

Traduction (version originale en anglais)

Rassembler les infrastructures de la citoyenneté

Deborah Cowen, Université de Toronto

Mettre au jour les infrastructures 3 | Appartenances hantées et nouvelle cartographie de la connectivité 4 | Enchevêtrement des infrastructures 5 | Un rassemblement de la citoyenneté par les infrastructures 8 | Des infrastructures *créatives* pour la citoyenneté 9 | Notes sur le numérique 10 | Plan du projet 12 | Infrastructure de la Fondation Pierre Elliott Trudeau 12 |

La citoyenneté nationale est en crise. Les médias classiques et les médias sociaux relaient sans cesse les éclats qui ont lieu un peu partout dans le monde et qui, dans l'ensemble, trahissent un malaise profond dans l'organisation des appartenances, identités, droits et obligations politiques. Les signes et symptômes des crises actuelles semblent disparates, voire même sans liens entre eux : crises liées au territoire et à l'autonomie des peuples autochtones face aux industries minières transnationales; crises liées aux droits des réfugiés et au droit d'asile dans un monde où les frontières se resserrent; crises liées aux moyens locaux de subsistance dans une économie marquée par la rapidité et la flexibilité des marchés sur de vastes distances; crises liées à la violence policière qui mènent à un profond manque de confiance des communautés ethniques urbaines envers les institutions de l'État. Toutefois, aussi différents qu'ils puissent paraître, ces conflits et ces luttes relèvent d'une cause commune : le dépérissement d'un modèle citoyen articulé autour de strictes divisions nationales et territoriales dans un contexte de circulation mondiale, d'urbanisation rapide et de chevauchement des champs de compétences. Les crises actuelles qui mettent en jeu la citoyenneté sont aussi profondément liées aux conflits d'infrastructure.

Les infrastructures sont, en effet, indéniablement au cœur de la scène politique actuelle. Malgré cela, leur gestion est souvent traitée comme un problème technique bien en-deçà des enjeux de pouvoir et des problématiques liées aux différences. Or, il serait intéressant de voir quels types d'avenirs citoyens créatifs pourraient apparaître si on plaçait les infrastructures matérielles et sociales au cœur des délibérations collectives. Alors que l'identité politique et l'architecture juridique du statut citoyen demeurent profondément liées au territoire national, les crises énumérées ci-dessus témoignent d'une nouvelle forme de tissu conjonctif, lequel unit littéralement et matériellement les personnes entre elles. Quand elles fonctionnent, les infrastructures donnent accès à la nourriture, à l'eau, à l'électricité, aux ressources, aux biens de consommation, à l'information, à la sécurité et aux connexions avec nos proches. Cependant, les infrastructures qui distribuent ces nécessités vitales ne sont pas elles-mêmes organisées de façon uniforme. L'histoire des infrastructures comprend son lot de ruptures, d'échecs, de blocages d'accès, de confinements et de dépossession. Des expressions populaires comme « de l'autre côté des rails » ou « à l'arrière de l'autobus » font voir comment les infrastructures peuvent véhiculer les inégalités dans le quotidien.

Les défis actuels de la citoyenneté au Canada demandent des solutions audacieuses et créatives, qui reconnaissent la gravité de la situation. Ce projet propose de prendre l'énorme risque apparent de repenser les politiques publiques et la communauté politique précisément aux points de conflit, de déchirure et de discordance propres aux crises d'infrastructure qui hantent le système politique canadien, et ce, en tirant connaissances des communautés en marge de la scène politique et en stipulant qu'elles peuvent offrir d'inestimables pistes de solutions créatives pour le diagnostic des problèmes actuels. Ce projet répond à un vif engagement envers un avenir plus juste et durable pour les citoyens du Canada et prend

force dans une profonde conviction du riche potentiel de la démarche proposée.

Avec cette proposition de projet Trudeau, je souhaite mettre en place un processus délibératif, réparateur et créatif pour repenser la notion de citoyenneté à partir de l'espace des infrastructures, non pas comme symbole ou métaphore, mais bien comme architecture physique et sociale réelle qui sous-tend la vie contemporaine au Canada. Ce projet mettra en jeu quatre histoires de cas sensibles et conflictuelles, mais prometteuses, dont l'enjeu central touche aux politiques des infrastructures :

1. Pipelines et pouvoir | Les questions de souveraineté autochtone et les histoires du colonialisme de peuplement sont-elles négociées dans le contexte de l'expansion des pipelines? De quelle manière? Comment repenser les infrastructures énergétiques de façon à entretenir un avenir social et écologique plus juste et durable?

2. Frontières de l'appartenance | Comment redéfinir les frontières nationales dans un contexte de crises liées aux migrations et demandes d'asile? Peut-on réorganiser l'infrastructure des frontières de sorte à assurer un épanouissement plutôt qu'un confinement de la citoyenneté?

3. Populations sous surveillance | Quel est le rôle des infrastructures sociales urbaines dans l'étendue des inégalités raciales ou entre les sexes? Les infrastructures sociales peuvent-elles prendre un sens pleinement social?

4. Transport des marchandises | Peut-on gouverner les infrastructures du commerce transnational de sorte qu'elles puissent aussi servir les modes locaux de subsistance? Comment la connectivité mise en place par ces infrastructures peut-elle contribuer aux délibérations collectives?

Mettre au jour les infrastructures

Les infrastructures nous entourent. Elles fournissent les biens nécessaires à la vie quotidienne et intergénérationnelle. En ces débuts du XXI^e siècle, les réseaux d'infrastructures forment la base des mondes sociaux des êtres humains. Au fur et à mesure que les infrastructures se décuplent, s'accroissent et sont intégrées davantage, elles deviennent de plus en plus *essentiels*. D'importants aspects des existences humaines et non humaines dépendent désormais d'une connectivité constante. Systèmes énergétiques, gestion des déchets et de l'eau, répartition de l'aide sociale, réseaux de communication, pratiques de surveillance, chaînes d'approvisionnement, relations intimes, transports ou transactions financières : tous ces éléments reposent sur l'intégrité des infrastructures. Celles-ci sont d'ailleurs censées témoigner du progrès, et on célèbre leur capacité présumée de redresser l'économie là où elle chancelle. Bien que les infrastructures puissent servir à assurer la cohésion des communautés, elles peuvent aussi mener à leur désunion. Les infrastructures réunissent et divisent, et le font de façon très inégale. Les structures et systèmes qui accordent une plus grande mobilité à certaines personnes mènent souvent à la déconnexion et à la dépossession des autres.

On entend par *infrastructure* « les réseaux matériels qui servent à la circulation des biens, des idées, des déchets, du pouvoir, des gens et des finances » (Larkin 2013). Tuyaux, câbles et béton constituent la « matière » de l'infrastructure et servent, selon la conception habituelle, au transport d'autres choses. L'infrastructure est indéniablement matérielle, toutefois son action va au-delà du simple fait physique. L'*infrastructure sociale* correspond aux réseaux, relations, organisations, services et installations qui contribuent au renforcement des capacités d'une communauté (Casey 2005, 8). Infrastructure Canada entend par infrastructure sociale « les installations hospitalières, communautaires et récréatives, les espaces publics, le logement social, les réseaux de bénévoles et les organismes communautaires » et indique que l'infrastructure sociale « renforce la cohésion sociale dans les noyaux urbains ». Le degré d'intégration de ces systèmes physiques et sociaux permet de mesurer la force globale de l'infrastructure d'une communauté (Clutterbuck et Novick 2003).

Les infrastructures prennent davantage de place dans la vie quotidienne; les gouvernements, les chercheurs, les compagnies et les communautés s'y intéressent donc de plus en plus. Certaines grandes institutions s'y investissent davantage et les comptent maintenant parmi les éléments clés du développement international. À titre d'exemple, la Banque mondiale mesure le degré d'intégrité des infrastructures pour déterminer la compétitivité nationale d'un pays, qu'elle évalue en calculant l'indice de rendement des infrastructures logistiques (Cowen 2014, 56). L'infrastructure connaît d'ailleurs une résurgence importante dans les plans d'action nationale. Par exemple, le Nouveau Plan Chantiers Canada – le plus important investissement de l'histoire canadienne dans les infrastructures – est un engagement de 80 milliards de dollars en fonds publics, en plus des 33 milliards de dollars investis dans les infrastructures en 2007. Toutefois, le regain observé pour les infrastructures ici et ailleurs s'appuie sur un concept anémique, lequel place l'accent essentiellement sur les fonctions économiques. La gouvernance des infrastructures y demeure une question éminemment technique qu'il vaut mieux laisser entre les mains d'experts. Cette vision technocratique et purement économique, qui voit l'infrastructure comme un moyen d'atteindre une fin prédéterminée, fait obstacle à un engagement politique plus vaste avec les infrastructures. De plus, la sécurisation des infrastructures essentielles, en cours depuis une dizaine d'années, entrave aussi la réflexion démocratique; en effet, on constate une surveillance agressive (au

moyen des infrastructures numériques), voire une criminalisation catégorique, de ceux qui en contestent la conception et la gestion.

Par contre, face à ce traitement de l'infrastructure, on observe l'émergence de vastes protestations. Plusieurs groupes insistent sur l'aspect politique des systèmes matériels et sociaux, aspect qu'ils ont su imposer dans les débats publics. L'infrastructure est devenue une cible de choix pour les mouvements sociaux qui souhaitent ébranler le *statu quo*. Les ports, les autoroutes, les voies ferrées, les sites Web et les pipelines font de plus en plus l'objet de blocus et d'occupations par plusieurs groupes et mouvements sociaux. La distribution inégale des infrastructures sociales et la violence ciblée qui y est liée sont désormais des enjeux qui touchent à l'avenir du système politique. Ces conflits et ces mouvements font voir que l'infrastructure est déjà au cœur de la vie politique du Canada.

Appartenances hantées et nouvelle cartographie de la connectivité

Qu'arrive-t-il si on définit la citoyenneté par rapport à l'architecture matérielle des infrastructures et par rapport aux relations sociales qu'elles mettent en place? Ce projet entend reconsidérer la façon dont les infrastructures nous connectent dans l'espace et le temps. Les infrastructures servent à connecter entre eux des appareils, des maisons et des communautés; et elles le font suivant des configurations qui dépendent de l'organisation spatiale et sociale. Étant donné leur persistance dans le temps et la manière dont elles relient la vie sociale et économique à travers l'espace, les infrastructures nous mettent en relation les uns aux autres dans le passé, le présent et l'avenir. Elles nous interpellent collectivement dans la vie comme dans la mort.

En fait, on pourrait réécrire l'histoire de la citoyenneté à travers le prisme de l'infrastructure. La création des nations va de pair avec les grands développements historiques des infrastructures. Au Canada, il suffit de penser au rôle du chemin de fer dans l'expansion vers l'Ouest et la création du pays. Cette aventure comporte pourtant son lot de violences, par exemple la traversée des infrastructures ferroviaires sur les terres des peuples autochtones qui a rendu possible la colonisation. Nous pouvons encore évoquer la construction du chemin de fer par des ouvriers chinois inféodés et, par là, soulever aussi des questions d'iniquités et de pouvoir. Par ailleurs, la longue histoire des infrastructures policières publiques et privées en Amérique du Nord est liée à la capture d'esclaves en fuite et à la protection des infrastructures coloniales, toutes deux ayant des liens serrés avec les forces armées. On peut affirmer que la politique des infrastructures est déjà présente tout au début de l'histoire nationale et, plus précisément, que l'accès à l'expansion et la connectivité se sont souvent gagnés pour les uns aux dépens des autres.

Cette capacité de contenir et de connecter est une caractéristique immuable de l'infrastructure. Que l'on pense aux immenses « architectures mondiales » que sont les canaux de Panama et de Suez, ou que l'on pense aux petits barrages hydroélectriques de portée apparemment plus locale, on constate encore et toujours que souvent les projets d'infrastructures mettent des ressources, des espaces et des relations à la portée des uns pour en priver les autres. L'agitation qu'on observe autour de certaines infrastructures et l'intensification des mouvements militants nous ramènent à l'interminable histoire des violences et des inégalités liées aux infrastructures. La vie politique de l'infrastructure demande une nouvelle conception du temps. On ne peut pas comprendre les conflits

d'infrastructure actuels sans les placer dans leur contexte historique. Plus particulièrement, pour aborder l'infrastructure de cette façon, il faut admettre l'existence de réclamations contradictoires ainsi que le chevauchement de divers niveaux de compétences.

Pour rassembler la citoyenneté au moyen de l'infrastructure, il faut revoir les notions de temps et de continuité, mais aussi revisiter les questions géographiques. Depuis deux cents ans, les États libéraux occidentaux définissent la citoyenneté selon une géographie des nations qui présuppose une compétence étatique exclusive, et ce, même si les décisions des tribunaux insistent sur la persistance du titre autochtone. Si la citoyenneté se définit principalement par la géographie nationale depuis deux cents ans, alors le rassemblement de l'espace de la citoyenneté est certainement une promesse de renouveau. En sillonnant et en traversant les pièces bidimensionnelles du casse-tête des souverainetés nationales qui composent le système étatique westphalien, les infrastructures nous proposent une nouvelle cartographie de la vie politique. Elles se présentent sous des formes distinctes : tuyaux, câbles ou béton, or il faut prêter une attention particulière aux endroits où leurs mailles s'entrecroisent. En opposition à l'image d'une mondialisation faite de « blocs territoriaux regroupés en mégarégions », Blank (2006) suggère que l'image d'un « réseau transnational de corridors et de passerelles » en est une représentation visuelle plus pertinente. La géographie des réseaux et des nœuds correspond aux infrastructures des circulations commerciales, mais aussi aux réseaux énergétiques, aux pipelines et aux câbles de télécommunication. L'architecture des réseaux peut se situer à plus grande ou à plus petite échelle que les États-nations et elle franchit aisément les frontières municipales, provinciales et nationales.

Les infrastructures sont aussi concentrées en paquets qui constituent les centres urbains. On peut en effet concevoir les villes contemporaines comme les *nœuds* de réseaux transnationaux d'infrastructures fondamentales. L'infrastructure n'est pas simplement près des centres urbains, elle participe littéralement à la constitution de la ville (Coward 2009). L'infrastructure sociale semble complexifier les questions de citoyenneté et d'espace. Mais elle possède aussi sa cartographie, qui ne se limite pas simplement aux manques et aux fossés que montrent du doigt les communautés marginalisées. De concert avec le mouvement *Black Lives Matter* ainsi que de nombreux chercheurs ou mouvements sociaux, nous pouvons aussi diagnostiquer un excès d'infrastructures policières et de surveillance dans les communautés racialisées ou en déclin dans les centres urbains et les banlieues.

Enchevêtrement des infrastructures

Ce projet entend étudier les relations que nous entretenons les uns avec les autres dans les endroits connectés par les infrastructures ainsi que la façon dont nous tissons ces liens à travers le matériau concret et collectif de l'infrastructure. Il cherche à savoir quelles possibilités de vie collective se trouvent déjà dans notre engagement avec l'infrastructure. *Rassembler les infrastructures de la citoyenneté* proposera de nouvelles idées de politiques grâce à un processus délibératif audacieux concrétisé dans les quatre cas présentés ci-dessous.

1. Pipelines et pouvoir | *Avec ce cas, on s'intéresse à la manière dont les questions de souveraineté autochtone et les histoires du colonialisme de peuplement pourraient être négociées dans le contexte de l'expansion des projets de pipelines. On y explore les façons de repenser les infrastructures énergétiques afin d'entretenir un avenir social et écologique plus juste et durable.*

L'expansion des infrastructures énergétiques est depuis longtemps source de vifs conflits sociaux. Les conflits autour des infrastructures énergétiques (barrages hydroélectriques,

extraction des bitumes, pipelines pétroliers ou installations pour le traitement du gaz naturel) ont un impact particulier sur les terres, l'écologie et la souveraineté des peuples autochtones. Il y a eu des conflits particulièrement intenses dans le cadre de l'exploitation des sables bitumineux en Alberta. Les pressions de l'industrie pour apporter le bitume sur les marchés transnationaux ont mené à des controverses sur la construction de pipelines. Les Autochtones des localités qui se trouvent sur le tracé des infrastructures énergétiques sont à la tête des mouvements sociaux et environnementaux qui luttent contre ces projets. Le mouvement *Idle No More* apparu en 2012 s'intéresse principalement à la souveraineté autochtone et à la protection des terres et des eaux. Leurs protestations portent essentiellement sur la violence des infrastructures, notamment les projets de pipelines. Les Premières Nations de l'Alberta et de la Colombie-Britannique s'y sont opposées au moyen des processus politiques, d'actions judiciaires et de gestes concrets. Plus à l'est dans le tracé de l'infrastructure énergétique, l'approbation récente du projet d'inversion de la canalisation 9 qui transportera le bitume vers l'est à des fins d'exportation fait l'objet de fortes et nombreuses contestations, la plus importante étant sans doute celle des Aamjiwnaangs et d'autres groupes de la région de Sarnia. Ces luttes mettent en jeu la souveraineté sur des territoires qui n'ont jamais été cédés ou contestés. Elles touchent aussi à l'histoire et à la géographie d'une suite de violences sociales et écologiques liées aux infrastructures de transport, d'extraction et de traitement chimique. Alors que les compagnies hésitent à fournir des cartes qui indiquent l'emplacement des pipelines, les communautés qui s'opposent à ces projets ont entrepris d'en faire la cartographie dans le cadre de leurs efforts pour instituer des processus politiques alternatifs. Ces formes d'organisation et ces initiatives sont autant de démarches novatrices qui permettent de réexaminer le concept de citoyenneté dans des espaces réseautés.

2. Frontières de l'appartenance | *Avec ce cas, on explore comment les frontières nationales alimentent les crises liées au droit d'asile dans le contexte actuel des migrations. On y étudie comment repenser les infrastructures frontalières pour faire place à un épanouissement de modalités alternatives de la citoyenneté plutôt qu'à leur limitation.*

Les frontières nationales définissent les formes modernes de la citoyenneté, mais elles provoquent depuis longtemps des crises humanitaires, divisant des familles ou des communautés et fragilisant ceux qui n'ont pas de statut précis. Il y a plusieurs dizaines d'années, Arendt démontrait comment les frontières de l'appartenance dans le cadre du système des États-nations jouaient un rôle fondamental dans la crise des apatrides. L'ampleur du problème ne fait aujourd'hui aucun doute devant le resserrement des infrastructures frontalières dans le contexte des mesures de sécurisation du XXI^e siècle et devant la crise perpétuelle des personnes sans documents, à laquelle s'ajoutent les crises successives liées aux réfugiés. Dans l'imaginaire collectif, les frontières sont des portes qui permettent un contrôle de l'accès aux espaces nationaux. Cette vision doit être revue. Les artistes, les militants et les chercheurs tentent de proposer de nouvelles conceptions pour le fonctionnement des espaces frontaliers et leur avenir. Ils abordent les frontières comme des zones de relations et d'attachement intenses. Ces réflexions trouvent écho dans d'autres milieux. En effet, les gouvernements tentent depuis quelques années de redéfinir les frontières nationales pour mieux répondre à la circulation transnationale. Le gouvernement canadien a élaboré plusieurs politiques pour la circulation des biens et des gens, et ce, dans l'optique d'assurer des échanges commerciaux efficaces. Dès lors, si on peut repenser les frontières pour accommoder les chaînes d'approvisionnement, on peut

certainement les repenser aussi dans l'intérêt des populations humaines. Le Service de recherche du Congrès aux États-Unis affirme même que « si on conçoit la frontière non pas comme une simple limite physique mais bien comme un concept flexible qui permet de comprendre que la frontière commence au point de départ d'un bien ou d'une personne et se prolonge jusqu'à son arrivée aux États-Unis, alors s'ouvre un vaste choix de possibilités pour la gestion des politiques frontalières ». Le problème des frontières fait consensus parmi toutes les parties concernées. Cependant c'est la recherche de *solutions créatives* qui nous intéresse ici dans le cadre du travail du « réseau d'exploration infrastructurelle » qui se penchera sur ce cas. Il semble y avoir un certain caractère d'urgence, puisque le gouvernement du Canada a déjà consacré 600 millions de dollars aux infrastructures frontalières dans le cadre du Plan Chantiers Canada. Des organisations telles que *No One Is Illegal* ont émergé dans les principales villes canadiennes pour veiller aux droits des personnes sans documents et des migrants en général. Elles font partie d'un plus vaste mouvement qui reconnaît l'impact des crises frontalières dans toutes les communautés locales. Les propositions pour repenser la géographie de la citoyenneté aux échelles urbaine et transnationale sont directement liées à ces questions et aux groupes concernés. Plus généralement, pour résoudre les crises frontalières, il faudra porter attention à la façon dont, avec la mondialisation, la vie des uns s'imbrique dans celle des autres, sans oublier de tenir compte des responsabilités éthiques et politiques liées à ces relations.

3. Populations sous surveillance | *Avec ce cas, on examine comment les grandes infrastructures sociales des villes peuvent atténuer, au lieu d'accentuer, les inégalités raciales ou entre les sexes. On y explore comment l'infrastructure sociale peut prendre un sens pleinement social.*

Les problèmes de l'infrastructure urbaine dans les communautés racialisées ou à faible revenu sont souvent appréhendés en termes de lacunes ou de manque. En effet, ces communautés sont souvent mal desservies. Les services de transport en commun y font fréquemment défaut, on y trouve peu d'espaces verts et parcs publics, les installations communautaires sont fréquemment délabrées et les résidents ont des problèmes d'accès aux services de santé, aux ressources éducatives et au logement. Le déclin des infrastructures, ou carrément leur absence, est chose fréquente; à tel point que plusieurs groupes se sont organisés pour revendiquer un investissement dans les infrastructures sociales de ces secteurs. Pourtant, on y constate en même temps un *excès d'infrastructures* pour ce qui est de la surveillance et du maintien de l'ordre. En fait, la surveillance et la sécurité sont depuis longtemps au centre des pratiques étatiques libérales et des dépenses publiques contemporaines. Le maintien exacerbé de l'ordre dans les communautés racialisées s'est fortement politisé depuis quelques années, ce qui a mené à la création de mouvements comme *Black Lives Matter* au sud de la frontière, en 2012. La création de chapitres du même mouvement plus au nord confirme ce que plusieurs groupes signalent depuis des années : les communautés racialisées des villes canadiennes font l'objet d'une surveillance policière plus sévère et plus agressive que les autres citoyens et, trop souvent, il y a des victimes mortelles à cause de telles pratiques. Ces problèmes d'excès et de lacunes dans les communautés marginalisées sont étroitement liés entre eux et, en fait, les initiatives en matière de politique comme les « Quartiers prioritaires » à Toronto misent sur un investissement accru dans les infrastructures sociales, lequel se fonde sur de nouvelles stratégies policières ciblées. Plusieurs groupes réclament le « droit à la ville » pour l'avenir de la citoyenneté dans une ère de mondialisation mais aussi d'urbanisation.

Ces changements touchant la conception et l'espace des droits pourraient-ils bénéficier d'un processus délibératif plus juste et de politiques plus inclusives pour les infrastructures collectives?

4. Transport des marchandises | *Avec ce cas, on explore les façons de gouverner les infrastructures du commerce international de sorte qu'elles servent aussi les modes locaux de subsistance. On y explore comment la connectivité mise en place par ces infrastructures peut être mise au service des délibérations collectives.*

Alors que les initiatives d'infrastructures publiques mettent énormément l'accent sur la circulation des biens, les personnes qui opèrent ces infrastructures demeurent souvent dans l'ombre. Au cours des dernières décennies, il y a eu d'importantes restructurations des conditions de travail de ceux qui transportent les biens; en réponse, leurs voix se font de plus en plus entendre dans les débats sur les infrastructures de transport, contribuant à mettre au jour leur caractère politique. En fait, peu d'industries ont connu de telles dérèglementations, avec autant d'impact sur les salaires, les conditions de travail, voire la mortalité au travail. Aux États-Unis, le secteur des transports occupe le deuxième rang, derrière le secteur minier, pour ce qui est des taux d'accident et de mortalité au travail. De plus, le camionnage est maintenant l'activité la plus courante sur la plupart du continent. L'expansion, la mécanisation et la normalisation des infrastructures de transport exercent de nouvelles pressions sur les travailleurs et sur la productivité, ce qui mène à un véritable nivellement par le bas. Alors que cette industrie est devenue de plus en plus précaire, la prédominance de groupes racialisés s'y est accentuée, ce qui a mené à des formes de marginalisation socioéconomique encore plus marquées. Les camionneurs portuaires – sans doute le groupe le plus affecté par les changements – ont entrepris des actions surprenantes. En coordonnant l'arrivée de milliers de camions pour bloquer les ports ou ralentir les autoroutes du sud de la Colombie-Britannique, ils ont fragilisé l'infrastructure à un point tel que les projecteurs se sont tournés vers leur situation. Bien que ces actions aient permis de mettre au jour les problèmes, les solutions proposées jusqu'à maintenant demeurent temporaires et on a encore peu exploré les pistes créatives ou les réponses à plus long terme. L'investissement massif dans de nouveaux corridors commerciaux au Canada – qui propulsera sans doute la croissance de ce secteur – ne pourrait s'avérer en bout de ligne qu'une simple mesure d'atténuation. Le problème de la détérioration des conditions de travail, particulièrement dans le contexte de l'Accord du Partenariat transpacifique, demande des réponses rapides quoique prudentes. Mais puisque ces infrastructures traversent aussi des territoires autochtones et des écosystèmes fragiles, les pourparlers devront tenir compte de la complexité de toutes les parties en cause. Il est possible de trouver des solutions créatives, mais pour y parvenir, il faut procéder aux délibérations appropriées avec tous les groupes impliqués; délibérations qui tiendront compte des préoccupations communes et des enjeux particuliers pour ceux qui vivent et travaillent autour des infrastructures de transport transnational.

Un rassemblement de la citoyenneté par les infrastructures

Ce projet Trudeau sera mené comme une expérience audacieuse pour le rassemblement de la citoyenneté. Il ne prétend pas trouver à lui seul des solutions aux grands problèmes décrits ci-haut, mais cherchera plutôt à explorer de nouveaux processus pour les appréhender et les aborder. Le projet mettra en place un processus communautaire de recherche créative avec les gens et sur les lieux touchés par les crises d'infrastructure. Mon rôle de lauréate Trudeau

consistera à **rassembler** un groupe consultatif formé d'organismes communautaires, de militants et de chercheurs qui s'intéressent aux politiques des infrastructures. En misant sur leur expertise, je vais tenter d'obtenir l'**engagement** des communautés et réseaux liés aux quatre cas du projet, des communautés et réseaux qui proposent des démarches novatrices pour réexaminer le concept de citoyenneté. Je travaillerai avec ces réseaux pour **mettre à contribution** les médias numériques afin de créer une agora en ligne pour conserver les résultats de nos recherches sur les infrastructures et pour concevoir l'avenir de nouvelles formes de citoyenneté.

La nature expérimentale du projet est portée par un sens de responsabilité envers l'avenir, tout en étant ancré dans l'urgence du présent et du passé collectifs. Ce projet explorera les choix qui s'offrent comme alternatives aux processus politiques institutionnels existants. Je tirerai des enseignements à partir des pratiques et notions politiques proposées par les communautés qui contestent les infrastructures contemporaines. Ces nouvelles pistes de solution remettent en question les idées répandues sur la *façon* de définir un problème, sur les *groupes* qu'on reconnaît dans l'équation du problème et sur les *lieux* où nous nous positionnons et où nous situons les infrastructures. Par exemple, ces solutions devraient tenir compte du chevauchement des souverainetés dans le cas des territoires non cédés, de la violence persistante du colonialisme de peuplement ou encore des cartographies d'appartenance alternatives qui rendent compte des vécus urbains et transnationaux derrière les formes de citoyenneté réellement en place. En d'autres mots, cette proposition présuppose que pour se pencher consciencieusement sur les questions de droits, de représentation et de ressources, il faut repenser les piliers fondamentaux de la citoyenneté nationale moderne.

Rassembler les infrastructures de la citoyenneté produira **trois types de résultats concrets – créatifs, conceptuels et communautaires** – et reconnaîtra la valeur propre à chacun d'eux. La nature ou la teneur de ces produits ne peuvent être déterminées d'avance. En effet, quand la production de connaissances repose sur un processus profondément consultatif et communautaire, le résultat final doit aussi venir d'un effort collaboratif. Cependant, on s'attend à ce qu'il y ait trois résultats qui mettront en exergue :

1. La mise en place communautaire d'un processus politique au moyen de délibérations et d'innovations en matière de politiques appliquées. Les quatre « réseaux d'exploration infrastructurelle » produiront, entre autres, des rapports qui décriront les pratiques novatrices pouvant informer (transformer?) la gouvernance des infrastructures au Canada.
2. Des pistes conceptuelles obtenues par la recherche universitaire sur les principaux défis présents dans la gouvernance des infrastructures. Il y aura une série d'articles portant sur des problèmes tels que les partenariats public-privé, les finances et l'infrastructure, la surveillance « participative », le « droit aux infrastructures », les modèles de cogestion et les enjeux juridiques des divers niveaux d'autorités.
3. Une agora numérique qui appuyera la création en facilitant l'hébergement des contenus, leur archivage et la production artistique (sujet traité ci-dessous).

Des infrastructures créatives pour la citoyenneté

« Seulement s'il y a des anges dans votre tête serez-vous en mesure, peut-être, d'en voir un. » – Mary

Oliver

Si la poète Mary Oliver a raison, alors pour *concevoir* la citoyenneté différemment il faut aussi être capable de l'imaginer autrement. Rassembler la citoyenneté d'une façon qui tienne compte de sa forme urbaine, transnationale et resautée, ainsi que des niveaux de compétences qui se chevauchent, est certainement plus facile à dire qu'à faire. Les géographies nationales de la citoyenneté dictent non seulement les infrastructures légales mais aussi celles qui sous-tendent la dimension psychique. Ainsi, en plus de traiter les conflits d'infrastructure qui caractérisent notre présent politique et de le faire par le truchement de processus délibératifs et réparateurs pour en dégager l'histoire et la géographie des connexions tissées par les conflits d'infrastructures, le troisième volet de ce projet explorera les politiques du possible.

Les comptes rendus sur les processus adoptés ou les analyses scientifiques des répercussions juridiques et conceptuelles liées aux solutions proposées ne permettront pas de développer pleinement ce volet du projet. Pour ce faire, ce projet fera appel à des formes d'expressions plus émotives ancrées dans des pratiques artistiques. En effet, les arts communautaires – en particulier les arts numériques – seront mis à contribution pour repenser les infrastructures de la citoyenneté. Le recours aux médias numériques permettra de documenter le travail des réseaux d'exploration infrastructurelle. Les médias numériques donneront corps et offriront un espace aux conceptions des infrastructures de la citoyenneté imaginées par ces réseaux.

Les arts numériques et communautaires occupent une place importante dans mon travail sur les questions liées à la citoyenneté et aux infrastructures. Par exemple, au cours des cinq dernières années, j'ai collaboré avec l'Office national du film (ONF) au projet collectif *Highbribe*, notamment avec Katarina Cizek, réalisatrice de documentaires et lauréate d'un prix Emmy. Ensemble, nous avons travaillé à la création de *Digital Citizenship in the Global Suburb*, qui bénéficiait d'un financement du CRSH et comprenait un volet de recherche participative se déroulant à Mumbai, Singapour et Toronto. L'idée était de voir comment les technologies numériques et les infrastructures modifient la citoyenneté urbaine dans le monde. Ce partenariat a donné lieu à la réalisation du film interactif en ligne *The Universe Within* (qui s'est retrouvé finaliste à un prix de l'Association internationale du documentaire) et à la conception du livre *Connect, Control, Contest: Digital Citizens in the Global City* (à paraître), auquel ont contribué des chercheurs, des artistes numériques, des cartographes ainsi que des participants sur les terrains de recherche.

Avant de collaborer avec l'ONF, j'ai participé à la création de projets d'art communautaire dans la banlieue de Toronto. Le plus important d'entre eux est né d'une longue collaboration avec *East Scarborough Storefront*, un centre communautaire qui sert maintenant de modèle pour l'établissement d'infrastructures sociales dans des banlieues en déclin subissant des processus d'appauvrissement et des crises de violence. Dans les communautés comme celles de l'est de Scarborough, il y a un véritable manque de ressources pour les espaces et les services publics, exception faite du maintien de l'ordre. Mais on peut maintenant y voir éclore des projets comme *The Bridging Project*, un festival de rue et musical annuel créé en 2008 suite à une vague de suicides d'immigrants récents qui se sont jetés sous un pont du quartier. Les recherches que j'ai entreprises en collaboration avec des membres de la communauté ont ironiquement démontré qu'au lieu d'unir les secteurs, l'infrastructure du pont représentait une ligne de division – en délimitant les territoires des bandes organisées, par exemple. Le

projet a mis à contribution des nouveaux arrivants, des jeunes Autochtones et des artistes professionnels dans la réalisation d'une intervention artistique communautaire qui visait à redonner au pont un rôle unificateur. Un processus participatif de planification a aussi été mis en place pour modifier l'aménagement du pont dans ce sens. Dans un autre ordre d'idée, l'initiative *The Amazing Place* fut le fruit d'une collaboration entre des organismes locaux qui souhaitaient cultiver la citoyenneté locale dans cette communauté vulnérable. Lancée en 2005, l'initiative a su attirer des centaines de résidents dans une chasse au trésor sur l'histoire locale, dans la réalisation d'un film sur le secteur par des jeunes, dans la narration de contes et dans d'autres activités communautaires qui constituent autant d'efforts en vue d'atteindre la justice sociale et la durabilité environnementale. Pour ces deux projets, j'ai joué un rôle central dans la mise en place et la coordination des initiatives. Mais ils m'ont surtout donné l'occasion de constater l'immense pouvoir transformatif des interventions créatives communautaires.

Notes sur le numérique

La révolution numérique a une telle influence que sa présence affecte pratiquement chaque être humain sur terre. Il n'est pas nécessaire d'utiliser des appareils ou des applications pour sentir les effets de la vie organisée par les réseaux numériques. Même dans les régions les plus éloignées du globe, les communautés sans connexions ressentent l'impact de l'industrie minière qui y extrait les métaux essentiels à la vie matérielle du numérique. Avec la révolution numérique, les événements qui ont lieu dans une partie du monde ont rapidement de profondes répercussions sur d'autres parties du globe. L'infrastructure numérique est pratiquement indissociable des autres systèmes d'infrastructures. Les technologies numériques jouent d'ailleurs un rôle fondamental dans les quatre cas à l'étude pour ce projet Trudeau. Le numérique est en effet indispensable au fonctionnement de base des infrastructures énergétiques, frontalières, des transports et policières. De plus, les technologies numériques servent à surveiller les citoyens pour protéger ou « sécuriser » les dites infrastructures. Les médias sociaux sont aussi le lieu par excellence pour permettre aux communautés de s'organiser et d'envisager de nouvelles solutions. L'impact économique, social et culturel du numérique est considérable à l'échelle de la planète, pourtant on laisse au secteur privé le soin d'en développer l'infrastructure; et sa gouvernance ne figure pratiquement pas à l'ordre du jour des débats publics ou des délibérations démocratiques. Les mégadonnées, la surveillance électronique à grande échelle, les écarts d'accès aux services entre villes, régions ou pays riches et pauvres : tous ces enjeux sont liés à la citoyenneté. Le numérique fera donc partie du travail des quatre réseaux d'exploration infrastructurelle qui se pencheront sur la gouvernance de chacun des systèmes, mais il sera aussi présent dans le volet créatif du projet. Chacun des réseaux d'exploration sera doté d'une agora numérique pour documenter les processus, mais aussi pour favoriser un dialogue entre tous les réseaux. Cette agora hébergera aussi le travail créatif des médias numériques.

Plan du projet | Première année : formation du groupe consultatif

Au cours de ma première année comme lauréate Trudeau, je vais consulter mes collègues et les communautés qui s'intéressent aux politiques des infrastructures afin de constituer un groupe consultatif. La formation de ce groupe aura comme feuille de route les méthodes et questions présentées ci-dessus, et sa prémisses sera que les personnes les plus affectées par l'expansion ou le fonctionnement d'une infrastructure sont à même de proposer un diagnostic éclairé des limites ou des ratés de ces infrastructures. Dans chacun des cas étudiés,

les communautés et organisations qui contestent les infrastructures seront invitées à en repenser l'avenir. Participeront à cet exercice, des universitaires, organisateurs et artistes liés aux communautés et aux mouvements en question.

Le groupe consultatif sera formé d'une quinzaine de chercheurs et leaders des communautés qui s'intéressent aux politiques des infrastructures. Lors de mes projets antérieurs, j'ai établi des réseaux qui seront utiles pour mobiliser des chercheurs versés dans diverses disciplines pertinentes au projet : études autochtones, études sur la migration et la diaspora, études afro-américaines et urbanisme. La formidable communauté de la Fondation Pierre Elliott Trudeau sera aussi un riche bassin pour la formation du groupe consultatif. Les membres du groupe se réuniront pour définir les grandes questions du projet et pour préciser les étapes à suivre. Ils commenceront à repérer les sites caractérisés par des conflits ainsi que les réseaux des communautés et organismes connexes. Nous inviterons plusieurs types de groupes, et j'espère pouvoir compter sur la participation des réseaux communautaires suivants : *Network for the Elimination of Police Violence, No One Is Illegal* ainsi que *Amjinnang and Sarnia Against Pipelines*.

Plan du projet | Deuxième année : participation des « réseaux d'exploration infrastructurelle »

Au cours de ma deuxième année comme lauréate Trudeau, je travaillerai avec le groupe consultatif pour mobiliser diverses organisations qui sont déjà aux prises avec les questions politiques soulevées par les conflits d'infrastructure, et ce, afin de constituer les trois premiers « réseaux d'exploration infrastructurelle ». Nous repérerons des communautés et des groupes clés et les inviterons à participer, pendant deux ans, à un processus délibératif, réparateur et créatif. Nous aborderons ainsi les conflits d'infrastructure auxquels ces groupes font face, et ce faisant, nous tenterons de trouver des façons de rassembler la citoyenneté. Chacun des réseaux d'exploration centrera ses efforts sur un groupe qui a su attirer l'attention sur l'enjeu politique en question et qui propose des solutions créatives; mais le réseau d'exploration comptera aussi sur la participation d'organismes communautaires, d'universitaires et d'artistes. Les caractéristiques de ce processus se préciseront avec le travail du groupe consultatif de concert avec chacun des réseaux d'exploration infrastructurelle. Les trois premiers réseaux d'exploration réfléchiront à des questions communes qui visent à interroger les contours de la citoyenneté au lieu de les prendre pour acquis :

- *De quoi est constituée l'infrastructure en question?*
- *Qui sont les groupes touchés par cette infrastructure?*
- *Où se trouve l'infrastructure et quelles sont les limites de sa portée?*
- *De quelles manières les questions liées à l'histoire et à l'écologie de cette infrastructure la façonent?*

Les trois réseaux d'exploration d'infrastructures mettront au point un processus délibératif dont l'objectif est de proposer des pistes utiles pour mener les négociations dans le cadre des conflits d'infrastructure, et ce, en respectant les relations complexes qui se cristallisent dans l'espace et le temps de chaque conflit. Les réseaux d'exploration travailleront à la définition d'un *processus de recherche* et formuleront des recommandations concrètes sur la façon d'organiser la citoyenneté dans le contexte des infrastructures.

Plan du projet | Troisième année : établir des processus, analyser les pistes de

solutions, envisager l'avenir

Pour la troisième année, on analysera et documentera les avancées du projet ainsi que ses résultats *créatifs, conceptuels* et *communautaires*. J'inviterai les participants des réseaux d'exploration infrastructurelle et du groupe consultatif à une rencontre où chacun des réseaux partagera les connaissances acquises et où s'amorcera la réflexion sur un projet commun visant à repenser la citoyenneté. Des vidéastes seront conviés à se joindre aux réseaux où ils donneront une formation en techniques de vidéo numérique pour appuyer le travail documentaire créatif. Ce sont les réseaux et les conseillers du projet qui choisiront les artistes numériques, cependant je peux proposer le nom de certains partenaires dans ce secteur. Mon travail auprès de l'ONF m'a mise en relation avec des réalisateurs et vidéastes primés, notamment Katerina Cizek, Alexis Mitchell, Paramita Nath, Saroja Poonambolam, Brett Story et Heather Frise. Après trois ans, le projet culminera par une rencontre publique, où il y aura visionnement des vidéos et diffusion des connaissances scientifiques et appliquées, soit les processus politiques expérimentaux et les solutions créatives envisagées pour l'avenir. En mettant à profit mes réseaux et ceux de la Fondation Pierre Elliott Trudeau, j'inviterai les médias publics locaux et nationaux à couvrir cet événement.

Infrastructure de la Fondation Pierre Elliott Trudeau

Comme l'évoque le titre de ce projet, le thème de la Fondation qui y correspond le mieux est la **citoyenneté responsable**. En effet, *Rassembler les infrastructures de la citoyenneté* porte avant tout sur la responsabilité éthique et les relations entre des personnes interreliées par les infrastructures de la vie en commun. Le défi consiste à remettre en question les *délimitations* et *territoires* des définitions officielles de la citoyenneté. En effet, les délimitations conventionnelles de la citoyenneté – les territoires auxquels appartiennent les citoyens – seront remise en question de nombreuses façons : en premier lieu, en demandant de reconsidérer la communauté politique à partir de la reconnaissance des formes et des relations matérielles réelles qui unissent les personnes entre elles et avec les lieux. Il s'agit de se demander *où* doivent être tracées les limites géographiques qui correspondent aux relations entre les personnes et les lieux, plutôt que d'accepter les réponses toutes faites. Suivre les connexions humaines le long des infrastructures peut mener à l'abandon d'hypothèses sur la territorialité nationale pour favoriser la recherche de politiques communautaires à l'échelle urbaine et dans les réseaux transnationaux. Il sera sans doute nécessaire de placer l'écologie des modes de subsistance – formes et systèmes qui ne correspondent pas aux frontières politiques humaines – au centre des débats politiques. Il faudra aussi reconnaître, comme le font les plus grands tribunaux canadiens, que les terres revendiquées par le Canada font elles-mêmes l'objet de revendications et chevauchent les terres des peuples autochtones. Il faut insister, dans le cadre de ce projet, sur une remise en question des *limites* de la citoyenneté ou sur la façon de définir les limites du statut officiel de l'appartenance canadienne. Pour ce projet, il est nécessaire de voir comment le concept de *groupe d'appartenance* peut être modifié pour inclure ceux qui sont reliés et affectés par les liens physiques et sociaux des infrastructures. Ainsi, en reconnaissant qu'il y a des écarts entre l'expérience de citoyenneté réelle et la citoyenneté officielle, et en cherchant des façons de se responsabiliser, ce projet est fermement engagé envers le principe de citoyenneté responsable et les moyens de le mettre en application.

Rassembler les infrastructures de la citoyenneté soulève en effet des questions touchant notamment à la citoyenneté responsable, mais le projet remet en question la possibilité de séparer ces

questions des autres thèmes clés de la Fondation. En abordant la citoyenneté à travers le prisme de l'infrastructure, ce projet conteste les divisions physiques ou conceptuelles que nous traçons dans le monde. Ce projet commence donc par l'abandon des certitudes quant à la cartographie nationale et demande de redessiner les limites de l'appartenance, question qui concerne aussi le rôle du **Canada dans le monde**. En abordant les luttes de justice sociale en tant que diagnostic des problèmes contemporains liés à la citoyenneté, et en articulant la recherche autour des pistes de solutions émanant des communautés affectées, ce projet recoupe également l'axe thématique de la Fondation portant sur les **droits de la personne et la dignité humaine**. Cet axe est en effet présent dans l'engagement qu'a le projet envers l'affirmation et l'approfondissement des droits, notamment le droit à la ville, à la mobilité, aux modes de subsistance et aux terres. La question du territoire et des modes de subsistance touche aux aspects écologiques et mettra à profit l'apport des membres de la Fondation Pierre Elliott Trudeau qui s'intéressent au thème des **populations et de leur environnement naturel**. Ce thème est un enjeu primordial dans le cas des pipelines, où les Autochtones mettent de l'avant les enjeux écologiques et exigent un cadre de travail qui refuse toute séparation entre les mondes humain et non humain.

Bien qu'on considère habituellement l'infrastructure comme un objet technique concret qu'il faut sécuriser, ce projet postule que les conflits actuels qui s'articulent autour des infrastructures témoignent non seulement de problèmes fondamentaux dans le contexte de la citoyenneté moderne, mais sont aussi une source de renouveau et d'innovation. Profondément interdisciplinaire, faisant intervenir une géographie d'enchevêtrements complexes ainsi qu'une longue histoire de violences et de marginalisations aussi bien que la créativité et la solidarité, *Rassembler les infrastructures de la citoyenneté* propose un moyen d'affronter l'avenir avec optimisme.