

**« Arrêt – Stop »**  
**Panneaux d'arrêt bilingues et le profil sociopolitique de**  
**six divisions administratives de l'île de Montréal**

**Han Han LI**  
**Department of Anthropology, McGill University**



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-Noncommercial-No Derivative Works 3.0 License](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/).

**Cite as:** Li, Han Han. 2008. "Arrêt-stop": panneaux d'arrêt bilingues et le profil sociopolitique de six divisions administratives de l'île de Montréal. *Stop: Toutes Directions, report 09*. <http://stoptoutesdirections.org/report09.pdf>.

*Abstract:*

*The following project investigates the political and social significance of a special type of public signals: the bilingual stop signs "Arrêt-Stop" (AS). The study is based on data collected in six distinct administrative units of the agglomeration of Montréal. They are Plateau Mont-Royal, Ville-Marie, Westmount, Côte-des-neiges et Notre-Dame-de-Grâce, Côte-Saint-Luc and Hampstead. About 217 bilingual stop signs are analysed in details: their frequency distribution in each area are compared. The inter-area variations in frequency of damage, wear, luminescence and presence of the supplementary "all way" signs are also compared and interpreted. It is clear that AS signs are produced by conscious political decisions in specific cultural background. Their extend variability reflect the socio-political character of local authority. The AS bilingual signs are a unique material culture of Montréal.*

*Le projet suivant vise à analyser les significations politiques et sociales d'un type particulier d'inscription publique : les panneaux d'arrêt bilingues «Arrêt-Stop ». Notre étude est basée sur les données collectées dans six divisions territoriales de l'agglomération de Montréal. Ce sont Plateau Mont-Royal, Ville-Marie, Westmount, Côtes-des-neiges et Notre-Dame-de-Grâce, Côte-Saint-Luc and Hampstead. Environ 217 panneaux AS sont étudiés en détail. Leurs distributions de fréquence dans chaque unité territoriale sont comparées. La fréquence des différents niveaux de dégâts physiques, de décoloration, de présence de luminescence et de plaques « directions multiples » supplémentaires sont également analysée. Il est évident que les signaux AS sont produits de décisions politiques dans les contextes culturels et historiques spécifiques. Leurs variations physiques reflètent les caractères sociopolitiques de l'autorité locale. En cet égard, les panneaux AS doivent être considérés comme un aspect de culture matériel unique à Montréal.*

**Introduction**

Au Québec, malgré le fait que l'anglais et le français soient reconnus comme des langues officielles, l'usage d'une des deux dans la sphère publique n'est pas totalement neutre. La distinction entre les francophones et les anglophones est basée sur des références historiques et culturelles particulières, et implique souvent des significations politiques et sociales. L'appartenance à un groupe linguistique peut évoquer les conditions collectives vécues par les membres d'une communauté. C'est une raison pour laquelle l'affichage de l'identité linguistique occupe toujours une place non négligeable dans l'agenda politique du gouvernement.

Les panneaux d'arrêts peuvent illustrer cette tension politico-linguistique. À Montréal, on retrouve trois variantes linguistiques de panneaux d'arrêts : « arrêt », « arrêt-stop » et « stop ». Puisqu'ils exposent des signes linguistiques de haute visibilité dans l'espace public, l'installation (ou l'élimination, ou le remplacement) de ces panneaux peut être considérée comme manifestations ouvertes de l'attitude

politique du corps administratif d'une division territoriale sur l'île de Montréal. D'ailleurs, certains individus peuvent aussi utiliser cette espace pour exprimer leurs messages politiques ou leurs consciences identitaires.

Dans cette recherche, je me suis intéressée notamment aux tensions créées par les choix divergents de l'appartenance linguistique des différentes fractions sociales que pourraient être reflétées à travers les panneaux d'arrêt. Mon but est d'analyser les traces visibles de l'affirmation des identités culturelles et linguistiques dans un espace géographique.

Cette recherche est concentrée sur la variante « arrêt-stop » (abréviation : AS) des panneaux d'arrêt. Nous savons que, par la Charte de la langue française (la loi 101), le gouvernement québécois exige que toutes inscriptions institutionnelles soient effectuées en français. En conséquence, les panneaux « stop » sont théoriquement inconvenients, mais acceptés *de facto*. Par contre, les panneaux « arrêt-stop » devraient jouir d'un statut parfaitement légal et acceptable. Intuitivement, ce type d'inscription « hybride » peut représenter une zone grise qu'on pourrait interpréter de plusieurs manières : une ambiguïté identitaire, une incertitude dans le choix de condition linguistique, une décision politique fondée sur le consensus entre différents acteurs sociopolitiques, une forme de tolérance mutuelle ou une solution de réconciliation... Quelle hypothèse décrira mieux la situation? Comment peut-on justifier la présence des panneaux « arrêt-stop »?

Pour répondre à ces questions, j'ai conduit une analyse géographique des panneaux « arrêt-stop ». Le cadre méthodologique sera expliqué en détails dans la première partie de ce rapport de recherche. Ensuite, les résultats de l'analyse et l'interprétation de seront présentés.

## **Méthodologie**

La collecte de données est accomplie par l'effort collectif de la classe. Les élèves ont conduit des études sur le terrain en équipe de deux ou trois personnes. L'ensemble des équipes a examiné 2816 panneaux d'arrêt dans 31 zones différentes dans sept municipalités et arrondissement de Montréal. Pour chaque panneau, les traits investigués incluent les rues de l'intersection (nord-sud et est-ouest), la langue de l'affichage (arrêt, arrêt/stop, stop), la présence de plaque supplémentaire indiquant « directions multiples » (langue, image), la présence d'une surface luminescente, l'état de dommage, la perte de couleur, la présence du vandalisme et le nombre de support métallique horizontale. Une base de données préliminaire en format d'Excel est construite à partir des notes de travail des équipes. On a également produit une référence visuelle en compilant les photos disponibles des panneaux d'arrêt.

Dans le cadre de mon projet individuel, j'ai extrait de la base de données générale tous les records de panneaux de type linguistique « arrêt/stop » (AS). Le nombre de sujets à analyser se réduit donc à 217. La diminution de quantité de données est significative. Ce processus sélectif me permet de bien structurer mon projet dans un court délai de temps.

Pour situer ces 217 objets dans leur contexte géographique, j'utilise principalement le logiciel de carte électronique. La distribution globale de ces panneaux est divisée selon six unités administratives (les municipalités et les arrondissements). Mon analyse est basée sur une étude comparative des panneaux AS sur le territoire de chaque division administrative. Les principaux paramètres que j'utilise sont la fréquence de panneau AS (aspect quantitatif), l'état de dommage et le niveau de la perte de couleur (aspects qualitatifs). Ces paramètres sont représentés par des histogrammes. Je considère que les assemblages régionaux de panneaux sont comparables aux populations. Les histogrammes me permettent de visualiser la structure « démographique » de chaque « population ». Par la suite, ces résultats sont interprétés dans le contexte sociopolitique des municipalités et des arrondissements.

## Résultats

D'abord, deux attributs, soient le niveau de dommage et le niveau de décoloration de panneau d'arrêt, sont examinés sous chacune des trois catégories linguistiques (S – stop; A – arrêt; AS – arrêt/stop). Les valeurs numériques (en pourcentage) sont données ci-dessous (table 1 et 2). Les graphes nous permettent de comparer la distribution des différents états des deux attributs.

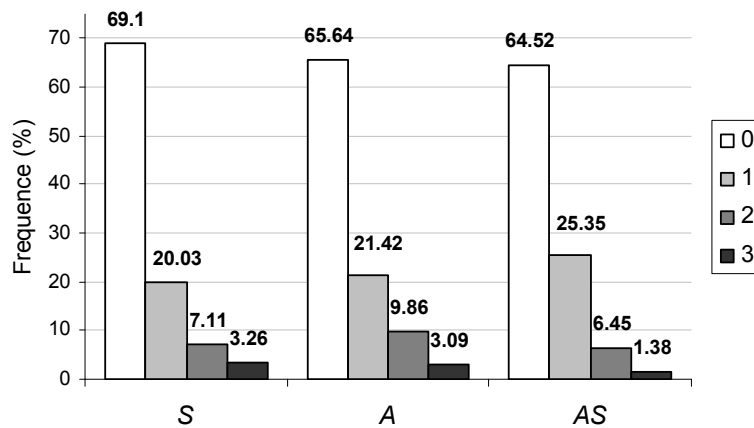


Figure 1. Comparaison de l'état de dommage des trois variantes

Dans le cas l'état de dommage, les paramètres (de 0 à 3) indiquent les différents niveaux de détérioration physique de panneau. Ceci peut inclure la brisure, la courbure de surface, le détachement de panneau de ses supports, les craques à la surface, etc. La catégorie 0 décrit un panneau intact. La catégorie 3 indique un panneau gravement endommagé.

Nous notons que la distribution des 4 catégories de dommage physique des trois variantes linguistiques est remarquablement constante. Dans les trois cas (S, A et AS), la majorité de panneaux (64% - 70%) se trouvent en bon état physique (endommagement 0). Environ 20% à 25% de panneaux sont légèrement endommagés. Moins de 10% de panneaux ont subis de dommage important. Et seulement moins de 3.5% de panneaux sont sérieusement déformés.

Si on trace une courbe de survie (« survival curve ») pour les trois populations de panneaux, on remarque que tous les trois sont caractérisés par la même structure démographique. Ceci indique les facteurs environnementaux (tels que le vent, la collision avec des camions, etc.) affectent uniformément les trois variantes. Je peux donc conclure que la modification physique des panneaux d'arrêt S, A et AS est un processus passif et non-discriminé.

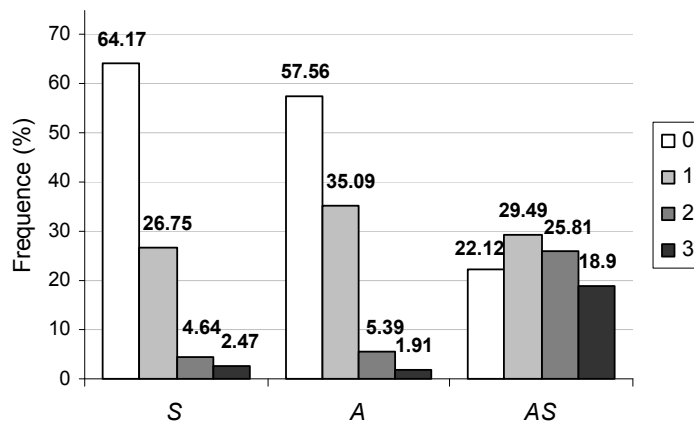


Figure 2. Comparaison de l'état de décoloration des trois variantes

Les niveaux de décoloration sont également codés par les paramètres allant de 0 (la surface de panneau retient sa couleur originale : rouge vif) à 3 (la surface est devenu presque blanche à cause de la perte de couleur). La décoloration est un bon indicateur de « l'âge » de panneau, puisque la perte de couleur est causée par la radiation de soleil, qui s'opère graduellement à une vitesse déterminé.

Contrairement à l'attribut « dommage physique », la distribution des états de l'attribut « décoloration » ne suit pas la même tendance. Notons que la courbe de survie standard est toujours applicable à la variante S, et jusqu'à certain degré, à la variante A : les panneaux rouge vif (soient les nouveaux panneaux) représentent respectivement 64% et 58% de chaque population. 26% à 35% d'objets sont caractérisé par une perte de couleur intermédiaire. Environ 5% de panneaux sont considérablement décoloré. Et seulement 2% de panneaux (soient les panneaux excessivement vieux et usagés) sont complètement décolorés.

Contrairement aux deux catégories précédentes, la variante des panneaux d'arrêt bilingue ne respecte la même forme de distribution. La structure de l'échantillon est anormale. On note une courbe en forme de cloche. Ce qui se rapproche statistiquement à une distribution « normale » dont la tendance centrale se situe entre les deux colonnes du milieu (décoloration niveau 1 et niveau 2). Il y a relativement peu de panneaux neufs (décoloration 0), qui ne représentent que 22% de la population. Par contre, les panneaux considérablement décolorés (niveau 2) comptent pour presque 26%. Et les panneaux excessivement décolorés froment 19% de la population, ce qui dépasse largement la proportion des panneaux de « décoloration 3 » des deux autres catégories (S : 2.5% et A : 1.9%).

On peut observer que la forme de distribution des panneaux S et celle des panneaux A sont similaires (les deux suivent la courbe de survie). Cette similitude suggère que la structure des deux assemblages est modelée par de processus semblables. Évidemment, la distribution de variante AS n'est pas attribuable aux mêmes processus qui ont affecté S et A.

Après ces comparaisons générales, la suite de l'analyse est principalement centrée sur les panneaux AS. On a d'abord examiné l'abondance relative des panneaux AS dans chacune des divisions administratives. Dans les graphes suivantes, les lettres sur axe x sont l'abréviation des ces six divisions : *VM* : Ville Marie, *WM* : Westmount, *CSL* : Côte-Saint-Luc, *HM* : Hampstead, *CDN* et *NDG* : Côte-des-Neiges et Notre-Dame-de-Grâce. En réalité, CDN et NDG forme un seul arrondissement, mais les deux quartiers sont analysés séparément dans ma recherche.

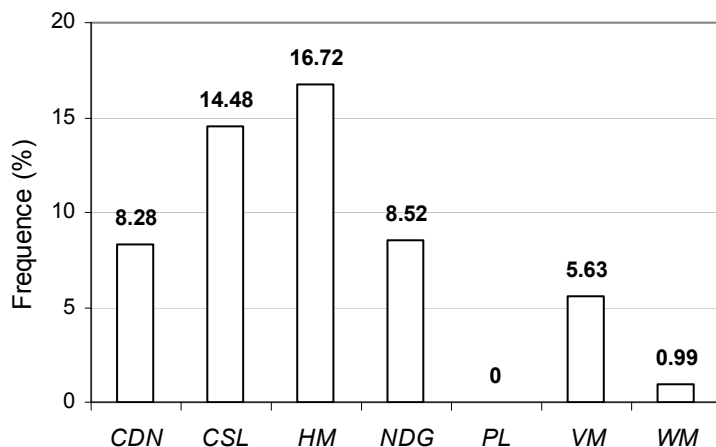


Figure 3. La fréquence de distribution (%) des panneaux AS dans six divisions territoriales.

L'abondance relative de panneau AS est calculée dans le contexte de chaque quartier. Plus précisément, les valeurs affichées dans figure 3 sont obtenues en divisant le nombre de panneaux AS par le nombre total de panneaux d'arrêt dans chaque unité territoriale. Notons que ces valeurs situent entre 0% à 17%. L'abondance relative la plus élevée se trouve dans le domaine Hampstead (environ 17%), suivie par Côte-Saint-Luc (14%). Côtes-des-neiges et Notre-Dame-de-Grâce sont caractérisés par une

valeur presque identique (environ 8%). Les panneaux AS sont absents ou très rares dans les quartiers Plateau Mont-Royal (0%) et Westmount (à peine 1%).

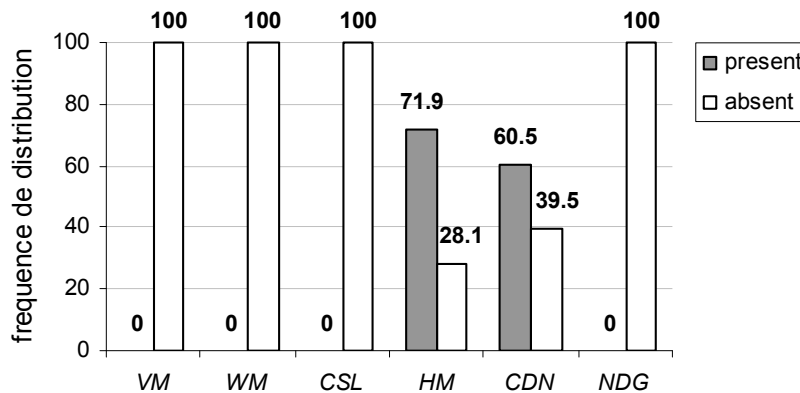


Figure 4. Présence et absence de plaque supplémentaire « directions multiples »

Souvent, un signe d'arrêt est composé de deux parties : le panneau principal, de forme hexagonale, portant l'inscription Stop, Arrêts ou Arrêt/Stop; le plaque supplémentaire, de forme carrée ou rectangulaire, indiquant que la présence des autres signaux d'arrêt à la même intersection. Ce type de plaque « directions multiples » n'est pas toujours présente. Comme c'est montré dans figure 4, la plupart des panneaux d'arrêt de type AS ne possèdent pas de plaque supplémentaire. On les observe en quantité significative seulement à Hampstead (où 72% de panneaux AS ont de plaque supplémentaire) et à Côte-des-neiges (environ 61%). D'ailleurs, le format de plaque supplémentaire se différencie dans les deux régions. À Hampstead, elles sont toutes rectangulaires et portent le message bilingue visible de loin « all/toutes directions ». À Côte-des-neiges, le format est uniformément une carte carrée schématisée de l'intersection des rues, sur laquelle les autres signes d'arrêt à la même intersection sont représentés en miniature.

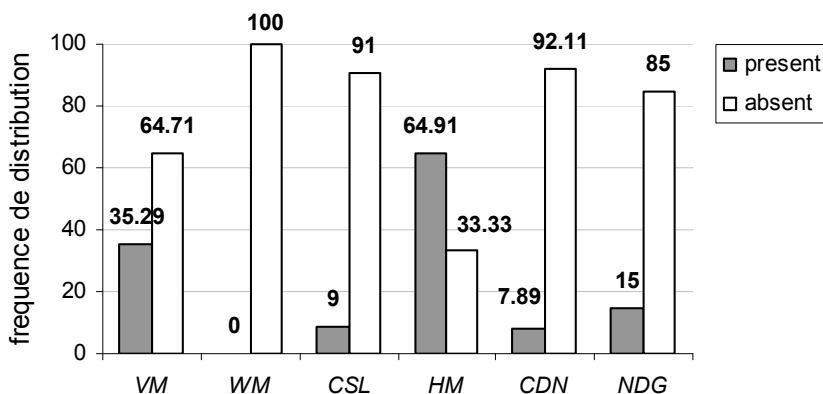


Figure 5. Présence et absence de propriété lumineuse des panneaux

La surface lumineuse est un autre attribut physique des panneaux. De même que la présence de plaque supplémentaire, la luminescence ne caractérise pas la totalité des panneaux. En effet, comme on peut voir à la figure 5, sa distribution à travers les six régions est nettement irrégulière. Les panneaux AS de Hampstead sont majoritairement luminescents (65%). Ceux de Ville-Marie ne comptent que pour 35%. Pour le reste des zones, la fréquence de panneau luminescent est basse (0% à 15%). Aucun panneau de type AS n'est luminescent à Westmount.

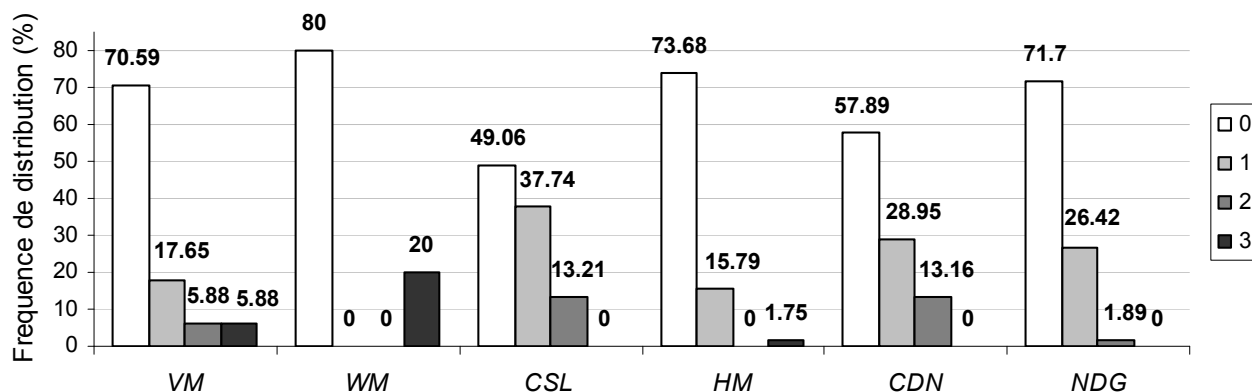


Figure 6. Fréquence (%) de différents niveaux d'endommagement observés dans les six zones territoriales.

La figure 6 montre les différents états de dommage physique des panneaux AS dans chacune des divisions géographiques. Dans la plupart des cas, on peut décrire la distribution par la courbe de survie (déjà mentionné dans l'analyse de figure 1). Seulement Westmount, Côte-Saint-Luc et Côte-des-neiges se dévient légèrement de cette structure démographique standard. Mais la tendance générale est maintenue : les panneaux physiquement intacts sont beaucoup plus nombreux que les panneaux endommagés. On observe une corrélation négative et exponentielle entre l'état de dommage et la fréquence des panneaux. Cette situation démontre que, en termes de détérioration physique, les processus destructifs s'opèrent à une intensité quasiment constante dans les six zones.

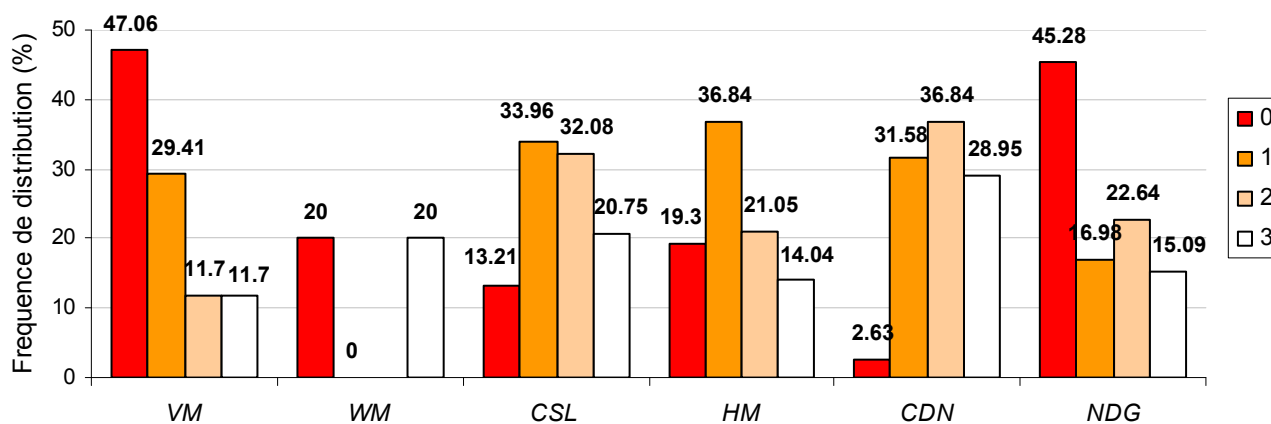


Figure 7. Fréquence (%) de différents niveaux de décoloration observés dans les six divisions territoriales

En termes de l'intensité de décoloration, seul l'assemblage de Ville-Marie s'approche à la courbe de survie standard. Pour le reste des zones, la distribution des quatre classes de décolorations varie énormément. Côte-Saint-Luc et Hampstead possèdent certaines similitudes. Dans les deux cas, les panneaux de décoloration 1 sont les plus abondants (34% et 37% respectivement); les panneaux de couleur normale (décoloration 0) est moins nombreux mais de quantité non négligeable (13% et 19%). Cependant, on peut conclure que les panneaux AS de CSL est en général moins bien préservés que ceux de HM, car dans le domaine de CSL, plus de 50% de panneaux sont gravement décoloré (décoloration 2 – 32%, décoloration 3 – 21%); alors qu'à HM, ils comptent seulement pour 35% (décoloration 2 – 21%, décoloration 3 – 14%).

Côte-des-neiges est décidément le pire quartier : seulement 2.6% de panneaux AS retiennent leur couleur originale, les panneaux légèrement décolorés comptent pour 32%, et les panneaux gravement colorés représentent plus de 65% de la population.

Notre-Dame-de-Grâce, contrairement à CDN, a conservé une bonne proportion de panneaux qui retient leur couleur normale (45%). On peut affirmer qu'une majorité de panneaux sont en bon état. Par rapport aux autres divisions territoriales, les panneaux légèrement décolorés sont moins fréquemment observés (17%). La distribution des deux classes de panneaux visiblement décoloré (niveau 2) et sérieusement décolorés (niveau 3) se rapprochent de manière significative à celle du Hampstead (22% et 15% dans le cas de NDG, 21% et 14% dans le cas de HM).

La distribution de Westmount est assez étrange. Ceci est dû au fait que la taille de l'assemblage est limitée à cinq panneaux et que l'état de décoloration de trois d'entre eux n'était pas présenté dans la base de données.

## **Discussion**

Les panneaux routiers bilingues ou trilingues sont communs dans les pays ou les régions d'importante diversité ethnique ou de passé coloniale (pour des exemples, voir annexe). Dans la plupart de ces régions où l'administration locale (ou centrale) approuve officiellement l'usage de plusieurs langues dans l'espace public, les signaux bilingues ou trilingues y sont distribués de manière uniforme. On peut expliquer cette homogénéité par le fait qu'un seul corps politique, soit le gouvernement municipal, provincial ou le ministère de transport, est en charge de tous les panneaux routiers sur son territoire. Ceci n'est pas le cas à Montréal. Montréal est politiquement défini comme une agglomération composée de 19 arrondissements et 15 municipalités indépendantes. En termes de gestion de l'espace public, chaque division est responsable de son propre territoire. Cette structure administrative divisée cause les variations morphologiques et la distribution hétérogène des panneaux d'arrêt.

Parmi les sept zones investiguées dans ce projet, quatre sont des arrondissements (CDN-NDG, VM, PL) et trois sont des municipalités reconstituées (HM, WM, CSL). Non seulement les panneaux AS ne sont pas également fréquents dans ces unités territoriales, l'état physique des panneaux, tel que le niveau de préservation, le taux de renouvellement, le choix de matériaux, etc. varie considérablement. Puisque l'installation de panneaux d'arrêt est gérée par les mairies locales, l'analyse de leurs différences me permet d'évaluer les caractères sociopolitiques du bureau administratif de chacune des sept zones.

### ***1. Plateau Mont-Royal***

Pour le moment, il est impossible d'évaluer l'arrondissement Plateau Mont-Royal, car on y retrouve 0 panneau AS. Je tenterai expliquer cette absence totale vers la fin de l'analyse.

### ***2. Westmount***

Westmount possède le plus petit nombre de panneau AS. On y en retrouve seulement cinq, soit 0.99% de la totalité des panneaux. En plus, ces panneaux ne sont ni luminescents, ni muni de plaque supplémentaire. On a pu identifier la surface de seulement deux panneaux AS (les trois autres sont pliés à la permanence). Un est gravement brisé et décoloré. L'autre est un panneau de taille réduite attaché sur un bâtiment privé. La municipalité Westmount est reconnue comme étant l'un des plus riches quartiers de la ville. Le pauvre état de préservation du seul panneau AS visible ne correspond pas à son niveau socioéconomique. C'est évidemment la conséquence d'une négligence résolue. L'investissement du gouvernement local dans le panneau AS est quasiment nul. Étant un quartier majoritairement anglophone, il refuse la coexistence de deux langues sur le signal d'arrêt. Cette situation s'accorde raisonnablement à l'image populaire de WM, soit le riche quartier anglophone « pur et dur ». La position du pouvoir municipal est plutôt radicale.

### ***3. Ville-Marie***

Les panneaux AS représentent environ 6% de la totalité des signaux d'arrêt dans l'arrondissement VM. Malgré cette mince proportion, les panneaux AS y sont le mieux préservés. L'administration locale investit consciemment et continuellement dans ces signaux bilingues. Cet effort actif est reflété par le renouvellement matériel (35% de surface luminescence) et la bonne entretient physique. En effet, plus de 70% de panneaux ne montrent pas de dégât physique (dommage 0), ni de perte de couleur significative



(l'ensemble de décoloration 0 et décoloration 1 comptent pour 77%). L'arrondissement VM concentre les établissements culturels, gouvernementaux, éducatifs et touristiques. Dans ce contexte de grande richesse culturelle et d'ouverture mondiale (ex. les touristes, les hommes d'affaires étrangers et les étudiants internationaux), l'autorité régionale choisit l'affirmation de son identité francophone. Ce choix est reflété par l'entretien actif de panneaux bilingues. Du point de vue fonctionnel, l'Anglais suffit. Mais du point de vue culturel, le Français est un symbole incontestable de l'esprit de la ville de Montréal. Le bon état des panneaux AS est la conséquence directe de l'attention investie par le gouvernement local dans la promotion de culture bilingue dans l'espace urbain.

#### **4. Côte-des-neiges et Notre-Dame-de-Grâce**

CDN et NDG forment un seul arrondissement. La ressemblance de fréquence de panneaux AS des deux régions (8.3% et 8.5%) confirme cette unité administrative. Par contre, les deux zones se distinguent clairement en présence de plaque supplémentaire et en perte de couleur de leurs panneaux AS. CDN est l'un des deux seuls quartiers où les panneaux AS sont munis par la plaque supplémentaire de « directions multiples ». Plus précisément, c'est le seul quartier à employer de plaque figurative (plaque carrée de carte abstraite de l'intersection, elle montre la disposition des autres signaux d'arrêts dans la même intersection) pour compléter les panneaux AS en grande quantité (soit 60.5% de panneaux AS). En même temps, CDN est le quartier où la couleur des panneaux est dans sa pire condition : plus de 66% sont sérieusement décolorés. En revanche, ceux de NDG sont très bien préservés. Les conditions générales de dégât physique et de décoloration sont comparables à celles de Hampstead, qui est le deuxième quartier le plus riche de l'agglomération montréalaise. Comment peut-on expliquer ces situations?

D'abord, nous savons que l'arrondissement CDN-NDG est le plus peuplée, le plus ethniquement diversifiée et l'un des plus divisions territoriales. Le fait que les panneaux AS y sont présents en 8% montre que l'autorité locale a une volonté de réconcilier l'usage des deux langues dans l'espace public. Cette réconciliation est plus active dans la section NDG, car une grande proportion de ses panneaux AS est très bien conservés. En plus, on y retrouve 15% de panneaux AS fabriqués avec matériel luminescent. Un bon nombre de panneaux AS sont donc récemment renouvelés à NDG. Cet entretien actif et volontaire de panneaux bilingues dans un quartier largement anglophone démontre le fait suivant : l'autorité est consciente que l'Anglais est la langue le plus couramment parlé dans les foyers de NDG, mais on fait l'effort pour promouvoir la présence du Français dans l'espace public.

À CDN, la densité de l'habitation est plus dense et la richesse ethnique est plus grande que celle de NDG. L'aménagement du trottoir semble négliger les panneaux AS puisque leur dégradation de couleur est évidente. Mais l'usage répandu de plaque supplémentaire indique l'intérêt de l'administration locale à contrôler l'état de circulation et la sécurité routière du quartier. Dans cette zone résidentielle concentrée, l'usage de plaques « directions multiples » exerce son plein effet. Le budget limité n'a pas empêché l'autorité à investir dans leur installation. En général, le quartier n'est pas riche, l'infrastructure y est usée, mais l'unité administrative a la bonne volonté de garantir la qualité de vie de ses habitants dans la mesure qui lui est permis.

#### **5. Côte-Saint-Luc**

La municipalité CSL possède 14.5% de panneaux AS. Leurs états d'entretien est inférieurs à ceux de Ville-Marie, de Hampstead et de NDG. Néanmoins, le renouvellement de plaque y est modestement présent. Une mince proportion (9%) de panneaux AS est fait en matériel luminescent. 13% ont gardé couleur intacte. En somme, le processus de dégradation physique des panneaux AS semble opérer à grande échelle. L'administration locale semble d'être activement impliquée dans la promotion de l'expression bilingue dans le passé. Mais dans son état actuel, la plupart des panneaux AS sont simplement laissés tels quels.

#### **6. Hampstead**

La condition socioéconomique de municipalité Hampstead est très proche de celle de Westmount. Les deux municipalités sont riches et anglophones. Hampstead est même plus anglophone que Westmount (86% d'habitants de Hampstead parlent Anglais à la maison, contre 80% de Westmount). Le niveau de



vie y est le plus élevé de l'agglomération montréalaise. Paradoxalement, leurs attitudes à l'égard des panneaux AS sont diamétralement différentes. Hampstead est définitivement le « paradis » des panneaux AS. Ils y sont abondants (17%, soit la fréquence la plus élevée parmi tous les quartiers), bien entretenus (65% de luminescence, 14% de panneaux physiquement intacts, 35% de panneaux en perte de couleur significative) et pourvus de plaque supplémentaire (72%). D'ailleurs, les plaques supplémentaires suivent sans exception un format standard de texte bilingue « all/toutes directions ». Ces panneaux AS sont donc doublement bilingues.

On peut affirmer que le tempérament politique du pouvoir municipal de Hampstead est à l'opposé du Westmount. Le bilinguisme public est en promotion dans le quartier. La richesse matérielle se conjugue avec l'ouverture de l'esprit. L'administration investit largement dans le maintien du beau paysage urbain. Comparé avec les autres divisions, l'autorité locale porte le plus grand soin à son milieu résidentiel, incluant les panneaux AS.

La dissemblance entre WM et HM est étonnante. La raison derrière ce phénomène est fort semblablement la composition ethnique des deux territoires. HM est caractérisé par 63% d'habitants d'origine juive, 21% d'ethniques divers, 8% d'origine canadienne et 2% d'origine française. WM regroupe 42% d'ethniques divers, 21% d'origine juive, 18% canadienne et 10% française. En fait, Hampstead est le quartier le plus juif du Montréal (suivi par CSL, qui en compte 55%). Le caractère juif explique la différence. Ce n'est pas un jugement raciste, mais culturel. D'abord, le maintien de l'espace propre est une partie intégrale de mœurs juifs. Cette valeur culturelle est imprégnée dans la gestion municipale. Ensuite, l'ethnie juive garde une unique solidarité traditionnelle, mais cet « isolement culturel » apparent ne lui empêche pas de s'adapter activement à la culture régionale. Dans le cas présent, il s'agit de reconnaissance mutuelle de deux langues officielles.

### ***Interprétation généralisée de panneaux AS***

Quelles sont les réalités sociopolitiques derrière les panneaux AS? Quand on compare la structure démographique des trois variantes (soit S, A et AS), on remarque qu'en termes de dégât physiques les trois sont affectés de la même manière. Par contre, en termes de décoloration, l'assemblage AS est structuré différemment. Si on se permet d'utiliser les concepts biologiques, on peut dire que la population des deux types de panneaux « mono-linguistiques » est jeune, caractérisée par une reproduction active. Par contre, la population AS est vieillissante, dominée par la classe de l'âge moyen et manque de capacité reproductive.

Nous ne connaissons pas la date exacte de l'implantation des panneaux AS. Mais il est vraisemblable que, dans leur totalité, les panneaux bilingues sont le vestige politique d'une époque antérieure des années 80. Le fait que l'arrondissement Plateau Mont-Royal ne possède aucun panneau AS nous sert de l'indicateur. Pourquoi on ne voit pas de « arrêt-stop » dans PL? Le raison est que l'arrondissement PL n'a jamais eu besoin d'en utiliser. Je crois que les panneaux AS sont un produit politique. Il s'agit de tension entre la revendication centrale de la reconnaissance de la langue française comme étant l'unique langue officielle du Québec et la revendication locale des unités territoriales éminemment anglophones de l'île de Montréal. Parmi les zones de notre investigation, HM, WM, CDN-NDG, CSL et VM sont tous des divisions anglophones. Seul PL était très francophone à l'époque. Ceci explique pourquoi les panneaux bilingues sont seulement retrouvés dans les six premières zones.

L'ancienneté des panneaux AS est aussi confirmée par le matériel en quoi ils sont fabriqués. En général, ils sont faits en matériel non luminescent. Ce qui est déjà démodé car les panneaux neufs sont quasiment tous luminescents. La surface non luminescente me semble aussi plus susceptible à la décoloration. Il serait intéressant de trouver une manière de quantifier la vitesse de la décoloration. Théoriquement, la perte de molécule de colorant devrait un processus graduel en fonction de durée de la radiation solaire. Il est possible de développer une méthode comparable à C14 pour dater les panneaux. La datation exacte nous permettra de situer ces panneaux dans leur contexte politique et historique avec précision.

Les panneaux AS sont imposés par le pouvoir central. Mais après être installés dans chaque zone anglophone, ils ont évolués selon des trajectoires différentes, dépendamment de l'attitude politique de l'autorité régionale. En général, ces panneaux sont laissés à eux-mêmes ou sont graduellement remplacés

par les panneaux en langue unique. Par contre, on a observé des modifications aussi bien négatives que positives.

Le processus de réversion vers identité anglophone par l'élimination des panneaux bilingues est le plus radical à Westmount. Le choix de communauté (ou de ses représentants politiques) est tranchant. La réconciliation n'y est aucunement possible. Les autres divisions sont plus modérées. Il est possible que les panneaux AS soient également en distinction dans ces régions, mais il est évident que certains panneaux AS sont intégrés dans la coutume, ou l'*habitus*. Les vieux panneaux AS usés sont remplacés par de nouveaux panneaux AS luminescents et rouge vif. Les responsables des travaux publics reconnaissent et assument la place des panneaux AS sur le trottoir. Ces panneaux ont acquis une hérédité sociale.

Les deux centaines de panneaux AS sont visiblement minoritaires dans la totalité des 2816 panneaux recensés. Les quelques panneaux AS « socialement héréditaires » sont absolument minimales. On s'étonne qu'il existe des panneaux « Arrêt » à Montréal, car même en France, les signaux d'arrêt portent l'inscription « Stop ». Mais ce que les gens n'ont pas remarqué, ce l'aspect plus étonnant des panneaux « Arrêt-Stop ». Si les panneaux « Arrêt » sont qualifiés de marqueur culturel du Québec, les panneaux AS bilingues représentent indubitablement la vraie culture matérielle unique à Montréal. Ils sont témoins d'une époque de tension politico-linguistique. Comment évolueront-ils? Deveniront-ils l'ombre invisible, marqueurs permanents et dispersés, ou reviendront-ils en vie dans le futur combat (ou réconciliation) idéologique et linguistique? La réponse est indéfinie. Toutefois, une seule chose m'est certaine : le panneau AS mérite une étude plus approfondie, puisqu'ils incarnent l'histoire politique et culturelle de Montréal.

## **Références**

Bourdieu, Pierre. 1977. *Outline of a Theory of Practice*. Cambridge, England: Cambridge University Press.

La ville de Montréal : Montréal en statistiques. « Profil sociodémographiques, Agglomération de Montréal, Recensement 2006 ». Édition janvier 2008.

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL\\_STATISTIQUES\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/AGGLOM%C9RATION%20DE%20MONTR%C9AL.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATISTIQUES_FR/MEDIA/DOCUMENTS/AGGLOM%C9RATION%20DE%20MONTR%C9AL.PDF) (consulté le 12 Avril, 2008)

La ville de Montréal : Montréal en statistiques. « Annuaire statistique de l'agglomération de Montréal ». Édition 2001.

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL\\_STATISTIQUES\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ANNUAIRE%20STATISTIQUE\\_SEPT07.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATISTIQUES_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ANNUAIRE%20STATISTIQUE_SEPT07.PDF) (consulté le 11 Avril 2008)

## **Annexe**

### **1. Supports visuels**



Figure 1. L'agglomération de Montréal

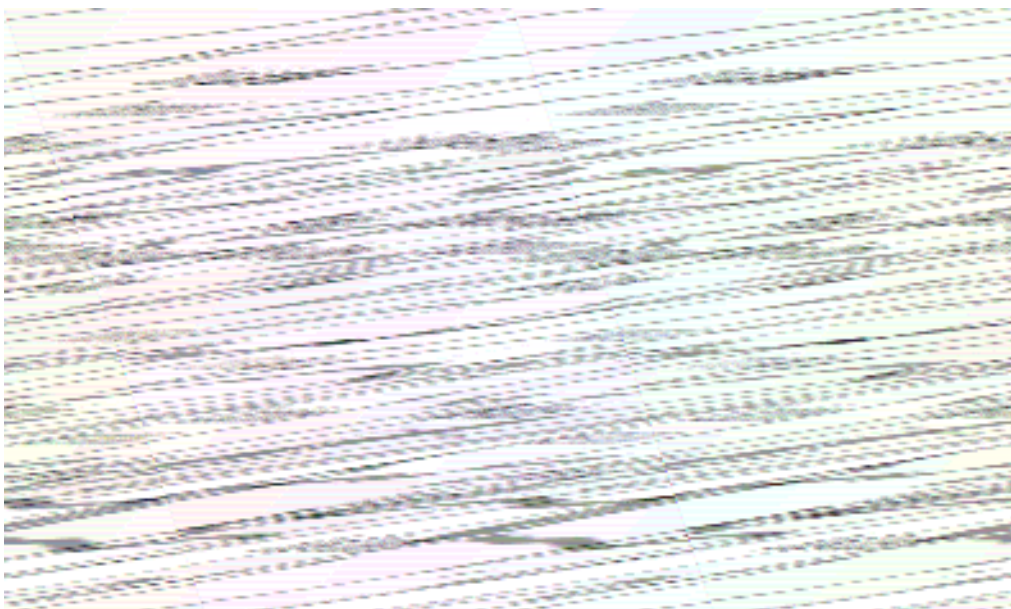


Figure 2. L'emplacement des sept divisions territoriales étudiées

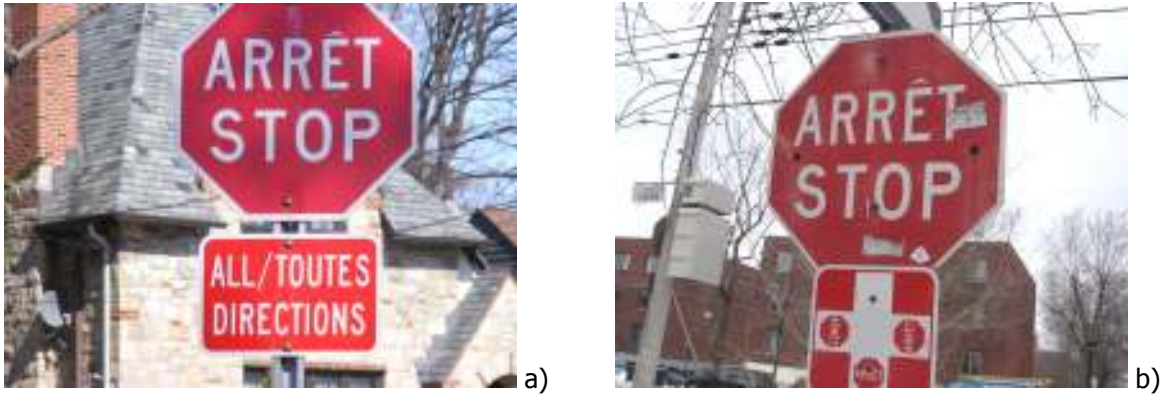


Figure 3. Deux panneaux AS

- a) Code 22-55-1, Hampstead: intersection Finchley – Merton. Photo # 362  
Plaque supplémentaire en texte bilingue.
- b) Code 10-16-1, Côte-des-neiges: intersection Lavoie – Linton. Photo # 56  
Plaque supplémentaire en carte abstraite de l'intersection.



Figure 4. Panneau routier bilingue dans d'autres contextes sociopolitiques.  
Algérie, Blida : inscription en Français et en Arabe.



Figure 5. Panneau routier trilingue  
Chine, Tibet : inscription en Chinois, en Anglais et en Tibétain.

## 2. Base de données numériques

	<b>S</b>	<b>A</b>	<b>AS</b>
<b>0</b>	69.1	65.64	64.52
<b>1</b>	20.03	21.42	25.35
<b>2</b>	7.11	9.86	6.45
<b>3</b>	3.26	3.09	1.38

Table 1. Fréquence (%) de différents états de dommage parmi les trois variantes

	<b>S</b>	<b>A</b>	<b>AS</b>
<b>0</b>	64.17	57.56	22.12
<b>1</b>	26.75	35.09	29.49
<b>2</b>	4.64	5.39	25.81
<b>3</b>	2.47	1.91	18.9

Table 2. Fréquence (%) de différent niveau de décoloration parmi les trois variantes

<b>Divisions</b>	<b>Total</b>	<b>AS</b>	<b>% AS</b>
Côte-des-neiges	459	38	8.28
Côte-Saint-Luc	366	53	14.48
Hampstead	341	57	16.72
Notre-Dame-de-Grâce	622	53	8.52
Plateau Mont-Royal	219	0	0
Ville-Marie	302	17	5.63
Westmount	507	5	0.99

Table 3. La distribution globale des panneaux AS dans six division territoriales.

	"Directions multiples"		Luminescence	
	<i>présent</i>	<i>absent</i>	<i>présent</i>	<i>absent</i>
<i>VM</i>	0	100	35.29	64.71
<i>WM</i>	0	100	0	100
<i>CSL</i>	0	100	9	91
<i>HM</i>	71.9	28.1	64.91	33.33
<i>CDN</i>	60.5	39.5	7.89	92.11
<i>NDG</i>	0	100	15	85

Table 4. Présence/absence (%) de plaque « directions multiples » et de surface luminescente

	<b>VM</b>	<b>WM</b>	<b>CSL</b>	<b>HM</b>	<b>CDN</b>	<b>NDG</b>
<b>0</b>	70.59	80	49.06	73.68	57.89	71.7
<b>1</b>	17.65	0	37.74	15.79	28.95	26.42
<b>2</b>	5.88	0	13.21	0	13.16	1.89
<b>3</b>	5.88	20	0	1.75	0	0

Table 5. Fréquence (%) de différents niveaux d'endommagement observés dans six divisions territoriales

	<b>VM</b>	<b>WM</b>	<b>CSL</b>	<b>HM</b>	<b>CDN</b>	<b>NDG</b>
<b>0</b>	47.06	20	13.21	19.3	2.63	45.28
<b>1</b>	29.41		33.96	36.84	31.58	16.98
<b>2</b>	11.7		32.08	21.05	36.84	22.64
<b>3</b>	11.7	20	20.75	14.04	28.95	15.09

Table 6. Fréquence (%) de différents niveaux de décoloration observés dans six divisions territoriales