d'un territoire lui-même en évolution constante (Debarbieux 2009 ; Lewicka 2008). Dans cette partie nous revenons sur ces transformations et les différentes couches qui composent cette mémoire.

La mémoire des expropriations de Mirabel a longtemps été décrite comme une mémoire d'abord et avant tout traumatique. Dans le cadre des entretiens, ce terme est celui qui est le plus souvent revenu pour la décrire, par les expropriés qui partagent leur vécu et par les résidents de Mirabel qui rapportent cette mémoire. Cette dimension traumatique est l'expression d'une mémoire vécue ayant eu des effets considérables sur la vie d'individus (Cefai 2001) et en particulier ayant produit une rupture violente et imposée de leur relation à leur milieu de vie (Cavaillé 1999). Le cas de Mirabel rappelle ici que les liens émotionnels entretenus entre les individus et les lieux qu'ils habitent sont des vecteurs de stabilité et de construction de leur identité (Lewicka 2008). Lorsque ces liens sont remis en question, les individus sont plongés dans « un extraordinaire travail de déconstruction/reconstruction de leurs valeurs personnelles ainsi que de leurs rapports avec les autres » (Cavaillé 1999). Cette thèse l'a montré, les expropriations ont en profondeur déstabilisé la vie des expropriés et leurs projets d'avenir, et à une échelle plus large, elles ont déstabilisé les structures sociales, communautaires et politiques locales. Autour des expropriations, une « communauté d'accident » a été auto-proclamée par le fait que les individus qui la composent ont vécu le même évènement tragique. Créée autour de « griefs subitement imposés » (Walsh 1981), l'existence de cette communauté a été renforcée par les médias (Latté 2012), alimentant la

description traumatique des événements vécus. Celle-ci a perduré dans le temps, devenant le « squelette » de la vie sociale des expropriés (Sabourin 1997). En revanche, en solidifiant des liens sociaux, cette communauté d'accident s'est également transformée en « communauté affective » locale, réunie autour d'une cause commune et l'organisation d'activités de lutte collective pour se défendre contre l'expropriation. Cette communauté existait déjà en partie à l'échelle des paroisses dans lesquelles une certaine proximité sociale et familiale se construisait autour du mode de vie agricole. Avec les expropriations, celle-ci s'est consolidée – la majorité des expropriés étant agriculteurs - et s'est étendue au périmètre d'expropriation.

Ce contexte a été renforcé par la durée pendant laquelle les expropriations se sont prolongées et surtout par la succession d'événements qui ont eu lieu. Si l'annonce des expropriations est souvent décrite comme l'événement déclencheur de la saga aéroportuaire, interreliant les expropriés autour de cette « mémoire événement » (Autichan 2017), les expropriations comprennent en réalité une multitude d'événements mémoriels qui se sont reproduits et étalés sur dix-sept années, et plus si on élargit la durée des expropriations aux dernières terres rétrocédées récemment. Au sein de cette période, le « facteur événement » qui délimite le groupe circonstanciel autour de souffrances communes a ici été renforcé par le facteur temps qui a contribué à enraciner la mémoire traumatique dans les mémoires individuelles des expropriés, mais également dans les mémoires familiales puisqu'en devenant le squelette de la vie sociale des expropriés, elle est devenue le squelette de la vie de tout un périmètre dans lequel 3 126 familles ont été expropriées, impliquant donc les expropriés, mais également leurs descendances. Si les enfants d'expropriés n'ont pas été directement expropriés, du moins juridiquement parlant, ils ont vécu les expropriations par l'intermédiaire de leurs parents. Ils ont vécu par transmission les effets produits sur la vie de leur famille. Ce processus de transmission intergénérationnelle du traumatisme (Danieli 1998), a contribué à étendre l'existence de cette mémoire au-delà des événements des expropriations et au-delà de la communauté d'accident originelle (Elias et al. 2012). Expropriés par association, les descendants d'expropriés contribuent aujourd'hui à faire vivre cette mémoire, en particulier en exprimant un besoin de mémoire qui résulte d'une mise sous silence, parfois familiale et plus généralement politique, des effets produits par les expropriations.

Le traumatisme se construisant et se renforçant dans le silence (Liem 2007), le tabou et le silence construits autour de ces événements à plusieurs échelles a en effet renforcé la perpétuation de la

dimension traumatique des expropriations et le besoin de mémoire exprimé par des expropriés, leurs descendances et plus largement les résidents mirabellois. Celui-ci répond à un enjeu de non-reconnaissance (Bogalska-Martin 2018) et de répression politique qui a consolidé le désir et le besoin de mise en mémoire (Pennebaker et Banasik 1997). Pendant longtemps – et encore en partie aujourd’hui – la non-reconnaissance des effets des expropriations, en particulier par le gouvernement fédéral, mais également par les acteurs municipaux, a accentué les effets négatifs des expropriations en niant la violence vécue. Ce silence s’est perpétué au sein de certaines familles qui vivent toujours aujourd’hui les effets du traumatisme et qui se répercute dans certains cas en impossibilité d’en parler, amenant à des incompréhensions quant aux significations que ces événements ont pu produire sur les familles. Si ce contexte a pu provoquer des effets de refus de mettre en mémoire les expropriations et exprimé des besoins d’oubli, il a surtout suscité le besoin de faire reconnaître, de valoriser et de publiciser cette mémoire, ce que Snow et al. (1998) nomment le « cadre motivationnel » des actions mémorielles.

Les écrits qui abordent les mémoires blessées et traumatiques ont tendance à décrire leur persistance en tant que problème social et à voir le traumatisme comme « une pathologie de la mémoire ». Le traumatisme y est plus rarement décrit comme un élément évolutif qui possède des fonctions sociales et symboliques et qui peut à long terme se construire en élément identitaire distinctif valorisé socialement. Comme l’explique Orianne (2018), une mémoire se socialise grâce à des systèmes de communication permettant de lui accorder une dimension sociale partagée favorisant son appropriation. À Mirabel, plusieurs systèmes ont permis cette socialisation : la médiatisation des vécus des expropriés, pendant et après les expropriations, la politisation de la non-reconnaissance des effets des expropriations contribuant à en faire un objet de lutte sociale et politique plus large, l’activisme mémoriel local qui a permis la réalisation d’actions de mise en mémoire plurielles à Mirabel, l’inscription socio-spatiale de cette mémoire au sein du territoire, le partage entre résidents et enfin l’ouverture récente des acteurs municipaux à reconnaître l’existence de cette mémoire. Ces différentes étapes de socialisation de la mémoire de Mirabel ont suscité son appropriation et son inscription sociale, spatiale et politique, ce qui a permis sa territorialisation progressive, un processus qui a soutenu l’évolution de cette mémoire et de ses significations sociales jusqu’à en faire un élément identitaire distinctif du territoire.

Spatialement parlant, cette territorialisation a été permise grâce aux traces mémorielles toujours présentes des expropriations passées, et aux lieux de mémoires construits pour se rappeler collectivement (Veschambre 2008). À Mirabel, cette recherche a montré que les secteurs où l'attachement au lieu est le plus fort sont ceux qui possèdent le plus de traces historiques et les secteurs les plus récents du territoire sont ceux où l'attachement est plus faible et en phase de construction. Les traces encore visibles de l'histoire du territoire ont été nommées dans les secteurs historiques en tant que ressources pour justifier l'identité de ces lieux et leur continuité temporelle (Lewicka 2008). Sources de fiertés autant que source de nostalgies, elles représentent des éléments distinctifs pour les résidents de ces secteurs (Colin et al. 2019). Si la persistance de traces du passé reliées à des événements historiques dramatiques et traumatiques est décrite par certains auteurs en termes de rappels quotidiens de ce qui a été perdu (Whitbeck et al. 2004), ces traces possèdent également des fonctions socio-symboliques fortes. Leur présence suscite la connaissance du territoire et de son histoire, deux éléments favorisant le développement d'une relation émotionnelle au territoire et d'un attachement au lieu (Lewicka 2008). Ces relations facilitent en retour leur inscription en tant qu'éléments centraux de la construction identitaire des individus et des espaces (Colin et al. 2019)

Socialement parlant, la multiplication des canaux de communication mémorielle a favorisé la constitution de communautés d'« alliés » des expropriés qui ont participé à légitimer l'existence de cette mémoire, son appropriation, ainsi que la diversification des discours et actions mémorielles mises en œuvre (Gutman et Wustenberg 2022). Ce processus a été soutenu par la croissance démographique du territoire. Dans les différents secteurs municipaux, dont ceux qui ont historiquement été le plus touchés par les expropriations, de nouvelles populations se sont installées, curieuses pour certaines de découvrir l'histoire du territoire de Mirabel. Si leur arrivée a pu produire des frontières symboliques (Colin et al. 2019) entre groupes ayant vécu ou non les expropriations, elle a également favorisé les échanges entre expropriés et non expropriés et multiplié les circonstances de partage de la mémoire de Mirabel avec de nouveaux acteurs. Alors que pendant longtemps, la mémoire des expropriés est restée une mémoire vécue, en la partageant et en la diffusant plus largement, elle a progressivement imprégné les mémoires des résidents de Mirabel, qu'ils aient ou non entendu parler de cette mémoire avant de venir vivre à Mirabel. Pour ceux qui en avaient entendu parler dans les médias, elle était associée à la grande histoire québécoise et aux tristes moments de cette histoire. Sur le territoire mirabellois, cette mémoire se

concrétise, elle prend corps à la fois au sein de l'espace, grâce aux traces subsistantes qui permettent de la visualiser, d'apporter une image concrète et matérielle de l'espace historique des expropriations (ancien hôtel de l'aéroport, rangs agricoles coupés, lieux de mémoire patrimonialisés, etc.), et à la fois au sein des corps humains qui en portent les souvenirs, les émotions et les conséquences.

Le temps de résidence joue un rôle en la matière puisque ce travail de recherche a montré que plus celui-ci augmente, plus l'intérêt pour la découverte du territoire s'intensifie (Lewicka 2008). À travers le temps cet intérêt grandit, mais surtout le niveau de connaissance de la mémoire se précise. Le temps de résidence favorise en effet la création de relations de proximités entre résidents. Plus cette relation est forte, plus les liens de confiance peuvent se tisser et ces derniers sont particulièrement importants pour favoriser des échanges approfondis concernant le vécu des expropriés et leur expérience des expropriations dans un contexte où la confiance a, à de nombreuses reprises, été remise en question (Till 2012). Ainsi, ce sont des résidents qui n'ont pas vécu les expropriations et avec un temps de résidence de plus de trois ans qui ont le plus partagé d'éléments mémoriels précis concernant les expropriations. Ces résidents participent à inscrire la mémoire de l'expropriation à Mirabel en la diffusant socialement. En se l'appropriant, ils participent également à la diversifier en incorporant leur propre vécu, leur propre interprétation et représentation de cette mémoire.

Cette diversification possède néanmoins ses propres défis puisqu'au contact des autres la mémoire se socialise et se transforme. Devenue une mémoire rapportée, elle se dilue et se déforme. Certains éléments mémoriels deviennent imprécis, la chronologie des événements vécus s'épure et une sélection mémorielle s'opère à partir des éléments retenus des échanges avec les expropriés (Orianne 2018). Tout en risquant de faire perdre certains éléments de la mémoire et du vécu des expropriés, celle-ci se diffuse et cela répond en partie au risque de perte de la mémoire à long terme, car plus elle est partagée et souvenue, plus elle se détache du noyau d'expropriés, plus elle a de chance de subsister sur le long terme (Mace 2010). En revanche, si elle se transforme en mémoire sociale, cette mémoire reste localisée à proximité des lieux et individus qui portent le plus cette mémoire. Plus ces lieux et individus se multiplient, plus la mémoire a de chance de se propager.

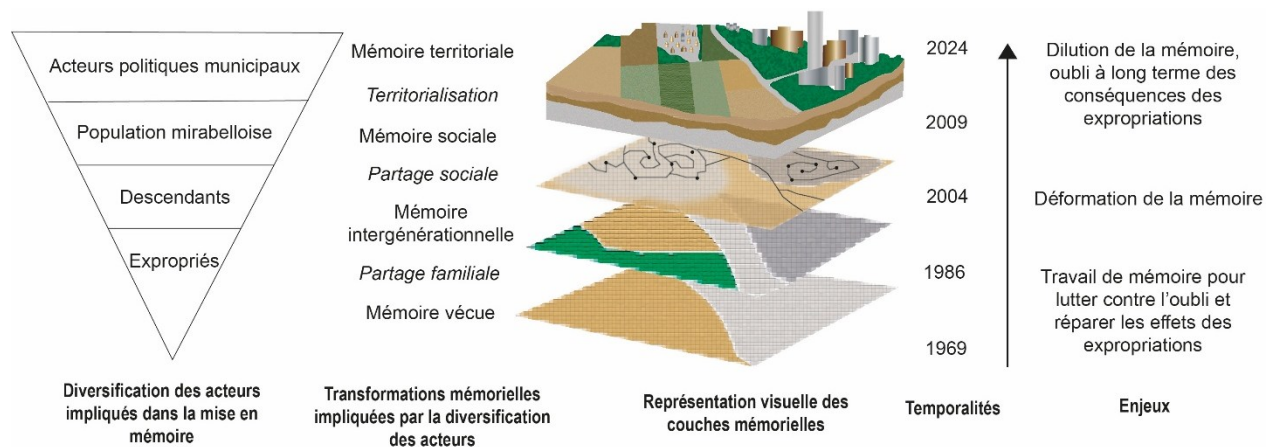
Ces différents facteurs ont favorisé la mise en place d'un travail de mémoire à Mirabel qui a permis de la revaloriser symboliquement. Ce processus a été accéléré par la reconnaissance et la

valorisation de cette mémoire au niveau municipal, troisième élément favorisant la territorialisation de cette mémoire. Alors que l'invisibilisation de la mémoire des expropriations au sein des discours publics municipaux pendant quelques décennies a renforcé les conflits entretenus pendant longtemps entre les acteurs de la mémoire et les représentants de la municipalité (Van Vree 2013), cette ouverture a créé une « zone de transition » en fournissant un espace de discussion et de reconnaissance autour de cette mémoire et des enjeux sociaux et symboliques qu'elle soulève (Till 2012). Comme l'explique Till (2012) : « memory-work motivates the creation of social capital ». Le travail collectif d'acteurs territoriaux pour mettre en mémoire le territoire ouvre la voie à sa constitution en capital socio-territorial favorisant la création de projets collectifs de territoire permettant de le distinguer et de faciliter son appropriation. À l'opposé des déplacements et déstabilisations que produisent les expropriations, ce travail soutient la création de liens sociaux et de nouvelles formes de relations locales, source de stabilité sociale et de création de sentiments de communauté (Kearns 2006). Il soutient également le regard vers l'avenir et la définition d'un avenir autre construit en réflexion avec le passé autour du discours du « plus jamais ça », et d'une attention accordée à la parole et aux vécus des expropriés. Till (2012) voit dans ce travail de mémoire et de représentation du passé au sein des villes, un processus d'inclusion favorisant l'appropriation territoriale d'une plus grande diversité d'habitants et en particulier de ceux qui ont vécu et vivent toujours des injustices.

À Mirabel, ce travail a permis de transformer cette mémoire pendant longtemps perçue comme négative en élément identitaire approprié par les habitants et reconnu comme appartenant à l'histoire du territoire (Till 2012). Ce tournant identitaire est celui d'un territoire capable de dépasser le sentiment d'échec relié au projet aéroportuaire par la reconnaissance de l'existence de traces sociales et spatiales du passé, de vécu douloureux et de mémoires encore vivantes de ces événements (Devine-Wright et Lyons 1997). En ce sens, la question mémorielle n'agit plus uniquement en poids, mais également en élément identitaire distinctif partagé. Désignée en tant que ressource pour le territoire, la mémoire des expropriations se constitue en vecteur d'appropriation sociale du territoire. Cette évolution a contribué à l'apaisement des relations entre acteurs et à la construction de nouveaux discours mémoriels, moins tournés vers la lutte et davantage vers la préservation et la valorisation de cette mémoire. Sans parler de mémoire politique, cette évolution participe à transformer la mémoire de l'expropriation en mémoire territoriale municipale.

Reconnaître les mémoires du territoire invite à regarder ce qu’elles expriment dans le présent. À Mirabel, la mémoire des expropriations continue de persister au travers de rappels d’actions du passé qui se reproduisent dans le présent, et en particulier concernant des projets d’aménagements qui vont participer à la perte de terres agricoles et à la destruction d’éléments du patrimoine bâti. Dans ce contexte, la transformation de la mémoire de l’expropriation invite à réfléchir au risque de l’oubli des conséquences produites par le projet aéroportuaire et notamment les expropriations et les changements dans l’utilisation du territoire et des terres agricoles. En cas de changement de conseil municipal, de la disparition des élus municipaux engagés qui ont favorisé l’ouverture de la municipalité à la reconnaissance de cette mémoire et de la disparition définitive des acteurs de la mémoire, les mémoires de ces conséquences risquent de disparaître. Le schéma ci-dessous synthétise l’évolution et les transformations progressives de la mémoire de l’expropriation mirabelloise en montrant les différentes phases par lesquelles elle est passée jusqu’à se constituer en mémoire territoriale. Au travers de ce processus, il rappelle les enjeux qu’impliquent ces transformations.

Figure 5.1 Transformation de la mémoire vécue de l’expropriation en mémoire territoriale



Source : Auteur (2024)

Dans cette partie, il a été question d’étudier la transformation d’une des deux principales couches mémorielles de Mirabel, celle de la mémoire de l’expropriation. Celle-ci a évolué et s’est diversifiée à travers le temps passant d’une mémoire principalement traumatique, à une mémoire apaisée. Cette évolution est le résultat du travail des anciens expropriés et de leurs descendances pour sa valorisation et son ancrage au sein du territoire mirabellois, favorisant son partage et son appropriation par les résidents et les élus n’ayant pas vécu les expropriations. Aujourd’hui,

différentes sous-couches mémorielles cohabitent au sein du territoire et représentent ensemble ce qui peut être nommé la mémoire de l'expropriation de Mirabel, une mémoire qui est moins un poids et plus une opportunité pour le développement du territoire. Cette évolution a été également permis par la transformation de l'une des autres couches mémorielles du territoire, celle du projet aéroportuaire. Mémoire d'un lieu qui a vécu des transformations physiques et symboliques, la mémoire aéroportuaire s'est, elle aussi, transformée en dialogue avec l'évolution du territoire de Mirabel et incarne aujourd'hui la mémoire de la transformation d'un territoire dans son ensemble.

5.1.2 La mémoire d'un lieu : du projet aéroportuaire en échec à un nouveau aéroportuaire

Après avoir étudié la transformation de la mémoire de l'expropriation, nous étudions dans cette partie celle de la mémoire aéroportuaire. Les deux sont profondément interconnectées, mais les processus qui ont mené à leurs transformations varient, ce qui demande de les analyser séparément. Dans le cadre de la mémoire aéroportuaire, c'est avant tout la transformation physique et symbolique d'un lieu qui est à la source de la création de Mirabel qui permet ici d'approfondir l'analyse du tournant mémoriel mirabellois en dialogue avec le tournant territorial de Mirabel, devenue au fil du temps un territoire en forte croissance démographique et économique.

L'évolution du territoire de Mirabel est profondément imbriquée dans l'histoire de l'aéroport et au travers des temporalités, une continuité mémorielle est visible qui implique certes un lieu précis, mais qui, depuis ses débuts, est profondément connecté à l'environnement qui l'entoure. Cependant, depuis la décision de construire l'aéroport en 1966, ce lien entre lieu et territoire a peu été reconnu. Ni les conséquences sociales, ni les conséquences spatiales, politiques et économiques du projet aéroportuaire n'ont réellement été étudiées jusqu'à maintenant et cela a entraîné plusieurs décennies de tensions entre acteurs au sein desquels, jusqu'à récemment, les acteurs municipaux n'avaient pas ou peu de place. Aujourd'hui, la situation est différente, les acteurs entourant le site aéroportuaire ont évolué, et la ville de Mirabel qui avait été créée pour l'aéroport mobilise le site aéroportuaire pour soutenir son propre développement. Celui-ci occupe maintenant 4.3% du territoire de Mirabel et continue d'occuper une place centrale dans l'imaginaire des résidents du territoire. Entre élément identitaire qui fût mais qui n'est plus, et élément constitutif de l'avenir du

territoire, une certaine ambivalence entre souvenirs d'un projet en échec et renouveau aéronautique accompagne l'existence de ce lieu. Ces imaginaires reflètent des tensions entre des imaginaires dominants essayant de se légitimer et des imaginaires en résistance portant une critique directe à une infrastructure ayant historiquement blessé le territoire (Palat Narayanan et Cornea 2024). Exprimés par différents acteurs, ces significations représentent chacune une portion de la totalité mémorielle du site aéroportuaire de Mirabel et ouvrent des réflexions quant au futur du territoire.

Dès le départ, l'aéroport de Mirabel a été constitué en haut-lieu historique. « Érigé par l'histoire » (Bédard 2005), il est un produit politique, économique, spatial, social et symbolique important ancré dans de grandes ambitions et rêves des années 1970. Pensé comme le plus grand aéroport du monde, sa structure, sa forme, le périmètre qui l'entourent sont créés pour répondre aux attentes imaginaires qu'il diffuse, celui de devenir un lieu exceptionnel (Debardieux 1995). Conçu comme une ville dans la ville, il répond aux nouvelles attentes aéroportuaires de l'époque (Codourey 2015) ainsi qu'aux « symboles » et « sublimes » à la fois politiques, technologiques, économiques et esthétiques (Flyvbjerg 2014) que les mégaprojets aéroportuaires sont censés incarner (Söderlund, Sankaran et Biesenthal 2017). Son inauguration est imaginée de cette façon : le Nouvel aéroport international de Mirabel doit attirer l'attention et se positionner en lieu « parlant » : « un lieu visible et recevable, un lieu connu et fréquenté » (Bédard 2002). Devenu le seul aéroport international de la région, il s'impose en lieu d'évidence. Lieu qui inspire le voyage, la découverte, l'exotisme, il fait rêver. Sa prouesse technique impressionne ceux qui le fréquentent.

Cependant, politiquement et économiquement parlant il ne répond rapidement pas aux attentes qui lui sont adressées. Imposé au sein d'un territoire préalablement habité, il se construit par la « déterritorialisation » d'un territoire agricole paroissiale entier, c'est-à-dire par la « destruction » et la modification du territoire et des éléments identitaires qui lui sont associés (Fournier 2017), transformant en profondeur l'environnement qui l'entoure. Des aspirations du début, un fossé se creuse progressivement entre ce qu'il est censé incarner et ce qu'il incarne vraiment : un aéroport peu fréquenté qui a mené à l'expropriation d'environ 11 000 individus et 97 000 acres de terres. C'est à partir de ce fossé, que d'un lieu érigé par l'histoire, un lieu exceptionnel, réceptacle de grandes aspirations, que l'aéroport de Mirabel s'est progressivement transformé en lieu de mémoire, non-lieu, lieu attribut et lieu exemplaire.

Lorsque Pierre Nora (1989) définit le concept de lieu de mémoire, il l'associe à des lieux connus de tous, érigés comme tel, relativement consensuels, et avec une dimension historiographique et normative forte. Cependant, d'autres auteurs ont démontré que cette approche des lieux de mémoire négligeait d'autres types de lieux et s'apparentait davantage à une vision imposée et dominatrice de l'histoire (Veschambre 2008). Les lieux de mémoire sont ainsi plus généralement des espaces imprégnés de mémoires diverses, incarnées et vécues. L'aéroport de Mirabel n'a jamais été érigé comme un lieu de mémoire, il a été érigé comme un lieu exceptionnel. En revanche, il a été élu comme un lieu de mémoire en raison de ses impacts et de son évolution. Il n'a pas été élu par ceux qui l'ont conçu, développé puis fermé, mais par ceux qui ont vécu les effets de sa présence pour finalement le voir se détériorer jusqu'à fermer ses portes. Au départ, l'aéroport n'est pas le symbole de la lutte des expropriés, le périmètre d'expropriation l'est. En revanche, en fermant ses portes, il devient le symbole d'un mégaprojet en échec qui a exproprié pour rien près de 11 000 individus. Des aspirations et rêves autour de ce projet sont restés des sentiments de tristesse, des souvenirs de voyage, des déceptions. Il s'est progressivement transformé en lieu de mémoire, celui d'une mémoire non voulue.

Tout en se constituant en tant que symbole mémoriel à Mirabel, en dehors de la municipalité il s'est cependant progressivement transformé en lieu dormant. L'aéroport a fermé, les vols sont retournés à Dorval, les terres excédentaires ont été rétrocédées. Il s'est petit à petit retiré de tout usage et fréquentation, n'existant plus qu'à travers la mémoire de ceux qui la portent. Alors que les lieux de mémoire sont reliés au présent par le fait qu'ils soient réappropriés et transformés, l'aéroport de Mirabel a été pendant des années délaissé. Il se rapprochait alors plus de la qualification de terrains abandonnés, un terrain ayant été utilisé, mais qui ne l'est plus, ce que Doron (2007) qualifie de « *dead zone* » : un lieu dont l'usage prédestiné a disparu. Il est entré progressivement dans cette catégorie des « restes de la ville » (Korosec-Serfaty 1991), des lieux généralement désignés comme « indésirables », « illégitimes », « sinistres » ou encore « dangereux » (Baillargeon 2015) qui « altèrent la lisibilité de la ville » et produisent une rupture esthétique dans le paysage de par leur état de décrépitude. Lieux renfermés sur eux-mêmes, leur accès diminue lorsqu'il n'est pas interdit. Korosec-Serfaty (1991, p.236) les décrits en termes d'« anti-paysages », Baillargeon (2015) en termes de « lieux bas ». Peu fréquentés, ils se retrouvent sans fonction symbolique reconnue mise à part celle du doute, de l'incertitude, et dans le cas de Mirabel, celle de la matérialisation du gâchis.

En revanche, la transformation d'un lieu exceptionnel en un terrain abandonné n'enlève pas ses potentialités futures. Au contraire, face au vide et à l'abandon, ce sont de nouveaux potentiels de développement, de nouvelles aspirations et rêves qui sont ouverts (Doron 2007). Comme l'explique Raffestin (1997, p.15): la friche est un « indicateur de changement, un indicateur du passage de l'ancien à l'actuel, du passé au futur par un présent de crise ». D'une « *dead zone* », le site aéroportuaire s'est transformé en « *free zone* » (Urban Unlimited 2004) : une zone de liberté, de potentiels projets, d'ouverture et formes de réappropriation. Comme l'explique en effet Baillargeon (2015), le vide représente un « moteur de création ». Cela ne s'est pas fait du jour au lendemain. Le processus a pris plusieurs années. Pendant ce temps, l'aéroport de Mirabel est devenu un lieu de « l'en attendant », un lieu délaissé placé en attente d'un devenir, ou comme Baillargeon (2015, p.XIX) le définit : un lieu qui « subsiste dans le temps en attendant; en attendant le financement, la démolition, la reconstruction ou le réaménagement ». D'ailleurs, avant de percevoir l'aéroport comme un potentiel « autre », c'est à d'autres endroits de la municipalité que de premiers projets de reterritorialisation se sont engagés à l'image du projet de Lac Mirabel (inabouti finalement). Ces actions ont posé les premières bases d'un renouveau qui allait placer en arrière du mot « Mirabel », autre chose que l'image de l'échec du projet aéroportuaire.

La transition s'est réellement opérée en 2014, lorsque l'aérogare a été démolie. Sans ce fantôme du passé, encombrant et qu'aucune proposition de projet n'a réussi à redévelopper, les opportunités se sont multipliées : il est devenu le lieu d'une potentielle instrumentalisation en raison de son statut de disponibilité (Baillargeon 2015). Si cette action n'a pas forcément été bien vécue par les résidents, l'aérogare étant devenue un lieu de condensation de souvenirs de l'aéroport, cela a produit un effet de rupture pour envisager un autre futur pour ce lieu. La démolition de l'aérogare a été la première action de *dé-en-attente* produite. S'en est suivi l'installation de l'usine Bombardier et d'autres entreprises qui l'ont suivi. Fréquenté à nouveau, mais avec un accès beaucoup plus restreint, il a petit à petit recommencé à faire parler de lui.

En revanche, si cette transition a fait passer le site aéroportuaire d'un lieu dormant à un lieu relativement parlant, il ne l'était pas au premier abord pour les résidents. D'un lieu sursignifié, un haut-lieu, à un lieu de mémoire, le site aéroportuaire s'est d'abord constitué en non-lieu. Le non-lieu a été théorisé par Augé (1992) et réinterprété par Baillargeon (2015, p.32) comme suit : « le non-lieu est associé au transit plutôt qu'au transitoire; il s'agit d'un lieu où l'on ne s'attarde pas et

auquel on ne s'identifie pas territorialement ou affectivement ». Ce sont des espaces non appropriés : « Alors qu'être dans un lieu suppose y appartenir et s'y identifier, ces non-lieux, qu'ils soient des gares ou des aéroports, des centres commerciaux ou des zones industrielles, voire des échangeurs autoroutiers ou ces hôtels ou restaurants partout semblables et interchangeable, ne permettent pas aux individus qui les fréquentent d'avoir à leur égard des relations authentiques, et donc de se les approprier, de les habiter » (Bédard et Breux 2011, p.143). S'ils sont des lieux faiblement significatifs, c'est parce qu'ils sont des lieux associés à l'utilitaire, aux déplacements, au commerce. Ce sont aussi des lieux qui ont perdu leur sens ou qui sont en quête de nouveaux : « le manque de sens est souligné par le fait que le lieu a déjà été important et révélateur et qu'il a aussi le potentiel de le redevenir » (Baillargeon 2015, p.34).

Le tournant symbolique de l'aéroport se produit réellement en 2020, lorsque la Ville de Mirabel modifie son logo et intègre l'aéronautique comme marqueur identitaire fort de la municipalité. Désigné comme le secteur économique ayant permis à la municipalité de se positionner et de devenir la municipalité attractive qu'elle est devenue, attirant chaque année de nombreux résidents, le site aéroportuaire devenu un site industriel à vocation aéronautique en plein essor, est aujourd'hui désigné comme le nouvel attribut de la municipalité. Remplaçant l'ancien logo qui représentait les quatorze paroisses et morceaux de municipalités fusionnées, ce nouveau logo n'est pas que significatif pour l'ancien site aéroportuaire, il est également fortement significatif pour la municipalité. Il place l'aéroport en lieu attribut : un lieu « choisi pour signifier et faire valoir plus spécialement un territoire » (Debarbieux 1995, p.99). Action volontaire, celle-ci a pour objectif de transformer l'image de ce lieu devenu le signe d'une double renaissance : celle d'un projet aéroportuaire en échec qui s'est réincarné en site industriel source de revenus important pour le territoire qui l'entoure et qui aujourd'hui bénéficie plus à la population du territoire que lorsque l'aéroport était en fonction; et celle d'un territoire qui est fier de son existence, de son dynamisme, qui sait répondre aux besoins de ses résidents et qui se projette vers l'avenir malgré une histoire qui l'a déstructuré à plusieurs reprises.

Cette reconstruction tendrait à replacer le site aéroportuaire de Mirabel au sein des « lieux exemplaires » décrits par Micoud (1991, p.53) : « des lieux produits, construits pour signifier la possibilité d'un avenir différent. Des lieux donc qui se définissent en ce qu'ils sont le théâtre d'une action sociale pour la résolution d'un problème; lieux théâtres, et donc non pas seulement lieux

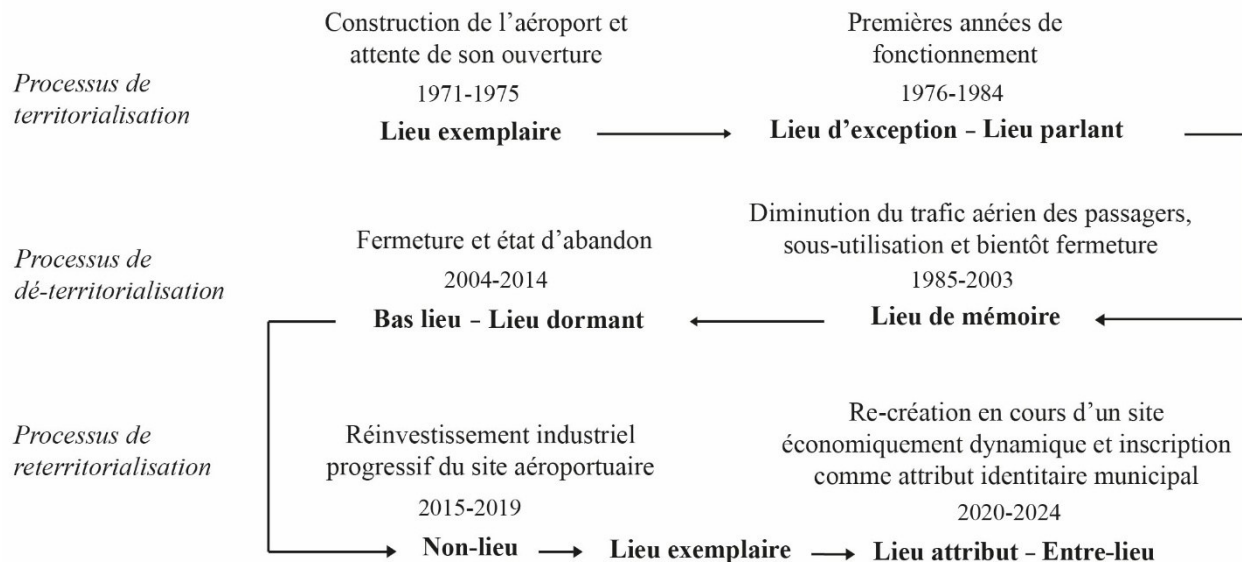
d'une mise en scène, mais lieux eux-mêmes mis en scène ». Ils sont des lieux qui « se donnent à voir comme préfigureurs d'un autre territoire » : « des lieux qui, choisis par un sujet individuel ou collectif, ont été dans bien des cas modifiés pour devenir le lieu même d'une expérience ou d'un espoir offert au monde. [...] Ouvrant sur le conditionnel du lieu, ils interpellent nombre d'espaces ou de possibles à ces mêmes espaces qu'ils articulent entre eux » (Bédard 2005, p.55). Ils procèdent alors à une « recontextualisation » qui leur confère « de nouvelles significations » malgré le caractère inchangé du lieu. Le site aéroportuaire de Mirabel est désigné en lieu exemplaire par les élus et professionnels de l'aménagement du territoire municipal puisque sa transformation a permis de le sortir d'une signification négative active depuis la fermeture de l'aéroport pour entrer au sein des lieux aux significations positives.

En revanche, si le tournant aéroportuaire s'est bel et bien réalisé à Mirabel et que le site aéroportuaire actuel relève d'un dynamisme économique à l'avenir prometteur, le nouvel attribut d'exemplarité qui lui est donné reste en construction et n'est pas forcément partagé par les résidents, en particulier ceux qui ont vécu les expropriations et sa fermeture. Il n'est pas reconnu par tous. Les nouveaux résidents de Mirabel le valorisent plus que les anciens. Certains anciens expropriés dénoncent la transformation du site aéroportuaire en site industriel, l'expropriation ayant été justifiée historiquement pour créer un aéroport, un lieu au service de l'intérêt public et non d'intérêts privés, un lieu accessible et non un lieu fermé. L'ouverture du Centre de la Mémoire de l'Expropriation de Mirabel (CMCEM) offre en ce sens de nouvelles perspectives en rendant à nouveau accessible une partie du lieu au grand public et en se positionnant en lieu d'appropriation socio-spatiale de l'histoire du territoire.

L'aéroport de Mirabel reste ainsi encore aujourd'hui un lieu en transition, un lieu de l'entre-deux, un entre-lieu. À l'opposé du non-lieu, « l'entre-lieu est un espace en phase de territorialisation ». Ils se distinguent par « une fonction symbolique et un rôle identitaire embryonnaire » (Baillargeon 2015, p.35). Il conserve en partie les formes de son passé, en particulier celle du site en lui-même en forme d'avion (visible sur les cartes et photographies aériennes), des traces de l'ancien aéroport comme la présence toujours actuelle des ruines de son hôtel ainsi que les barrières qui coupent toujours les anciens rangs et empêchent d'accéder au site. Malgré la volonté des élus municipaux et de certains résidents de tourner la page, ces traces continuent de marquer le territoire. De plus, si la transformation industrielle a permis la réutilisation et la redynamisation du lieu, celle-ci reste

ancrée dans une vision de développement économique, tout comme la construction de l'aéroport l'était au début des années 1970. Cette nouvelle fonction ne rompt pas avec le passé. Si le site produit aujourd'hui de la richesse sur le territoire, cette vision du développement conserve une perception de l'usage des lieux déjà existante plusieurs décennies auparavant. Ce que sa transformation a permis en revanche est d'ouvrir un espace de reconnaissance et de dialogue autour des mémoires de l'expropriation, le poids du passé s'étant en partie dissous et la volonté de regarder vers l'avenir étant partagée aussi bien par les anciens expropriés que par les élus municipaux. La figure 5.2 synthétise cette évolution.

Figure 5.2 Analyse des temporalités du haut-lieu aéroportuaire de Mirabel



Source : Auteur (2024)

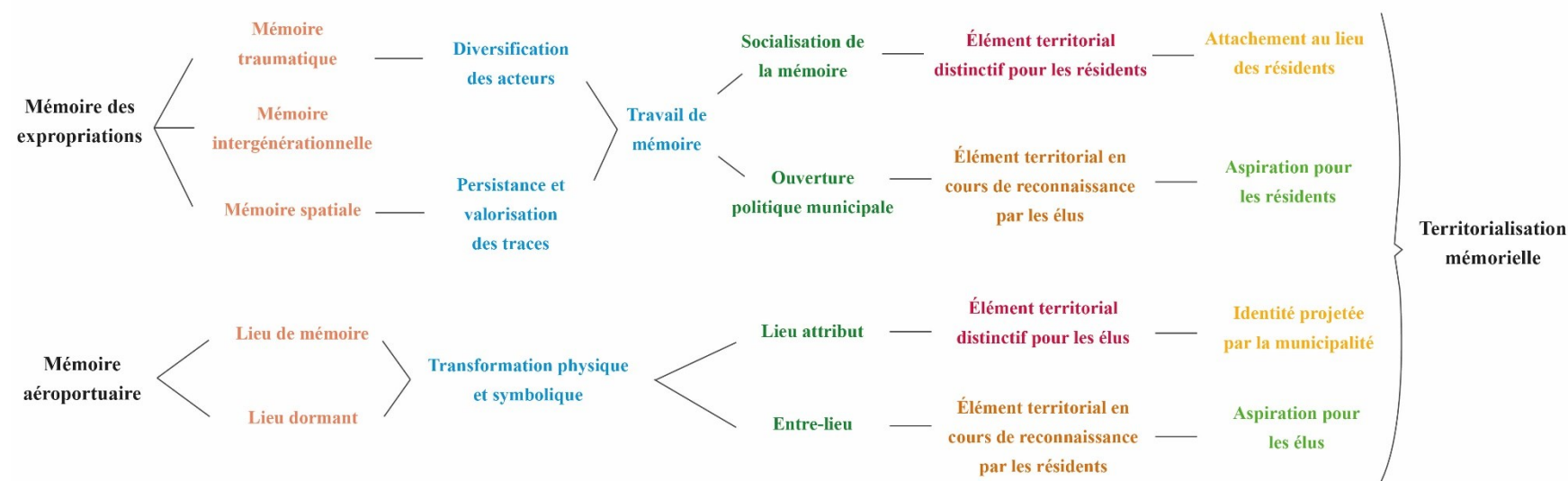
Ainsi, d'un haut-lieu d'exception, l'aéroport de Mirabel est passé par plusieurs phases de significations, certaines plus positives, d'autres plus négatives. Nous ne savons pas encore ce qu'il sera plus tard, car il peut encore se transformer. En mobilisant différentes catégories de sens attribués aux lieux par les géographes et en les faisant dialoguer avec les processus de territorialisation, cette partie permet de montrer la fluidité symbolique d'un lieu, sa capacité à évoluer et se transformer à travers le temps, ainsi que sa capacité à influencer la construction physique et symbolique d'un territoire. Souvent analysés séparément, les lieux exceptionnels, les lieux de mémoire, les lieux exemplaires, les non-lieux, peuvent également chacun représenter une temporalité symbolique d'un lieu, tout en représentant, ensemble, la totalité symbolique de son

histoire. Tout comme pour la mémoire de l'expropriation, la mémoire aéroportuaire se construit dans le temps et dépend des acteurs, des actions, des formes de légitimation et de résistance qui prennent forme dans l'espace pour transformer volontairement ou involontairement les sens qui lui sont attribués. Chacune des étapes de transformation sociale, spatiale et symbolique de ces mémoires fait partie intégrante du processus de construction et d'enracinement mémoriel.

Cette partie avait pour objectif de retracer l'évolution et la transformation des deux principales couches mémorielles de Mirabel : la mémoire de l'expropriation et la mémoire aéroportuaire. Interconnectées, ces mémoires sont au cœur de l'histoire du territoire de Mirabel et de son évolution. Les études ont permis de retracer la transformation d'un territoire et de ses identités plurielles au travers de mémoires qui ont bouleversé ce territoire et qui aujourd'hui se constituent en mémoires-ressources puisqu'elles soutiennent la création de liens sociaux entre résidents, nourrissent l'épaisseur symbolique du territoire, favorisent son attractivité interne et externe, et participent à dynamiser le territoire. Le schéma suivant synthétise ces analyses.

Figure 5.3 Synthèse des transformations mémorielles de Mirabel et de leurs effets territoriaux

Quelles mémoires restent-ils des expropriations des années 1970 et de leurs conséquences ?
 Comment affectent-elles l'attachement au lieu des résidents et l'identité projetée par la municipalité ?



Si les évolutions physiques, sociales, symboliques et politiques des mémoires mirabelloises ont accompagné la transformation physique et symbolique de la municipalité, elles ne sont pas portées par les mêmes acteurs, elles n'expriment pas les mêmes discours sur le territoire et n'appellent pas aux mêmes aspirations pour l'aménagement futur de Mirabel. Se pose la question de la réconciliation de ces mémoires et des apprentissages que l'étude de ces mémoires apporte pour penser le futur de Mirabel. Ces éléments sont abordés dans la partie suivante en montrant que les aspirations actuelles des résidents tout comme les orientations d'aménagement proposées par les acteurs municipaux sont connectées au passé. Elles invitent à réfléchir à des façons de considérer ces mémoires en tant que ressources pour penser le futur du territoire en dialogue avec les enseignements qu'elles apportent.

5.2 Réconcilier la mémoire et le territoire, réconcilier les temporalités urbaines

5.2.1 La reconnaissance et la prise en considération des aspirations urbaines

Tout au long de ce travail de thèse, la question de la temporalité a structuré les récits collectés, rappelant l'importance de penser le territoire et son évolution en relation dialogique entre son passé, son présent et son futur, en reconnaissant le poids de choix du passé sur le présent et les ressources que ces relations offrent pour réfléchir au futur du territoire. Si les entretiens étaient organisés pour créer cette relation entre temporalités – mais de façon non-linéaire -, partant des choix résidentiels des résidents, suivi de l'identité actuelle de Mirabel, pour ensuite ouvrir sur le passé du territoire et terminer sur son futur, les résidents ont systématiquement élaboré leurs récits en suivant une structure discursive temporelle linéaire (passé, présent futur) lorsqu'un nouveau sujet apparaissait. Qu'il s'agisse de parler d'aménagement du territoire, de l'ancien site aéroportuaire, de mobilité, d'économie locale, des relations entre résidents et entre acteurs municipaux, d'agriculture ou encore d'architecture, les résidents abordaient systématiquement la situation passée, la situation actuelle, et ce qu'ils désirent pour le futur. De leur côté, les élus et professionnels de l'aménagement du territoire orientaient leur discours sur l'évolution du territoire et le rôle qu'ils ont joué pour participer à cette évolution.

Alors que cette thèse a pris le parti de retracer l'histoire du territoire de Mirabel de façon chronologique en interrelation avec l'histoire du projet aéroportuaire, ce choix ne permet pas suffisamment de montrer les interconnexions entre temporalités qu'une lecture thématique aurait permise, mais qui aurait dénaturé l'analyse des transformations progressives du territoire et moins permis de mettre en relation les récits d'archives avec les récits oraux. Au travers des récits oraux récoltés, c'est une trame narrative de la réconciliation entre temporalités et entre le territoire et ses mémoires qui peut être analysée pour comprendre ce qui constitue le point commun des attentes actuelles et futures exprimées par les résidents et leur dialogue avec les actions et orientations d'aménagement des élus et professionnels de l'aménagement rencontrés. La réconciliation est un processus qui vise la reconnaissance de relations socio-spatiales et politiques historiquement conflictuelles et fracturées, dans l'optique de développer une vision partagée, juste et équitable du futur en regard avec le passé et ce qu'il nourrit en termes de réflexions (Hamber et Kelly 2005).

Les principales aspirations exprimées par les résidents concernent la double réalité mirabelloise, celle d'être un territoire historiquement rural qui vit depuis plusieurs années un fort développement. Tout en étant particulièrement attractive aux yeux des résidents et en attirant chaque année de nouveaux habitants, elle est également l'objet de critiques, en particulier de la part de résidents qui vivent en moyenne depuis plus de trois ans à Mirabel et qui perçoivent les transformations rapides et importantes du territoire. Leurs aspirations pour le futur portent toutes sur une plus grande prise en considération des liens entre temporalités, entre décisions passées et conséquences concrètes sur le présent. Avec des aspirations qui touchent à la préservation de l'agriculture et du patrimoine, la mise en place de méthodes de planification et d'aménagement du territoire qui anticipent les enjeux à venir, et l'amélioration de la mobilité au sein du territoire, les résidents expriment une volonté de ne plus reproduire les mêmes erreurs ni les mêmes façons d'agir. Ils demandent une transformation des méthodes et une plus grande reconnaissance et valorisation des atouts historiques du territoire qui continuent d'exister à Mirabel, mais qui ont été fragilisés à différentes reprises à travers l'histoire du territoire. Il est plus spécifiquement attendu que ces éléments soient valorisés en tant qu'éléments à la fois distinctifs pour le territoire et constitutifs de son identité.

Si les critiques des résidents se tournent en direction de ceux qui gèrent et aménagent le territoire, un certain dialogue se développe également entre les récits des résidents et ceux des élus et professionnels de l'aménagement. Les principales aspirations nommées par les résidents sont en

effet connues par des élus et des professionnels de l'aménagement, et plusieurs d'entre elles font partie des orientations planifiées pour le futur du territoire. Dans leurs récits, les élus insistent sur l'évolution des manières d'agir à Mirabel et reconnaissent les effets positifs que cela a pu avoir sur le territoire et les discours portés sur celui-ci, tout en expliquant être conscients que ces manières d'agir ne sont pas pour autant résolues. La continuité politique mirabelloise ainsi que la présence au sein du conseil d'élus ayant participé aux différents mandats politiques des trois principaux maires du territoire participent à cet effet. L'investissement de certains élus dans les actions de mise en mémoire, et en particulier deux d'entre eux dont les parents ont été expropriés en 1969 participe également à cet effet. Cela permet, du moins en partie, une certaine continuité mémorielle par la conservation d'une mémoire institutionnelle des effets de choix politiques du passé permettant de réaliser ce lien entre temporalités.

Cependant, ce dialogue entre aspirations des résidents et orientations d'aménagements de la municipalité n'est pas forcément reconnu, en particulier par les résidents qui ressentent et expriment plutôt un décalage entre ce qu'ils attendent et ce qu'ils ont l'impression que les élus réalisent ou pensent. Ces sentiments de décalage sont en réalité plus profonds, car ce qui se joue à Mirabel représente un décalage entre visions et valeurs apposées aux espaces (Rancière 2000; Sansot 2004; Thibaud 2012; Martouzet 2014; Thibaud 2015; Thomas 2018; Bailly 2018; E. Bailly et Marchand 2019; Thomas 2020). Entre d'un côté développements et de l'autre valorisation des atouts préexistants du territoire, ce sont des visions perçues comme irréconciliables et se reproduisant à travers l'histoire qui sont nommées par les résidents. Les atouts préexistants du territoire sont directement liés aux pratiques des résidents, à leurs représentations et à leur relation d'attachement au territoire : bâtiments patrimoniaux appartenant à l'histoire des anciennes paroisses, lieux de mémoire des expropriations, terres agricoles et bâtiments agricoles historiques, zones naturelles boisées, etc. C'est pour cela qu'un certain consensus apparaît autour du symbolisme fort de ces éléments (Ramirez-Cobo et Zepf 2021), car ils provoquent des émotions (sensations et sentiments) qui se retrouvent à la base de la constitution du monde sensible des résidents (Bailly 2016). Favorisant le « désir d'habiter » et le désir de rester vivre sur ce territoire, ils participent à l'appropriation et l'ancrage des individus au sein de celui-ci (de Gourcy 2014).

Comme l'explique Claval (2007), les individus ont besoin de perspectives et de rêves pour se projeter individuellement, collectivement et dans des lieux. C'est en cela que l'individu va créer

son espace de référence. Claval les nomme des « horizons d'attente » : « l'individu se construit donc des horizons d'attente en retenant, dans la société, les statuts et les activités dont il rêve, et en adoptant la conduite qui doit conduire à les atteindre » (p.356). Ces horizons d'attente sont rarement neutres. Ils peuvent aussi bien se construire autour d'une certaine idéalisation du passé et du futur (Gervais-Lambony 2012), qu'au travers d'un ensemble de narratives construites socialement qui orientent ce qui est désigné comme désirable. Néanmoins, ils se construisent aussi autour de ce que Sansot (1986, p.165) nomme la « longue familiarité aimante », un rapport d'attachement au lieu construit à travers le temps permettant à l'individu de connaître le territoire qu'il habite et de développer un ensemble de savoirs dessus. Utiles à l'aménagement des espaces (Feildel 2013), de nombreux chercheurs appellent à davantage écouter et prendre en considération ces savoirs, à les désigner comme des référentiels pour la « conduite courante » d'un territoire (Frias 2001) ou comme l'énoncent Lussault et Stock (2010) comme mode à part entière du « faire avec l'espace », nécessaire pour refléter et transposer les attentes actuelles de la société. Comme le disait Italo Calvino dans son ouvrage *Villes invisibles* (1984), c'est porter un regard sur ce qui n'est pas directement perceptible, la ville secrète (Gervais-Lambony 2017), discrète, car non directement intelligible, mais source de nombreux savoirs, attentes et désirs sur le territoire. En effet, le sensible permet d'accéder à la « tonalité de la ville » (Menegaldo et Menegaldo 2007) et à tout l'imaginaire habitant porté sur un territoire et son avenir, sur ce qu'il en est attendu, sur ce qu'il pourrait devenir ou devrait être (Sustrac 2007).

Cependant, plusieurs éléments entrent en tension avec cette prise en considération des mondes sensibles et horizons d'attente des individus. Le premier concerne la mise à distance historique du rapport sensible au territoire et la déconstruction de cette mise à distance. Parler d'un aménagement qui prenne en compte ces visions de la ville invite à réitérer le fait que l'individu est un être qui éprouve, qui ressent, qui perçoit, et qui expérimente, avec son corps et avec ses sens. Construit avec ce qui l'entoure et ayant un impact sur son environnement, il est affecté par ce qui se passe autour de lui, par les transformations, modifications, changements de son environnement. Cependant, la mise en valeur de ce rapport sensible est trop souvent reléguée en tant que « qualités secondaires » de l'aménagement du territoire (Frias 2001). Mis en opposition au structuralisme, une approche sensible de l'espace n'a pas non plus été toujours valorisée dans le milieu académique (Poche 1996). À cela s'ajoute le fait que pendant longtemps l'affect a été renvoyé à son caractère déstabilisateur plutôt qu'enrichissant et utile (Feildel 2013). Dans ce sens, les professionnels de

l'aménagement du territoire ont appris à se distancier de leurs émotions, car celles-ci distordraient leurs analyses tout en étant source d'erreurs (ibid.), plaçant l'affect à un niveau inférieur de jugement et suscitant plus généralement sa condamnation (Hoch 2006). D'autant plus que le sensible est une donnée intangible, car ressentie et expérimentée. Ainsi, le sensible, lorsqu'il n'est pas critiqué pour son irrationalité, est critiqué pour son flou.

Alors que cette conception part du principe que l'aménagement du territoire est une activité rationnelle, de nombreuses études ont remis en question ce postulat, que ce soit au niveau des urbanistes, des architectes que des cartographes expliquant que chaque décision et chaque projet urbain est forcément accompagné d'une dimension subjective, celle du concepteur. Bouchard (2006) parle dans ce sens de l'aménageur comme d'un acteur « émotionnel », car celui-ci ne peut répondre entièrement à des exigences rationnelles et encore moins lorsqu'il interagit avec d'autres individus : il agit avec raisons et émotions (Feildel 2013). De plus, la rationalité relative mise en avant par les professionnels de l'aménagement du territoire est elle-même inscrite dans un système de valeur acquis au travers de leur processus de socialisation (école, stages, diplômes, lieux de travail...). Cette vision rationnelle n'est donc pas dénuée de subjectivité, elle s'est façonnée à travers le temps.

Le second élément concerne l'enjeu de la reconnaissance et de la responsabilité. Depuis les années 1980, un certain « culte » du passé et de la mémoire se développe qui oriente les sujets de recherche et les objets médiatiques autour de la souffrance, de la douleur, de ce qui fait mal (Totaforti 2019). De ces recherches ressort majoritairement un enjeu de réparation (Till 2012). La réparation y est nommée comme un processus émancipateur permettant de libérer les sujets de mémoires pesantes qui les enferment dans le passé et les empêchent de se projeter vers le futur. En réponse à un devoir de mémoire moralisateur, certains auteurs ont appelé au droit à l'oubli (Ferenczi 2002; Mace 2010; Bublitz et Dresler 2015; Boizard 2016; Gensburger et Lefranc 2020; Costanzi et al. 2021; Lefranc et Gensburger 2023). Leurs réflexions rappellent la déclaration de Nietzsche en 1874 : « Nul bonheur, nulle sérénité, nulle espérance, nulle fierté, nulle jouissance de l'instant présent ne pourrait exister sans faculté d'oubli ». Ces propos remettent en question un devoir de mémoire qui imposerait une nécessité de se rappeler et qui interroge des sociétés « malades » de leur passé (Ferenczi 2002). Ils critiquent un rappel obligatoire et constant aux erreurs et fautes commises, ainsi qu'un certain rapport nostalgique au passé. Cependant, au-delà d'une critique de notre rapport

au passé, ce que ces études proposent également est une critique d'un certain traitement du passé et d'une prescription à se souvenir de certains événements (Cattiau 2014; Gensburger 2015). Porter un regard sur des mémoires oubliées réitère la reconnaissance de l'importance que joue la mémoire pour les individus et les groupes, dans le quotidien comme dans le temps long, et des injustices du passé qui peuvent se perpétuer et continuer à affecter les individus dans le présent, encore davantage si les individus qui ont vécu ces injustices sont toujours vivants (Musset, Gervais-Lambony et Guinard 2014). Dans cette tension entre devoir de mémoire et droit à l'oubli, c'est d'abord une question d'écoute et de reconnaissance de ceux qui souhaitent se souvenir.

En suivant le philosophe Hans Jonas (1990), il s'agit d'accorder une place centrale à la reconnaissance de la responsabilité individuelle et collective dans les conséquences actuelles d'événements du passé. Cette question de la responsabilité est moins souvent abordée et lorsqu'elle l'est, deux réflexions prévalent : une attitude culpabilisatrice qui réagit à la mémoire, plutôt qu'elle agit sur et avec la mémoire ; et une attitude de déresponsabilisation envers des phénomènes du passé qui ne peuvent associer des responsables dans le présent (Chevalier 2017). Pourtant, ce que l'éthique de la responsabilité définie par Jonas (1990) propose est d'abord de réfléchir aux conséquences du passé et à la capacité des individus à être affecté par ce passé. Reconnaître cet affect est la première étape pour mettre en place des actions qui répondront aux besoins des individus. Desroches (2022) mentionne de son côté l'éthique du *care* qu'elle définit comme « une responsabilité et un engagement continu à réfléchir et poser des actions vers des individus, des objets et des environnements pour assurer leur bien-être ». Cette responsabilité vise à dépasser la recherche de responsable unique en admettant que des effets négatifs du passé puissent, dans le présent, continuer à affecter les individus et les groupes. Comme Boltansky et Thevenot (1991, p.129) l'expliquent : « le produit de la reconnaissance, la grandeur, se mesure au degré auquel on est exposé au regard d'autrui, à la visibilité ». En suivant ces propos, une mémoire toujours blessée qui s'exprime est une mémoire en « dette de reconnaissance » (Bogalska-Martin 2018). Rechercher ce qui fait sens et ce qui demande reconnaissance est la création de ce que l'auteure nomme l'« espace de reconnaissance », un processus qui permet de renforcer l'identité des individus et groupes en reconnaissant leur existence légitime et qui s'oriente autour d'un objet commun et établi de « sortir des silences du passé » (Bogalska-Martin 2018).

Le troisième enjeu concerne le rapport au temps et au passé des sociétés contemporaines. Hartog (2003, p.13) explique que chaque société entretient un rapport particulier avec le passé, le présent et le futur, ce qu'il nomme les régimes d'historicité : une forme de lecture de nos rapports au temps permettant d'« articuler passé, présent et futur » et de leur donner sens. Il analyse particulièrement quatre régimes d'historicité : le premier, qu'il nomme le régime héroïque est relié aux civilisations antiques. Dans ce registre, les liens communautaires se construisent autour des récits de grande bataille et en particulier de la guerre de Troie. C'est le règne du passé éternel. Le second régime est le régime Chrétien. Ce régime articule davantage le passé, le présent et le futur autour du discours qu'une grande part a été accomplie, mais qu'il reste encore beaucoup de choses à faire. Ce régime est remplacé ensuite par le siècle des Lumières, les révolutions industrielles, scientifiques et démocratiques : c'est le régime du Progrès. Ce régime ne regarde plus vers le passé, mais uniquement vers le futur, vers un optimisme d'avenir. C'est l'avènement de la modernité. C'est dans cette période qu'une intense transformation de nos espaces de vie actuels, et en particulier des villes, s'est produite, et que des destructions, démolitions, reconstructions se sont succédées. Cette période s'est particulièrement accompagnée de grands plans d'aménagements urbains comme le plan d'Hausmann à Paris, de constructions rapides de grands ensembles homogènes, c'est également la période des grands projets modernisateurs. Hartog situe la fin de ce régime au moment de la chute du mur de Berlin en 1989 qui annonce la fin d'un siècle de guerres à l'échelle mondiale.

À ce moment se met en place un autre régime qui agit toujours aujourd'hui : celui du présentisme, plaçant le temps au « centre des préoccupations », des modes de consommation et de marchandisation du monde (p.12). Ce phénomène se reflète dans nos rapports à l'Autre et aux Autres, dans nos mobilités individuelles et collectives, mais également dans la place accordée au passé et à la mémoire dans les territoires et en particulier aux échelles urbaines. Dans les dernières années et dans de nombreuses villes, la mémoire s'est transformée en ressource au service du développement et de la légitimation des territoires. Elle est devenue une vitrine urbaine : c'est par la recherche dans le passé, réimaginé, réinventé, parfois glorifié, en tout cas réinterprété, que se construit un territoire. Cela s'est particulièrement accentué avec le regard porté aux lieux de mémoire et à l'authenticité dans la production des villes contemporaines (Loughran, Fine et Hunter 2015). Comme l'explique Le Galès (2023), les villes sont devenues des « entrepreneurs de la mémoire », au point parfois de créer des services ou des délégations municipales spécialisées sur

la question mémorielle (Gensburger et de Saint Léger 2018). Différents acteurs urbains, politiques et communautaires, vont faire alliance autour d'un objectif commun de croissance et mobiliser autour de cet objectif l'histoire, les traditions, la culture et les mémoires locales comme ressources pour le développement du territoire ou d'une partie de territoires au risque de les transformer et de les instrumentaliser. Tout en reconnaissant que la mémoire est toujours l'expression d'une certaine forme du passé (Lavabre 2016), l'instrumentalisation mémorielle pose le risque de sa réinterprétation par ceux qui ne la portent pas, de donner un sens autre qui ne répond pas au désir de mémoire et de reproduire les effets négatifs du passé qui ont au préalable servi à exprimer un besoin ou un désir de mémoire. Elle pose aussi le risque de la déresponsabilisation par rapport au passé en transformant la mémoire en instrument de développement plutôt qu'en ressource pour réfléchir à la production du territoire (Gervais-Lambony 2012), à des façons de prendre soin du territoire (Till 2012), de préserver ses atouts historiques, de répondre aux attentes et besoins des résidents, et de valoriser son capital mnémonique (Cattiau 2014) sur le long terme plutôt que de le fragiliser.

Ces éléments rappellent que la prise en considération de ces relations cause-conséquence et passé-présent-futur n'est pas aisée. Elles entrent en contradiction avec des façons d'agir et de percevoir les territoires ancrés dans le moment présent qui ont eu tendance à laisser de côté cette perspective réflexive temporelle et transversale de la formation des territoires. D'autres visions et façons de faire sont néanmoins possibles qui offrent la possibilité d'analyser autrement les territoires et, à partir de ces analyses, de formuler des orientations concrètes prenant en considération ce qu'il s'est passé avant et ce qui est désiré pour le futur, politiquement, spatialement, socialement et économiquement. Nous proposons ici de faire dialoguer les conséquences de choix du passé analysées à Mirabel sur le territoire actuel avec les aspirations des résidents et la formulation de moyens pour produire autrement le territoire. À cette fin, la partie suivante se voudra une proposition réflexive à partir de la reconnaissance et de la valorisation du « capital mnémonique des villes ». Pour comprendre et définir ce capital mnémonique propre à chaque territoire et les potentiels qu'il offre pour réfléchir à son aménagement futur, nous terminons ce chapitre en proposant un cadre d'analyse empirique basé sur les résultats de cette recherche et adaptable à d'autres territoires qui ont vécu ou vivent toujours des transformations : *les cadres territoriaux de la mémoire*.

5.2.2 À la recherche du capital mnémonique des villes à partir de la définition des cadres territoriaux de la mémoire

Lorsqu'un besoin de mémoire et un désir de mise en mémoire sont exprimés à Mirabel concernant les expropriations et le projet aéroportuaire, c'est la reconnaissance et la prise en considération des conséquences de ces mémoires et des traces qu'il en reste au sein du territoire qui sont désignées comme les éléments principaux structurant les attentes de mise en mémoire du territoire. Ces besoins s'expriment en réponse à un risque de perte de ces éléments mémoriels qui nourrissent l'identité du territoire et servent à définir les espaces de référence et les horizons d'attente des individus ainsi que du risque de reproduire dans le présent et à l'avenir les mêmes effets. Se pose alors la question de conserver les leçons qu'offrent ces mémoires pour réfléchir à l'aménagement du territoire municipal. Une mémoire territoriale (qu'il n'y en ait qu'une ou plusieurs) et ce qu'elle dit d'un territoire, est dans ce sens une ressource mobilisable et activable : elle offre des potentiels pour penser l'avenir d'un territoire.

Cette mémoire est par essence plurielle, car elle concerne une diversité d'individus, mais également, dépendamment de l'histoire du territoire, une succession de couches temporelles. C'est ce que Cattiau (2014) nomme le « capital mnémonique » des villes, un capital qui se fonde à la fois sur ce qui est visible, le bâti, les épisodes de destruction passée, les abandons dans l'espace, les traces urbaines, mais aussi sur ce qui est invisible : les perceptions, représentations et visions identitaires qui ont accompagné ces différentes phases, à la fois en terme urbanistique (discours qui accompagnent les choix d'aménagement), que de ceux qui ont vécu l'évolution du territoire.

Accéder et définir ce capital mnémonique, le valoriser et le mobiliser en tant que ressource au service du territoire pose en revanche certains défis, la mémoire n'étant ni un élément consensuel (Veschambre 2008), ni un élément accessible au simple regard (Shahamati 2024). Pour que la mémoire puisse construire une continuité entre passé et projection dans le futur et garantir une certaine cohérence dans la construction identitaire du territoire, le processus de construction mémorielle a pour ambition de lui donner un sens commun : de la faire passer d'une mémoire intangible à une mémoire tangible (Shahamati 2024). Cela invite à regarder et écouter attentivement ce que les traces mémorielles évoquent chez ceux pour qui elles font sens : « C'est à cette condition que l'on peut dire que la mémoire est tournée vers l'avenir, [qu'elle] est une

mémoire ouverte et non le signe d'un repli » (Sgard 2008, p.114). Jusqu'à ce qu'elle soit clairement explicitée, la mémoire reste quelque chose de vague et flou, car en tant que telle, la mémoire « n'explique rien » (Confino 2006). C'est l'étude de sa construction, et de ce qu'elle provoque socialement, politiquement et spatialement qui est pertinent. Comme l'explique Rautenberg (2016, p.99), la mémoire est toujours produite par « des alliances, des complémentarités, des bricolages [dont] la compréhension tient à la prise en compte du contexte local ». Sans un travail de traitement de la mémoire et de prise en considération des spécificités propres à cette mémoire et à ce qu'elle offre pour comprendre le contexte local, elle restera source de conflits. Il est alors important de construire des « espaces de négociation » (ibid., p.98) permettant de la lire et de la comprendre afin de guider un aménagement du territoire qui se construit en réflexion avec son passé.

Halbwachs était le premier à proposer un cadre d'analyse de la mémoire dans sa dimension collective, les *cadres sociaux de la mémoire*. Il proposait alors une analyse des grandes institutions de socialisation de la mémoire et en nommait particulièrement trois : l'école, la famille, et les classes sociales. Sa théorie s'inscrivait principalement en sociologie (même si Halbwachs a un parcours en droit, en lettres et en philosophie). Après lui, des géographes se sont emparés du sujet et ont défini une lecture de la mémoire principalement à partir des lieux de mémoire. Permettant de lier mémoires, espace et actions sociales et politiques, les lieux de mémoire ont longtemps représenté un aboutissement réflexif des relations établies entre l'espace, les individus et la mémoire. Les travaux qui abordent la question du travail de mémoire ont également enrichi cette approche en démontrant l'importance de la dimension collective de ce travail, impliquant autant des acteurs sociaux que politiques pour la valorisation de mémoires, en particulier blessées et oubliées. En revanche, ces lectures des processus mémoriels n'ont pendant longtemps pas abordé l'échelle territoriale locale comme une échelle de production et de construction de la mémoire.

Les études qui s'intéressent à la question mémorielle à l'échelle des territoires sont récentes (Le Galès 2023). Souvent critiques, ces études s'attardent souvent à étudier les acteurs, conflits et rapports de pouvoir qui se constituent autour de l'objet mémoire que ses apports pour réfléchir au territoire et son avenir. De façon plus rare, elles vont mobiliser le terme de « territoires de la mémoire » (Granet 2023) pour comprendre le rôle joué par la mémoire dans le processus de territorialisation d'un territoire, autrement dit le processus de construction d'un sens commun

permettant de spécifier l'existence du territoire et de favoriser son appropriation (Debarbieux et al. 2002; Vanier 2009; Faure 2010), mais sans forcément développer d'outils pour interpréter ce processus. Ce processus, s'il est mené à son terme, favorise l'appropriation et l'ancrage de ceux qui y vivent (Granet 2023).

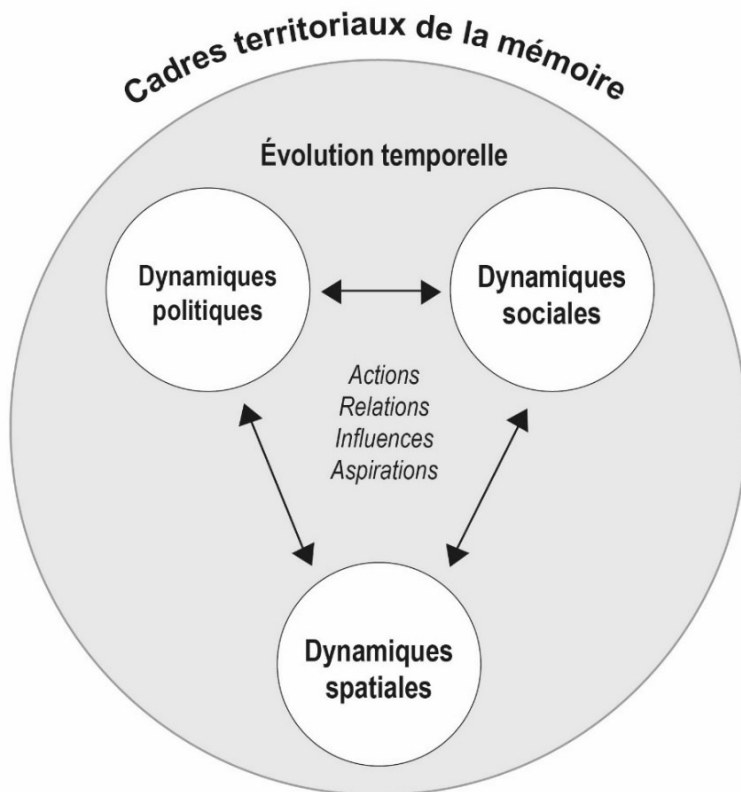
Dans le milieu anglophone, ces réflexions font échos aux conceptualisations des milieux de mémoires et paysages mémoriels (*memoryscapes*), classiquement définis comme « la matérialisation de la mémoire au sein d'espaces physiques et territoriaux concrets » (Cardina et Rodrigues 2021, p.381, traduction libre). Définition limitative s'approchant davantage de celle des lieux de mémoire, d'autres auteurs ont cherché à conceptualiser ces paysages mémoriaux. Phillips et Reyes (2011, p.14) proposent la définition suivante : « une surface complexe et vibrante au sein de laquelle les mémoires émergent, sont contestées, se transforment, rencontrent d'autres mémoires, mutent et se multiplient ». Comme l'expliquent Cardina et Rodrigues (2021, p.381), définir un milieu de mémoire invite à « une analyse intégrée de la matérialité, de la politique et de l'imaginaire social impliqué dans la composition des paysages mémoriels ». Rose-Redwood et al. (2022) vont plus loin en expliquant que pour comprendre la constitution d'un milieu de mémoire, sa reconnaissance et sa valorisation, il est important de le considérer comme un « espace-temps » en constante redéfinition, façonné en dialogue perpétuel avec les actions et narratifs mémoriels qui prennent forme dans et par l'espace. Les autrices proposent alors la définition suivante :

« Through a process of world-making, memoryscapes bring together different historical narratives, geographical imaginations, politico-economic relations, and embodied experiences as memory-assemblages to produce worlds of public remembrance and forgetting. Viewed in this way, memoryscapes may be conceived as both materially grounded in place as well as viewed as “imagined worlds” » (p.452).

Les milieux de mémoire sont en ce sens des « groupes particuliers d'espaces et de lieux qui ont une signification particulière dans la façon dont les individus se rapportent au passé et le racontent » (Kappler 2017, p.132 [traduction libre]), constitués de « géographies imaginaires du passé qui parlent au présent afin de façonner l'avenir » (Rose-Redwood et al. 2022, p.452). En suivant ces définitions, nous percevons chaque territoire en tant que milieu de mémoire du fait de leur construction historico-temporelle décrite par Di Méo (1990, p.368) : « l'espace a besoin de toute l'épaisseur du temps, de répétitions silencieuses, de maturations lentes, du travail de l'imaginaire

social et de la norme pour exister comme territoire ». En nous inspirant de ces écrits, nous proposons de définir un cadre qui permette de saisir ces milieux et d'en préciser les dimensions afin d'en faire un cadre appropriable pour des recherches futures sur le sujet. Ce cadre d'analyse, nommé *les cadres territoriaux de la mémoire*, cherche à synthétiser les apports de cette thèse autour d'une lecture pluridimensionnelle du rôle joué par la mémoire dans la construction des territoires. En nous appuyant sur les écrits produits jusqu'à maintenant pour comprendre la construction de la mémoire à une échelle collective, nous proposons de mettre en dialogue ces écrits autour des principales dimensions territoriales étudiées dans ce travail de recherche : le contexte politique, les dynamiques sociales, les dynamiques spatiales et la temporalité. Ce cadre général est présenté dans le schéma ci-dessous et chaque dimension est détaillée ci-après.

Figure 5.4 Synthèse dimensionnelle des cadres territoriaux de la mémoire



Source : Auteur (2024)

En approchant le territoire à partir de ces quatre dimensions (politique, sociale, spatiale et temporelle), nous avons étudié le processus de territorialisation de cette mémoire. Dans le cadre de cette thèse, chacune de ces dimensions a été approchée à partir de plusieurs sous-dimensions adaptées au cas de Mirabel qui peuvent être détaillées ci-dessous. Le temps est à la fois une

dimension à proprement parler que le liant des trois autres dimensions, car chacune d'entre elles est lue de façon multitemporelle : passé, présent, futur.

Les dynamiques politiques

Comprendre les dynamiques politiques qui influencent et participent à la construction mémorielle d'un territoire invite à analyser les acteurs, leurs relations, leurs discours ainsi que les institutions et lois qui régissent leurs rôles à l'intérieur et à l'extérieur du territoire. La mémoire des expropriations de Mirabel est une mémoire créée et imposée par le politique. L'acteur qui est à la source de cette mémoire est le gouvernement fédéral du Canada des années 1970 qui a imposé un projet aéroportuaire dans un contexte de tensions avec le gouvernement provincial du Québec grâce au pouvoir d'exception de prise en main forcée de la propriété privée qu'il possède. Ses actions ont entraîné des conséquences directes et importantes sur un territoire local et ses habitants.

Ce contexte politique est crucial pour comprendre les dynamiques politiques ayant construit la mémoire des expropriations et les discours portés par les acteurs de la mémoire de Mirabel puisque celles-ci ont orienté le type d'actions entreprises, dirigés vers ceux qui ont produit les expropriations et qui n'ont pas reconnu par la suite leurs effets (Gutman et Wüstenberg 2022). La création du CIAC et du comité des 11 000 acres, les demandes de rétrocession des terres, les demandes d'excuses au gouvernement fédéral et provincial, les appels au pardon sont des actions politiques faisant partie intégrante de cette mémoire.

Ces relations et rapports de pouvoir entre acteurs ne sont en revanche pas figés dans le temps. En analysant l'évolution des dynamiques politiques et en particulier des stratégies mises en place par différents acteurs pour répondre à des événements du passé, il est possible d'analyser leurs potentielles transformations. Les actions mises en place par les anciens expropriés de Mirabel ont permis la réparation juridique et politique des expropriations. Les expropriés n'ont pas reçu d'excuses formelles du gouvernement fédéral, mais ont pu récupérer les terres situées autour de la zone opérationnelle. Ce long processus (1985-2022), a contribué à garder vivantes les mémoires de l'expropriation et à organiser un ensemble d'actions politiques pour visibiliser la cause des expropriés. Celles-ci ont eu des conséquences concrètes sur la vie des expropriés puisque leur lutte

ainsi que leurs victoires ont contribué à légitimer cette mémoire et à en faire un élément identitaire et de distinction.

À l'échelle du gouvernement municipal, si celui-ci possédait peu de pouvoir d'action lors des expropriations, la situation a changé après la fermeture de l'aéroport. Outre les pouvoirs qu'il exerce en termes d'aménagement et de gestion du territoire, il possède également un pouvoir symbolique sur la transformation de son image. Depuis quelques années, les stratégies de développement et marketing territorial mises en place à Mirabel (Rousseau 2011) ont cherché à inverser la « stigmatisation territoriale » (Wacquant 2007) d'une ville prisonnière de son image de territoire aéroportuaire en échec et de territoire à l'identité blessée par les expropriations (Maisetti et Mattina 2021). Les stratégies de promotion territoriales ont participé à diffuser un autre discours sur le territoire (Faure 2010). Elles ont joué un rôle de réécriture du territoire qui a des effets sur les représentations des résidents, des acteurs extérieurs au territoire, et de celles des individus vers qui les stratégies de promotion se dirigent : les entreprises et les nouveaux résidents. À Mirabel, ces stratégies se sont réalisées en réaction directe avec le passé, les conséquences des expropriations et du projet aéroportuaire. Tout en soutenant un développement rapide du territoire provoquant une dénaturation des identités sous-paroissiales, cette évolution a participé à une prise en considération et à une reconnaissance progressive du besoin de mise en mémoire d'expropriés et de leurs descendances.

Les dynamiques sociales

Tout comme les dynamiques politiques, les dynamiques sociales construisent la mémoire (Orianne 2023). Sans les expropriés de Mirabel et leur travail pour partager cette mémoire, la mémoire des expropriations n'existerait pas. Depuis la rétrocession des terres en 1986, ce sont leurs voix et leurs actions qui font vivre cette mémoire et luttent contre l'oubli des conséquences produites par les expropriations. Avec des objectifs précis de mise en mémoire (Gutman et Wüstenberg 2022), ils ont travaillé à réparer les injustices causées, à diffuser la mémoire des expropriations auprès de la population mirabelloise et à l'inscrire spatialement grâce à des actions de patrimonialisation volontaire contribuant à sa persistance (Till 2012). Si les expropriations ont eu de nombreux effets négatifs, elles ont également produit de nouvelles dynamiques sociales qui font aujourd'hui partie

intégrante de l'identité du territoire : liens communautaires forts dans certains secteurs, renforcement de l'attachement aux anciennes paroisses, politisation de ces acteurs contribuant à l'organisation d'actions politiques et communautaires variées (Gensburger et Lefranc 2017).

Les acteurs et les actions de la mémoire ne sont en revanche pas les seules dynamiques sociales qui participent à construire et transformer les mémoires du territoire. La population mirabelloise joue un double rôle en la matière : elle participe au partage mémoriel tout en participant à la dilution de la mémoire. Les expropriations et plus récemment la croissance démographique forte et rapide de Mirabel ont toutes deux transformé l'épaisseur sociale du territoire et sa composition. Le territoire est aujourd'hui moins agricole qu'il ne l'a été, le nombre d'agriculteurs a réduit et le mode de vie agricole s'est dilué. Cela a des effets sur la mémoire des expropriations puisque celle-ci est profondément liée à la mémoire agricole, une mémoire qui diminue à Mirabel aussi face aux frontières physiques et symboliques s'établissant entre le monde rural et urbain qui est parfois source de conflits de représentations et d'attentes entre agriculteurs et résidents (Colin et al. 2019). Le partage mémoriel étant lié aux conditions d'appropriation de cette mémoire, la compréhension des conséquences qu'implique la perte de sa propriété, de sa terre et de son exploitation joue un rôle dans la capacité de la mémoire à persister (Mesly 2022). Même si les deux tiers de la population mirabelloise sont propriétaires, la distance entre groupes sociaux qui s'exprime également en termes de décalage générationnel intervient dans les dynamiques sociales de construction et d'inscription à long terme de la mémoire à l'échelle territoriale.

Les dynamiques sociales s'analysent également à partir des formes d'interactions sociales locales et en particulier entre voisins, le voisinage étant un facteur important de mise en mémoire à Mirabel. Celles-ci sont plus fortes dans les anciennes paroisses où le sentiment historique de communauté est plus fort. Elles sont particulièrement fortes à Sainte-Scholastique, les expropriations ayant solidifié ces relations. À la différence de Sainte-Monique qui a perdu une grande partie de son territoire, une population suffisante est restée à Sainte-Scholastique pour conserver le sentiment de communauté et le faire perdurer grâce aux activités communautaires et les actions de mise en mémoire organisées par des résidents du secteur. Le discours porté sur la solidarité construite en réaction aux effets de destruction des expropriations a participé à le renforcer. Si l'existence de relations entre voisins est exprimée dans les autres secteurs de Mirabel, elles ne sont en revanche pas décrites avec le même niveau d'importance.

Enfin, si les dynamiques sociales participent à la mise en mémoire et la territorialisation de la mémoire, elles participent également à l'oubli. La mémoire de l'expropriation ayant déjà fait l'objet d'un travail ayant mené à la publication d'ouvrages, à la patrimonialisation de lieux et que le processus de rétrocession est terminé, elle n'est plus une mémoire qui dérange. Un certain consensus sur la mise en mémoire apparaît depuis que les élus municipaux soutiennent certaines actions et qu'Aéroports de Montréal a accordé une partie de l'ancien site aéroportuaire pour accueillir le Centre de la mémoire collective de l'expropriation de Mirabel (CMCEM). À long terme, ce consensus ainsi que la disparition des expropriés porteurs de la mémoire peuvent contribuer à son oubli, le « cadre motivationnel » (Snow et al. 1998) de la mise en mémoire étant moins prépondérant que lors des expropriations. Le besoin exprimé par certaines personnes de passer à autre chose peut également contribuer à l'oubli à long terme. Néanmoins, la volonté de retenir les leçons du passé et de ne plus reproduire les mêmes erreurs reste un discours largement consensuel aujourd'hui à Mirabel, d'autant plus que l'expropriation reste l'histoire de nombreuses familles mirabelloises.

Les dynamiques spatiales

Les dynamiques spatiales représentent la troisième dimension centrale participant à la construction territoriale de la mémoire. En relation avec les dynamiques politiques et les dynamiques sociales, les dynamiques spatiales visent l'étude de ce qui s'est déroulé historiquement et se déroule aujourd'hui dans et par l'espace afin de comprendre et analyser les pratiques spatiales et relations à l'espace des individus. L'aménagement du territoire n'allant pas de soi et étant l'objet de préoccupations sociales, il invite à réfléchir à ce qui permet de prendre soin des espaces et des significations qu'ils possèdent pour ceux qui les pratiquent afin qu'ils puissent continuer à exister (Denis et Pontille 2022). À Mirabel, la mémoire des expropriations s'incarne dans les lieux de mémoire et traces du passé, les destructions et reconstructions du territoire, l'ancien site aéroportuaire, les anciennes paroisses et leurs sites historiques. L'existence et la persistance de ces lieux et traces mémoriels est cependant fragile et incertaine face au développement rapide et parfois incontrôlé du territoire qui participe à les effriter, parfois à les détruire (Denis et Pontille 2022). Prendre soin de ces lieux et traces sur le long terme impose souvent leur patrimonialisation volontaire pour éviter leur disparition. Conserver un lieu et le valoriser pour son histoire et ce qu'il

exprime de l'histoire d'un territoire est ainsi souvent le résultat de luttes constantes et répétées (Veschambre 2008). En arrière de chaque lieu patrimonialisé des expropriations de Mirabel se trouvent des acteurs qui ont lutté pour leur reconnaissance et leur préservation: l'Union des producteurs agricoles, le Comité transmission ou le CMCEM. Ces processus ne sont pas accessibles à tous, ils imposent le plus généralement la création d'une organisation reconnue, et s'inscrivent au sein de luttes de pouvoir entre groupes sociaux et acteurs pour l'appropriation de l'espace (Veschambre 2004). L'exemple de la construction de la maison des aînés à Mirabel limitée par les servitudes aéroportuaires montre bien ces dynamiques de pouvoir, l'intervention du député fédéral Jean-Denis Garon ayant été nécessaire pour que le projet voie le jour.

Ces dynamiques relèvent également et surtout des visions dominantes apposées sur les espaces et leurs usages. La hiérarchie de valeur apposée aux lieux reste encadrée et dominée par le potentiel de marchandisation des espaces (Hadbi 2020). Malgré l'évolution des rapports contemporains au temps et à l'histoire, le potentiel de développement économique reste prioritaire, encore davantage pour les municipalités qui dépendent des taxes foncières pour financer leur développement comme Mirabel (Young 2013). Ce contexte place le développement économique en tant qu'élément nécessaire et essentiel du succès des municipalités. Plus celles-ci sont attractives, plus elles sont en demande auprès des promoteurs, plus elles attirent des résidents et donc plus elles perçoivent des revenus. Si cette réalité est critiquée par les résidents de Mirabel pour ses conséquences sur la transformation des identités sous-paroissiales, elles font en revanche partie intégrante du système canadien et dépendent des lois du gouvernement provincial et du fonctionnement politique canadien en général (Young 2013). Ce fonctionnement laisse peu de place à d'autres formes de relations et d'usages de l'espace.

L'ensemble de ces dimensions agissent l'une sur l'autre, entrent en relations et s'auto-influencent. En revanche, le degré d'influence et d'action varie profondément dépendamment du territoire. Ce cadre d'analyse vise, en partant du passé, à proposer des orientations pour le futur basé sur les aspirations des différents acteurs rencontrés, la mise en dialogue de leur récit, et du contexte du territoire. Ce cadre est également profondément évolutif. Large, il vise à ouvrir des réflexions collectives autour de visions, attentes et besoins rarement consensuels, mais qui ne font pas ou peu l'objet de discussions. Les transformations et transitions socio-spatiales, visibles et invisibles, sont des éléments moins souvent discutés dans les territoires. Pourtant cette dimension temporelle est

essentielle et structure nos représentations individuelles et collectives puisqu'en tant qu'individus nous nous construisons à partir de ce que nous avons vécu et de ce que nous espérons vivre. Parfois individuelles, parfois collectives, ces représentations et aspirations sont du moins ancrées au sein de réalités partagées et vécues. En discuter invite à réfléchir à la « mémoire commune » qui peut se construire autour d'un territoire et servir à son évolution future (Granet 2023).

Au sein de cette dernière partie de chapitre, nous avons cherché à lier les faits historiques du territoire de Mirabel aux aspirations pour le futur exprimées par les résidents et les orientations d'aménagement des élus et professionnels de l'aménagement du territoire municipal. Ce dialogue a permis de voir l'interrelation qui se tisse entre phénomènes passés, conséquences actuelles et aspirations futures. Il fournit un ensemble de savoirs profondément utiles pour comprendre le territoire de Mirabel, les relations des résidents à celui-ci et les attentes et besoins des résidents pour le futur. Cette partie a également permis de déconstruire la notion de besoin de mémoire pour montrer que celle-ci ne concerne pas forcément l'inscription de mémoires blessées du passé au sein des territoires, mais offre un ensemble de réflexion sur de nouvelles façons de produire le territoire en relation avec son passé. Pour soutenir cette réflexion, nous avons finalement proposé de la lire à partir de dimensions proposées sous la notion de cadres territoriaux de la mémoire, des dimensions qui ont structuré ce travail de thèse, permis de présenter les résultats et leurs analyses tout au long de ces chapitres afin d'établir ce lien entre expropriations, territoires et mémoires sur le long terme.

CONCLUSION GÉNÉRALE

L'objectif principal de cette thèse était de comprendre comment la mémoire d'un projet qui implique des expropriations, ayant eu lieu il y a 56 ans, se perpétue, et continue d'affecter l'attachement au lieu des résidents. La mémoire étant sociale, spatiale, symbolique et politique, nous avons trois sous-objectifs. Premièrement, nous voulions étudier les conséquences sociales et spatiales des expropriations des années 1970, leur persistance et leur évolution. Deuxièmement, nous voulions étudier les conséquences symboliques des expropriations, leur persistance et leur évolution. Finalement, notre recherche visait à étudier l'implication des acteurs politiques locaux, hier et aujourd'hui, dans les expropriations et la prise en compte ou non de leurs effets sur l'aménagement du territoire et les stratégies de développement locales. À cette fin, nous avons mobilisé une méthodologie qualitative plurielle, basée sur l'observation documentaire, la diffusion d'un micro-questionnaire auprès de 95 résidents de douze des treize secteurs de la municipalité, la réalisation d'entretiens avec neuf expropriés ayant vécu les expropriations, douze résidents ne les ayant pas vécues et huit élus et professionnels de l'aménagement du territoire municipal.

Bien que cette thèse réponde à certaines lacunes des écrits scientifiques, il convient cependant de mettre en évidence les limites de cette recherche. Les résultats de la recherche dépendent de la méthodologie utilisée. Sur le terrain, celle-ci s'est limitée à 95 réponses au micro-questionnaire et 29 entretiens réalisés. Les entretiens se sont arrêtés lorsqu'une saturation a été perçue. L'orientation du thème de la recherche autour de la mémoire des expropriations a orienté le recrutement autour de personnes qui connaissent ce sujet et avaient un intérêt à en parler. Cette recherche a tenté de prendre en considération l'existence de potentielles autres représentations du territoire grâce au micro-questionnaire mais cela reste limité. Néanmoins, les réponses au micro-questionnaire, les entretiens et l'observation documentaire apportent tout de même une plus large représentation des spécificités identitaires du territoire.

La seconde lacune de cette recherche est qu'elle est réalisée à un temps T. La mémoire, l'attachement au lieu, l'identité territoriale étant des dimensions en mouvance constante, cette recherche méritera d'être mise à jour dans les prochaines années. En particulier, il sera intéressant d'identifier la continuité ou non des actions de mise en mémoire. Cette thèse a été réalisée alors que les dernières terres expropriées n'étaient pas encore rétrocédées et que le 50^e anniversaire des

expropriations était en cours. L'évolution des actions de mise en mémoire ou leur inexistence dans les prochaines années, en particulier dans un contexte de vieillissement et de disparition des anciens expropriés, seront des ajouts importants aux résultats de cette thèse pour analyser les conditions de la mise en mémoire sur le long terme d'un territoire.

La troisième lacune, qui est également une force de cette recherche, est que cette recherche constitue une monographie d'un territoire. Elle ne peut être généralisable à tous les cas d'expropriation qui méritent d'être analysés en relation avec les contextes propres à chaque territoire, au regard des dimensions sociales, spatiales, politiques et temporelles de chacun d'entre eux. En revanche, malgré la spécificité et l'unicité de ce cas de recherche, certaines similitudes se dessinent entre milieux expropriés à travers l'histoire et à travers le monde.

Étudier les mémoires des expropriations rappelle que ces mémoires se situent en de nombreux territoires, proches et lointains. Ils font partie des mémoires individuelles, collectives et familiales de nombreux individus. Les points communs de ces mémoires se retrouvent autour des mécanismes employés et des effets provoqués par la dépossession de terres. Au Québec et au Canada, parler d'expropriation ne peut se faire sans aborder les dépossession historiques des communautés autochtones. À Mirabel, parler des dimensions qui construisent la mémoire du territoire ne peut se faire sans aborder les expropriations successives qu'on vécu les membres de la communauté mohawk de Kanehsatà:ke, toujours en cours (Denieul-Pinsky 2024). Cette relation entre expropriations historiques et plus récentes est cependant largement ignorée.

Les actions et discours autour des processus de mise en mémoire informent sur ce qui est désigné comme « digne d'être représenté et commémoré » (Denieul-Pinsky, à venir, p.25 [traduction libre]). La mise en mémoire est ainsi toujours partielle et partiale (Kelly et Bosse 2022). Au Québec, la partialité s'insère néanmoins dans des rapports de pouvoir historiques qui ont provoqué l'invisibilisation constante de certains vécus et mémoires, en particulier ceux des dépossession des communautés autochtones. Cette thèse participe à cette invisibilisation en se limitant à l'étude d'un territoire précis et des récits des expropriés et résidents de Mirabel. Les choix opérés dans cette recherche ne doivent cependant pas faire oublier que Mirabel fait partie d'un territoire historiquement dépossédé et, ce, bien avant les expropriations. Cette recherche a montré que ces relations sont néanmoins absentes des récits des expropriés, des récits municipaux, et des initiatives de mise en mémoire du territoire. Cette mise sous silence de la présence autochtone historique

illustre les inégalités qui existent entre différents groupes sociaux et différentes valeurs accordées à différentes mémoires (Farmer Lacombe et Pind 2023). Les expropriés de Mirabel ont lutté contre leurs expropriations et leur lutte a permis la rétrocession de la grande majorité des terres expropriées. Depuis, ils ont réussi – même si cela a provoqué de nombreux conflits – à inscrire leurs mémoires spatialement et socialement au sein du territoire. La communauté mohawk de Kanehsatà:ke lutte depuis encore plus longtemps pour la reconnaissance de ses droits ancestraux et la rétrocession sans que ses revendications ne soient reconnues et prises en considération (Gabriel-Doxtater et Van den Hende 1995). L’absence de récits concernant leurs revendications lors de la rétrocession des terres en 2006 montre ces inégalités profondes dans la capacité de groupes à lutter, revendiquer, se faire écouter et à laisser des traces de leurs revendications (Thorpe 2014). Pourtant, dans les deux cas, des dépossession ont eu lieu. Dans les deux cas, l’État s’est assuré que les expropriations se mettent en œuvre pour mettre en place ses projets de développement de territoire (Blomley 2003; Harris 2004; Harvey 2003; Blomley 2016). Dans les deux cas, des conséquences sociales, politiques, économiques et spatiales se perpétuent sur le long terme (Smit 2015; Gironde, Golay et Messerli 2016).

Cette thèse l’a montré en détail concernant le cas de Mirabel : les expropriations provoquent des effets destructeurs et à long terme, en particulier concernant la relation entretenue entre les expropriés et leur environnement de vie. Après le travail mené, nous sommes en effet, en mesure de dire que l’expropriation et le projet aéroportuaire ont eu des conséquences sociales, spatiales et symboliques nombreuses et que celles-ci ont construit la mémoire de ces événements telle que vécue et partagée socialement à Mirabel. Pendant longtemps, au sein du périmètre d’expropriation, les expropriations ont rompu l’attachement au lieu des résidents en leur enlevant leur statut de propriétaire et en les forçant soit à quitter le territoire, soit à devenir locataires du gouvernement fédéral. En revanche, la lutte pour la réappropriation du territoire a fait évoluer cette relation en participant à recréer des formes d’attachement autour des liens sociaux et de la solidarité construite entre les expropriés. La rétrocession des terres ainsi que la reconnaissance progressive des effets vécus (à l’intérieur et à l’extérieur de Mirabel) ont permis d’apaiser les conséquences négatives des expropriations et ont favorisé la construction d’autres discours mémoriels autour desquels l’attachement des expropriés au territoire s’est recréé. Le travail de mémoire et l’évolution des discours ont permis d’ancrer cette mémoire au sein du territoire. Sa transformation en élément identitaire distinctif a favorisé son appropriation sociale.

Cependant, si cette lutte a permis de réparer en partie l'injustice spatiale vécue en permettant aux expropriés de récupérer ce qui leur avait été pris, l'injustice sociale et le traumatisme vécu continuent de survivre. La survivance de la mémoire traumatique des expropriations reste la principale conséquence de ce qu'il s'est passé. Elle rappelle la violence que les expropriations produisent sur les expropriés, leurs proches et descendants ainsi que sur l'environnement où elles prennent forme. Les événements du passé laissant des traces tangibles et intangibles dans le présent (Veschambre 2008; Shahamati 2024), l'expropriation de Mirabel s'est matérialisée au sein du périmètre historique d'expropriation qui malgré sa disparition physique, continue de subsister. Il existe aujourd'hui toujours au sein des mémoires des individus, des traces toujours visibles des expropriations, des lieux de mémoires et des servitudes aéroportuaires toujours présentes.

En revanche, depuis la rétrocession des terres et avec l'évolution du territoire, l'échelle de matérialisation de la mémoire des expropriations s'est aussi transformée. Le travail de mémoire des expropriés au sein de la municipalité de Mirabel a créé un milieu de mémoire de fait qui a mené à une diversification des acteurs de la mémoire et à une certaine appropriation sociale et politique locale de cette mémoire qui a favorisé sa territorialisation à l'échelle de la municipalité. Ce processus de territorialisation a permis de transformer cette mémoire, longtemps décrite comme un poids social et politique, en élément identitaire distinctif du territoire pour les résidents rencontrés et de plus en plus valorisé par les élus municipaux en tant qu'histoire à part entière du territoire, face à laquelle le territoire s'est relevé, mais surtout s'est reconstruit. C'est un discours de la résilience partagée face aux destructions historiques qui s'est construit à Mirabel et qui a permis progressivement de reconnaître et valoriser l'existence de cette mémoire.

Cette évolution a permis de soutenir la transformation symbolique du site aéroportuaire et de la légitimer, car ensemble, la mémoire des expropriations et la mémoire du site aéroportuaire expriment un discours qui se connecte, celui d'un territoire et de sa population qui a survécu à des événements destructeurs du passé imposés par des acteurs supramunicipaux. De ces événements reste une mémoire de la reconstruction sociale, symbolique, spatiale et politique qui favorise aujourd'hui l'attachement au territoire des résidents et la construction d'une nouvelle identité projetée par la municipalité. L'attachement au lieu et l'identité projetée sont deux dimensions importantes de l'identité territoriale. Elles informent sur le territoire tel qu'il est vécu, perçu et conçu à travers le temps. Elles se nourrissent mutuellement. La relation des résidents au territoire

s'étant transformée à travers le temps et Mirabel accueillant chaque année toujours plus de nouveaux résidents, l'identité projetée par la municipalité s'est elle aussi transformée, et en se transformant, elle a soutenu le tournant mémoriel mirabellois. Les mémoires de l'expropriation et du projet aéroportuaire ne sont plus des mémoires uniquement négatives, elles représentent ensemble l'épaisseur mémorielle de la municipalité.

Cette thèse apporte plusieurs contributions aux études sur les expropriations, l'habiter et les mémoires urbaines. La première est que les expropriations à grande échelle produisent des conséquences sur l'ensemble des dimensions sociales, spatiales, politiques, économiques et symboliques des territoires où elles prennent forme (Gironde, Golay et Messerli 2016). Ces conséquences dépassent donc largement les conséquences économiques de la perte de la propriété plus souvent étudiées que les autres dimensions. Mobiliser une lecture territoriale des conséquences des expropriations cherche à décentrer le regard du projet ou de l'échelle du projet qui implique des expropriations pour prendre en compte le fait que celles-ci se mettent en œuvre dans un environnement préalablement constitué, pluriel, et qui va absorber ces conséquences sur le long terme. La dimension du long terme est la seconde contribution aux études sur les expropriations, car celle-ci est plus rarement prise en considération. Les effets de projets menant à des expropriations sont – lorsque c'est le cas – plus souvent étudiés sur le court ou le moyen terme. Pourtant, cette thèse montre bien que ces effets se perpétuent sur le long terme s'ils ne sont pas reconnus et qu'un travail de réparation n'est pas engagé. Ce travail nécessite bien plus que l'attribution individuelle de compensations financières, celles-ci ne suffisant jamais à répondre aux effets produits. Il implique une reconnaissance sociale et politique des effets subis sur le long terme. Dans le cas de Mirabel, l'aéroport s'étant concrétisé par un échec, c'est la suppression du périmètre d'expropriation qui a été nécessaire, la rétrocession des terres aux expropriés, la reconnaissance publique des erreurs commises – si cette reconnaissance avait été exprimée plus tôt et qu'elle s'était accompagnée d'excuses, la réalité serait autre – et le travail de mémoire des expropriés qui a permis, en partie, d'adoucir les effets subis tout en gardant en mémoire l'injustice historique. C'est la mémoire de l'injustice et de ses effets toujours concrets sur les anciens expropriés qui ne pourront jamais être entièrement réparés qui permettent aujourd'hui de garder en mémoire les effets destructeurs à long terme provoqués par des expropriations.

Ce cas d'étude permet de porter une critique directe des mécanismes législatifs employés à grande échelle et de façon récurrente à travers l'histoire qui n'auraient pas dû être mis en œuvre et qui ont provoqué des conséquences fortes, ignorées et inutiles. Les expropriations sont toujours liées à des projets de développement. Interroger l'(in)utilité des expropriations c'est interroger l'(in)utilité de ces projets et des conséquences qu'elles produisent (Camille 2013). C'est remettre en question les termes légaux de nécessité et d'intérêt public utilisés pour justifier la mise en œuvre d'expropriations pour regarder les conséquences réelles qu'elles produisent sur les expropriés. Cela implique d'inclure aux projets mis en œuvre une évaluation sur le long terme de leurs conséquences, la prise en compte des études qui abordent ces conséquences en prenant en considération plusieurs dimensions : sociales, politiques, économiques, spatiales et temporelles.

Si l'anticipation de l'ensemble des conséquences potentielles des expropriations dépend de chaque projet et de chaque territoire, les études produites en géographie et en sociologie qui abordent l'expérience de l'expropriation permettent d'anticiper un certain nombre d'effets qui se reproduisent d'une expropriation à l'autre (Cavaillé 1999; Azuela et Herrera-Martin 2009; Bresse 2010; Bresse, Fortin et Desprès 2010; Smit 2015; Smit et Valiante 2016; Deboulet et Lafaye 2018; Gironde, Golay et Messerli 2016). Les nombreuses études produites sur les effets des dépossession historiques des communautés autochtones permettent de réfléchir à ces effets à long terme en prenant également en considération la transmission intergénérationnelle des conséquences (Gabriel-Doxtater et Van den Hende 1995; Wolfe 2006; Rivard 2006; Baird 2011; Elias et al. 2012; Mitchell 2019; Thomson 2019, Denieul-Pinsky, à venir). Ces études invitent à réfléchir à l'importance d'intégrer les expropriés et les acteurs du territoire exproprié en tant que parties prenantes, étant les acteurs qui subissent le plus les effets de ces projets et décisions. Elles invitent également à envisager l'arrêt de la mise en œuvre des projets si ces derniers produisent des effets négatifs trop importants qui se perpétueront et pourront amener à l'échec du projet (Devisme et Matthey 2021). Finalement, le cas de Mirabel amène à nous questionner sur l'importance de réfléchir aux expropriations comme un processus temporel qui ne s'arrête ni aux compensations reçues ni à la rétrocession des terres, mais qui peut se transformer en marqueur territorial présent et futur.

Concernant l'habiter, étudier les expropriations renforce les études qui analysent la relation profonde et intime qui se construit entre les individus et les espaces qu'ils habitent. Cette relation

se construit en premier lieu individuellement, par l'acte d'habiter et de construire son chez-soi. En partant de l'espace le plus investi, le domicile, ce chez-soi devient le lieu où se construisent les relations sociales et communautaires, et où les pratiques sociospatiales prennent forme. Lorsque ces relations sont rompues, en privant l'individu de son chez-soi, de ses relations sociales et en transformant en profondeur ses pratiques, c'est son identité qui est déstabilisée. L'identité des territoires se construisant à partir des identités individuelles et collectives qui prennent forme en son sein, c'est également l'identité du territoire qui est déstabilisée. Avec des événements comme des expropriations à grande échelle, c'est l'habitabilité du territoire, sa capacité à favoriser l'habiter des individus, qui est rompue. Les résultats de cette thèse viennent ainsi renforcer le fait que la relation entretenue entre les individus et les territoires n'est pas stable dans le temps, qu'elle évolue et se transforme au contact de ce qui se passe dans les territoires et les lieux appropriés. L'attachement à ce territoire, qui est la dimension la plus commune pour comprendre cette relation, peut se retrouver aussi modifié. Plus souvent cette relation est étudiée en termes de rupture, donc en deux phases : une phase d'attachement et une phase de rupture (England et Albrecht 1984; Brown et Perkins 1992; Inalhan et Finch 2004; Clarke, Murphy et Lorenzoni 2018). Plus rares sont les études qui étudient la reformation de cette relation d'attachement (Capello 2019; Manzo et Devine-Wright 2020). À Mirabel, celle-ci a été rompue, mais elle s'est reformée à travers le temps, par l'appropriation de l'espace, et son marquage socio spatiale. Cette évolution n'a été possible que grâce au travail de mémoire mis en œuvre qui a permis la reconnaissance politique et sociale de l'existence de cette mémoire et des besoins de mise en mémoire exprimés par des expropriés. Cette reconnaissance n'est en revanche pas disponible partout et n'est pas égale en fonction des groupes sociaux.

Le cas de Mirabel invite à réfléchir à ce que le géographe historique québécois, Étienne Rivard (2006) appelle la « géographie de l'absence » pour décrire les différences de traitement de sujets aussi bien politiquement, socialement que dans le milieu académique. Il nomme plus particulièrement la sous-représentation des études autochtones qui se traduit par forme d'« amnésie territoriale » que les auteurs Desbiens, Rivard et Hirt (2018, p.296) nomment pour dénoncer l'invisibilisation des conséquences à long terme des dépossession historiques au Québec : « la société québécoise est confrontée à une certaine amnésie territoriale – une sorte de déficit de conscience spatiale – lorsqu'il s'agit de ses racines géographiques originelles ». Ce phénomène est particulièrement visible face à l'invisibilisation des dépossession des communautés autochtones

qui sont – quand elles sont nommées – associées à un passé lointain, celui de la colonisation française (Dépatie, Lalancette et Dessureault 1987), provoquant une déresponsabilisation contemporaine politique, mais également sociale des dépossession toujours en cours. Les terres n’ayant pour la plupart jamais été cédées, l’occupation et l’aménagement de ces espaces se poursuivent sans prendre en considération la présence des communautés. Dans ce contexte, les communautés doivent continuellement négocier leurs droits sur leurs territoires ancestraux et rappeler leur présence historique (Éthier 2020). Cette non-reconnaissance continue a pour effet de « déformer les récits historiques » (Denieul-Pinsky, à venir, p.2) et de perpétuer les mécanismes de dépossession (Wolfe 2006). Tompkins (2016) parle en ce sens d’« oubli stratégique » (*strategic forgetting*) permettant aux États et aux individus de conserver et perpétuer leur contrôle et usages des territoires dans le temps présent. Ce contrôle est encensé par des lois qui leurs permettent d’imposer des modèles d’aménagement qui priorisent le développement économique à la prise en considération des besoins des individus et de leurs aspirations (Thomson 2019).

Les relations qui se tissent entre ces différents phénomènes et la reproduction de conséquences similaires sur les individus et les territoires invitent, voire imposent, de réfléchir à d’autres manières de penser les territoires, de les aménager et de les développer à l’avenir. La crise du logement, les évictions en hausse, l’augmentation toujours plus forte de l’itinérance en ville, les inégalités sociales, économiques et environnementales qui se creusent, les conséquences des changements climatiques sont pour la plupart des effets des modèles d’aménagement et de traitement historiques et perpétués à travers le temps des territoires et de ceux qui y habitent. Dans ces contextes, il y aurait tout intérêt à mettre en relation ces enjeux actuels et futurs avec des façons d’aménager le territoire qui prennent davantage en compte les attentes, désirs, besoins, vécus et sensibilités des populations qui vivent dans ces espaces. Changer de paradigme pour intégrer des manières de produire et de penser l’espace qui soient plus sensibles, qui prennent davantage soin des individus et des territoires s’inscrit dans les réflexions de nombreux chercheurs qui théorisent et proposent des pistes pour penser la ville sensible, l’urbanisme affectif et l’urbanisme du *care* (Frias 2001; Feildel 2013; Bailly 2018; Bailly et Marchand 2019; Denis et Pontille 2022; Sportouch 2024). Penser en ces termes est une façon de réfléchir à l’ici et le maintenant en portant un regard sur ce que la société attend aujourd’hui en termes de qualité de vie, de bien-être en ville, d’ambiances urbaines, de rapports à la mémoire, de relations communautaires, de sentiment d’appartenance, d’inscription, d’attachement et d’ancrage avec les lieux. C’est un acte de *care* envers les espaces

et les individus qui a pour objectif de faire durer les environnements qui nous entourent en prenant conscience des qualités que ces environnements possèdent (Denis et Pontille 2022). Par la mise en place de méthodologies permettant d'accéder à cette sensibilité et d'accorder une place aux vécus, aux perceptions et aux ressentis (Olmedo 2015; Olmedo 2017; Olmedo et Stassi 2020; Gardener et al. 2019; Caquard et Griffin 2019), il s'agit de porter un regard attentif à ce qui permet aux territoires de perdurer : l'attachement et l'appropriation socio-spatiale des individus, les actions mises en place pour prendre soin des environnements et des atouts historiques et plus récents des territoires, les relations entre individus au sein des territoires. L'atteinte de ce paradigme invite à écouter les sensibilités provenant des milieux, à définir de nouveaux systèmes de valeurs et de qualités orientant l'aménagement de l'espace, et à inscrire ces valeurs au sein de documents de planification qui permettront leur application réelle dans une logique qui priorise le lien au territoire.

Bibliographie

- Aaltonen, Kirsi et Jaakko Kujala. 2010. « A Project Lifecycle Perspective on Stakeholder Influence Strategies in Global Projects. » *Scandinavian Journal of Management* 26 (4): 381-397. doi:10.1016/j.scaman.2010.09.001.
- Alderman, Derek H. et Joshua F. J. Inwood. 2013a. « Landscapes of Memory and Socially Just Futures. » In *The Wiley-Blackwell Companion to Cultural Geography*, sous la dir. de Nuala C. Johnson, Richard H. Schein, et Jamie Winders, 186-197. Chichester, UK: John Wiley & Sons, Ltd. doi:10.1002/9781118384466.ch18.
- . 2013b. « Landscapes of Memory and Socially Just Futures. » In *The Wiley-Blackwell Companion to Cultural Geography*, sous la dir. de Nuala C. Johnson, Richard H. Schein, et Jamie Winders, 186-197. Chichester, UK: John Wiley & Sons, Ltd. doi:10.1002/9781118384466.ch18.
- Allen, Tom. 2010. « Liberalism, Social Democracy and the Value of Property under the European Convention on Human Rights. » *International and Comparative Law Quarterly* 59 (4): 1055-1078. doi:10.1017/S0020589310000448.
- Amphoux, Pascal et Lorenza Mondada. 1989. « Le chez-soi dans tous les sens. » *Architecture et Comportement/Architecture and Behaviour* 5 (n°2): 135-152.
- Anand, Nikhil. 2017. *Hydraulic city: water and the infrastructures of citizenship in Mumbai*. Durham ; London: Duke University Press.
- Anton, Charis E. et Carmen Lawrence. 2014. « Home Is Where the Heart Is: The Effect of Place of Residence on Place Attachment and Community Participation. » *Journal of Environmental Psychology* 40: 451-461. doi:10.1016/j.jenvp.2014.10.007.
- Antunes, Bianca, Hug March et James J.T. Connolly. 2020. « Spatializing Gentrification in Situ: A Critical Cartography of Resident Perceptions of Neighbourhood Change in Vallcarca, Barcelona. » *Cities* 97: 102521. doi:10.1016/j.cities.2019.102521.
- Arezki, Rabah, Catherine A. Pattillo, Marc G. Quintyn et Min Zhu. 2012. *Commodity Price Volatility and Inclusive Growth in Low-Income Countries*. International Monetary Fund. 408. <https://doi.org/10.5089/9781616353797.071>
- Association of Critical Heritage Studies. 2012. « Manifesto. » *Association of Critical Heritage Studies*. <https://www.criticalheritagestudies.org/history>.

- Auchter, Jessica. 2019. « Narrating Trauma: Individuals, Communities, Storytelling. » *Millennium: Journal of International Studies* 47 (2): 273-283.
doi:10.1177/0305829818808385.
- Augé, Marc. 1992. *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité*, La librairie du XXI^e siècle. Paris: Éditions du Seuil. 160.
- Azuela, Antonio et Carlos Herrera-Martín. 2009. « Taking Land Around the World: International Trends in Expropriation for Urban and Infrastructure Projects. » In *Urban Land Markets*, sous la dir. de Somik V. Lall, Mila Freire, Belinda Yuen, Robin Rajack, et Jean-Jacques Helluin, 337-362. Dordrecht: Springer Netherlands. doi:10.1007/978-1-4020-8862-9_13.
- Babin, Aryane. 2015. *L'expropriation du territoire de Forillon: les décisions politiques au détriment des citoyens*. Québec: Presses de l'Université Laval. 174.
- Bachelard, Gaston. 1957 [1961]. *La poétique de l'espace*. Paris: Les Presses universitaires de France. 3^e édition. 215.
- Baillargeon, Taïka. 2015. « Les Lieux de l'en-Attendant : Le Cas Du Generalštab de Belgrade. » Thèse doctoral. Montréal (Québec, Canada): Université du Québec à Montréal. 427.
<https://archipel.uqam.ca/7234/>.
- Bailly, Emeline. 2016. « Les paysages urbains en mal d'émotions. » *Carnets de géographes* (9). doi:10.4000/cdg.594.
- Bailly, Émeline. 2018. *Oser la ville sensible: paysage, expérience sensible et conception urbaine*. Nantes: Cosmografia. 230.
- Bailly, Emeline et Dorothée Marchand. 2019. *Penser la qualité, la ville résiliente et sensible*. Bruxelles: Mardaga. 248.
- Baird, Ian G. 2011. « Turning Land into Capital, Turning People into Labor: Primitive Accumulation and the Arrival of Large-Scale Economic Land Concessions in the Lao People's Democratic Republic. » *New Proposals: Journal of Marxism and Interdisciplinary Inquiry* 5 (1): 10-26.
- Bao, Haijun, Hao Dong, Jinshui Jia, Yi Peng et Qiuxiang Li. 2020. « Impacts of Land Expropriation on the Entrepreneurial Decision-Making Behavior of Land-Lost Peasants: An Agent-Based Simulation. » *Habitat International* 95: 102096.
doi:10.1016/j.habitatint.2019.102096.

- Bar-Tal, Daniel. 2007. « Sociopsychological Foundations of Intractable Conflicts. » *American Behavioral Scientist* 50 (11): 1430-1453. doi:10.1177/0002764207302462.
- Baudin, Gérard et Philippe Bonnin. 2009. *Faire territoire*. Paris: Recherches. 318.
- Beattie, James, Ryan Tucker Jones et Edward D. Melillo. 2023. *Migrant ecologies: environmental histories of the Pacific world*. Perspectives on the global past. Honolulu: University of Hawai'i Press. 316.
- Bédard, Mario. 2005. « Une typologie du haut-lieu, ou la quadrature d'un géosymbole. » *Cahiers de géographie du Québec* 46 (127): 49-74. doi:10.7202/023019ar.
- . 2017. « Les vertus identitaire, relationnelle et heuristique de la territorialité – D'une conception culturelle à une conceptualisation tripartite. » *Cybergeogeo*. doi:10.4000/cybergeogeo.28853.
- Bédard, Mario et Sandra Breux. 2011. « Non-lieux et grands projets urbains. Une inéluctable équation ? Perspectives théoriques et propositions analytiques »: » *Annales de géographie* n°678 (2): 135-156. doi:10.3917/ag.678.0135.
- Beeksmma, Anne et Chiara De Cesari. 2019. « Participatory Heritage in a Gentrifying Neighbourhood: Amsterdam's Van Eesteren Museum as Affective Space of Negotiations. » *International Journal of Heritage Studies* 25 (9): 974-991. doi:10.1080/13527258.2018.1509230.
- Belanche, Daniel, Luis V. Casaló et Carlos Flavián. 2017. « Understanding the Cognitive, Affective and Evaluative Components of Social Urban Identity: Determinants, Measurement, and Practical Consequences. » *Journal of Environmental Psychology* 50: 138-153. doi:10.1016/j.jenvp.2017.02.004.
- Ben Haman, Omar. 2025. « Slum Resettlement and the Destruction of the Previous Cohesion Practices. » *International Journal of Community Well-Being*. <https://doi.org/10.1007/s42413-025-00238-3>.
- Benjaminsen, Tor A et Christian Lund. 2002. « Formalisation and Informalisation of Land and Water Rights in Africa: An Introduction. » *The European Journal of Development Research* 14 (2): 1-10. doi:10.1080/714000420.
- Berg, Lawrence D. 2011. « Banal Naming, Neoliberalism, and Landscapes of Dispossession. » *ACME: An International E-Journal for Critical Geographies* 10 (1): 13-22. <https://doi.org/10.14288/acme.v10i1.881>

- Bergel, Pierre. 2006. « « La ville en devenir : de la ville perdue à la ville retrouvée ». Compte rendu de colloque (Saint-Lô, 29 septembre - 1er octobre 2004). » *Natures Sciences Sociétés* 14 (4). EDP Sciences: 416-419.
- Blin, Olivier et Claire Besson. 2021. « L'archéologie à la mesure de la ville : passé, présent et devenir. » *Les Nouvelles de l'archéologie* (164): 4-7. doi:10.4000/nda.12074.
- Blomley, Nicholas. 2003. « Law, Property, and the Geography of Violence: The Frontier, the Survey, and the Grid. » *Annals of the Association of American Geographers* 93 (1): 121-141. doi:10.1111/1467-8306.93109.
- . 2004. *Unsettling the City: Urban Land and the Politics of Property*. New York: Routledge.
- . 2007. « Making Private Property: Enclosure, Common Right and the Work of Hedges. » *Rural History* 18 (1): 1-21. doi:10.1017/S0956793306001993
- . 2016. « The Territory of Property. » *Progress in Human Geography* 40 (5). SAGE Publications Ltd: 593-609. doi:10.1177/0309132515596380.
- . 2017. « Land Use, Planning, and the “Difficult Character of Property.” » *Planning Theory & Practice* 18 (3): 351-364. doi:10.1080/14649357.2016.1179336.
- Blomley, Nicholas et Gordon Clark. 1990. « Law, theory, and geography. » *Urban Geography* 11: 433-446. doi:10.2747/0272-3638.11.5.433.
- Bogalska-Martin, Ewa. 2018. « Mémoire, reconnaissance et « vivre-ensemble » ? » In *Pluralité et vivre ensemble*, sous la dir. de Saillant, Francine. Presses de l'Université Laval. <https://shs.hal.science/halshs-01913784>.
- Boileau, Gilles. 1996. « La mémoire de Mirabel : entre Mirabel et Dorval, l'histoire fera le partage. » *Histoire Québec* 2 (1). Les Éditions Histoire Québec: 35-39.
- . 2009. *Mirabel en histoires*. Québec, Québec: Septentrion. 432.
- Boillot, Armand. 1888. *Du droit de préemption en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique : étude théorique et pratique*, G. Pedone-Lauriel. Paris. 44.
- Boizard, Maryline. 2016. « Le temps, le droit à l'oubli et le droit à l'effacement. » *Les Cahiers de la Justice* 4 (4). Dalloz: 619-628. doi:10.3917/cdlj.1604.0619.
- Boltansky, Luc et Laurent Thevenot. 1991. *De la justification : les économies de la grandeur*. Paris: Gallimard. 576.

- Bondaz, Julien, Cyril Isnart et Anaïs Leblon. 2012. « Au-delà du consensus patrimonial: Résistances et usages contestataires du patrimoine. » *Civilisations* (61-1): 9-22. doi:10.4000/civilisations.3113.
- Bott, Lisa-Michèle, Leda Ankel et Boris Braun. 2019. « Adaptive Neighborhoods: The Interrelation of Urban Form, Social Capital, and Responses to Coastal Hazards in Jakarta. » *Geoforum* 106: 202-213. doi:10.1016/j.geoforum.2019.08.016.
- Bouchard, Pierre. 2006. « Théorie de l'action et parcours de vie. » *Nouvelles perspectives en sciences sociales* 1 (2): 67. doi:10.7202/602471ar.
- Bourdin, Alain. 1992. « Patrimoine et demande sociale. » In *Le Patrimoine, atout du développement*, sous la dir. de Régis Neyret, 21-25. Presses universitaires de Lyon. doi:10.4000/books.pul.37642.
- Brenner, Robert. 1976. « Agrarian Class Structure and Economic Development in Pre-Industrial Europe. » *Past and Present* 70 (1): 30-75. doi:10.1093/past/70.1.30.
- . 1982. « The Origins of Capitalist Development: A Critique of Neo-Smithian Marxism. » In *Introduction to the Sociology of "Developing Societies,"* sous la dir. de Hamza Alavi et Teodor Shanin, 54-71. London: Macmillan Education UK. doi:10.1007/978-1-349-16847-7_4.
- Bresse, Marie-Pier. 2010. « L'expérience de la relocalisation résidentielle involontaire. Le cas du réaménagement de la route 175 à Stoneham. » Thèse de doctorat, Québec: Université Laval.
- Bresse, Marie-Pier, Andrée Fortin et Carole Després. 2010. « Se réinstaller après une relocalisation résidentielle involontaire : entre appréciation de son nouveau milieu et deuil de l'ancien. » *Lien social et Politiques* (63): 133-141. doi:10.7202/044155ar.
- Breux, Sandra. 2007. « De l'imaginaire géographique à l'acte politique. L'influence des représentations territoriales sur la participation politique individuelle à l'échelle locale et urbaine. » Québec: Faculté des études supérieures de l'Université Laval.
- Breux, Sandra. 2009. « Propositions taxinomiques pour une compréhension du lieu d'habitat. » *Cahiers de géographie du Québec* 53 (149): 167-176. doi:10.7202/038780ar.
- Breviglieri, Marc. 2013. « Une brèche critique dans la « ville garantie » ? Espaces intercalaires et architectures d'usage. » In *De la différence urbaine. Le quartier des Grottes*, Genève, sous

- la dir. de Cogato Lanza, Elena, Pattaroni, Luca, Mischa-Sébastien, Piraud et Tirone Chabert, Barbara. 213-236. Métis Presses. Genève.
- Brown, Barbara B. et Douglas D. Perkins. 1992. « Disruptions in Place Attachment. » In *Place Attachment*, sous la dir. de Irwin Altman et Setha M. Low, 279-304. Boston, MA: Springer US. doi:10.1007/978-1-4684-8753-4_13. http://link.springer.com/10.1007/978-1-4684-8753-4_13.
- Brown, Barbara, Reed Geertsens et Richard Krannick. 1989. « Community Satisfaction and Social Integration in a Boomtown: A Longitudinal Analysis. » *Rural Sociology* 54 (4).
- Bublitz, Christoph et Martin Dresler. 2015. « A Duty to Remember, a Right to Forget? Memory Manipulations and the Law. » In *Handbook of Neuroethics*, sous la dir. de Jens Clausen et Neil Levy, 1279-1307. Dordrecht: Springer Netherlands. doi:10.1007/978-94-007-4707-4_167.
- Busquet, Gregory. 2012. « L'espace politique chez Henri Lefebvre: l'idéologie et l'utopie » [« Political Space in the Work of Henri Lefebvre: Ideology and Utopia »] *Justice spatiale / Spatial Justice* 5. <https://www.jssj.org/article/lespace-politique-chez-henri-lefebvre-lideologie-et-lutopie/>
- Buttimer, Anne. 1979. « Le temps, l'espace et le monde vécu. » *Espace géographique* 8 (4): 243-254. doi:10.3406/spgeo.1979.1929.
- Calvino, Italo. 1984. *Les Villes Invisibles*. Paris: Seuil. 224.
- Camara, Gabriele Silveira, Silvana Philippi Camboim et João Vitor Meza Bravo. 2021. « Collaborative Emotional Mapping as a Tool for Urban Mobility Planning. » *Boletim de Ciências Geodésicas*. 27. doi:10.1590/s1982-21702021000s00011.
- Camille. 2013. *Le petit livre noir des grands projets inutiles*. Neuvy-en-Champagne: Passager clandestin. 124.
- Capello, Roberta. 2019. « Interpreting and Understanding Territorial Identity. » *Regional Science Policy & Practice* 11 (1): 141-158. doi:10.1111/rsp3.12166.
- Caquard, Sébastien et William Cartwright. 2014. « Narrative Cartography: From Mapping Stories to the Narrative of Maps and Mapping. » *The Cartographic Journal* 51 (2): 101-106. doi:10.1179/0008704114Z.0000000000130.
- Caquard, Sébastien et Amy Griffin. 2019. « Mapping Emotional Cartography. » *Cartographic Perspectives* (91). doi:10.14714/CP91.1551.

- Caquard, Sébastien, Emory Shaw, José Alavez et Stefanie Dimitrovas. 2019. « Mapping Memories of Exiles: Combining Conventional and Alternative Cartographic Approaches. » In *The Routledge Handbook of Memory and Place*. Abingdon, Oxon: Routledge. 15.
- Cardina, Miguel et Inês Nascimento Rodrigues. 2021. « The Mnemonic Transition: The Rise of an Anti-Anticolonial Memoryscape in Cape Verde. » *Memory Studies* 14 (2): 380-394. doi:10.1177/1750698020927735.
- Carpenter, Dick M. et John K. Ross. 2009. « Testing O'Connor and Thomas: Does the Use of Eminent Domain Target Poor and Minority Communities? » *Urban Studies* 46 (11). Sage Publications. <https://doi.org/10.1177/0042098009342597>
- Casakin, H., C. Ruiz et B. Hernández. 2021. « Place Attachment and the Neighborhood: A Case Study of Israel. » *Social Indicators Research* 155 (1): 315-333. doi:10.1007/s11205-020-02603-5.
- Casey, Edward S. 2000. *Remembering : A Phenomenological Study*, 2^e éd. Indiana University Press. 392.
- Castignani, Hugo. 2012. « L'impérialisme défensif existe-t-il ? Sur la théorie romaine de la guerre juste et sa postérité. » *Raisons politiques* 45 (1). Presses de Sciences Po: 35-57. doi:10.3917/rai.045.0035.
- Castonguay, Alec. 2006. « Mirabel : Harper rétrocède 11 000 acres de terre. » *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/politique/canada/125377/mirabel-harper-retrocede-11-000-acres-de-terre>.
- Cattiau, Tiphaine. 2014. « Influence et place de la mémoire en contexte de reconstruction et de mutation de l'urbain: Dresde chantiers. » *Allemagne d'aujourd'hui* N° 208 (2): 170-188. doi:10.3917/all.208.0170.
- Cavaillé, Fabienne. 1999. *L'expérience de l'expropriation: appropriation et expropriation de l'espace*. Paris: ADEF, Association des études foncières. 224.
- Celis, Leila. 2020. *Luttes paysannes en Colombie 1970-2016 : conflit agraire et perspectives de paix*. Études en développement international et mondialisation. Les Presses de l'Université d'Ottawa. 157.

- Cernea, Michael M. et Christopher McDowell. 2000. *Risks and Reconstruction: Experiences of Resettlers and Refugees*. The World Bank. doi:10.1596/0-8213-4444-7.
<http://elibrary.worldbank.org/doi/book/10.1596/0-8213-4444-7>.
- Challies, Georges Swan. 1963. *The Law of Expropriation*. Montréal (Québec, Canada): Wilson et Lafleur. 630.
- Chaudier, Éva. 2015. *From Old Roots to New Shoots, entre patrimoine et projet, relecture contemporaine de Patrick Geddes*. Mémoire de master, ENSA Grenoble: Institut d'urbanisme de Grenoble / Cresson. 78.
- Chedid, Rita. 2019. *La Planification Spatiale Stratégique: outil de développement territorial équilibré et de décongestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth*. Thèse de doctorat. Géographie, Université Paris-Est; Académie libanaise des beaux-arts. 409.
- Chelkoff, Grégoire, Pascal Amphoux et Jean-Paul Thibaud. 2004. *Ambiances en débats*. Paris : A la croisée. 310.
- Cheng, Chia-Kuen et Shu-Farn Chou. 2015. « The Influence of Place Change on Place Bonding: A Longitudinal Panel Study of Renovated Park Users. » *Leisure Sciences* 37 (5): 391-414. doi:10.1080/01490400.2015.1021883.
- Chevalier, Dominique. 2017. « Patrimonialisation des mémoires douloureuses : ancrages et mobilités, racines et rhizomes: » *Autrepart* N° 78-79 (2): 235-255. doi:10.3917/autr.078.0235.
- Chioneso, Nkechinyelum A., Carla D. Hunter, Robyn L. Gobin, Shardé McNeil Smith, Ruby Mendenhall et Helen A. Neville. 2020. « Community Healing and Resistance Through Storytelling: A Framework to Address Racial Trauma in Africana Communities. » *Journal of Black Psychology* 46 (2-3): 95-121. doi:10.1177/0095798420929468.
- Choay, Françoise. 1992. *L'allégorie du patrimoine*. La couleur des idées. Paris: Seuil.
- CISSS des Laurentides. 2019. « Portrait des enjeux démographiques et socioéconomiques. Mirabel. ». 33. <http://www.santelaurentides.gouv.qc.ca/>.
- Clairmont, Donald H. et Dennis W. Magill. 1971. « Africville Relocation Report. ». Dalhousie University. Institute of Public Affairs. <http://hdl.handle.net/10222/55960>.
- Clarke, Darren, Conor Murphy et Irene Lorenzoni. 2018. « Place Attachment, Disruption and Transformative Adaptation. » *Journal of Environmental Psychology* 55: 81-89. doi:10.1016/j.jenvp.2017.12.006.

- Claval, Paul. 1992. « Champ et perspectives de la géographie culturelle. » *Géographie et cultures* (1): 7-38. doi:10.4000/gc.2448.
- . 2007. « Passer à l'avenir: Le rôle des normes et des horizons d'attente. » *Cahiers de géographie du Québec* 51 (144): 347-367. doi:10.7202/017623ar.
- Colin, Clément, Philippe Gervais-Lambony, Shinji Hirai et Carolina Pinto. 2019. « Les nostalgies dans la ville contemporaine : pistes de recherche. » *Cybergeogeo*. doi:10.4000/cybergeogeo.32469.
- Collins, Felicity, Chris Healy et Susannah Radstone. 2020. « Provincializing Memory Studies: The Insistence of the 'Here-Now'. » *Memory Studies* 13 (5): 848-860. doi:10.1177/1750698020946415.
- Confino, Alon. 2006. *Germany as a culture of remembrance: promises and limits of writing history*. Chapel Hill: University of North Carolina Press. 336.
- Costanzi, Marco, Beatrice Cianfanelli, Alessandro Santirocchi, Stefano Lasaponara, Pietro Spataro, Clelia Rossi-Arnaud et Vincenzo Cestari. 2021. « Forgetting Unwanted Memories: Active Forgetting and Implications for the Development of Psychological Disorders. » *Journal of Personalized Medicine* 11 (4): 241. doi:10.3390/jpm11040241.
- Cournoyer-Gendron, Maude. 2023. *Mises en débat de projets d'aménagement à Nantes et à Montréal : quels effets de la conflictualité dans la fabrique urbaine ?* Thèse de doctorat, Montréal (Québec): Université du Québec à Montréal. 497. <https://archipel.uqam.ca/17565/>.
- Danieli, Yael. 1998. *International Handbook of Multigenerational Legacies of Trauma*. Boston, MA: Springer US. 710. doi:10.1007/978-1-4757-5567-1.
- Davy, Benjamin. 2014. « Polyrationnal property: rules for the many uses of land. » *International Journal of the Commons* 8 (2): 472. doi:10.18352/ijc.455.
- Dayan Rosenman, Anny et Lucette Valensi. 2004. *La guerre d'Algérie dans la mémoire et l'imaginaire*. Hors collection. Saint-Denis, France: Éditions Bouchène. doi:10.3917/bouch.dayan.2004.01.
- Debarbieux, Bernard. 1995. « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique. » *Espace géographique* 24 (2): 97-112. doi:10.3406/spgeo.1995.3363.
- Debarbieux, Bernard et Martin Vanier. 2002. *Ces territorialités qui se dessinent*. Paris : éditions de l'Aube. 272.

- Deboulet, Agnès et Claudette Lafaye. 2018. « La rénovation urbaine, entre délogement et relogement. Les effets sociaux de l'éviction. » *L'Année sociologique* 68 (1): 155. doi:10.3917/anso.181.0155.
- Debray, Régis. 1999. *L'abus monumental ?* Actes des Entretiens du Patrimoine. Paris: Fayard. 464.
- Deininger, Klaus W. et Derek Byerlee. 2011. *Rising global interest in farmland: can it yield sustainable and equitable benefits ?* Agriculture and rural development. Washington, D.C: World Bank. 214.
- Deneault, Alain, Mathieu Denis et William Sacher. 2012. *Paradis sous terre: comment le Canada est devenu la plaque tournante de l'industrie minière mondiale*. Montréal: Éditions Écosociété. 192.
- Denieul-Pinsky, Léa. Forthcoming. « Mapping Cadastral Records as Evidence of Colonial Land Theft: A Kanehsata'kehró:non-backed Investigation into the Archives of Quebec's Sulpician Priests. » Doctoral thesis, Montréal (Québec): Department of Geography, Planning and Environment, Concordia University. 141.
- . 2024. « (Re)Purposing Cadasters: When Ecclesiastical Archives Advocate for Indigenous Land Rights. » *Canadian Geographies / Géographies Canadiennes* 68 (3): 306-322. doi:10.1111/cag.12883.
- Denis, Jérôme et David Pontille. 2022. *Le soin des choses: politiques de la maintenance*. Terrains philosophiques. Paris: la Découverte. 376.
- Dépatie, Sylvie, Mario Lalancette et Christian Dessureault. 1987. *Contributions à l'étude du régime seigneurial canadien*. Cahiers du Québec ; Collection Histoire 88. LaSalle, Québec, Canada: Hurtubise HMH.
- Desage, Fabien et Jérôme Godard. 2005. « Désenchantement idéologique et réenchantement mythique des politiques locales. » *Revue française de science politique* 55 (4): 633. doi:10.3917/rfsp.554.0633.
- Desbiens, Caroline et Étienne Rivard. 2012. « Géographies autochtones : développement et confluence des territorialités. » *Cahiers de géographie du Québec* 56 (159): 559. doi:10.7202/1015306ar.

- Desbiens, Caroline, Étienne Rivard et Irène Hirt. 2018. « Nous nous souvenons du territoire : la géographie québécoise face aux mémoires autochtones. » *Cahiers de géographie du Québec* 61 (173): 293-313. doi:10.7202/1049374ar.
- Desroches, Marie-Ève. 2022. *Des villes canadiennes en santé ? Éthiques du care dans le logement social pour les femmes cheffes de famille monoparentale*. Thèse de doctorat, Québec: Université du Québec, Institut national de la recherche scientifique. 407. <https://espace.inrs.ca/id/eprint/13294/>.
- Devisme, Laurent. 2009. *Nantes: petite et grande fabrique urbaine*. La ville en train de se faire. Marseille: Parenthèses. 272.
- . 2014. « Urbanographie/urbanologie : les traverses de la fabrique urbaine. » Thèse HDR, ENS Lyon. <https://shs.hal.science/tel-01711013>.
- Devisme, Laurent et Laurent Matthey. 2021. « Projets en échec : déroutes et déréalisations. » *Cahiers de la recherche architecturale, urbaine et paysagère* (12). doi:10.4000/craup.8258.
- Di Masso, Andrés et John Dixon. 2015. « More Than Words: Place, Discourse and the Struggle over Public Space in Barcelona. » *Qualitative Research in Psychology* 12 (1): 45-60. doi:10.1080/14780887.2014.958387.
- Di Méo, Guy. 1990. « De l'espace subjectif à l'espace objectif : l'itinéraire du labyrinthe. » *Espace géographique* 19 (4): 359-373. doi:10.3406/spgeo.1990.3020.
- . 1991. *L'homme, la société, l'espace*. Collection Géographie. Paris: Anthropos : Diffusion, Economica. 319.
- . 1998. « De l'espace aux territoires : éléments pour une archéologie des concepts fondamentaux de la géographie. » *L'information géographique* 62 (3): 99-110. doi:10.3406/ingeo.1998.2586.
- . 2005. « Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales. » *Cahiers de géographie du Québec* 43 (118): 75-93. doi:10.7202/022788ar.
- Di Méo, Guy, Jean-Pierre Castaingts et Colette Ducournau. 1993. « Territoire, patrimoine et formation socio-spatiale (exemples gascons). » *Annales de Géographie* 102 (573): 472-502. doi:10.3406/geo.1993.21170.

- Discazeaux, Carine. 2005. *L'industrie du transport aérien à Montréal, 1945-2002*. Rapport de recherche. Centre Urbanisation Culture Société. Montréal: Institut National de la Recherche Scientifique. 41.
- Discazeaux, Carine et Mario Polèse. 2007. « Comment Expliquer Le Déclin de Montréal Comme Centre de Transports Aériens: Une Question de Géographie Économique? » *Canadian Geographies / Géographies Canadiennes* 51 (1): 22-42. doi:10.1111/j.1541-0064.2007.00163.x.
- Djament, Géraldine. 2020. « La patrimonialisation du logement social, observatoire de l'omnipatrimonialisation fragile: Le cas de Plaine Commune. » *Cahiers de la recherche architecturale, urbaine et paysagère* (8). doi:10.4000/craup.4776.
<http://journals.openedition.org/craup/4776>.
- Doron, Gil M. 2007. « ...badlands, Blank Space, Border Vacuums, Brown Fields, Conceptual Nevada, Dead Zones... » *Field Journal* 1 (1). The University of Sheffield School of Architecture: 10-23.
- Dovey, Kim. 2010. *Becoming places: urbanism/architecture/identity/power*. London ; New York: Routledge. 216.
- Drozdz, Martine. 2014. « Regeneration b(d)oom : territoires et politique de la régénération urbaine par projet à Londres. » Thèse de doctorat, Université Lyon 2.
<https://theses.fr/2014LYO20088>.
- Dugua, Benoît et Leila Chakroun. 2019. « Planifier avec le territoire : la dynamique des lieux de projets à l'épreuve des approches participatives et paysagères. » *VertigO : la revue électronique en sciences de l'environnement* 19 (1). Université du Québec à Montréal.
<https://doi.org/10.4000/vertigo.24559>.
- Edelman, Marc, Carlos Oya et Saturnino M Borrás. 2013. « Global Land Grabs: Historical Processes, Theoretical and Methodological Implications and Current Trajectories. » *Third World Quarterly* 34 (9): 1517-1531. doi:10.1080/01436597.2013.850190.
- Edensor, Tim. 2005. *Industrial ruins: spaces, aesthetics and materiality*, First edition. Oxford: Bloomsbury Publishing. 208.
- El-Abiad, Juliette. 2020. *La mémoire urbaine du centre-ville de Beyrouth: entre reconstruction, effacement des traces et métamorphose*. Paris: L'Harmattan. 210.

- Elias, Brenda, Javier Mignone, Madelyn Hall, Say P. Hong, Lyna Hart et Jitender Sareen. 2012. « Trauma and Suicide Behaviour Histories among a Canadian Indigenous Population: An Empirical Exploration of the Potential Role of Canada's Residential School System. » *Social Science & Medicine* 74 (10): 1560-1569. doi:10.1016/j.socscimed.2012.01.026.
- Emerich, Yaell. 2015. « Les Nouvelles Frontières de l'expropriation: Vers Une Expropriation Pour Cause d'utilité Privée? » *RJTUM* 48 (693): 693-734. doi:10.2139/ssrn.2730718.
- England, J. Lynn et Stan L. Albrecht. 1984. « Boomtowns and social disruption. » *Rural Sociology* 49 (2). US: Rural Sociological Society: 230-246.
- Eshuis, Jasper et E.H. Klijn. 2012. *Branding in Governance and Public Management*, 1st éd. Routledge. 188. doi:10.4324/9780203145159.
- Éthier, Benoit. 2020. « Analyzing Entangled Territorialities and Indigenous Use of Maps: Atikamekw Nehirowisiwok (Quebec, Canada) Dynamics of Territorial Negotiations, Frictions, and Creativity. » *Canadian Geographies / Géographies Canadiennes* 64 (1): 32-48. doi:10.1111/cag.12603.
- Farmer Lacombe, Benjamin et Jackson Pind. 2023. « Digitally Mapping the Indian Day Schools and the RG10 School Files Series in Canada. » *Historical Studies in Education / Revue d'histoire de l'éducation*. doi:10.32316/hse-rhe.2023.5193.
- Faure, Alain. 2010. « Territoires/Territorialisation » In *Dictionnaire des politiques publiques*, Boussaguet, Laurie, Jacquot, Sophie, Ravinet, Pauline. 623-632. Presses de Sciences Po. doi:10.3917/scpo.bouss.2010.01.0623.
- Faye, Benoît et Claude Lacour. 2020. « Identité urbaine, question d'images. » *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* Décembre (5). 803-827. doi:10.3917/rru.205.0803.
- Feildel, Benoît. 2013. « Vers un urbanisme affectif. Pour une prise en compte de la dimension sensible en aménagement et en urbanisme. » *Norois* (227): 55-68. doi:10.4000/norois.4674.
- Ferenczi, Thomas. 2002. *Devoir de mémoire, droit à l'oubli ?* Interventions. Bruxelles [Paris]: Éd. Complexe. 280.
- Ferrier, Jean-Paul. 2000. « Approche humanistique, mémoire territoriale et connaissance de la territorialité. » *Géographes associés* 24 (1): 45-53. doi:10.3406/geoas.2000.2438.
- Flyvbjerg, Bent. 2014. « What You Should Know about Megaprojects and Why: An Overview. » *Project Management Journal* 45 (2): 6-19. doi:10.1002/pmj.21409.

- Forest, Patrick. 2009. *Géographie du droit: épistémologie, développement et perspectives*. Collection Dikè. Québec: Presses de l'Université Laval. 286
- Fremont, Armand. 1980. « L'espace vécu et la notion de région. » *Travaux de l'Institut Géographique de Reims* 41 (1): 47-58. doi:10.3406/tigr.1980.1081.
- Frémont, Armand. 1984. *Géographie sociale*. Paris New York Barcelone: Masson.
- Frias, Anibal. 2001. « Une introduction à la ville sensible. » *Recherches en anthropologie au Portugal* 7 (1): 11-36. doi:10.3406/rap.2001.1186.
- Fried, Marc. 2000. « Continuities and Discontinuities of Place. » *Journal of Environmental Psychology* 20 (3): 193-205. doi:10.1006/jevp.1999.0154.
- Friedmann, John. 2000. « The Good City: In Defense of Utopian Thinking. » *International Journal of Urban and Regional Research* 24 (2): 460-472. doi:10.1111/1468-2427.00258.
- Foulquié Paul et Raymond Saint-Jean. 1969. Dictionnaire de la langue philosophique. Paris: Presses universitaires de France.
- Gabriel-Doxtater, Brenda Katlatont et Arlette Kawanatatie Van den Hende. 1995. *At the woods' edge: An anthology of the history of the people of Kanehsatà:ke*. The Kanesatake Education Center. 394.
- Gagnon-Poulin, Eric. 2010. *La mobilisation politique des expropriés de Mirabel*. Mémoire de maîtrise. Département d'anthropologie. Université de Montréal. 141.
- . 2016. « Mirabel : Au Nom du Développement. » *Anthropologica* 58 (2). Canadian Anthropology Society: 277-290. doi: 10.3138/anth.582.A03.
- Gardener, Joanna, William Cartwright, Lesley Duxbury et Amy Griffin. 2019. « Mapping Perception of Place through Emotion, Memory, Senses, and the Imaginary. » *Abstracts of the ICA* 1. Copernicus GmbH: NA-NA.
- Garnett, Nicole S. 2006. « The Neglected Political Economy of Eminent Domain. » *Michigan Law Review* 105 (1).
- Garrett, Bradley. 2015. « Urban Exploration as Heritage Placemaking. » In *Reanimating Industrial Spaces*, Hilary Orange, 1st Edition, 72-91. Routledge.
- Gaudet, Stéphanie. 2013. « Comprendre les parcours de vie : une lecture au carrefour du singulier et du social. » In *Repenser les familles et ses transitions. Repenser les politiques publiques*, Gaudet Stéphanie, Burlone Nathalie, Lévesque Maurice (dir.) Presses de l'Université Laval. 314.

- Gauthiez, Bernard. 2014. « Le temps dans l'espace des villes, ou l'espace des villes comme accumulation des produits matériels de phénomènes sociaux. » *Géocarrefour* 89 (4): 283-296. doi:10.4000/geocarrefour.9589.
- Geddes, Patrick. 1915. *Cities in Evolution : An Introduction to the Town Planning Movement and to the Study of Civics*. London : Williams. 429.
- Genareo, Vincent. 2016. « People Like Us: Shaping Newcomer Acceptance in Rural Boomtown Communities and Schools. » *Journal of Rural and Community Development* 11: 43-55.
- Gensburger, Sarah. 2015. « Voir et devoir voir le passé. Retour sur une exposition historique à visée commémorative: » *Critique internationale* N° 68 (3): 81-99. doi:10.3917/cii.068.0081.
- Gensburger, Sarah et Sandrine Lefranc. 2017. *À quoi servent les politiques de mémoire ?* Paris: Presses de Sciences Po. 192.
- . 2020. *Beyond Memory: Can We Really Learn from the Past?* Palgrave Macmillan Memory Studies. Cham: Palgrave Macmillan. 128.
- Gensburger, Sarah et Mathilde de Saint Léger. 2018. « Quelle action municipale en matière de 'mémoire' ? L'exemple de la ville de Paris. » In *Les terrains de la mémoire. Approches croisées à l'échelle locale*, Michèle Baussant, Marina Chauliac, Sarah Gensburger, et Nancy Venel, 75-93. Les Passés dans le présent. Presses Universitaires de Paris-Nanterre.
- Gentry, Kynan et Laurajane Smith. 2019. « Critical Heritage Studies and the Legacies of the Late-Twentieth Century Heritage Canon. » *International Journal of Heritage Studies* 25 (11): 1148-1168. doi:10.1080/13527258.2019.1570964.
- Gérin, Annie. 2019. « Le destin des monuments : réflexions sur la commémoration publique. » *Espace* (122): 75-79.
- Gervais-Lambony, Philippe. 2004. « De l'usage de la notion d'identité en géographie. Réflexions à partir d'exemples sud-africains // The notion of identity in geography, a reflection through South African exemples. » *Annales de Géographie* 113 (638): 469-488. doi:10.3406/geo.2004.21634.
- . 2012. « Nostalgies citadines en Afrique du Sud. » *EspacesTemps.net*: 20. doi: hal-01640641.

- . 2017. « Le tomason : un concept pour penser autrement les discontinuités et discontiguités de nos vies citadines ? » *Espaces et sociétés* n° 168-169 (1): 205-218. doi:10.3917/esp.168.0205.
- Ghorra-Gobin, Cynthia. 2007. « Une ville mondiale est-elle forcément une ville globale ? Un questionnement de la géographie française: » *L'Information géographique* Vol. 71 (2): 32-42. doi:10.3917/lig.712.0032.
- Gintrac, Cécile et Matthieu Giroud. 2018. *Villes contestées: pour une géographie critique de l'urbain*. Penser-croiser. Paris: les Prairies ordinaires. 416.
- Gironde, Christophe, Christophe Golay et Peter Messerli. 2016. *Large-scale land acquisitions: focus on South-East Asia*. International development policy volume 6. Leiden ; Boston: Brill Nijhoff. 300.
- Glucksberg, Luna. 2014. « “We Was Regenerated Out”: Regeneration, Recycling and Devaluing Communities. » *Valuation Studies* 2 (2): 97-118. doi:10.3384/vs.2001-5992.142297.
- Goffman, Erving. 1959. *The Presentation of Self in Everyday Life*, Anchor Books ed., rev. ed. New York: Anchor Books. 272.
- Goldman, Michael. 2011. « Speculative Urbanism and the Making of the Next World City: Speculative Urbanism in Bangalore. » *International Journal of Urban and Regional Research* 35 (3): 555-581. doi:10.1111/j.1468-2427.2010.01001.x.
- Goodchild, Barry, Aimee Ambrose et Angela Maye-Banbury. 2017. « Storytelling as Oral History: Revealing the Changing Experience of Home Heating in England. » *Energy Research & Social Science* 31: 137-144. doi:10.1016/j.erss.2017.06.009.
- de Gourcy, Constance. 2014. « La construction des choix de localisation dans les parcours migratoires : Désirs d’habiter et qualités d’hospitalité des villes d’inscription. » In *Les cultures du déplacement*, Sébastien Fournier, Claude Chastagner, Catherine Bernier-Boissard, et Dominique Crozat. Collection Aménagements & territoires n° 2. Aix-en-Provence: Presses universitaires d’Aix-Marseille.
- Granet, Anne-Marie. 2023. « Existe-t-il des territoires de la mémoire ? » In *La mémoire collective en question(s)*, sous la dir. de Sarah Gensburger et Sandrine Lefranc, 145-156. Le lien social. Paris: Presses Universitaires de France.

- Grataloup, Christian. 2005. « Géographie historique et analyse spatiale: de l'ignorance à la fertilisation croisée. » In *Où en est la géographie historique ? Entre économie et culture*, Philippe Boulanger et Jean-René Trochet, 33-42. Paris: L'Harmattan.
- Gravari-Barbas, Maria et Vincent Veschambre. 2004. « Patrimoine : derrière l'idée de consensus, les enjeux d'appropriation de l'espace et des conflits. » In *Conflits et territoires*, sous la dir. de Patrice Melé, Corinne Larrue, et Muriel Rosemberg, 67-82. Presses universitaires François-Rabelais. doi:10.4000/books.pufr.1831.
- Gray, Neil et Libby Porter. 2015. « By Any Means Necessary: Urban Regeneration and the “State of Exception” in Glasgow’s Commonwealth Games 2014: By Any Means Necessary. » *Antipode* 47 (2): 380-400. doi:10.1111/anti.12114.
- Grelet, Mickael et Elsa Vivant. 2014. « La régénération d'un territoire en crise par la culture : une idéologie mise à l'épreuve: L'exemple de l'antenne de l'Institut du Monde Arabe à Tourcoing. » *Belgeo* (1). doi:10.4000/belgeo.12803.
- Guo, Xiaolin. 2001. « Land expropriation and rural conflicts in China. » *The China Quarterly*. 166 (166): 422-439. doi: 10.1017/S0009443901000201.
- Gutman, Yifat et Jenny Wüstenberg. 2022. « Challenging the Meaning of the Past from below: A Typology for Comparative Research on Memory Activists. » *Memory Studies* 15 (5): 1070-1086. doi:10.1177/17506980211044696.
- Gwiazdzinski, Luc. 2007. « Redistribution des cartes dans la ville malléable. » *Espace populations sociétés*. 2-3: 397-410. doi:10.4000/eps.2270.
- Habouzit, Rémi. 2020. « La chute : des catégories populaires face à l'expropriation. » *Délibérée* N°10 (2): 32. doi:10.3917/delib.010.0032.
- Hadbi, Ryma. 2020. « Révéler ce qui fait patrimoine pour penser le renouvellement urbain des cités d'habitations à bon marché de Grenoble. » *Cahiers de la recherche architecturale, urbaine et paysagère* (8). doi:10.4000/craup.4606.
- . 2023. « Réactiver la mémoire du lieu, une étape fondamentale pour faire projet. Cités d'habitations à bon marché de la Capuche, l'Abbaye et Jean Macé à Grenoble. » *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning* (56). Université Lille 1 Sciences et Technologies. doi:10.4000/tem.8885.

- Hadbi, Ryma, Anwar Hamrouni et Tanika Join. 2022. « Négocier les mémoires en temps de transformations urbaines, regards croisés entre Grenoble, Saint-Denis (La Réunion) et Tunis. ». Article de blog scientifique. <https://hal.science/hal-04125417>.
- Halbert, Ludovic. 2010. *L'Avantage métropolitain*. La ville en débat. Presses Universitaires de France. 144.
- Halbwachs, Maurice. 1941. *La topographie légendaire des évangiles en Terre sainte: étude de mémoire collective*, 2e édition. Quadrige. Paris: PUF. 388.
- . 1950. *La mémoire collective*, Nouvelle éd. Bibliothèque de L'évolution de l'humanité. Paris: A. Michel. 304.
- Hall, Derek. 2013. « Primitive Accumulation, Accumulation by Dispossession and the Global Land Grab. » *Third World Quarterly* 34 (9): 1582-1604.
doi:10.1080/01436597.2013.843854.
- Hall, Edward Twitchell et Amélie Petita. 1978. *La dimension cachée*. Points. Paris: Éditions du Seuil. 256.
- Halpenny, Elizabeth A. 2010. « Pro-Environmental Behaviours and Park Visitors: The Effect of Place Attachment. » *Journal of Environmental Psychology* 30 (4): 409-421.
doi:10.1016/j.jenvp.2010.04.006.
- Haraway, Donna. 1988. « Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective. » *Feminist Studies* 14 (3): 575. doi:10.2307/3178066.
- Harris, Cole. 2004. « How Did Colonialism Disposess? Comments from an Edge of Empire. » *Annals of the Association of American Geographers* 94 (1): 165-182. doi:10.1111/j.1467-8306.2004.09401009.x.
- Hartley, John. 2015. « Stories Tell Us? Political Narrative, Demes, and the Transmission of Knowledge through Culture. » *Communication Research and Practice* 1 (1): 5-31.
doi:10.1080/22041451.2015.1042424.
- Hartog, François. 2003. *Régimes d'historicité: présentisme et expériences du temps*. La librairie du XXIe siècle. Paris: Édition du Seuil. 272.
- Harvey, David. 2003. « The "New Imperialism": Accumulation by Dispossession. » *Actuel Marx*, 35(1): 71-90. doi:10.1093/oso/9780199264315.003.0007.
- . 2008. *Géographie de la domination*. Penser-croiser. Paris: les Prairies ordinaires. 200.
- Heidegger, Martin. 1995. *Être et temps*. Bibliothèque de philosophie. Paris: Gallimard. 590.

- Heinich, Nathalie. 2009. « L'inflation patrimoniale. » In *La fabrique du patrimoine: « De la cathédrale à la petite cuillère »*, 15-39. Éditions de la Maison des sciences de l'homme. doi:10.4000/books.editionsmsmh.2642.
- Hertzog, Anne. 2021. « Espace politique et commémorations. Observer les lieux de démonstration des pouvoirs dans un monde globalisé. » *L'Espace Politique* (41). doi:10.4000/espacepolitique.8939.
- Hiller, Harry H. et Richard A. Wanner. 2015. « The Psycho-Social Impact of the Olympics as Urban Festival: A Leisure Perspective. » *Leisure Studies* 34 (6): 672-688. doi:10.1080/02614367.2014.986510.
- Hoch, Charles. 2006. « Emotions and Planning. » *Planning Theory & Practice* 7 (4): 367-382. doi:10.1080/14649350600984436.
- Homont, André. 1975. *L'Expropriation Pour Cause d'utilité Publique*. Paris: Librairies techniques. 292.
- Houllier-Guibert, Charles-Edouard. 2019. « L'attractivité comme objectif stratégique des collectivités locales. » *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* Janvir (1): 153. doi:10.3917/reru.191.0153.
- Houlstan-Hasaerts, Rafaella et Luca Pattaroni. 2021. « Genèse et actualité d'une critique de la ville par les marges Enquêtes en terrains bruxellois sur les possibilités de différer dans la ville contemporaine. » *Revue de l'Institut de sociologie*. 90: 99-117.
- Hoyaux, André-Frédéric. 2002. « Entre construction territoriale et constitution ontologique de l'habitant : Introduction épistémologique aux apports de la phénoménologie au concept d'habiter. » *Cybergeogeo*. doi:10.4000/cybergeogeo.1824.
- Iani, Francesco. 2019. « Embodied Memories: Reviewing the Role of the Body in Memory Processes. » *Psychonomic Bulletin & Review* 26 (6): 1747-1766. doi:10.3758/s13423-019-01674-x.
- Imrie, Rob et Huw Thomas. 1997. « Law, Legal Struggles and Urban Regeneration: Rethinking the Relationships. » *Urban Studies* 34 (9): 1401-1418. doi:10.1080/0042098975484.
- Inalhan, Göksenin et Edward Finch. 2004. « Place Attachment and Sense of Belonging. » *Facilities* 22 (5/6): 120-128. doi:10.1108/02632770410540333.
- Institut de la statistique du Québec. 2019. « Population Projetée Dans Les Municipalités Du Québec, Scénario Référence (A), 2016-2036. » Institut de la statistique du Québec.

- Inwood, Joshua et Derek H. Alderman. 2020. « Urban Redevelopment as Soft Memory-Work in Montgomery, Alabama. » *Journal of Urban Affairs*: 1-20.
doi:10.1080/07352166.2020.1718507.
- Jacobs, Harvey M. 2008. « The Future of the Regulatory Takings Issue in the United States and Europe: Divergence or Convergence? » *The Urban Lawyer* 40 (1). American Bar Association: 51-72.
- Jeudy, Henri-Pierre. 2001. *La machinerie patrimoniale*. 10/vingt. Paris: Sens & Tonka. 120.
- Jolivet, Violaine, Khelifi Chakib, et Vogler Antoine. 2021. « Stigmatisation par l'espace à Montréal-Nord: revitalisation urbaine et invisibilisation de la race » [*« Spatial Stigmatization in Montréal-Nord: Urban revitalization and the Invisibilization of Race »*] *Justice spatiale / Spatial Justice* 16. <http://www.jssj.org/article/stigmatisation-par-lespace-a-montreal-nord-revitalisation-urbaine-et-invisibilisation-de-la-race/>
- Jonas, Hans. 1990. *Le principe responsabilité: une éthique pour la civilisation technologique*, Nouvelle éd. Champs. Paris: Flammarion. 460.
- Jorgensen, Bradley S. et Richard C. Stedman. 2006. « A Comparative Analysis of Predictors of Sense of Place Dimensions: Attachment to, Dependence on, and Identification with Lakeshore Properties. » *Journal of Environmental Management* 79 (3): 316-327.
doi:10.1016/j.jenvman.2005.08.003.
- Kaag, Maria Margaretha Antonia et E. B. Zoomers. 2014. *The global land grab: beyond the hype*. Halifax : London: Fernwood Publishing ; Zed Books. 256.
- Kallio, Kirsi Pauliina et Jouni Häkli. 2013. « Children and Young People's Politics in Everyday Life. » *Space and Polity* 17 (1): 1-16. doi:10.1080/13562576.2013.780710.
- Kappler, Stefanie. 2017. « Sarajevo's Ambivalent Memoryscape: Spatial Stories of Peace and Conflict. » *Memory Studies* 10 (2): 130-143. doi:10.1177/1750698016650484.
- Karbainov, Nikolay et Ekaterina Gloriovova. 1970. « Droits de propriété et expropriations à Sotchi. » *Connexe : les espaces postcommunistes en question(s)* 2: 29-80.
doi:10.5077/journals/connexe.2016.e77.
- Kelly, Meghan et Amber Bosse. 2022. « Pressing Pause, "Doing" Feminist Mapping. » *ACME: An International Journal for Critical Geographies*. ACME: An International Journal for Critical Geographies: 399-415. doi:10.14288/ACME.V21I4.2083.

- Kenney-Lazar, Miles. 2012. « Plantation Rubber, Land Grabbing and Social-Property Transformation in Southern Laos. » *The Journal of Peasant Studies* 39 (3-4): 1017-1037. doi:10.1080/03066150.2012.674942.
- Kirby, Emma, Ash Watson, Brendan Churchill, Brady Robards et Lucas LaRochelle. 2021. « *Queering the Map* : Stories of Love, Loss and (Be)Longing within a Digital Cartographic Archive. » *Media, Culture & Society* 43 (6): 1043-1060. doi:10.1177/0163443720986005.
- Kirk, Jerome et Marc Miller. 1986. *Reliability and Validity in Qualitative Research*. 2455 Teller Road, Newbury Park California 91320 United States of America: SAGE Publications, Inc. doi:10.4135/9781412985659.
- Koolhaas, Rem. 1995. *The Generic City*, 2nd ed. New York: The Monacelli Press, Inc.
- Korosec-Serfaty, Perla. 1991. « La ville et ses restes. » In *L'aménagement urbain. Promesses et défis*, Annick Germain, 233-267. Montréal: Institut québécois de recherche sur la culture.
- Labbé, Danielle. 2014. *Land Politics and Livelihoods on the Margins of Hanoi, 1920-2010*. Vancouver: UBC Press.
- . 2015. « Once the Land is Gone: Land redevelopment and livelihood adaptations on the outskirts of Hanoi, Vietnam », in *Towards Balanced Growth: Alternative Development Models and Redistribution Mechanism*, Singapore: Nanyang Technological University Press. 148-180.
- Ladd, Brian. 2005. *The Ghosts of Berlin: Confronting German History in the Urban Landscape*, Paperback ed. Chicago: Univ. of Chicago Press. 304.
- Lafitte, Jerome. 2017. « Territoire et territorialité: quelles «prises» pour l'éducation relative à l'environnement? » In *Éducation, Environnement, Écocitoyenneté. Repères contemporains*, Sauvé Lucie, Orellana Isabel, Villemagne Carine, Bader Barbara, chap. 8:137-156. Presses de l'Université du Québec.
- Lait, Michael. 2022. *Governance of Near-Urban Conservation Areas: Lessons from the Conflicts Surrounding Gatineau Park near Ottawa, Canada*. Local and Urban Governance (LUG). Berlin: Springer Nature. 291.
- Laurin, Suzanne. 2012. *L'échiquier de Mirabel*. Montréal: Boréal. 328.
- Lavabre, Marie-Claire. 2016. « La “mémoire collective” entre sociologie de la mémoire et sociologie des souvenirs ? ». <https://shs.hal.science/halshs-01337854>.

- Lazzarotti, Olivier. 2006. « Habiter, aperçus d'une science géographique. » *Cahiers de géographie du Québec* 50 (139): 85-102. doi:10.7202/012936ar.
- . 2017. « Le patrimoine, une mémoire pas comme les autres: » *L'Information géographique* Vol. 81 (2): 12-31. doi:10.3917/lig.812.0012.
- Le Bel, Pierre-Mathieu. 2015. « Patrimoine Vécu et Choc Des Mémoires Urbaines Dans Le Redlight de Montréal. » *ACME: An International Journal for Critical Geographies*. *ACME: An International Journal for Critical Geographies*: 229-249. doi:10.14288/ACME.V11I2.932.
- Lefebvre, Henri. 1968. *La vie quotidienne dans le monde moderne*. Paris: Gallimard. 376.
- . 1974. *La production de l'espace*. Paris: Economica. 512.
- Lefranc, Sandrine et Sarah Gensburger. 2023. *La mémoire collective en question(s)*. Le lien social. Paris: Presses Universitaires de France. 540.
- Le Galès, Patrick. 2023. « Comment les villes sont-elles devenues des entrepreneurs de mémoire ? » In *La mémoire collective en question(s)*, Sarah Gensburger et Sandrine Lefranc, 255-268. Le lien social. France: Presses Universitaires de France.
- Bourgois, Louis et Élise Roche. 2023. « Dix ans de résorption de bidonvilles...et de recherches. » *Geocarrefour* 97(2). <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.22579>.
- Lemieux, Maxime. 2007. *Les impacts psychosociaux de la relocalisation résidentielle involontaire: recension des écrits à travers le projet de réaménagement de la route 175 à Stoneham-et-Tewksbury*. Rapport de recherche. Ministère des Transports du Québec. Université Laval. 304.
- Lepetit, Bernard. 1995. « Le présent de l'histoire. » In *Les formes de l'expérience. Une autre histoire sociale*, sous la dir. de Lepetit Bernard. 273-298. Paris: Albin Michel.
- Levien, Michael. 2013. « Regimes of Dispossession: From Steel Towns to Special Economic Zones: Regimes of Dispossession. » *Development and Change* 44 (2): 381-407. doi:10.1111/dech.12012.
- Lévy, Jacques et Michel Lussault. 2003. *Dictionnaire de la géographie*. Paris: Belin.
- Lewicka, Maria. 2008. « Place Attachment, Place Identity, and Place Memory: Restoring the Forgotten City Past. » *Journal of Environmental Psychology* 28 (3): 209-231. doi:10.1016/j.jenvp.2008.02.001.

- Lewis, Marva L., Neena McConnico et Riana Elyse Anderson. 2018. « Making meaning from trauma and violence: The influence of culture, traditional beliefs, and historical trauma. » In *Violence and trauma in the lives of children: Prevention and intervention*, Vol. 2, 7-23. Santa Barbara, CA, US: Praeger/ABC-CLIO.
- Li, Xin, Reinout Kleinhans et Maarten van Ham. 2019. « Ambivalence in Place Attachment: The Lived Experiences of Residents in Danwei Communities Facing Demolition in Shenyang, China. » *Housing Studies* 34 (6): 997-1020. doi:10.1080/02673037.2018.1509948.
- Lieblich, Amia, Rivka Tuval-Mashiach et Tamar Zilber. 1998. *Narrative research: Reading, analysis, and interpretation*. Thousand Oaks, CA, US: Sage Publications, Inc. 200.
- Liem, Ramsay. 2007. « Silencing Historical Trauma: The Politics and Psychology of Memory and Voice. » *Peace and Conflict: Journal of Peace Psychology* 13 (2): 153-174. doi:10.1080/10781910701271200.
- Loda, Mirella, Amiri, Bashir et Palat Narayanan, Nipesh. 2024. « Improving Urban Quality Through Land Titling? Considerations from the Bamiyan Case. » In Loda, Mirella et Abenante, Paola (eds) *Cultural Heritage and Development in Fragile Contexts*. Research for Development. Cham: Springer Nature Switzerland. 131-151.
- Lolive, Jacques. 1999. *Les contestations du TGV méditerranée: projet, controverse et espace public*. Logiques politiques. Paris: Harmattan. 325.
- Loughran, Kevin, Gary Fine et Marcus Hunter. 2015. « “Urban Spaces, City Cultures, and Collective Memories.” In the *Routledge International Handbook of Memory Studies*, eds. Anna Lisa Tota and Trevor Hagen. 193-204. New York: Routledge.
- Lussault, Michel. 2007. *L’homme spatial: la construction sociale de l’espace humain*. La couleur des idées. Paris: Édition du Seuil. 400.
- Lussault, Michel et Jacques Lévy. 2000. *Logiques de l’espaces, esprit des lieux. Géographies à Ceresy*. Paris: Belin. 352.
- Lussault, Michel et Mathis Stock. 2010. « “Doing with Space”: Towards a Pragmatics of Space. » *Social Geography* 5 (1): 11-19. doi:10.5194/sg-5-11-2010.
- Mace, John H.. 2010. *The Act of Remembering: Toward an Understanding of How We Recall the Past*. New Perspectives in Cognitive Psychology. Chichester, West Sussex, UK Malden, MA: Wiley-Blackwell. 416.

- MacEachern, Scott. 2001. « State formation and enslavement in the southern Lake Chad Basin. » In *West Africa during the Atlantic Slave Trade. Archaeological Perspectives*, DeCorse, Christopher (ed.). 131-151. Londres, New York: Leicester University Press.
- Maharawal, Manissa M. et Erin McElroy. 2018. « The Anti-Eviction Mapping Project: Counter Mapping and Oral History toward Bay Area Housing Justice. » *Annals of the American Association of Geographers* 108 (2): 380-389. doi:10.1080/24694452.2017.1365583.
- Malmberg, Torsten. 1980. *Human Territoriality: Survey on the Behavioural Territories in Man with Preliminary Analysis and Discussion of Meaning*. New Babylon. De Gruyter. doi:10.1515/9783110809442.
- Manzo, Lynne et Patrick Devine-Wright. 2020a. *Place attachment: advances in theory, methods and applications*, 2nd Edition. New York: Routledge. 286.
- Maposa, Isaac. 1995. *Land reform in Zimbabwe: an inquiry into Land Acquisition Act (1992) combined with a case study analysis of the resettlement programme*. Harare: Catholic Commission for Justice and Peace in Zimbabwe. 215.
- Marais, Lochner, Jan Cloete, Deidre van Rooyen, Stuart Denoon-Stevens et Verna Nel. 2019. « Place Attachment and Social Disruption in Postmasburg, a Rapidly Growing South African Mining Town. » *GeoJournal* 84 (1): 71-83. doi:10.1007/s10708-018-9851-x.
- Marié, Michel. 1985. « De l'aménagement au ménagement du territoire en Provence. » *Le Genre Humain* 1 (12). doi: 10.3917/lgh.012.0071.
- Martens, Albert. 2009. « Dix ans d'expropriations et d'expulsions au Quartier Nord à Bruxelles (1965-1975) : quels héritages ? » *Brussels Studies*. doi:10.4000/brussels.685.
- Martin, Jean-Yves. 2006. « Une géographie critique de l'espace du quotidien. L'actualité mondialisée de la pensée spatiale d'Henri Lefebvre. » *Articulo – revue de sciences humaines* (2). doi:10.4000/articulo.897.
- Martouzet, Denis. 2014. *Villes aimables*. Coll. Perspectives Villes et Territoires. Tours: Presses Universitaires François Rabelais. 384.
- Mazoyer, Marcel et Laurence Roudart. 2004. *Agricultures du monde: du Néolithique à nos jours*. Autrement junior 17. Paris: Éd. « Autrement. » 64
- Mazzella, Sylvie. 1996. « La ville-mémoire: Quelques usages de La Mémoire collective de Maurice Halbwachs. » *Enquête* (4): 177-189. doi:10.4000/enquete.883.

- Melé, Patrice. 2013. *Conflits de proximité et dynamiques urbaines*. Géographie sociale. Rennes: Presses universitaires de Rennes. 436.
- Menegaldo, Hélène et Gilles Menegaldo. 2007. *Les imaginaires de la ville : Entre littérature et arts*. *Les imaginaires de la ville : Entre littérature et arts*. Interférences. Rennes: Presses universitaires de Rennes. 504. <https://books.openedition.org/pur/30170>.
- Messerli, Peter, Amaury Peeters, Oliver Schoenweger, Vong Nanhthavong et Andreas Heinimann. 2015. « Marginal Lands or Marginal People? Analysing Key Processes Determining the Outcomes of Large-Scale Land Acquisitions in Lao PDR and Cambodia. » *Revue internationale de politique de développement* (6). doi:10.4000/poldev.2037.
- Metton, Alain et Michel-Jean Bertrand. 1974. « Les espaces vécus dans une grande agglomération. » *Espace géographique* 3 (2): 137-146. doi:10.3406/spgeo.1974.1462.
- Metzger, Jonathan. 2014. « The Subject of Place: Staying with the Trouble. » In *Emergent Urbanisme. Urban Planning & Design in Times of Structural and Systemic Change*, eds Tigran Haas, Krister Olsson, 1st Edition, 202. London: Routledge.
- Metzger, Jonathan et Sofia Wiberg. 2018. « Contested Framings of Urban Qualities: Dis/Qualifications of Value in Urban Development Controversies. » *Urban Studies* 55 (10): 2300-2316. doi:10.1177/0042098017712831.
- Micoud, André. 1991. « Les lieux exemplaires : des lieux pour faire croire à de nouveaux espaces. » In *Des Hauts-Lieux*, 53-63. CNRS Éditions. doi:10.3917/cnrs.micou.1991.01.0053.
- Miville-Allard, Jasmin. 2012. « Mémoires urbaines : le cas de Montréal. » *Relations* (758). Centre justice et foi: 24-25.
- Moezzi, Mithra, Kathryn B. Janda et Sea Rotmann. 2017. « Using Stories, Narratives, and Storytelling in Energy and Climate Change Research. » *Energy Research & Social Science* 31: 1-10. doi:10.1016/j.erss.2017.06.034.
- Moore, Adam. 2016. « Ethno-Territoriality and Ethnic Conflict. » *Geographical Review* 106 (1): 92-108. doi:10.1111/j.1931-0846.2015.12132.x.
- Musset, Alain, Philippe Gervais-Lambony et Pauline Guinard. 2014. « La réparation des injustices du passé. Une approche territoriale. » In *La justice spatiale et la ville*, Philippe Gervais-Lambony, Claire Bénit-Gbaffou, Alain Musset, Jean-Luc Piermay, et Sabine Planel, Khartala, 149-166. Paris: Regard du Sud.

- Nadia Seremetakis, C. 1993. « The Memory of the Senses: Historical Perception, Commensal Exchange and Modernity. » *Visual Anthropology Review* 9 (2): 2-18.
doi:10.1525/var.1993.9.2.2.
- Naef, Patrick James. 2016. *La ville-martyre: guerre, tourisme et mémoire en ex-Yougoslavie*. Genève: Slatkine. 368.
- Noiriel, Gérard. 2006. *Introduction à la socio-histoire*. Repères 437. Paris: Éd. La Découverte. 128.
- Nora, Pierre. 1989. « Between Memory and History: Les Lieux de Mémoire. » *Representations* 26: 7-24. doi:10.2307/2928520.
- Olander, Stefan et Anne Landin. 2008. « A Comparative Study of Factors Affecting the External Stakeholder Management Process. » *Construction Management and Economics* 26 (6): 553-561. doi:10.1080/01446190701821810.
- Olivier, Laurent. 2011. « Temps des vestiges et mémoire du passé : à propos des traces, empreintes et autres palimpsestes: » *Le Genre humain* N° 50 (1): 309-326.
doi:10.3917/lgh.050.0309.
- Olmedo, Élise. 2011. « Cartographie sensible, émotions et imaginaire. » *Visionscarto*. 19 septembre. <https://visionscarto.net/cartographie-sensible>.
- . 2015. « Cartographie sensible : tracer une géographie du vécu par la recherche-crédation. » Thèse de doctorat en géographie, Paris 1 Panthéon Sorbonne.
<https://www.theses.fr/2015PA010683>.
- . 2017. « L'expérimentation comme méthode d'enquête. Cartographie sensible et terrains de recherche collaboratifs entre art et géographie. » *Mappemonde* (121).
doi:10.4000/mappemonde.3776.
- Olmedo, Élise et Vanessa Stassi. 2020. « 3. Expérimenter, improviser. Vers de nouvelles pratiques de recherche urbaine. » In *Pour la recherche urbaine*, sous la dir. de Félix Adisson, Sabine Barles, Nathalie Blanc, Olivier Coutard, Leïla Frouillou, et Fanny Rassat, 67-90. Paris: CNRS Éditions. doi:10.4000/books.editions-cnrs.37028.
<https://books.openedition.org/editionscnrs/37028>.
- Orianne, Jean-François. 2023. « Mémoire collective et mémoire sociale : apports de la sociologie à une théorie générale de la mémoire. » *Biologie Aujourd'hui* 217 (1-2): 65-72.
doi:10.1051/jbio/2023003.

- Ory, Pascal. 2020. *Qu'est-ce qu'une nation? une histoire mondiale*. Bibliothèque des histoires. Paris: Gallimard. 480.
- Páez, Darío, Nekane Basabe et Jose Louis González. 1997. « Social Processes and Collective Memory: a cross-cultural approach to remembering political events. » In *Collective memory of political events: Social psychological perspectives*, eds. James W. Pennebaker, Dario Paez, et Bernard Rimé. 147-174. Hillsdale: Lawrence Erlbaum.
- Paez, Dario, Magdalena Bobowik et Laura De Guissmé. 2016. « Collective Memory and Social Representations of History. » In *Social Representations*, eds. Lo Monaco Grégory, Delouvée Sylvain, Rateau Patrick. Bruxelles: De Boeck. 656.
- Palat Narayanan, Nipesh et Cornea, Natasha. 2024. « How many Kirulapana Canals are there in Colombo? Reading everyday imageries and imaginations using southern theory. » *cultural geographies*. 31 (4). 473-486. doi: 10.1177/14744740241230697.
- Paparigopoulo, M. 1863. *Principes de l'expropriation pour cause d'utilité publique dans le droit romain et dans le droit français*, E. Thunot. Paris: Hachette Livre BnF. 136.
- Paquot, Thierry. 2005. « Habitat, habitation, habiter: Ce que parler veut dire... » *Informations sociales* n° 123 (3): 48-54. doi:10.3917/inso.123.0048.
- . 2008. « Entretien avec Paul Claval. » In *Conversations sur la ville et l'urbain*, sous la dir. de Thierry Paquot. Infolio éditions. 992.
- Parizot, Isabelle. 2012. « 5 – L'enquête par questionnaire. » In *L'enquête sociologique*, Serge Paugam, 93. Presses Universitaires de France. doi:10.3917/puf.paug.2012.01.0093.
- Parret, Herman. 2004. « Vestige, archive et trace : Présences du temps passé. » *Protée* 32 (2). Département des arts et lettres - Université du Québec à Chicoutimi: 37-46. doi:10.7202/011171ar.
- Pascoe, Sophie, Wolfram Dressler et Monica Minnegal. 2021. « Storytelling Climate Change – Causality and Temporality in the REDD+ Regime in Papua New Guinea. » *Geoforum* 124: 360-370. doi:10.1016/j.geoforum.2019.09.014.
- Pattaroni, Luca. 2016. « La trame sociologique de l'espace: Éléments pour une pragmatique de l'espace et du commun. » *SociologieS*. doi:10.4000/sociologies.5435.
- Pecot, Fabien et Virginie de Barnier. 2015. « Stratégies de marques de ville basées sur le patrimoine de marque : le rôle des symboles. » *Management & Avenir* 78 (4): 143. doi:10.3917/mav.078.0143.

- Pennebaker, James W. et Becky L. Banasik. 1997. « On the Creation and Maintenance of Collective Memories: History as Social Psychology. » In *Collective memory of political events: social psychological perspectives*. eds Pennebaker, James W., Paez Darjo, Rim Bernard, Paez Dario. Mahwah, N.J: Lawrence Erlbaum Associates.
- Perrot, Jean-Claude. 1975. *Genèse d'une ville moderne, Caen au XVIIIe siècle*. Paris: Les réimpressions des Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales. 1178.
- Phillips, Kendall R. et G. Mitchell Reyes. 2011. *Global Memoryscapes: Contesting Remembrance in a Transnational Age*. Albama Rhetoric Cult and Soc Crit Ser. Tuscaloosa: University of Alabama Press. 213.
- Piel, Jean. 2013. « L'expropriation des terres et la formation du latifundium en Amérique espagnole et latine. » *Histoire(s) de l'Amérique latine* 8: 14-14.
- Piroyansky, Danna et Guillaume Ratel. 2014. « Retrouver son foyer : propriété et dépossession dans les récits de visite des exilés palestiniens à leur ancienne maison. » *Revue d'histoire moderne et contemporaine* 61-1 (1): 97. doi:10.3917/rhmc.611.0097.
- Platt, Rutherford H. 2014. *Land use and society: geography, law, and public policy*, Third Edition. Washington: Island Press. 312.
- Poche, Bernard. 1996. *L'espace fragmenté. Éléments pour une analyse sociologique de la territorialité*. Villes et entreprises. Paris: L' Harmattan. 276.
- Polèse, Mario. 2010. *Montréal économique : de 1930 à nos jours*. Rapport de recherche. Institut National de la Recherche Scientifique. Centre Urbanisation Culture Société. Montréal <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/1971906>.
- Pollak, Michael. 1993. *Une identité blessée: études de sociologie et d'histoire*. Collection Leçons de choses. Paris: Métailié. 420.
- Pope, C. et N. Mays. 1995. « Qualitative Research: Reaching the Parts Other Methods Cannot Reach: An Introduction to Qualitative Methods in Health and Health Services Research. » *BMJ* 311 (6996): 42-45. doi:10.1136/bmj.311.6996.42.
- Pritchett, Wendell. 2003. « The “Public Menace” of Blight: Urban Renewal and the Private Uses of Eminent Domain. » *Yale Law & Policy Review* 21 (1).
- Raffestin, Claude. 1976. « Remarque sur le concept d'écologie humaine. » *Proceedings of the International Meeting on human ecology*. Georgi: 403.

- . 1980. *Pour une géographie du pouvoir*. Sous la dir. de Anne-Laure Amilhat Szary et Yann Calbérac. Lyon: ENS Éditions.
- . 1987. « Repères pour une théorie de la territorialité humaine. » *Cahier / Groupe Réseaux* 3 (7): 2-22. doi:10.3406/flux.1987.1053.
- . 1997. « Une société de la friche ou une société en friche. » *Collage* (4): 12-15.
- . 2012. « Space, Territory, and Territoriality. » Traduit par Samuel A Butler. *Environment and Planning D: Society and Space* 30 (1): 121-141. doi:10.1068/d21311.
- Ramirez-Cobo, Inès et Marcus Zepf. 2021. « Mémoire collective et projets de réaménagement de l'espace public: Une proposition méthodologique de prise en compte des valeurs partagées. » *Cahiers de géographie du Québec* 63 (178): 91-106. doi:10.7202/1075780ar.
- Rancière, Jacques. 2000. *Le partage du sensible. Esthétique et politique*. La Fabrique Éditions. 80. doi:10.3917/lafab.ranci.2000.01.
- Randolph, Carman F. 1894. *The Law of Eminent Domain in the United States*. Boston : Little, Brown, and Company. 588.
- Rautenberg, Michel. 1998. « Revisiter les lieux et les temps : figures de la mémoire et du patrimoine. » *Ruralia. Sciences sociales et mondes ruraux contemporains* (03). Association des ruralistes français. <https://journals.openedition.org/ruralia/75?lang=en>.
- . 2016. « L'urbanité comme patrimoine de la ville: » *Diogène* n° 251-252 (3): 90-102. doi:10.3917/dio.251.0090.
- Raymond, Jean-Paul et Gilles Boileau. 1988. *La mémoire de Mirabel*. Collection Témoignage. Montréal: Méridien. 209.
- Reder, Emeraude. 2020. « Désinvestir la mémoire : le cas d'étude du musée Beit Beirut: » *Confluences Méditerranée* N° 112 (1): 193-206. doi:10.3917/come.112.0193.
- Reindi, J.C., N. Warikoo et A. Zaniewski. 2013. « Detroit residents living in bridge project's backyard have mixed reactions. » *The Detroit Free Press [online]*. <http://www.freep.com/article/20130413/NEWS01/304130081/Delray-neighborhood-residents-have-mixed-reactions-as-new-bridge-project-moves-closer-to-reality>.
- Rhodes, Mark Alan, William R. Price et Amy Walker. 2021. *Geographies of post-industrial place, memory, and heritage*. Milton Park, Abingdon, Oxon ; New York, NY: Routledge. 216.
- Ricœur, Paul. 2000. *La mémoire, l'histoire, l'oubli*. L'ordre philosophique. Paris: Seuil. 689.

- Rieucan, Jean. 2022. « La place Catroux. Le pari mémoriel de la reconnaissance de l'esclavage dans un quartier aisé de Paris. » *Mappemonde* (134). doi:10.4000/mappemonde.8035.
- Ripoll, Fabrice et Vincent Veschambre. 2005. « Introduction: L'appropriation de l'espace comme problématique. » *Noroi* (195): 7-15. doi:10.4000/noroi.477.
- Rivard, Étienne. 2006. « Terra Nullius ou géographie de l'absence: Les géographes québécois et la question autochtone au pays. » *Cahiers de géographie du Québec* 50 (141): 385. doi:10.7202/014880ar.
- Roncayolo, Marcel. 1996. *Les grammaires d'une ville: essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*. Civilisations et sociétés 92. Paris: Éditions de l'Ecole des hautes études en sciences sociales. 510.
- Rose-Redwood, Reuben, Derek Alderman et Maoz Azaryahu. 2008. « Collective Memory and the Politics of Urban Space: An Introduction. » *GeoJournal* 73 (3): 161-164. doi:10.1007/s10708-008-9200-6.
- Rose-Redwood, Reuben, Ian G. Baird, Emilia Palonen et CindyAnn Rose-Redwood. 2022. « Monumentality, Memoryscapes, and the Politics of Place. » *ACME: An International Journal for Critical Geographies* Vol. 21 No. 5. ACME: An International Journal for Critical Geographies. 448-467. doi:10.14288/ACME.V21I5.2266.
- Roth, Robert E. 2021. « Cartographic Design as Visual Storytelling: Synthesis and Review of Map-Based Narratives, Genres, and Tropes. » *The Cartographic Journal* 58 (1): 83-114. doi:10.1080/00087041.2019.1633103.
- Rowan, Michael. 2018. « "On Their Knees": Politics, Protest, and the Cancellation of the Pickering Airport, 1972–1975. » *Urban History Review* 45 (2): 46-55. doi:10.7202/1051385ar.
- Roy, Jacques. 2023. *Saga Des Aéroports de Mirabel et Dorval : Des Leçons à Tirer Maintenant et Pour l'avenir*. Essais Canadiens. Les éditions JFD. 170.
- Rudin, Ronald. 2016. *Kouchibouguac: Removal, Resistance, and Remembrance at a Canadian National Park*. Toronto: University of Toronto Press. 400.
- Ruppert, Evelyn. 2006. *The Moral Economy of Cities: Shaping Good Citizens*. Cultural Spaces. Toronto: University of Toronto Press. 292.
- Sack, Robert D. 1983. « Human Territoriality: A Theory. » *Annals of the Association of American Geographers* 73 (1): 55-74. doi:10.1111/j.1467-8306.1983.tb01396.x.

- Saiyed, Zahraa et Paul D. Irwin. 2017. « Native American Storytelling toward Symbiosis and Sustainable Design. » *Energy Research & Social Science* 31: 249-252.
doi:10.1016/j.erss.2017.05.029.
- Sansot, Pierre. 1986. *Les formes sensibles de la vie sociale*. Paris: Presses Universitaires de France. 224.
- . 2004. *Poétique de la ville*. Petite bibliothèque Payot 512. Paris: Payot & Rivages. 625.
- Sehrawat, Seema, Celeste Jones, Jennifer Orlando, Tucker Bowers et Alexi Rubins. 2017.
« Digital storytelling: A tool for social connectedness. » *Gerontechnology* 16 (1): 56-61.
doi:10.4017/gt.2017.16.1.006.00.
- Senehi, Jessica. 2019. « Theory-building in peace and conflict studies: The storytelling methodology. » In *Routledge Companion to Peace and Conflict Studies*, eds. Byrne Sean, Matyok Thomas, Scott Imani M., Senehi Jessica. 1st ed. Routledge. 536.
- Serfaty-Garzon, Perla. 2012. *Chez soi: les territoires de l'intimité*. Paris: Armand Colin. 255.
- Sgard, Anne. 2008. « Mémoires, lieux et territoires. » In *Territoires en action et dans l'action*, sous la dir. de Rodolphe Dodier, Alice Rouyer, et Raymonde Séchet, 105-117. Géographie sociale. Rennes: Presses universitaires de Rennes. doi:10.4000/books.pur.504.
- Shahamati, Sepideh. 2024. *Mapping the Invisible City: Revealing the Intangible Heritage of Parc-Extension through Narrative Cartography*. Doctoral thesis. Concordia University. 156. <https://spectrum.library.concordia.ca/id/eprint/994036/>.
- Simard, Martin. 1999. « La question urbaine : développement local et processus identitaires. » In *Ville imaginaire, ville identitaire*, sous la dir. de Morisset Lucie K., Noppen Luc, Saint-Jacques Denis. 229-252. Éditions Nota bene. 347.
- Slager, Emma. 2013. *Touring Detroit: Ruins, Representation, and Redevelopment*. Master Thesis. United States: Department of Geography, University of Oregon.
<https://hdl.handle.net/1794/13312>.
- . 2020. « Ruin Tours: Performing and Consuming Decay in Detroit. » *Urban Geography* 41 (1): 124-142. doi:10.1080/02723638.2019.1637194.
- Smit, Anneke. 2015. « Expropriation and the Socio-economic Status of Neighbourhoods in Canada: Equal Sharing of the Public Interest Burden? » *Oñati Socio-legal Series [online]* 5 (1): 258-279.

- Smit, Anneke et Marcia Valiante, 2016. *Public Interest, Private Property: Law and Planning Policy in Canada*. Vancouver: UBC Press. 334.
- Smith, Laurajane. 2010. *Uses of Heritage*, Heritage Studies. London: Routledge. 368.
- Söderlund, Jonas, Shankar Sankaran et Christopher Biesenthal. 2017. « The Past and Present of Megaprojects. » *Project Management Journal* 48 (6): 5-16.
doi:10.1177/875697281704800602.
- Söderström, Ola, Lilith Abrahamyan Empson, Zoé Codeluppi, Dag Söderström, Philipp S. Baumann et Philippe Conus. 2016. « Unpacking ‘the City’: An Experience-Based Approach to the Role of Urban Living in Psychosis. » *Health & Place* 42: 104-110.
doi:10.1016/j.healthplace.2016.09.002.
- Soja, Edward W. 1971. *The Political Organization of Space*, Commission on College Geography. Association of American Geographers. Washington. 54.
- Soja, Edward W. 1996. *Thirdspace: journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*. Cambridge, Mass: Blackwell. 352.
- Sportouch, Yoann. 2024. *Pour un urbanisme du care: l’attention à l’autre pour refaire société*. Bibliothèque des territoires. La Tour-d’Aigues: Éditions de l’Aube. 255.
- Steel, Griet, Femke, Van Noorloos et Christien Klaufus. 2017. « The urban land debate in the global South: New avenues for research. » *Geoforum* 83: 133-141.
<https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2017.03.006>
- Stock, Mathis. 2004. « L’habiter Comme Pratique Des Lieux Géographiques. » *EspacesTemps.Net Electronic Journal of Humanities and Social Sciences*.
<https://www.espacestems.net/en/articles/habiter-comme-pratique-des-lieux-geographiques-en/>.
- Suartika, Gusti Ayu Made et Alexander R. Cuthbert. 2020. « Sleight of Hand: The Expropriation of Balinese Culture. » *Space and Culture*: 120633122090297.
doi:10.1177/1206331220902973.
- Sustrac, Michelle. 2007. « De la ville sensible aux sens de la ville. » In *Les imaginaires de la ville*, sous la dir. de Hélène Menegaldo et Gilles Menegaldo, 329-343. s.l.: Presses universitaires de Rennes. doi:10.4000/books.pur.30222.
- Tévanian, Pierre. 2021. *Politiques de la mémoire*. Paris: Éditions Amsterdam.

- Thibaud, Jean-Paul. 2004. « Une approche pragmatique des ambiances urbaines. » In *Ambiances en Débats*, sous la dir. de Pascal Amphoux, Jean-Paul Thibaud, et Grégoire Chelkoff, 145-161. Éditions A la Croisée.
- . 2012. « Petite archéologie de la notion d’ambiance. » *Communications* 90 (1): 155-174. doi:10.3406/comm.2012.2659.
- . 2015. *En quête d’ambiances: éprouver la ville en passant*. Vues Densemble. Genève: Métis Presses. 325.
- Thibodeau, François R. Derbas, Christian Poirier et Jason Luckerhoff. 2023. « La bibliothèque publique au prisme du vécu des publics et des non-publics: une institution culturelle en mutation ? » *Loisir et Société / Society and Leisure* 46(1).
https://doi.org/10.1080/07053436.2023.2183652
- Thomas, Rachel. 2018. *Une critique sensible de l’urbain*. Thèse HDR en Sciences Humaines et Aménagement, Grenoble: Université Grenoble Alpes, CRESSON.
- . 2020. « Les mises en ambiance de la ville apaisée Paradoxes et risques d’une aseptisation programmée. » *Géo-Regards* 13 (1): 179-194.
doi:10.33055/GEOREGARDS.2020.013.01.179.
- . 2021. « Une critique de l’urbain depuis le champ des ambiances: Perspectives. » *Ambiances*. Varia. doi:10.4000/ambiances.3805.
- Thomson, Frances. 2019. *The Political Economy of Land and Dispossession in Colombia*. Doctoral thesis, University of Sussex. 358. http://sro.sussex.ac.uk/id/eprint/84599/.
- . 2020. « Expropriations of Private Property for Economic ‘Development’ in the United States: Re-Thinking the Titling and Rule of Law Solutions to Land Grabs in the Global South. » *Estudios Socio-Jurídicos* 22 (2).
doi:10.12804/revistas.urosario.edu.co/sociojuridicos/a.7872.
- Thorpe, Kirsten. 2014. « Indigenous Records: Connecting, Critiquing and Diversifying Collections. » *Archives and Manuscripts* 42 (2): 211-214.
doi:10.1080/01576895.2014.911692.
- Till, Karen E. 2012. « Wounded Cities: Memory-Work and a Place-Based Ethics of Care. » *Political Geography* 31 (1): 3-14. doi:10.1016/j.polgeo.2011.10.008.
- Todd, Eric. 1992. *The law of expropriation and compensation in Canada*, 2nd édition. BC: Carswell. 612.

- Totaforti, Simona. 2019. « L'exploration de la mémoire urbaine : politiques de mémoire et amnésie. » *Sociétés* n°145 (3): 85. doi:10.3917/soc.145.0085.
- Troadec, Jacques. 2014. « De l'usage contemporain de l'archéologie urbaine. » *Les Nouvelles de l'archéologie* (136): 5-8. doi:10.4000/nda.2469.
- Trudelle, Catherine, Juan-Luis Klein, Jean-Marc Fontan, Diane-Gabrielle Tremblay et Christophe Bocquin. 2016. « Conflits urbains, compromis et cohésion socioterritoriale : le cas de la Tohu à Montréal: » *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* Mars (2): 417-446. doi:10.3917/reru.162.0417.
- Tunbridge, John et Gregory Ashworth. 1996. *Dissonant Heritage: The Management of the Past as a Resource in Conflict*, Chichester. New York: John Wiley and sons. 314.
- Urban Unlimited. 2004. « The Shadow City, Freezones in Brussels and Rotterdam. » Rotterdam: Urban Unlimited avec O2-consult (Anvers), MUST (Amsterdam, dS+V I OBR (Rotterdam) et OBR Rotterdam et VUB Brussels.
- Vallette, Salomé. 2023. *Vieillesse et milieu de vie périurbain: La participation politique municipale des personnes âgées*. Thèse de doctorat. Institut national de la recherche scientifique, Québec.
- Van Vree, Frank. 2013. « Absent Memories. » *Cultural Analysis* (12): 1-17.
- Vanier, Martin. 2009. *Territoires, territorialité, territorialisation: controverses et perspectives*. Espace et territoires. Rennes: Presses universitaires de Rennes. 232.
- Vassart, Sabine. 2006. « Habiter. » *Pensée plurielle* 12 (2): 9. doi:10.3917/pp.012.09.
- Verret, Michel. 1995. *Chevilles ouvrières*. Collection Mouvement social. Paris: Editions de l'Atelier/Editions ouvrières. 254.
- Veschambre, Vincent. 2002. « Une mémoire urbaine socialement sélective : Réflexions à partir de l'exemple d'Angers. » *Les Annales de la recherche urbaine* 92 (1): 65-73. doi:10.3406/aru.2002.2458.
- . 2004. « Appropriation et marquage symbolique de l'espace: quelques éléments de réflexion. » *ESO Travaux et Documents* (21). CNRS: 73-77.
- . 2008. *Traces et mémoires urbaines: enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition*. Géographie sociale. Rennes: Presses universitaires de Rennes. 318.

- Weiss, K., F. Girandola et L. Colbeau-Justin. 2011. « Les comportements de protection face au risque naturel : de la résistance à l'engagement. » *Pratiques Psychologiques* 17 (3): 251-262. doi:10.1016/j.prps.2010.02.002.
- Whitbeck, Les B., Gary W. Adams, Dan R. Hoyt et Xiaojin Chen. 2004. « Conceptualizing and Measuring Historical Trauma Among American Indian People. » *American Journal of Community Psychology* 33 (3-4): 119-130. doi:10.1023/B:AJCP.0000027000.77357.31.
- Williams, Gregory D. 2018. *Tall City Boomtown: A Study of the Effects of a Hydraulic Fracturing Boom on Midland, TX*. Master Thesis. Texas Tech University. <https://ttu-ir.tdl.org/handle/2346/73823>.
- Williksen, Solrun et Nigel Rapport. 2010. *Reveries of home: nostalgia, authenticity and the performance of place*. Newcastle: Cambridge Scholars. 260.
- Wolfe, Patrick. 2006. « Settler Colonialism and the Elimination of the Native. » *Journal of Genocide Research* 8 (4): 387-409. doi:10.1080/14623520601056240.
- Wolford, Wendy, Saturnino M. Borrás, Ruth Hall, Ian Scoones et Ben White. 2013. « Governing Global Land Deals: The Role of the State in the Rush for Land: Governing Global Land Deals. » *Development and Change* 44 (2): 189-210. doi:10.1111/dech.12017.
- Wu, Aizhi, Guoping Li, Tieshan Sun et Yusheng Liang. 2014. « Effects of Industrial Relocation on Chinese Regional Economic Growth Disparities: Based on System Dynamics Modeling. » *Chinese Geographical Science* 24 (6): 706-716. doi:10.1007/s11769-014-0664-7.
- Yang, Bin et Jun He. 2021. « Global Land Grabbing: A Critical Review of Case Studies across the World. » *Land* 10(3): 324. <https://doi.org/10.3390/land10030324>.
- Young, Robert. 2013. « La gouvernance multiniveau et les politiques publiques au sein des municipalités du Canada : reddition de comptes et efficacité. » *Télescope* 19 (1): 25-42.
- Zanetti, Thomas. 2018. « Matérialité et spatialité d'une mémoire meurtrie: La reconnaissance mémorielle des maladies professionnelles des anciens verriers de Givors. » *Géographie et cultures* (105): 31-50. doi:10.4000/gc.6381.
- Zhang, Shuping et Zhu Qian. 2020. « Villagers' Acculturation in China's Land Expropriation-Induced Resettlement Neighborhood: A Shanghai Case. » *International Journal of Intercultural Relations* 74: 174-188. doi:10.1016/j.ijintrel.2019.10.012.

Zick, Timothy. 2005. « Space, Place and Speech: The Expressive Topography. » *SSRN Electronic Journal*. doi:10.2139/ssrn.854264.

Annexe 1. Micro-questionnaire

Titre : Je me souviens de Mirabel – mémoire et identité

Description : Je suis étudiante en doctorat à l'IMRS (Montréal) et je mène ma recherche sur le développement historique de Mirabel et sur ses effets actuels sur les Mirabellois.e.s. Ma recherche commence par un petit questionnaire de cinq questions.

Q1 : Depuis combien de temps habitez-vous Mirabel ?

Réponse :

Q2 : Dans quel quartier habitez-vous ?

☐ Domaine-Vert Nord ☐ Domaine-Vert Sud ☐ Mirabel-en-Haut ☐ Petit Saint-Charles ☐ Saint Antoine ☐ Saint-Augustin ☐ Saint-Benoît ☐ Sainte-Scholastique ☐ Sainte-Monique ☐ Saint-Jérusalem ☐ Saint-Janvier ☐ Saint-Hermas ☐ Saint-Camus

Q3 : Connaissez-vous l'histoire de Mirabel ?

☐ Pas du tout ☐ Un peu ☐ Beaucoup ☐ Très bien

Q4 : Pouvez-vous nommer un ou plusieurs faits marquants liés à cette histoire ? Réponse :

.....

Q5 : Quels sont les lieux qui symbolisent le mieux l'identité de la ville selon vous ? Réponse :

.....

Q6 : Ma recherche porte plus précisément sur l'identité actuelle de Mirabel et ce qu'il reste de la construction de l'aéroport dans la mémoire des mirabellois et mirabelloises. L'objectif est de rencontrer des résident.e.s qui souhaitent partager leurs souvenirs, leurs perceptions et leurs propres expériences de vie à Mirabel, qu'ils aient vécu.e.s ou non les expropriations, pour mieux comprendre ce qu'est aujourd'hui l'identité profonde de la ville de Mirabel. Pour cela j'envisage de faire des entretiens d'environ 1h-1h30 avec des résidents. Seriez-vous intéressée à participer ? Si oui, veuillez indiquer vos coordonnées ci-dessous. Vous pouvez également me contacter en tout temps si vous souhaitez participer d'une manière ou d'une autre à cette recherche : flandrine.lusson@inrs.ca.

Nom complet :

Adresse courriel et/ou numéro de cellulaire :

Annexe 2. Affiche de recrutement de résidents pour les entretiens

INRS
Institut national
de la recherche
scientifique

PROJET DE RECHERCHE
DOCTORAT EN ÉTUDES URBAINES
CENTRE UCS - INRS
PAR FLANDRINE LUSSON

Raconte-nous Mirabel

L'impact de la mémoire des expropriations
sur la construction des identités territoriales

1h30
de discussion pour
partager votre vécu
autour de 4 thèmes

- Votre parcours résidentiel
- L'identité actuelle de Mirabel
- Mémoire vivante
des expropriations
- Vos aspirations
pour le futur de Mirabel

PUBLIC RECHERCHÉ
Résident.e.s de Mirabel de 18 ans et plus.
Tous temps de résidence.

POUR PARTICIPER
flandrine.lusson@inrs.ca
(438) 866-3908

Annexe 3. Certificat éthique



CERTIFICAT D'ÉTHIQUE

Le Comité d'éthique en recherche avec des êtres humains a examiné le projet de recherche identifié ci-dessous.

Titre du projet : Raconte-nous Mirabel. L'impact de la mémoire des expropriations sur la construction des identités territoriales.

Nom du chercheur principal (ou de l'étudiant) : Flandrine Lusson

Centre : INRS-UCS

Noms des étudiants inscrits à l'INRS dont les mémoires et/ou thèses découleront du projet, le cas échéant :

Nom du directeur de recherche, le cas échéant : Sandra Breux, INRS

Nom du co-directeur de recherche, le cas échéant : Sébastien Caquard, Concordia

Nom de l'organisme subventionnaire ou de commandite : Fonds de recherche du Québec (FRQSC)

Le Comité d'éthique en recherche avec des êtres humains atteste que la recherche proposée impliquant des êtres humains répond aux normes de l'INRS en matière d'éthique.

Le présent certificat d'éthique est valide jusqu'au 2023-07-04

	2022-07-05
Signature du président	Date d'émission initiale du certificat

CER- 22-667

Annexe 4. Liste des documents d'archives observés classés par origine et date de publication

Archives du gouvernement fédéral du Canada

Kates, Peat, Marwick and Company (1967), Montreal International Airport Study, Interim report. Commandité par le ministère des Transports du Canada. Décembre 1967.

Higgins, B. (1969). Comité intergouvernemental sur l'AIM. « Répercussions économiques concernant les divers emplacements du projet d'aéroport international de Montréal ». 17 janvier 1969.

Cabinet privé des ministres du gouvernement du Canada (1969). Site Selection – Montreal International Airport. Compte-rendu de réunion. Fonds d'archives du Bureau du Conseil privé (RG2). Série de documents provenant du service central des dossiers (B-2), volume 6340, document numéro 2872. 27 mars 1969

Répercussions économiques concernant les divers emplacements du projet d'aéroport international à Montréal, Comité intergouvernemental sur l'aéroport international de Montréal (directeur, B. HIGGINS), 17 janvier 1969, ronéotypé.

Cabinet privé des ministres du gouvernement du Canada (1971). Adjacent Land Under Expropriation for the New Montreal International Airport. Compte-rendu de reunion. Fonds d'archives du Bureau du Conseil privé (RG2). Série de documents provenant du service central des dossiers (B-2), volume 6381, document numéro 2996. 21 janvier 1971. 3 pages.

Dansereau, Pierre (1972). Vers une nouvelle définition de l'écologie. L'implantation du super-aéroport de Montréal et son impact sur le milieu naturel et social. Document commandité par Transports Canada. Bureau d'aménagement du nouvel aéroport international de Montréal. 17 pages.

Boudreau, A. (1972). Nouvel aéroport international de Montréal. Choix du concept de l'aérogare et études préliminaires. Le service d'information. Bureau d'Aménagement du Nouvel Aéroport International de Montréal (BANAIM). 8 pages.

BANAIM (1972). Mirabel. Explications du choix du nom Mirabel. Bureau d'Aménagement du Nouvel Aéroport International de Montréal (BANAIM). 2 pages.

Transports Canada (1974). Terrains périphériques. Développement du nouvel aéroport international de Montréal. Service d'information. Transport Canada. Octobre 1974. 27 pages.

BANAIM (1974) Terrains périphériques. Plan général de mise en valeur. Transports Canada. Bureau du Nouvel Aéroport International de Montréal (BANAIM). Octobre 1974. 1 page.

Transports Canada (1974). Information Mirabel. Rapport de l'état d'avancement du projet. 15 pages.

Transports Canada (1974) Concessions. New Montreal International Airport (Mirabel). Rapport. Avril 1974. 20 pages.

Transports Canada (1975). Programme d'ouverture. Communiqué Mirabel. 7 pages.

Transport Canada (1975). Le programme d'ouverture de Mirabel se termine avec la réception du grand public. Communiqué. 2 octobre 1975. 3 pages.

Transports Canada (1978). Airline Deregulation Act of 1978. S.2493. 95th Congress (1977-1878). URL: <https://www.govtrack.us/congress/bills/95/s2493/summary>

Transports Canada (1985). Aller sans entraves : un guide pour la réforme des transports. 15 juillet 1985. N.a.

Transports Canada (1987). Une nouvelle politique relative au futur cadre de gestion des aéroports canadiens, avril 1987. N.a.

Transports Canada (1992). Loi relative aux cessions d'aéroport. Texte de loi. 19 mars 1992. 7 pages.

Gouvernement du Canada (2003). Le gouvernement du Canada renomme l'aéroport de Montréal à Dorval en l'honneur de Pierre Elliott Trudeau. Communiqué de presse. 9 septembre 2003. <https://www.canada.ca/fr/nouvelles/archive/2003/09/gouvernement-canada-renomme-aeroport-montreal-dorval-honneur-pierre-elliott-trudeau.html>

Gouvernement du Canada (2008) Le gouvernement du Canada présente les premières offres d'achat aux agriculteurs expropriés de Mirabel. Communiqué de presse. 12 décembre 2008. <https://www.canada.ca/fr/nouvelles/archive/2008/12/gouvernement-canada-presente-premieres-offres-achat-agriculteurs-expropries-mirabel.html>

Comité sénatorial permanent des transports et des communications (2012). L'avenir des déplacements aériens au Canada : Poste de péage ou bougie d'allumage ? Rapport sur la croissance future et la compétitivité internationale des aéroports du Canada. Juin 2012. 23 pages.

Jed Chong (2017). La réforme de la gouvernance des aéroports au Canada et à l'étranger. Bibliothèque du Parlement du Canada, Division des affaires juridiques et sociales, Service d'information et de recherche parlementaire. Publication numéro 2017-17-F. 19 pages.

Transports Canada (2020). Avis public : Vente de terrains non-utilisés à l'ancienne réserve aéroportuaire de Mirabel (secteur non loué). Modification le 01 décembre 2020. <https://tc.canada.ca/fr/aviation/exploitation-aeroports-aerodromes/avis-public-vente-terrains-non-utilises-ancienne-reserve-aeroportuaire-mirabel-secteur-non-loue>

Gouvernement du Canada (2022 [1985]). Loi sur l'expropriation. L.R.C (1985), ch. E-21. <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/E-21/TexteCompleet.html>

Archives du gouvernement provincial du Québec

Office de Planification du Québec (1968). «Le Nouvel Aéroport International à Montréal : Analyse et Conclusions », Québec, sept. 1969. Service d'Urbanisme de la Ville de Montréal, « Notes Internes », déc. 1968, ronéotypé.

Ministère de la voirie du Québec (1970). Le Nouvel Aéroport International de Montréal. Réseau des Grandes routes. Partie 1 : Étude de circulation. Ministère de la voirie du gouvernement du

Québec, Direction générale de la Planification, Service technique de la circulation. 3 août 1970. 43 pages.

Assemblée Nationale du Québec (1970). Bill 60. Loi concernant les environs du nouvel aéroport international. Sanctionné le 19 décembre 1970. Edition officiel du Québec Roch Lefebvre.

Ministère des Transports du Québec (1982). Mirabel ou une des tristes histoires des Pays d'en Haut. Mémoire présenté à la Commission permanente de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. Ministère des Transports du Québec, Direction du Transport aérien, Service de Développement. Octobre 1982. 42 pages.

Assemblée Nationale du Québec (2000). Loi concernant l'annexion d'un territoire à celui de la Ville de Lachute. Présenté le 9 juin 2000. Sanctionné le 27 octobre 2000. 4 pages.

Ministère des Transports du Québec (2002). Politique nationale de transport aérien. Le Québec en piste. Rapport. Ministère des Transports du Québec. 55 pages.

Dion, Joseph (2002). Les aéroports en transition. Rapport produit pour le gouvernement du Québec, Division des sciences et de la technologie. 4 octobre 2002. N.a.

Assemblée nationale du Québec (2004). Journal des débats. 39^e législature. 1^{re} session. Vol. 38. Numéro 98. 3 novembre 2004.

Assemblée nationale du Québec (2004). Journal des débats. 37^e législature. 1^{re} session. Vol. 38. Numéro 37. 26 novembre 2004.

Assemblée nationale du Québec (2004). Journal des débats. 37^e législature. 1^{re} session. Vol. 38. Numéro 38. 30 novembre 2004.

Assemblée nationale du Québec (2004). Point de presse de Mme Denise Beaudoin, députée de Mirabel. 3 novembre 2004. Hôtel du Parlement.

Ministère des Transports du Québec et Groupe conseil Genivar (2004). Étude d'opportunité. Corridor de l'Autoroute des Laurentides (A-15) du km 23 (Chemin Côte-Nord) au km 31 (Rang Saint-Charles). Volet 2. Étude des solutions. 26 février 2004. 10 pages.

Assemblée nationale du Québec (2009). Journal des débats. 39^e législature. 1^{re} session. Vol. 41. Numéro 14. 1 avril 2009.

Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (2010). Lettre d'acceptation de la demande de modification de zonage prévu au schéma d'aménagement de la Ville de Mirabel. 29 juin 2009. 1 page.

Assemblée nationale du Québec (2014). Point de presse de M. Sylvain Pagé, député de Labelle, et Mme Sylvie d'Amours, députée de Mirabel. 25 septembre 2014. Hôtel du Parlement.

Assemblée nationale du Québec (2019). Procès-verbal de l'Assemblée. 42^e législature. Première session. Numéro 28. 3 avril 2019. 19 pages.

Archives d'Aéroports de Montréal

Aéroports de Montréal (1996). Libéralisation de l'assignation des vols réguliers internationaux entre Dorval et Mirabel. Validation de l'évaluation des incidences environnementales. Aéroports de Montréal. 21 mars 1996. Rapport. 10 pages

Aéroports de Montréal. L'avenir du réseau aéroportuaire de Montréal. Février 1996. Rapport. 60 pages.

Aéroports de Montréal (1997). Le monde via Montréal. Liste des compagnies aériennes opérant à Mirabel. Aéroports de Montréal. Rapport. 8 pages.

Aéroports de Montréal (1997). Plans de l'aérogare de Dorval et de ses stationnements. Aéroports de Montréal. 14 pages

Aéroports de Montréal (1998). Évaluation des impacts de la libéralisation de l'activité aérienne à Montréal. Mai 1998. 12 pages.

Aéroports de Montréal (2002). Compte-rendu d'une réunion tenue avec la Ville de Mirabel aux bureaux de la ville de Mirabel concernant le plan de développement commercial et industriel et le plan d'utilisation des sols de l'aéroport international de Montréal-Mirabel. 24 janvier 2002. 2 pages.

Aéroports de Montréal (2002). Dossier de consultation. Plan d'utilisation des sols et développement industriel Aéroport de Mirabel. 24 janvier 2002. 28 pages.

Aéroports de Montréal (2003). Plan directeur Aéroport international de Montréal-Mirabel 2003-2023. Août 2003. 60 pages.

Aéroports de Montréal (2011). Montréal-Trudeau, d'hier à demain. 70 ans de présence dans la communauté. Aéroports de Montréal

Aéroports de Montréal (2013). Plan directeur 2013-2023. Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Collections de BAnQ. 140 pages

ADM (2018). Rapport annuel. 50 pages.

ADM (2019). Rapport annuel. 65 pages.

ADM (2021). Rapport annuel. 127 pages.

ADM (2022). Rapport annuel. 154 pages.

ADM (2023). Rapport annuel. 158 pages.

ADM (2024). Sommaire Plan Stratégique 2024-2028. 13 pages.

ADM (2024). Contribution économique YUL-YMX. 2 pages.

Archives de la Ville de Mirabel

Urbec (1973). Schéma directeur d'urbanisme de la première phase. 18 janvier 1974. 70 pages.

Ville de Mirabel (1974). Séance spéciale du conseil municipal. Synthèse du procès-verbal. 29 octobre 1974. 2 pages.

Ville de Mirabel (1975). Procès-verbal du conseil municipal. Résolution No. 288-6-75 Armoiries. Séance tenue le 17 juin 1975. 3 pages.

Ville de Mirabel (1975). Sérigraphie du logo de Mirabel. 21 août 1975. Dessin.

Ville de Mirabel (1975). Description des armoiries de la Ville de Mirabel. 1 page.

Ville de Mirabel (1979). Procès-verbal de l'adoption du règlement numéro 166 décrétant obligatoire un nouveau schéma directeur d'aménagement dans la municipalité. 13 novembre 1979. 2 pages.

Ville de Mirabel (1979). Schéma directeur d'urbanisme. Dirigé par Pierre Landry, urbaniste-architecte. 9 février 1979. 135 pages.

Ville de Mirabel (1979). Règlement No166 décrétant obligatoire un nouveau schéma directeur d'aménagement dans la municipalité.

Avis public (règlement no166). Province de Québec, Ville de Mirabel. 27 mai 1980. Claude Bélisle, Le Greffier

Ville de Mirabel (1986). Adoption d'une devise pour la municipalité de Mirabel : « Prospérité dans l'Unité ». Extrait des procès-verbaux de la Ville de Mirabel. 19 mars 1986.

Ville de Mirabel (1986). Création d'un logo. Document préparé pour l'ouverture d'un concours de création de logos ouvert aux mirabellois. 12 novembre 1986.

Ville de Mirabel (1987). Série de plans de zonage produits par l'urbaniste Pierre Landry. 8 janvier 1987. 11 planches.

Votreimage (1989). Texte de présentation du logo. Votreimage, agence de publicité. 28 novembre 1989. 1 page.

Ville de Mirabel (1989). Création d'un symbole social pour la ville de Mirabel. Document explicatif justifiant la création d'un nouveau logo municipal. 12 pages.

Ville de Mirabel (1994). Politique de communication. Avril 1994. 23 pages.

Ville de Mirabel (1994). Adoption de la politique de communication de la Ville de Mirabel. Extrait du procès-verbal d'une séance ordinaire du conseil municipal. 3 mai 1994. 2 pages.

Ville de Mirabel (1995). Recensement relatif au scrutin référendaire concernant le règlement numéro 393 de la municipalité de Saint-Colomban « décrétant l'annexion d'une partie du territoire de Mirabel ». 8 mai 1995. 2 pages.

Ville de Mirabel (1995). État des résultats définitifs du scrutin référendaire tenu le 11 juin 1995 relativement au règlement numéro 393 de la municipalité de Saint-Colomban décrétant l'annexion d'une partie du territoire de la ville de Mirabel. 20 juin 1995. 1 page

MRC de Mirabel (1995). Schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté (MRC) de Mirabel. 26 octobre 1995. N.a.

MRC de Mirabel (1995). Plan d'action. Volume 3. 26 octobre 1995. 11 pages.

Ville de Mirabel (1998). État des résultats définitifs du référendum consultatif concernant le site d'enfouissement sanitaire d'Argenteuil/Deux-Montagnes. 31 mai 1998. 4 pages.

Ville de Mirabel (1999). Nouvelle identification visuelle de la Ville de Mirabel. Communiqué de presse. Juin 1999. 1 page.

Ville de Mirabel (1999). Annexion du secteur de Saint-Jérusalem à la Ville de Lachute. Résolutions de la Ville de Mirabel et de la MRC de Mirabel. 30 novembre 1999. 30 pages.

Ville de Mirabel (2000). Lettre au personnel de direction pour expliquer les changements de couleur du logo municipal. 9 mai 2000. 1 page.

Groupe Séguin (2001). Aménagement de l'échangeur au km 27 de l'autoroute 15. Étude de faisabilité. Groupe Séguin, société d'ingénierie. Émis le 9 février 2001. Révisé le 4 février 2001. 44 pages

Ville de Mirabel (2004). Procès-verbal concernant le projet « Lac-Mirabel ». 17 novembre 2004. 4 pages.

Ville de Mirabel (2004). Dossier d'extraits d'articles de journaux sur le projet Lac-Mirabel. 12 pages.

Ville de Mirabel (2006). Servitudes imposées par le gouvernement fédéral sur des immeubles à l'extérieur de la zone aéroportuaire. 13 septembre 2006. 4 pages.

Centre local de développement de la Ville de Mirabel (2006). Le sommet de Mirabel Horizon 2021. Rapport final. Octobre 2006. 27 pages.

Ville de Mirabel (2007). Étude de cheminement pour accéder au site du projet de Lac-Mirabel Note technique préliminaire. Août 2007. 6 pages.

MRC de Mirabel (2008). Schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté de Mirabel. Mars 2008. N.a.

Ville de Mirabel (2007). Document support l'expropriation de Mirabel. Lettre de demande d'informations sur la chronologie des expropriations par le service des Greffes de la Ville de Mirabel au service de gestion de Bibliothèque et Archives Canada. 27 avril 2007. 2 pages.

MRC de Mirabel (2009). Schéma d'aménagement révisé. Volume 1. 26 janvier 2009. 155 pages.

Ville de Mirabel (2014). Plan de développement de la zone agricole (PDZA). Juin 2014. 164 pages.

Ville de Mirabel (2016). Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Mirabel. Volume 1. Juin 2016. 237 pages.

Ville de Mirabel (2016). Politique de soutien aux entreprises de la ville de Mirabel. Février 2016. 50 pages.

Ville de Mirabel (2016). Politique de soutien aux projets structurants pour améliorer les milieux de vie à Mirabel. Février 2016.

Ville de Mirabel (2016). Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Mirabel. Volume 1. Juin 2016. 237 pages.

Nathalie Levert (2017). Plan d'ensemble des servitudes aéroportuaires de Bell Hélicoptère. Périmètre servitude # 237 442. Cadastre du Québec. Échelle 1 : 5000. 2 février 2017. 1 page.

Ville de Mirabel (2019). Plan stratégique 2018-2021. 20 pages.

Ville de Mirabel (2019). Fonds de la relève agricole – FRA. 2 pages.

Ville de Mirabel (2020). Mise à jour de la politique de soutien aux entreprises de la Ville de Mirabel. Mirabel Économique. 20 avril 2020.

Ville de Mirabel (2020). Mise à jour de la politique de soutien aux entreprises de la Ville de Mirabel. Mirabel Économique. 20 avril 2020.

Ville de Mirabel (2021). Fonds d'aide aux entreprise – FAE. 1 page.

Ville de Mirabel (2020). Fonds de soutien au développement FSD. 1 page.

Ville de Mirabel (2022). Fonds de soutien au commerce de détail – FSC. 1 page.

Ville de Mirabel (2021). Résumé sommaire des servitudes aéroportuaires. 3 pages.

Ville de Mirabel (2021). Pour ses 50 ans Mirabel se dote d'une nouvelle identité visuelle. Communiqué de presse. 17 février 2021. 1 page.

Ville de Mirabel (2021). Survol historique (1971-2021). Dépliant historique créé par le Comité de mise en valeur de Sainte-Scholastique avec le soutien de la Ville de Mirabel.

Ville de Mirabel (2022). Profil socio-économique. 84 pages.

Ville de Mirabel (2023). Profil socio-économique. 84 pages.

Ville de Mirabel (2023). Plan stratégique 2023-2025.

Fonds d'archive spécialisés

SPICAM (1969). Fonds d'archives de la Société du parc industriel et commercial aéroportuaire de Mirabel. 1969-1990. 59 documents. URL: <https://advitam.banq.qc.ca/notice/519971>

Van Ginkel Associates (1966). Montréal International Airport, Montréal (1966-1968). Transports Canada. Fonds Van Ginkel Associates 1944-1992. Centre canadien de l'architecture. Dessins et textes. 34 fichiers.

Fonds d'archives Pierre-Dansereau Dansereau, Pierre. (1971). Écologie de la zone de l'aéroport international de Montréal : une aventure interdisciplinaire » in *La revue de géographie de Montréal*, vol. XXV, no 3, p. 301-305. Service des archives et de gestion des documents de l'UQAM, Fonds d'archives Pierre-Dansereau, 22P-660:01/895 et 896. Publication 587.

Archives paroissiales des bibliothèques de Mirabel

Biron, Hector (1970). L'album-souvenir de Sainte-Monique : la paroisse qui meurt centenaire. Sainte-Monique des Deux-Montagnes, 1970-1970. Québec. 182 p.

Yves Coursol (1994). Saint-Janvier 1845-1995 : 150 ans. Les Albums souvenirs québécois. Sherbrooke : Louis Bilodeau et fils

Lapointe, Lise (2016). Avant 1940 après : ces femmes connues de Saint-Janvier. Édition L. Lapointe. 111 p.

Saint-Jacques, Gaston (1999). Saint-Benoît de Mirabel au cours des ans : 1799-1999, 200 ans. Saint-Benoît, Mirabel. 311 p.

Comité des fêtes du 200^e de Saint-Benoît (1999). Le tour du village : Saint-Benoît, Mirabel, 1799-1999. Comité des fêtes du 200^e de Saint-Benoît. 40 p.

Comité des fêtes du 200^e de Saint-Benoît (1999). Saint-Benoît, 1799-1999, Sherbrooke, Éditions Louis Bilodeau et fils. 543 p.

[Sans auteur] (1988). Saint-Canut, 1887-1987. Les Albums souvenirs québécois. Sherbrooke : Louis Bilodeau et fils. 151 p.

[Sans auteur] (1988). Saint-Augustin, 1840-1990. Les Albums souvenirs québécois. Sherbrooke : Louis Bilodeau et fils. 263 p.

[Sans auteur] (1990) Sainte-Scholastique. Sherbrooke : Éditions Louis Bilodeau et fils. 486 pages.

Autres archives

Granger Frères et World Wide Map (1947). Carte de Montréal et de ses environs. Échelle 1 mille = 1 pouce. 1 planche.

Atlas EZAIM (1975) colligé par Pierre Dansereau, Peter Brooke Clibbon, Gilles Paré., *Atlas EZAIM*, Montréal : Presses de l'Université de Montréal.

Diane Rock. « Montréal se fait une nouvelle place au soleil dans l'industrie du transport aérien ». Communiqué de presse. 15 septembre 1997

Roy, Jacques, Bigras, Yvon, Gagné, Robert (2000). Une analyse du « beau » projet d'ADM de 1995 à aujourd'hui. Université du Québec à Montréal. 23 pages.

Dion, Joseph (2002). Les aéroports en transition. Rapport produit pour le gouvernement du Québec, Division des sciences et de la technologie. 4 octobre 2002. N.a.

Discazeaux, C. (2005). L'industrie du transport aérien à Montréal 1945-2002. INRS Urbanisation, Culture et Société. Document de recherche

Groupe conseil Genivar (2005). Étude d'opportunité. Rapport final. Corridor de l'Autoroute des Laurentides (A-15) du km 23 (Chemin Côte-Nord) au km 31 (Rang Saint-Charles). 20 pages.

Gordon Group Holdings (2005). Centre touristique Lac Mirabel. Étude géotechnique préliminaire. Rapport. 25 octobre 2005. 40 pages.

Gordon Group Holdings (2008). Le parcours: de la ville au Lac. Rapport photographique de projet. 10 juillet 2008. 8 pages.

Région des Laurentides (2014). Résolution d'appui à la Ville de Mirabel concernant la transformation de l'aérogare. 17 septembre 2014. 1 page.

Fédération UPA Outaouais-Laurentides (2014). 50 ans d'Union. Fédération UPA Outaouais-Laurentides. 48 pages.

Fédération UPA Outaouais-Laurentides (2015). Mémoire de la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides et du syndicat local de Sainte-Scholastique-Mirabel présenté à la MRC de Mirabel.

Projet de règlement PS-203. Règlement modifiant le schéma d'aménagement de la Ville de Mirabel. Juin 2015. 8 pages.

Fédération UPA Outaouais-Laurentides (2018). Gare de Mirabel : l'UPA ne cautionnera pas un projet en zone agricole. Communiqué de presse du 11 juillet 2018. 2 pages.

Fédération UPA Outaouais-Laurentides (2019). 50 ans après les événements, les expropriés de Mirabel se souviennent...et se tournent vers l'avenir. Communiqué de presse. 27 mars 2019. 4 pages.

Fédération UPA Outaouais-Laurentides (2019). Transfert de la maison Jean-Paul Raymond à l'UPA. Un autre pas dans la bonne direction. Communiqué de presse. 27 mars 2019. 2 pages.

Comité du 50^e anniversaire de l'expropriation de Mirabel (2019). La bataille des expropriés de Mirabel (1969-2019). Ouvrage illustré. 50 pages.

Annexe 5. Noms et adresses des bibliothèques de diffusion du micro-questionnaire

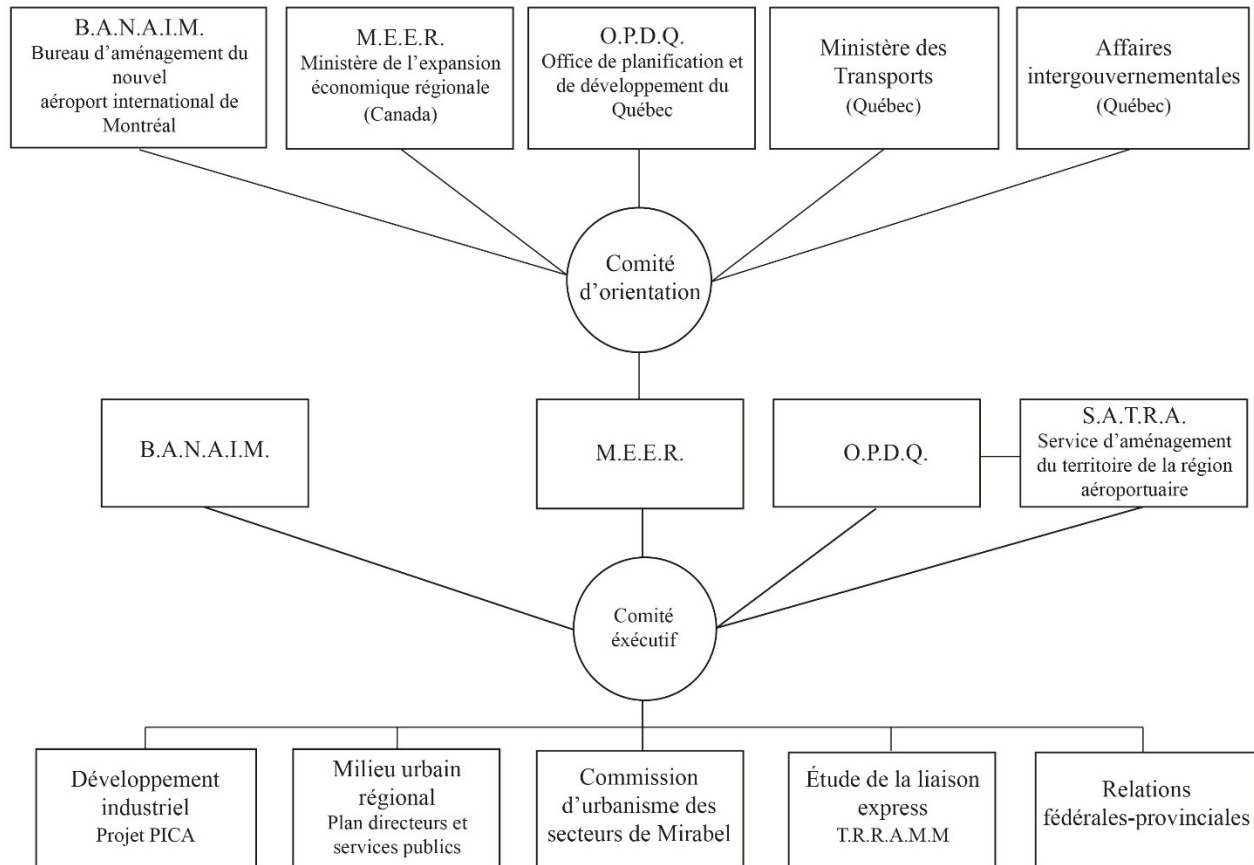
Nom des organismes	Adresses
Bibliothèque et centre culturel de Saint-Janvier	17710 rue du Val-d 'Espoir
Bibliothèque de Saint-Augustin	15005 rue des Saules
Bibliothèque de Saint-Canut	9950 boulevard Saint-Canut
Bibliothèque et centre culturel du Domaine-Vert Nord	17530 rue Jacques-Cartier
Bibliothèque et centre culturel de Saint-Benoît	9020 rue Dumouchel
Bibliothèque de Sainte-Scholastique	9975 rue Saint-Vincent
Bibliothèque de Saint-Hermas	4305 Chemin Lalande

Annexe 6. Profil des résidents rencontrés non-anonymisés (19 sur 21)

Nom	Secteur actuel de résidence	Exproprié ?	Né à Mirabel	Lieu d'origine (si pas né à Mirabel)	Secteur de naissance à Mirabel	Age au moment des expropriations	Arrivé pendant/après les expropriations	Lieu de travail	Temps de résidence
Alain Lajeunesse	Sainte-Scholastique	Oui	Oui	N.a	Sainte-Scholastique	15	N.a.	Retraité	68
Alain	Saint-Augustin	Non	Non	Montréal	N.a.	N.a.	Après	Mirabel	30
Aline Thibodeau	Saint-Augustin	Oui	Oui	N.a	Sainte-Scholastique	11	N.a	Retraité	64
Bob Pepin	Saint-Janvier	Non	Non	Saint-Sauveur	N.a	N.a	Après	Mirabel	10
Catherine Gagnon	Sainte-Scholastique	Non	Non	Montréal	N.a	N.a	Après	Saint-Jérôme	13
Denis Lauzon	N.a	Oui	Non	Lachute	N.a	N.a	N.a	Retraité	
Denise Beaudoin	N.a	N.a	Non	Lachute	N.a	N.a	N.a	Retraité	N.a
Françoise Drapeau-Monette	Sainte-Scholastique	Oui	Oui	N.a	Sainte-Scholastique	31	N.a.	Retraité	84
Frédéric Alarie	Saint-Janvier	Non	Oui	N.a	Saint-Janvier	0	Né après les expropriations	Mirabel	40

Ingrid	Mirabel-en-Haut	Non	Non	France	N.a	0	Après	Mirabel	3
Jonathan Plante	Saint-Augustin	Non	Non	Sainte-Thérèse	N.a	0	Après	Montréal	12
M. et Mme Deprato	Sainte-Scholastique	Oui	Oui	Sainte-Scholastique	Déménagé à Saint-Jérôme avant de revenir	21	N.a	Retraité	30
Magali Neuveux	Saint-Benoît	Non	Oui	N.a	Saint-Benoît	0	Né après les expropriations	Mirabel	35
Martin Champagne	Sainte-Scholastique	Non	Non	Trois-Rivières	N.a	0	Après	Mirabel	19
Martin Nepveu	Sainte-Scholastique	Oui	Oui	N.a	Sainte-Scholastique	3	N.a	Mirabel	?
Martine Raymond	Mascouche	Oui	Oui	Mirabel (Saint-Hermas)	Sainte-Monique	6	N.a	Mascouche	N.a.
Monique Belanger	Saint-Augustin	Non	Non	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	N.a	N.a	Après	Retraité	4
Robert Caron	Saint-Janvier	Oui	Oui	N.a	Sainte-Monique	9	N.a	Retraité	63
Véronique Plante	Saint-Augustin	Non	Oui	Partie vivre à Saint-Eustache puis revenu	Saint-Augustin	0	Né après les expropriations	Sans emploi	12

Annexe 7. Schéma des acteurs du projet aéroportuaire



Source : Adaptation du schéma de Transports Canada (1974), Auteur (2024)