

# Des calèches et des hommes. La question du transport pour le *Old Order* dans le sud-ontarien.

**RAPHAËL MATHIEU LEGAULT LABERGE**

Chargé de cours, Université de Sherbrooke

raphael.mathieu.legault-laberge@usherbrooke.ca

## RÉSUMÉ

### MOTS CLÉS

Espace public; Routes;  
Transport; Mennonite;  
Amish; Régulation;  
Religieux; Ontario.

Dans les sociétés nord-américaines, l'espace routier représente un espace public. Les codes de la route viennent poser des balises aux comportements des usagers et des standards en ce qui concerne la sécurité publique. Qu'arrive-t-il lorsque les tenants d'une vision du bien vont jusqu'à compromettre, pour une raison ou un autre, la sécurité des conducteurs de véhicules automobiles ainsi que leur propre sécurité? Les membres du *Old Order* posent cette question d'une façon singulière sur les routes du sud de l'Ontario. Leur foi leur interdit, entre autres, la possession de voitures. Ces croyances religieuses se traduisent dans l'espace public contemporain par l'utilisation des calèches pour le transport. L'hypothèse sur laquelle je me concentrerai affirme que, d'une part, le marqueur identitaire de la minorité religieuse, leur moyen de transport, a subi une reconstruction; d'autre part, l'espace public lui-même s'est trouvé réaménagé selon une vision particulière du bien. L'État parvient ici à inclure dans la norme une pratique atypique, alors que les membres du *Old Order* ont eu à consentir à certaines modifications de leurs calèches. Je creuserai cette hypothèse en combinant une approche ethnographique menée auprès de la minorité religieuse et une étude du code de la route de l'Ontario.

ISSN 2291-3106

## Introduction<sup>1</sup>

Solange Lefebvre (2005), dans l'introduction de l'ouvrage *La religion dans la sphère publique*, décline comme suit le concept de sphère publique :

Le concept de 'sphère publique' reçoit plusieurs acceptions différentes, toujours en distinction d'une sphère privée. Habermas et Benhabib le définissent comme 'l'espace où se déploient les diverses formes d'associations volontaires qui composent la société civile dans les États démocratiques modernes'. À l'opposé, des théoriciens tels que John Rawls y voient 'le lieu concernant la sphère légale et ses institutions' (Lefebvre, 2005 : 5).

Les définitions pragmatiques défendues par Habermas et idéales défendues par Rawls s'entendent sur le caractère relationnel sous-entendu dans l'expression même de 'sphère publique', car chacune de ces définitions fait référence soit au caractère associatif ou institutionnel que présente la sphère publique. La sphère publique renvoie donc à un espace relationnel avant tout, un espace moderne qui se veut pluriel. Mais, comme le souligne Solange Lefebvre (2005), l'espace publique se définit en fonction d'une dialectique d'opposition qui s'établit avec l'espace privé, et cela en supposant que nous puissions délimiter la frontière qui sépare ces deux sphères et l'espace respectif qui leur est imparti. Où commence l'espace public et, question corolaire, où se termine l'espace privé? En posant un regard géographique d'anthropologue sur cette question, nous pouvons conclure que l'espace public commence, en Amérique du Nord, lorsque le citoyen met un pied en dehors de son espace privé, de son appartement, de sa propriété. Il s'agit ici de bien souligner les termes 'citoyen' et 'propriété', tous deux faisant référence au contexte démocratique et capitaliste de l'Amérique du Nord. Car lorsque le citoyen sort de sa propriété, il va à la rencontre du pluralisme propre à l'espace public, là où toutes les conceptions du bien, pour utiliser une expression rawlsienne (Rawls, 1995), se côtoient et se compromettent, bien malgré elles, aux influences possibles des différences portées par l'autre citoyen, lui aussi sorti de sa propriété.

Le premier lieu où les citoyens sont susceptibles de se rencontrer lorsqu'ils quittent leurs propriétés respectives est sans aucun doute la route. En ce sens, dans les sociétés nord-américaines, l'espace routier représente définitivement un espace publique. Il se veut un espace relationnel, porteur d'une vie civile et légale en lui-même. Les codes de la route viennent poser des balises aux comportements des usagers et des standards en ce qui concerne la sécurité publique, réaffirmant par là les versants légalistes et relationnels propres à l'espace public. De fait, lorsqu'on croise un autre usager sur la route, on entre en relation avec lui, mais on ne porte habituellement pas attention à la vision du bien propre à cet usager de la route. De surcroît, le fait que chacun partage un moyen de transport commun masque les appartenances culturelles et religieuses propres à chacun des usagers. Le conducteur est anonyme dans sa voiture, c'est un usager de la route parmi les autres, que ce soit un(e) chrétien évangélique, un(e) musulman(e) soufi, un(e) hindou(e) shivaïste ou un(e) convaincu(e) de l'arrivée prochaine des extra-terrestres. Toutes les tendances/croyances (religieuses ou non) se côtoient sur le réseau routier et un code de la route s'avère nécessaire afin de permettre le vivre-ensemble sur ce territoire partagé quotidiennement par des centaines de milliers d'utilisateurs.

Voici l'idéal de la situation. Toutefois, qu'arrive-t-il lorsqu'une vision du bien exige sa part de l'espace public légitimement, mais présente des différences qui peuvent potentiellement présenter un danger dans l'espace public? Qu'arrive-t-il lorsque les tenants d'une vision du bien vont jusqu'à compromettre, pour une raison ou une autre, la sécurité des conducteurs automobiles ainsi que leur propre sécurité? Les membres du *Old Order Amish* et du *Old Order Mennonite* posent cette question d'une façon singulière en affirmant leurs croyances religieuses dans l'espace public, sur les routes du sud de l'Ontario. Les membres de ces minorités religieuses entretiennent une foi particulière qui sous-tend des comportements qui les distinguent de la population générale en leur interdisant, entre autres, la possession de voitures. Ces croyances religieuses, tout en étant fondées sur une solide théologie chrétienne qui a été mise en place il y a cinq siècles, se traduisent dans l'espace public contemporain en comportements, l'utilisation de chevaux pour le transport, qui définissent un marqueur identitaire pour les membres du *Old Order*.

Devant le besoin de commercer et de partager la vie religieuse de la communauté, les membres du *Old Order* ont conservé les calèches comme moyen de transport privilégié. Se déplaçant peu sur de longues distances, ils peuvent ainsi maintenir vivante leur tradition religieuse et leurs communautés à tendance autarcique, grâce à ce moyen de transport qui s'avère bien mal adapté aux conditions contemporaines de l'espace routier. Et qu'arrive-t-il? Bien des choix s'offrent à la fois à la minorité religieuse et à l'État, qui doit quant-à-lui poser des balises à l'espace public. Les choix de l'État se déclinent sur le spectre allant du laisser-aller à la criminalisation totale impliquant l'interdiction d'une pratique relative à une vision du bien. Pour la minorité religieuse, ces choix se déploient entre la résistance, correspondant au maintien coûte que coûte du marqueur identitaire tel qu'il se fonde dans la tradition, et le compromis partiel ou total qui implique la transformation de ce marqueur identitaire en partie ou en totalité, ce qui pourrait signifier dans le cas présent l'abandon des calèches.

L'hypothèse sur laquelle je me concentrerai affirme que, d'une part, le marqueur identitaire de la minorité religieuse subit une reconstruction sur la base de relations de négociation et de compromis entre la minorité religieuse concernée et les instances étatiques responsables de la sécurité publique; d'autre part, l'espace public lui-même s'est trouvé réaménagé en fonction d'une vision particulière du bien. L'État, en ce sens, respecte une vision du bien propre à une minorité religieuse, mais balise l'espace public afin de le sécuriser et, ultimement, d'inclure dans la norme une pratique atypique. Les membres du *Old Order*, quant-à-eux, ont eu à consentir à certaines modifications de leurs calèches, changements reflétant la transformation d'un marqueur identitaire religieux qui a à s'adapter devant les exigences contemporaines. Je creuserai cette hypothèse en combinant une approche ethnographique menée auprès de la minorité religieuse et une étude du code de la route de l'Ontario. Je présenterai dans un premier temps les croyances et les comportements distincts du *Old Order*, et ce en soulignant les changements qu'ils ont apportés à leurs calèches. Dans un second temps, je m'attarderai aux dispositions prises dans le code de la route ontarien en fonction de la présence de cette minorité religieuse. Troisièmement, en effectuant un retour sur l'hypothèse de départ, j'apporterai quelques éléments de réflexions en discutant les implications de cette situation particulière au plan de la sécurité publique et de la liberté de religion.

## Le Old Order

Le *Old Order* fait partie de la famille religieuse des anabaptistes (Estep, 1975; Friedmann, 1973; Murray, 2010). Présents surtout aux États-Unis et au Canada, l'anabaptisme est composé de quatre branches différentes : les Amish (lesquels se subdivisent en une douzaine de sous-groupes qui comptent environ 14 % de la population anabaptiste totale), les Huttériens (de loin les moins peuplés parmi les anabaptistes, comptant quatre sous-groupes pour environ 3 % de la population anabaptiste totale), les Mennonites (dont les dénominations sont très éclatées, on en compte plus d'une soixantaine, et comptant pour environ 51 % de la population anabaptiste totale) et les Brethren (lesquels comptent une dizaine de sous-groupes contenant environ 32 % de la population anabaptiste totale) (Kraybill, 2003b). Au Canada, les quatre plus grands regroupements anabaptistes se trouvent près de Winnipeg (Manitoba), de Waterloo (Ontario), de Saskatoon (Saskatchewan) et dans la Vallée du Fraser (Colombie-Britannique) (Kraybill, 2003b). La population anabaptiste totale du Canada, selon des données de 2008-2009, dépasse 144 000 personnes réparties dans plus de 1300 congrégations (Kraybill, 2010 : 252).

Les croyances et les comportements particuliers des anabaptistes s'ancrent dans une théologie du martyr<sup>2</sup>. Les fondements théologiques chrétiens communs à tous les groupes anabaptistes peuvent s'énoncer comme suit :

1. Non-résistance et pacifisme absolu – refus de porter les armes (Tiessen, 1991)<sup>3</sup>.
2. Refus de l'État – refus de porter serment (Janzen, 1990).
3. Baptême sur confession de foi – refus de baptiser les enfants (Becker, 2013).
4. Effacement du soi – recherche de l'humilité (McGrath, 1984; Brenneman, 1988).
5. Mode de vie religieux et agricole – retrait du monde (Border, 1988 ; Tozer, n.d.; McGrath, n.d.).
6. Importance du chant<sup>4</sup>.

Les Amish ont immigré d'Europe et se sont établis en Ontario dès 1822 (Loewen Reimer, 2008). Toutefois, des transformations internes au sein de la minorité religieuse ont conduit cette première vague d'immigrants à se joindre à la *Mennonite Church Canada*. Une autre vague de migration amish, en provenance de l'Ohio cette fois, dans les années 1960 (Stoll, 1966), a conduit à l'établissement définitif du *Old Order Amish* en Ontario<sup>5</sup>. Les Mennonites, quant-à-eux, se sont établis au Canada en diverses vagues, à partir de 1785 (Epp, 1993; Dyck, 1993). On trouve donc des Mennonites en Ontario depuis les débuts de la colonisation du Canada<sup>6</sup>. Leurs communautés ont par la suite connu plusieurs schismes qui ont conduit à la diversification des courants mennonites. En ce sens, autant la libéralisation des traditions que la radicalisation des dogmes ont conduit les Mennonites aux divers schismes qui ont marqué leurs églises, qui s'inscrivent aujourd'hui sur un spectre allant d'un très fort conservatisme à un libéralisme affirmé. Les Mennonites se présentent donc comme une minorité religieuse éclatée qui compte de multiples groupements hétéroclites à caractère plus ou moins communal et conservateur. Le *Old Order Mennonite*

en Ontario a émergé en 1889 dans une vague de radicalisation visant à freiner la libéralisation de la conférence (Kraybill, 2010). Ce qui unit le *Old Order Amish* et le *Old Order Mennonite* est l'adoption des marqueurs identitaires énumérés ci-dessus et propres à la théologie du martyr. Tous deux utilisent aussi un dialecte de l'allemand pour leurs conversations quotidiennes et leurs services religieux. Le *Old Order* tient des écoles séparées, comme le permet la province de l'Ontario depuis le milieu des années 1960, mais les écoles ne sont pas partagées entre les Amish et les Mennonites.

Karen M. Johnson-Weiner (2007), dans son ouvrage *Train Up a Child. Old Order Amish & Mennonite Schools*, parle du *Old Order* comme catégorie opérationnelle d'analyse, en référence au *Old Order Amish* et au *Old Order Mennonite*. Néanmoins, certaines différences intéressantes à relever subsistent entre les membres du *Old Order Amish* et les membres du *Old Order Mennonite*. Ces différences entre les deux groupes religieux minoritaires sont mineures par rapport aux ressemblances qui les unissent, telle que l'utilisation des chevaux pour le travail et le transport par exemple. Fondamentalement, le *Old Order Amish* pratique l'excommunication et le ban des membres qui ne respectent pas les règles de la communauté. Si une personne quitte la communauté, elle ne pourra que difficilement y revenir, ce qui n'est pas la pratique mennonite. De plus, le *Old Order Amish* n'a pas d'églises et tient ses services religieux directement chez les membres de la minorité religieuse, alors que le *Old Order Mennonite* entretient des églises. Soulignons aussi les différences, plutôt techniques, qui peuvent être observées entre les deux communautés. Les membres du *Old Order Amish* se laissent pousser la barbe après le mariage, alors que les membres du *Old Order Mennonites* se rasent. Le *Old Order Mennonites* accepte les roues de caoutchouc sur les buggys de ses membres, ce qui n'est pas le cas pour le *Old Order Amish*. Finalement, nous pouvons aussi noter quelques distinctions vestimentaires entre les deux groupes, surtout en ce qui concerne la couleur des tissus et la présence de boutons sur les vêtements. Tout comme Karen M. Johnson-Weiner (2007), et compte tenu du fait que très peu de membres du *Old Order Amish* sont présents en Ontario, je les ai regroupé, pour les besoins de la recherche, avec ceux du *Old Order Mennonite*. Ainsi, le terme *Old Order* est employé ici en un sens recoupant les Mennonites et les Amish du *Old Order*.

Le terme *Old Order* regroupe des communautés amish et mennonites sous un même chapeau, celui d'une minorité religieuse qui semble vivre, au premier regard, selon une tradition ancestrale. L'utilisation qu'ils font des chevaux, notamment pour le transport, leur confère une visibilité accrue : « *Old Order* [...] are a highly visible minority » (Loewen Reimer, 2008 : 93). Ils vivent pourtant l'époque contemporaine à leur façon, comme une version singulière du pluralisme moderne. Leur présence au Canada se limite pratiquement uniquement à l'Ontario, avec une seule communauté présente au Manitoba (Loewen Reimer, 2008). Selon Margaret Loewen Reimer (2008), le *Old Order Amish* compte une population de 1500 personnes, répartie dans une trentaine de congrégations, alors que le *Old Order Mennonite* compte une population d'un peu plus de 3700 personnes, répartie aussi dans une trentaine de congrégations. Ces chiffres ne comptent cependant pas les membres non-baptisés, ce qui signifie que les enfants ne sont pas comptés ici.

Durant le mois de juillet 2013, j'ai effectué un travail ethnographique auprès des membres du *Old Order*, dans la région de St.Jacobs, dans le sud-ontarien. J'ai pu visiter les lieux suivants : St.Jacobs, Heidelberg, St.Clements, Crosshill, Millbank, Hesson, Wellesley et Listowel. Le marché de St.Jacobs m'a permis d'établir des contacts sur place avec les membres de la minorité religieuse. Par ailleurs, d'anciens membres du *Old Order*, convertis à une église mennonite, m'ont aussi donné des informations concernant la collecte de données que j'y ai mené. Une des questions de mon outil de cueillette de données s'adressait directement à l'utilisation des chevaux par les membres du *Old Order* :

	Synthèse des réponses recueillies
Comment considérez-vous l'utilisation de chevaux de nos jours?	C'est un moyen de transport et de travail.

La plupart des informateurs que j'ai rencontré m'ont affirmé que cela représentait pour eux simplement un moyen de transport. À cette question, ils m'ont répondu qu'ils avaient été habitués à voyager de cette façon depuis leur jeunesse. À 8 ou 9 ans, ils se rendaient déjà à l'école en *sleigh* ou en buggy. Certains informateurs ont corroboré les informations tirées de la littérature comme quoi des accidents entre les buggys et les voitures surviennent de temps à autre. Un autre informateur m'a aussi clairement souligné que, selon lui, c'est une façon de marquer la différence avec le reste de la population. Sur ce point, il s'agit incontestablement d'un marqueur identitaire religieux, c'est-à-dire que l'utilisation des chevaux représente aujourd'hui une façon pour les membres du *Old Order* de se définir en tant qu'appartenant à cette branche précise du christianisme, distincte du reste de la population, généralement protestante en Ontario. Pour l'identité collective du *Old Order*, l'utilisation des chevaux permet de dresser une frontière entre la communauté et le reste de la population (Juteau, 1999). Il ne faudrait toutefois pas verser ici dans une vision essentialiste du marqueur identitaire qui en ferait un objet immuable, qui ne change pas et demeure intact au fil du temps. Au contraire, les transformations des marqueurs identitaires, que ceux-ci soient de nature religieuse ou culturelle, sont des réalités qui transcendent largement les groupes anabaptistes.

La transformation du marqueur identitaire du *Old Order* s'est fait selon les exigences de l'époque. Il y a quelques années, aucun signe particulier n'était exigé sur les véhicules lents, toute la circulation était d'ailleurs beaucoup moins rapide qu'aujourd'hui. Avec le temps, la vitesse des voitures a grimpé, et l'affichage de panneaux spécifiques a été exigé sur les véhicules lents. Ainsi, j'ai pu prendre plusieurs photographies dans le sud-ontarien de buggys avec des signes particuliers indiquant leur statut de véhicule lent, soit le triangle de véhicule lent et/ou des bandes rétro-réfléchissantes. Les communautés du *Old Order* ont su adapter leurs calèches sous les pressions de l'extérieur concernant notamment la sécurité publique, et ce, autant pour les membres de la minorité religieuse que pour tous les conducteurs empruntant la voie publique. Le groupe adapte alors son identité collective et ses marqueurs identitaires en fonction de sa foi et des exigences particulières de l'État.



## Le code de la route ontarien

Au début mars 2011, Tara Bowie, journaliste au *Norwich Gazette*, a fait référence à un accident sérieux impliquant un véhicule amish et un camion, qui avait eu lieu l'année précédente. L'impact a été si fort que le cheval qui tirait la charrette a été tué et que le membre de la communauté amish, qui a survécu, a conservé des séquelles de son expérience (Bowie, 2011). Des accidents impliquant automobilistes et calèches amish sont monnaie courante, à en croire ces statistiques : pour la seule année 1998, l'Ohio dénombrait 140 accidents de ce type ; pour la seule année 1996, la Pennsylvanie comptait 68 accidents du même genre (« Buggy Safety Equipement », n.d.). Heureusement, ces accidents sont rarement mortels. Si on en compte moins au Canada, c'est que les communautés du *Old Order* qui utilisent ces moyens de transport sont moins nombreuses.

Compte-tenu de ces situations problématiques, la province de l'Ontario, tout comme de nombreux États américains<sup>7</sup>, a adopté dans sa législation et réglementation des passages concernant les véhicules du *Old Order*. Les communautés du *Old Order* se voient alors confrontées à des obligations de modernisation qui viennent de l'État : « One concession to modern civilization has been forced upon the Amish buggy » (« The Amish Buggy », n.d.). Les règlements de certains états américains les contraignent à poser des systèmes d'éclairage électrique sur leurs véhicules, ce qui n'est toutefois pas le cas en Ontario. Par contre, la province a inclus dans son code de la route quelques remarques concernant les croyances religieuses, dans la section de sa loi concernant les véhicules lents. Ces remarques s'appliquent spécialement aux communautés du *Old Order*. Le législateur, en ce sens, a pris soin d'évaluer les situations atypiques et a su adapter les normes générales en fonction de la présence d'une minorité religieuse sur son territoire.

Le paragraphe 1 de la section 76 du Code de la route stipule que tout véhicule lent doit être muni d'un panneau triangulaire aux couleurs réfléchissantes :

Nul ne doit utiliser un véhicule lent sur une voie publique à moins que celui-ci ne porte un panneau de véhicule lent fixé conformément aux règlements :

- a) à l'arrière du véhicule, si aucune remorque, aucun matériel agricole ou aucun autre dispositif n'est tracté par celui-ci;
- b) à l'arrière de la dernière remorque ou du dernier matériel agricole ou autre dispositif qui est tracté par le véhicule, si un ou plusieurs de ceux-ci sont tractés. 1994, chap. 28, art. 1; 2002, chap. 18, annexe P, par. 21 (1) (Code de la route L.R.O. 1990, section 76).

Toutefois, on retrouve au paragraphe 7 de la même section la mention suivante :

Le lieutenant-gouverneur en conseil peut, par règlement :

- a) prescrire le type et les caractéristiques du panneau de véhicule lent et l'endroit où il doit être posé sur le véhicule;

- b) prévoir que le paragraphe (1) ne s'applique pas à un véhicule tracté par un cheval si les convictions ou croyances religieuses de son conducteur lui interdisent l'affichage de dispositifs tels que le panneau de véhicule lent;
- c) prescrire le type et les caractéristiques d'une marque ou d'un dispositif et exiger qu'il soit affiché, au lieu du panneau de véhicule lent, sur un véhicule tracté par un cheval lorsque le véhicule est conduit par une personne visée à l'alinéa b), et prescrire l'endroit où la marque ou le dispositif doit être posé sur le véhicule;
- d) traiter des matières jugées nécessaires ou opportunes afin d'appliquer efficacement l'objet du présent article. 1994, chap. 28, art. 1 (Code de la route L.R.O., 1990, Section 76)

Le règlement 616 est plus explicite quant aux exigences de la loi. Il présente en détail les signaux qui doivent être visibles sur les calèches des membres du *Old Order*.

6. (1) Le paragraphe 76 (1) de la Loi et les articles 1 à 5 du présent règlement ne s'appliquent pas à un véhicule tracté par un cheval lorsque les convictions ou croyances religieuses de son conducteur lui interdisent l'affichage du panneau de véhicule lent. Règl. de l'Ont. 407/09, art. 1.
- (2) La personne visée au paragraphe (1) ne doit pas conduire un véhicule tracté par un cheval sur une voie publique à moins qu'un ensemble de signaux ne soient affichés sur le véhicule conformément au présent article. Règl. de l'Ont. 407/09, art. 1.
- (3) L'ensemble de signaux doit être visible sur une distance d'au moins 150 mètres lorsqu'il est illuminé par un feu allumé sur un véhicule qui s'approche ou qui double le véhicule tracté par un cheval pendant :
- a) d'une part, la période commençant une demi-heure avant le coucher du soleil et se terminant une demi-heure après le lever du soleil;
  - b) d'autre part, toute autre période au cours de laquelle, à cause d'une lumière insuffisante ou de conditions atmosphériques défavorables, les personnes et les véhicules sur la voie publique ne sont pas nettement visibles à une distance de 150 mètres ou moins. Règl. de l'Ont. 407/09, art. 1.
- (4) L'ensemble de signaux consiste en cinq bandes de matériau rétro réfléchissant de couleur grise, argent ou blanche, chacune d'une largeur d'au moins 2,5 centimètres. Règl. de l'Ont. 407/09, art. 1.
- (5) Quatre des bandes doivent être apposées sur le périmètre extérieur de l'arrière du véhicule conformément aux règles suivantes :
- 1. Une bande doit être apposée horizontalement au haut de l'arrière du véhicule et doit mesurer au moins 56 centimètres de long.



2. Une bande doit être apposée verticalement sur les deux cotés de l'arrière du véhicule et doit mesurer au moins 42 centimètres de long.
  3. Une bande doit être apposée horizontalement au bas de l'arrière du véhicule et doit mesurer au moins 28 centimètres de long. Règl. de l'Ont. 407/09, art. 1.
- (6) La cinquième bande doit être apposée verticalement aussi haut que possible à gauche de l'avant du véhicule et doit mesurer au moins 14 centimètres de long. Règl. de l'Ont. 407/09, art. 1.
- (7) L'ensemble des signaux doivent être propres et non dissimulés et être apposés de façon à être clairement visibles en tout temps et aucune partie du véhicule, ni aucun de ses accessoires ni sa charge ne doivent en gêner ou dissimuler la vue. Règl. de l'Ont. 407/09, art. 1 (Code de la route R.R.O. 1990, Règlement 616)

Le règlement mentionne les endroits précis où ces bandes doivent être apposées, de même que leurs longueurs respectives. Même la brillance des matériaux utilisés est définie par la loi.

Nous constatons avec ces dispositions du Code de la route de l'Ontario que le législateur a pris en compte les besoins spécifiques d'une minorité religieuse présente sur le territoire de la province dans l'élaboration de sa loi. De plus, l'État s'est adapté à la présence de la minorité religieuse à un autre niveau, en apposant sur les bords de la route un panneau qui indique la présence du *Old Order*. Ainsi, ce panneau routier est le signe adressé à tous les citoyens indiquant la présence de calèches sur la voie publique. Plus qu'un signe et qu'un simple panneau routier, il est un symbole de l'adaptation de l'espace public sous les influences d'une vision du bien particulière. En ce sens, l'espace public offre certaines voies d'expression aux identités collectives des minorités religieuses. Par ailleurs, dans le sud-ontarien, un espace social inclusif, au-delà des panneaux routiers, est aménagé en fonction de la présence de la minorité religieuse. Un espace est prévu pour eux afin qu'ils puissent abriter leurs chevaux durant leur journée au marché par exemple. Une attention particulière souligne donc la présence du *Old Order* à plusieurs niveaux : légalement, dans le code de la route, symboliquement, par un panneau routier disposé sur les bords de la route, et physiquement, dans l'aménagement même de l'espace du quotidien.

## Discussion

À titre comparatif, restons dans la sphère publique canadienne, avec un autre cas impliquant les anabaptistes et l'espace routier : le cas *Wilson* (*Alberta v. Hutterian Brethren of Wilson Colony*, [2009] 2 S.C.R. 567), impliquant les Huttériens en Alberta<sup>8</sup>. La comparaison entre le cas *Wilson* et la situation du *Old*

*Order* en Ontario nous permet d'apprécier certaines nuances en matière de tolérance des pratiques religieuses divergentes qui peuvent potentiellement perturber l'espace public.

Résumons brièvement le cas *Wilson*. Il concerne les Huttériens en Alberta, qui sont la branche la plus conservatrice des trois conférences huttériennes du Canada. En 2003, la province décide d'éliminer une clause de sa loi permettant aux conducteurs d'obtenir un permis de conduire sans photographie sous fondement de motifs religieux. Le législateur a pris cette décision sans consultation, ce que mentionne d'ailleurs l'arrêt *Wilson*. Nous pouvons remarquer que ce changement législatif survient dans la foulée des menaces terroristes, un permis de conduire étant un documents d'identification qui pourrait être volé ou utilisé à mauvais escient. Il est d'ailleurs probable que le législateur ait retenu ce type d'argument pour justifier le changement à la loi, puisqu'elle était en vigueur depuis 1974. Ce changement législatif concernait un peu plus de 400 huttériens, tous des hommes, car les femmes ne conduisent pas. Ils refusent de se faire photographier, en toute circonstance, en raison de croyances religieuses. La prise de photographies, peu importe le contexte, entre, selon eux, en conflit avec le deuxième commandement chrétien, qui interdit l'idolâtrie. Lorsqu'un membre de la minorité religieuse a été intercepté par un policier routier, en février 2004, il ignorait que s'initiait à ce moment des procédures qui allaient atteindre la plus haute cour du Canada. La Cour suprême trancha : la liberté religieuse ne justifie pas l'exemption de la photographie sur le permis de conduire, le législateur a la liberté de promulguer les lois qu'il juge appropriées pour les citoyens. Selon un point de vue de juriste, nous pouvons voir cette décision comme un reniement des libertés religieuses défendues par la Cour suprême depuis plusieurs décennies. Mais dans l'optique où la Cour est considérée comme ayant apportée une décision incohérente avec sa position habituelle, est-elle seule responsable? Le législateur n'a pas tenu compte des besoins particuliers de certains citoyens, besoins par ailleurs connus et exprimés par la minorité religieuse.

Il y a ici matière à réflexion si l'on cherche à dénicher les subtilités que comporte la comparaison de ce cas avec celui du *Old Order*. Le *Old Order* en Ontario porte davantage atteinte à la sécurité publique avec leurs calèches que les Huttériens n'ayant pas de photographies sur leurs permis de conduire. À preuve : de nombreux accidents impliquant des calèches se produisent régulièrement. Toutefois, le *Old Order* en Ontario est reconnu comme une minorité religieuse dynamique occupant un espace social, ce qui se vérifie notamment par les bâtiments qui sont conçus à leur égard, afin qu'ils puissent abriter leurs chevaux durant leur journée au marché. Surtout, c'est une minorité religieuse qui, sans former un ghetto, est assez concentrée territorialement pour représenter une force solidaire et unie en un seul bloc, du moins perçue comme telle.

L'Alberta, par rapport à l'Ontario, apporte une toute autre façon de voir la présence de la minorité anabaptiste. Les Huttériens ont, depuis leur arrivée en Alberta, connu diverses difficultés avec la province, surtout en ce qui concerne la possession du territoire. L'Alberta a été la province la plus restrictive à leur égard depuis leur arrivée au Canada en 1917. C'est la seule province qui a adopté une loi, la *Communal Property Act* (*Communal Property Act*, L.A. 1947, ch.16), visant explicitement à contrôler l'établissement de nouvelles colonies huttériennes sur son territoire (Hostetler, 1961). En vigueur entre 1947 et 1972<sup>9</sup>, cette loi a contribué à disperser les colonies et à les éloigner les unes des autres (Evans, 1973; Lehr, McGregor et Hiebert, 2006). La dispersion des colonies huttériennes dans la province tend à isoler les communautés les

unes par rapport aux autres, ce qui affaiblit leur concentration territoriale et conduit à la fragmentation de leur force de minorité religieuse unie.

Il est évident que le fédéralisme canadien laisse la latitude aux provinces pour décider ce qui adviendra sur leurs routes. Or, ces situations impliquant les groupes anabaptistes dépassent largement la simple législation provinciale en rapport à la gestion de l'espace routier pour rejoindre certaines décisions prises concernant la façon dont la gestion de la diversité religieuse sera menée par un État démocratique. Cette gestion de la diversité suppose le recours aux outils de la démocratie afin de trouver des terrains d'entente qui permettront à tous les citoyens, quelque soit leur appartenance, de partager l'espace public, sans pour autant brimer les libertés des autres citoyens. Il est ici clairement question d'enjeu d'internormativité et des processus mis en place pour négocier l'ajustement des normes qui permettent ce partage de l'espace public.

Ainsi, les enjeux d'internormativité supposent des conflits, qui peuvent prendre, en contexte démocratique, diverses voies pour être résolus. En Alberta, le conflit n'a par été adressé par le législateur, qui a, en quelque sorte, adopté une approche unilatérale, renvoyant par le fait même la balle aux tribunaux. En Ontario, une approche législative compréhensive a été adoptée au départ afin d'ajuster la norme générale selon les besoins d'une minorité religieuse. Par la suite, un processus local de renégociation de la norme adressée à la minorité religieuse en Ontario s'est aussi mis en branle. C'est ce que nous avons pu constater plus récemment, la prise en main de la situation problématique par les acteurs sociaux concernés, selon une approche de proximité, qui conduit à renégocier la norme avec la minorité religieuse. Des pourparlers entre les élus municipaux et les responsables des communautés du *Old Order* ont été entamés suite à l'accident rapportée par Tara Bowie dans le *Norwich Gazette* (Bowie, 2011). La journaliste rapportait le processus de renégociation qui a été mis en place dans la communauté de Norwich afin de rendre les routes plus sécuritaires pour tous les citoyens :

Mayor Don Doan along with Councilor Russell Jull were recently invited to meet with elders of the Amish community to talk about options that might increase safety for everyone.

"We met and they were very receptive of coming up with something that would work for everyone. Their traditions are important, but they are willing to work on finding solutions," Doan said.

Ideas that have come forward include using brighter reflective tape on bridles and harnesses.

Doan said the Amish community was not keen on the idea of putting bright lights on their buggies because it goes against current traditions (Bowie, 2011).

Notons ici que la norme adressant au *Old Order* des dispositions particulières à prendre en matière de sécurité routière était adoptée depuis quelques décennies et la minorité religieuse s'y conformait déjà, mais devant des accidents répétés une révision de la norme peut s'imposer d'elle-même. C'est ce que ces pourparlers entre les élus municipaux de Norwich et des membres de la minorité religieuse visaient, c'est-à-dire essentiellement à reconduire un contrat social qui satisfaisait les deux parties en cause, mais qui

poiuait encore être amélioré. Le *Old Order* n'était pas fermé à trouver un terrain d'entente satisfaisant pour tous. Cela se traduit concrètement pour eux par le rajout de bandes réfléchissantes sur les harnais et les brides des chevaux et l'augmentation de la force réfléchissante du matériel utilisé pour fabriquer ces bandes. Cela peut permettre aux voitures de voir les chevaux qui tirent les calèches de côté, et pas seulement la calèche comme c'est habituellement le cas. Il s'agit ici d'un enjeu d'internormativité propre à l'espace public et qui a été régulé par l'adoption d'une approche compréhensive auprès de la minorité religieuse, impliquant tous les acteurs concernés et tenant compte des besoins de chacun.

Cet enjeu d'internormativité se profile autour d'un dilemme entre la liberté de religion, telle qu'elle est assurée par la Charte canadienne des droits et libertés et la sécurité publique sur les routes ontariennes. Les membres du *Old Order* refusent habituellement les couleurs vives, telles que l'orange clair du panneau de véhicule lent. Cela constitue, tout comme l'utilisation des méthodes de travail et de transport ancestrales, des marques de la scission sociale établie par les anabaptistes, des marqueurs de la frontière que le groupe établit avec l'extérieur (Juteau, 1999). Lorsque l'État vient influencer les communautés du *Old Order*, par un travail subtil de reconstruction de leurs marqueurs identitaires, l'occasion est donnée aux anabaptistes de réaffirmer leur foi en entrant en négociation avec l'État. L'État peut alors légiférer, mais en fonction des besoins particuliers exprimés par la minorité religieuse. Pour les Huttériens, un dilemme se pose aussi entre la liberté de religion et les exigences légales de l'espace public routier albertain. Le motif de sécurité nationale avait été évoqué en Cour supérieure et en Cour d'appel, associant le permis de conduire à une pièce d'identité susceptible d'être dérobée et utilisée à mauvais escient. La Cour suprême a rejeté ce motif, fondant son jugement plutôt sur la liberté du législateur d'adopter les lois qui lui conviennent si les effets de ces lois ne sont pas disproportionnellement préjudiciables sur les personnes concernées. D'ailleurs, le tribunal a proposé, dans ce cas, deux mesures d'accommodement raisonnable aux Huttériens. La première consistait en l'apposition de la photographie sur le permis de conduire pour ensuite placer le permis dans un étui spécialement conçu qui cacherait la photographie en permanence. La seconde consistait en la délivrance d'un permis sans photographie, mais la prise de la photographie, pour ensuite la stocker dans une banque de données numériques, demeurait mandataire. Les Huttériens ont refusé ces mesures d'accommodement proposées par le tribunal car elles impliquaient toutes deux la prise de la photographie. Pour les Huttériens, c'est la prise de la photographie qui pose problème, car elle signifie vanité, immodestie et idolâtrie.

Nous pourrions penser que l'État est plus prompt à interdire ou à imposer unilatéralement ses exigences lorsqu'une minorité religieuse met de l'avant des marqueurs très visibles, qui s'avèrent dérangeant pour l'espace public. Par exemple, la burqa, qui est un marqueur identitaire très visible, est l'objet de répression dans certains états européens (Koussens et Roy, 2014). Nous pouvons remarquer toutefois, en comparant les cas du *Old Order* et des Huttériens, que l'État qui choisi d'adopter une approche visant l'imposition unilatérale ou l'interdiction d'un marqueur identitaire religieux comme réponse ne va pas nécessairement de pair avec la visibilité de la minorité religieuse envers qui la mesure est

dirigée. En ce sens, le *Old Order* est très visible et ne s'est pas vu interdire d'utiliser les chevaux pour le transport sur les routes de l'Ontario, même si la pratique peut déranger les autres utilisateurs et va jusqu'à mettre en question la sécurité des usagers de la route. Les Huttériens, quant-à-eux, sont effacés et peu visibles mais se sont vu imposer unilatéralement l'obligation de la photographie, et ce même si la photographie sur le permis de conduire ne remet pas en question la sécurité sur les routes. Pour qu'il y ait interdiction ou imposition unilatérale de la part de l'État par rapport à un marqueur religieux, il doit y avoir un jugement de valeur implicite et sous-jacent qui justifie cette régulation. Ce jugement se trouve le plus souvent en lien avec certains préjugés ou certains stéréotypes associés à un groupe religieux. Dans le cas qui nous préoccupe ici, les Huttériens ont connu beaucoup plus de difficultés en Alberta que le *Old Order* en Ontario, mais les Huttériens de l'Alberta ont aussi, depuis leur arrivée au Canada en 1917, été l'objet de préjugés et de stéréotypes (Flint, 1975). Ce n'est pas tant la visibilité d'une minorité religieuse qui entraîne l'État à interdire ou à imposer unilatéralement ses exigences par rapport à un marqueur identitaire religieux, mais plutôt le jugement sous-jacent qui justifie cette interdiction ou cette imposition.

## Conclusion

Au terme de cette analyse de nature socio-anthropologique de la situation du *Old Order* sur les routes du sud de l'Ontario, nous pouvons effectivement constater que le marqueur identitaire de la minorité religieuse, leurs buggys, subit une reconstruction répétée sur la base de relations de négociation et de compromis entre la minorité religieuse concernée et les instances étatiques responsables de la sécurité routière. Aussi, l'espace public lui-même, en tant qu'espace relationnel et normatif, se trouve aménagé en fonction d'une vision particulière du bien, laissant une grande visibilité au *Old Order*, notamment par des panneaux routiers spécifiques dans les régions où la minorité religieuse se trouve. L'État, en ce sens, adopte une approche compréhensive au départ, en inscrivant dans sa législation des exceptions au regard de particularités religieuses. Il balise aussi l'espace public afin de le sécuriser et, ultimement, d'inclure une pratique atypique dans la norme, ce qui correspond par le fait même à une transformation de l'espace public en fonction d'une vision du bien propre à une minorité religieuse.

L'influence des communautés du *Old Order* sur la société canadienne montre comment l'État peut se montrer flexible en réponse aux exigences de liberté de religion en provenance de groupes particuliers, et ce en trouvant des solutions originales qui répondent aux exigences portées dans les dilemmes posés entre la liberté de religion et d'autres valeurs chères à la démocratie. L'internormativité entre une minorité religieuse et des autorités publiques convoquées à intervenir dans certaines situations gagne à s'établir autour du dialogue et de la compréhension mutuelle. Par ailleurs, nous pouvons remarquer que la réponse de l'État à la présence d'une minorité religieuse, dans le cas présent le *Old Order*, concerne l'ensemble des citoyens, et non uniquement les membres de la minorité religieuse concernée. Le panneau routier indiquant la présence de membres du *Old Order* sur les routes du sud de l'Ontario s'adresse, par exemple, à tous les utilisateurs de la route, et non particulièrement aux membres de la minorité religieuse.

Ces enjeux d'internormativité supposent la transformation et l'adaptation de la norme étatique qui balise l'espace public et qui concerne tous les citoyens, mais aussi la transformation de la norme religieuse, qui se traduit par une transformation externe et physique d'un de leurs marqueurs identitaires. Cette adaptation de la norme étatique et de la norme religieuse confère aux membres du *Old Order* une visibilité accrue dans le sud ontarien. Cela pose la minorité religieuse devant un paradoxe de taille : accepter d'être visible tout en respectant leur théologie qui prône le retrait du monde et l'effacement du soi. Les membres de la minorité religieuse parviennent à résoudre ce paradoxe en adaptant leur identité et en réinventant leur tradition (Kaufmann, 2004; Gisel, 1986), qui se transforme et se modernise (Randaxhe, 2000). L'exemple de la transformation des calèches du *Old Order* montre aussi comment l'identité est malléable et en procès de transformation (Bauman, 2010; Marchal, 2006). En ce sens, nous pouvons postuler que, concomitant à la transformation physique d'un de leur marqueur identitaire, se produit un déplacement interne et psychologique de l'identité individuelle et collective qui accepte de nouvelles conditions, plus de visibilité dans le cas présent.

1. L'auteur tient à remercier Amélie Barras et Julia Martínez-Ariño pour les commentaires qu'elles ont formulés sur le texte.
2. Cette théologie fait principalement référence au titre d'un ouvrage, le *Martyrs Mirror* (Braght, 2011), datant du 17<sup>e</sup> siècle et relatant les histoires des victimes des persécutions dont les anabaptistes ont été l'objet au 16<sup>e</sup> siècle.
3. Cela implique que l'anabaptiste soit prêt à laisser sa vie sans la défendre.
4. Comme en témoignent les nombreux hymnaires publiés par les Huttériens et les Mennonites.
5. Notamment dans les congrégations suivantes : Wilmot, St.-Agatha, Steinman's, East Zora, Cassel, Tavistock, Hillcrest, Glake, Wellesley, Mapleview, Crosshill, Morkington : Poole, Millbank, Nairn, Avon, Valleyview, Zion et Bethel Chapel (Gingerich, 1972). À propos des Amish, voir : Hostetler, 1976; Hostetler, 1983a; et Kraybill, 2003a.
6. À propos de l'histoire et de la situation des Mennonites en Ontario, voir : Fretz, 1974; Epp, 2012; Martin, 2009; et Peters, 2003.
7. On dénombre des Amish dans quelque 24 États américains.
8. À propos des Huttériens, voir : Flint, 1975; Hofer, 2004; Hofer, 1973; Hostetler, 1983b; Hostetler, 1997; Hostetler et Huntington, 1980; et Peter, 1987.
9. Une loi restreignant la possession du territoire par les Huttériens a été en vigueur en Alberta dès 1942 avec la *Land Sales Prohibition Act* (*Land Sales Prohibition Act*, S.A 1942, c.16).



## Bibliographie

**ANONYME** (n.d.) *Buggy Safety Equipment*. [En ligne]. <http://amishbuggy.tripod.com/buggysafety.htm>, page visitée le 13 mars 2011.

**ANONYME** (n.d.) *The Amish Buggy*. [En ligne]. <http://amish.net/the-amish-buggy/>, page visitée le 13 mars 2011.

**BAUMAN, Z.** 2010. *Identité*. Paris : L'Herne.

**BORDER, R.J.** 1988. *The Christian View of Competitive Sports*. Millersburg : Amish Mennonite Publications.

**BOWIE, T.** 2011. « Amish Consider Safety Options ». *Norwich Gazette*, 2 mars. [En ligne]. <http://www.norwichgazette.com/2011/03/02/amish-consider-safety-options>, page visitée le 13 mars 2011.

**BRAGHT, T.J.** 2011. *Martyrs Mirror*. Waterloo/Scottsdale : Herald Press.

**BRENNEMAN, J.M.** 1988. *Pride and Humility*. Millersburg : Amish Mennonite Publications.

**Code de la route L.R.O.** 1990. (c. H.8). Toronto : Assemblée législative de l'Ontario.

**DYCK, C.J.** 1993. *An Introduction to Mennonite History*. Scottdale/Waterloo: Herald Press.

**EPP, F.H.** 1993. *Mennonites in Canada 1786-1920. The History of a Separate People*. Toronto: Mennonite Historical Society of Canada/Macmillan of Canada.

**EPP, M.** 2012. *Mennonites in Ontario*. Waterloo: The Mennonite Historical Society of Ontario.

**ESTEP, W.** 1975. *The Anabaptist Story*. Grand Rapid: William B. Eerdmans Publishing Company.

**EVANS, S.M.** 1973. *The Dispersal of Hutterite Colonies in Alberta, 1918-1971 : The Spatial Expression of Cultural Identity*. Calgary : University of Calgary.

**FLINT, D.** 1975. *The Hutterites : A Study in Prejudice*. Toronto: Oxford University Press.

- FRETZ, J.W.** 1974. *The Mennonites in Ontario*. Waterloo: The Mennonite Historical Society of Ontario.
- FRIEDMANN, R.** 1973. *The Theology of Anabaptism : An Interpretation*. Scottdale: Herald Press.
- GINGERICH, O.** 1972. *The Amish of Canada*. Scottdale/Kitchener: Herald Press.
- GISEL, P.** 1986. *Croyance incarnée. Tradition – Écriture – Canon – Dogme*. Genève: Labor et Fides.
- HOFER, J.** 2004. *The History of the Hutterites*. Altona: Frisens Corporation.
- HOFER, P.** 1973. *The Hutterian Brethren and their Beliefs*. Altona: D.W. Frisen & Sons Ltd.
- HOSTETLER, J.A.** 1983a. *Amish Life*. Scottdale/Waterloo: Herald Press.
- HOSTETLER, J.A.** 1976. *Amish Society*. Baltimore/London: Johns Hopkins University Press.
- HOSTETLER, J.A.** 1961. “The Communal Property Act of Alberta.” *University of Toronto Law Journal* 14(1): 125-128.
- HOSTETLER, J.A.** 1983b. *Hutterite Life*. Scottdale/Waterloo: Herald Press.
- HOSTETLER, J.A.** 1997. *Hutterite Society*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- HOSTETLER, J.A.** et **G.E. HUNTINGTON.** 1980. *Hutterites in North America*. Orlando: Holt, Rinehart and Winston, inc.
- JANZEN, W.** 1990. *Limits on liberty : the experience of Mennonite, Hutterite and Doukhobor communities in Canada*. Toronto: University of Toronto Press.
- JOHNSON-WEINER, K.M.** 2007. *Train Up a Child. Old Order Amish & Mennonite Schools*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- JUTEAU, D.** 1999. *L’ethnicité et ses frontières*. Montréal: Les Presses de l’Université de Montréal.
- KOUSSENS, D.** et **O. ROY,** dir. 2014. *Quand la burqa passe à l’Ouest :enjeux éthiques, politiques et juridiques*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.

- KRAYBILL, D.** 2010. *Concise Encyclopedia of Amish, Brethren, Hutterites, and Mennonites*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- KRAYBILL, D.** 2003a. *The Amish. Why They Enchant Us*. Waterloo/Harrisonburg: Herald Press.
- KRAYBILL, D.** 2003b. *Who Are the Anabaptists?*. Scottdale/Waterloo: Herald Press.
- LEFEBVRE, S.** dir. 2005. *La religion dans la sphère publique*. Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal.
- LEHR, J., B. MCGREGOR, et W. HIEBERT.** 2006. "Mapping Hutterite Colony Diffusion in North America." *Manitoba History* 53: 29-31.
- LOEWEN REIMER, M.** 2008. *One Quilt. Many Pieces. A Guide to Mennonite Groups in Canada*. Scottdale/Waterloo: Herald Press.
- MARCHAL, H.** 2006. *L'identité en question*. Paris: Ellipses.
- MARTIN, D.** 2009. *Distinctive Teachings of the Old Order People*. Wallenstein: Vineyard Publications.
- MCGRATH, W.R.** n.d. *Why Alert and Well-Informed Christians Object to Radio Television and the Theatre*. Carrollton: Amish Mennonite Publications.
- MCGRATH, W.R.** 1984. *Why We Wear Plain Clothes*. Minerva: Amish Mennonite Publications.
- MURRAY, S.** 2010. *The Naked Anabaptist: The Bare Essential of a Radical Faith*. Scottdale: Herald Press.
- PETERS, J.** 2003. *The Plain People. A Glimpse at Life Among the Old Order Mennonites of Ontario*. Kitchener/Waterloo/Scottdale: Pandora Press/Herald Press.
- PETER, K.A.** 1987. *The Dynamics of Hutterite Society*. Edmonton: University of Alberta Press.
- RANDAXHE, F.** 2000. « Trajectoires anabaptistes aux États-Unis: Vers une modernité technique et religieuse. » *Ethnologie française* 40(4): 611-619.
- RAWLS, J.** 1995. *Libéralisme politique*. Paris: PUF.
- STOLL, J.** 1966. *Recent Amish Immigration in Ontario*. [En ligne] <http://www.mhso.org/publications/Recent%20Amish%20Immigration%20to%20Ontario.htm>, page visitée le 6 avril 2012.



**TIESSEN, I.** 1991. *Why I Do Not Take the Sword*. Aylmer: Pathway Publishers.

**TOZER, A.W.** (n.d.) *The Menace of the Religious Movie*. Crockett: Rod and Staff Publishers inc.