

Le choix historique du tout-à-l'automobile à Montréal

12e Colloque de la Relève VRM

Wolford Alexandre

Maîtrise

Histoire

Université de Montréal

Michèle Dagenais

alexandre.wolford@umontreal.ca

En l'espace d'une décennie, soit du milieu des années 1950 aux années 1960, Montréal s'est transformée, passant d'une ville sans autoroutes à l'une des mieux pourvues en Amérique du Nord. Symboles forts de la modernisation de Montréal et du Québec, les autoroutes ont consacré l'ère du tout-à-l'automobile dans la métropole. Au sein de notre mémoire, nous avons voulu expliquer l'avènement de cette période à Montréal. Comment la question de la mobilité a-t-elle été centralisée? Quel milieu urbain a été imaginé? Comment les autorités ont-elles réagi? Enfin, comment ont-elles pu opérer aussi rapidement cette transformation de la métropole canadienne? Comprendre le développement autoroutier montréalais des années 1960 vise aussi à réfléchir au choix qui se pose aujourd'hui alors que les infrastructures de cette époque sont désormais vétustes. Au cœur de ce réseau et première structure d'envergure à être mise à jour, c'est l'échangeur Turcot qui a été choisi en l'occurrence pour comprendre cette période. Munis d'un éclairage historique, les décideurs pourront apporter un nouveau regard sur les enjeux qui touchent actuellement la question du transport. Pour mener à bien cette analyse historique, nous avons eu recours à un vaste corpus d'archives. Nous avons considéré les milieux institutionnels municipaux et provinciaux, divers organismes métropolitains, des quotidiens, etc. Les sources retenues sont nombreuses : les rapports de l'Office des autoroutes du Québec, les procès-verbaux de la Bibliothèque de l'Assemblée nationale, les archives du ministère des Transports et de la Ville de Montréal, les mémoires de la Chambre de commerce et bien plus.

Pour saisir le choix du tout-à-l'automobile, nous avons d'abord mis en lumière les fondements des inquiétudes liées à la mobilité à Montréal. Dès 1953, nous sommes en mesure d'observer des critiques croissantes à l'égard des autorités à ce sujet. Tour à tour, les acteurs locaux, avec en premier plan le Royal Automobile Club of Canada (RAC) et la Chambre de commerce de Montréal, tendent à centraliser la question de la circulation en lui associant de multiples impacts. Dans un contexte où la métropole croît, se tertiarise et s'étend de manière ininterrompue, cette question occupe une place grandissante. La population, qui se déplace de plus en plus au moyen de l'automobile, est la première concernée. Études à l'appui, la preuve est faite que le fonctionnement des utilités publiques et la viabilité des activités quotidiennes et économiques dépendent de l'état des infrastructures de Montréal en particulier en ce qui a trait à son réseau routier. Le RAC et certains services municipaux vont jusqu'à s'inquiéter des répercussions sur la sécurité et la santé publiques si rien n'est fait. Cette mise en évidence des conséquences d'un laissez-faire dans le domaine des transports met de l'avant un argumentaire local, mais qui se transporte aussi à d'autres échelles. Les milieux financiers et les groupes lobbyistes vont notamment évoquer des risques politiques et économiques au niveau national et continental. L'essor du réseau autoroutier nord-américain, propulsé par une aide étatique qui fait défaut à Montréal, se produit en l'absence de la métropole. Du côté économique, l'exclusion de la ville des axes autoroutiers du continent pourrait être très dommageable d'autant plus que ses forces historiques que sont les transports maritime et ferroviaire font face à un déclin annoncé. Du côté politique, cet isolement représente une des causes premières associées à la précarité du statut de la métropole. Les titres de ville internationale et de capitale canadienne dépendent de maints facteurs et le transport compte assurément pour l'un des plus importants. De nombreux intervenants dont le maire de Montréal, Jean Drapeau, admettent que la Ville doit rapidement investir dans ses infrastructures si elle désire conserver sa position et accroître sa portée à l'étranger.

Si la circulation est aussi importante au cours des années 1950 à Montréal, c'est aussi en raison de l'incapacité des autorités à répondre aux besoins en transports. Alors

que Montréal et les banlieues manquent de ressources pour améliorer la mobilité à l'échelle métropolitaine, la seule instance régionale habilitée à agir, la Commission métropolitaine de Montréal, ne parvient ni à s'imposer ni à concrétiser de projets.

La centralisation de la question de la mobilité à Montréal contribue finalement à faire réagir les autorités vers le milieu des années 1950. Qu'il soit alors question de la réponse du palier municipal ou provincial, la stratégie est sensiblement la même. La planification et les moyens existants n'ayant pas suffi à une saine gestion du milieu urbain, il appartiendra désormais aux experts de déterminer des orientations qui s'appliquent à la métropole. Prélude à la modernité avancée, les technocrates sont mandatés afin d'établir rationnellement et scientifiquement l'aménagement de Montréal. Dans un premier temps, c'est la Ville de Montréal qui amorce la réflexion en confiant un rôle d'expertise à ses services. Le premier concerné, le Service de la circulation, est créé en 1955 précisément à cette fin de réfléchir et d'agir en matière de transports. Le second, le Service d'urbanisme, est doté d'un nouveau cadre lui permettant de planifier sur le long terme la métropole et éventuellement la région entière. Au fil de leurs études et de leurs plans, les technocrates vont anticiper une ville à la croissance inaltérable et même immuable. Selon ce scénario, seules les autoroutes, complétées du métro au centre-ville, seront en mesure d'absorber la croissance automobile et l'étalement métropolitain d'une manière viable. Au moyen de publications et de multiples conférences, les experts vont conscientiser les décideurs et la population au bien-fondé d'un programme autoroutier. L'objectif est alors d'amener un consensus au sein de la société et que cette dernière en vienne d'elle-même à adhérer à une ville ceinturée par les autoroutes.

Alors que ce processus de réflexion prend forme à Montréal, le gouvernement provincial arrive aussi à la conclusion que la pérennité de la métropole exige qu'elle soit munie d'infrastructures autoroutières. Si Québec souhaite contribuer à la réhabilitation de Montréal, son adhésion aux autoroutes dans la zone métropolitaine vise aussi à faire profiter les régions. L'État et le ministère de la Voirie, ce dernier possédant désormais

un mandat dévolu à l'efficiencia du réseau routier, aspirent en effet à mettre en application un plan de décentralisation industrielle et les routes représentent le meilleur moyen d'y parvenir. La création de l'Office de l'autoroute Montréal-Laurentides, puis la mise en chantier du tronçon visé précèdent alors la création de l'Office des autoroutes du Québec (OAQ) qui possède un mandat beaucoup plus ambitieux pour la métropole. Au tournant des années 1960, l'orientation pour le tout-à-l'automobile est durablement empruntée dans le cas de Montréal. Il ne reste plus qu'à la réaliser.

Rien n'est toutefois moins sûr. Le programme autoroutier que crée l'OAQ possède un échéancier exigeant au moins une décennie et repose sur un scénario précaire : un financement insuffisant, un processus administratif et politique complexe et le consensus de la société. Deux événements conjoncturels permettent d'effacer toute incertitude et catalysent les démarches concrétisant les projets autoroutiers. Le premier, l'Exposition universelle, est bien connu. La sélection de Montréal pour accueillir cet événement d'envergure précipite le processus décisionnel impliquant les trois gouvernements. Ensemble, ils favorisent alors l'accélération et la bonification du programme autoroutier. L'ajout de tronçons dans la zone métropolitaine suivant la signature des accords de la route Transcanadienne est particulièrement important et constitue un second événement significatif à notre avis. De l'entente initiale signée en 1960 à l'entente avalisant une modification du tracé signée en 1963 et 1964, la contribution du fédéral facilite l'exécution de plusieurs projets autoroutiers. Ce sont ces accords qui assurent le financement précaire des plans officiels et permettent à l'automobile d'entrer au cœur de la métropole. Le rôle des autorités ne se limite toutefois pas à ces deux événements. L'État québécois et la Ville de Montréal sont décidés à accélérer la réalisation des autoroutes. Il devient nécessaire pour ces intervenants de procéder en huis clos. En compagnie des ingénieurs, ils agissent rapidement et écartent tout acteur politique, social ou professionnel susceptible de ralentir la marche des autoroutes, qu'il soit en faveur ou non de cette orientation.

Ces démarches nous conduisent à l'érection de l'échangeur Turcot. Simple viaduc qui est devenu un imposant échangeur en hauteur comportant 32 rampes, cette infrastructure permet de relier des axes autoroutiers provenant des quatre points cardinaux. Les décideurs composant avec un échéancier serré, des obstacles sociaux, techniques et géographiques considérables, la réalisation de cette structure relève de l'exploit. Son inauguration à quelques jours de l'ouverture de l'Exposition donne l'assurance aux autorités que la circulation et les activités urbaines vont s'effectuer aisément tout au long de l'évènement. À plus long terme, les décideurs voient en Turcot une garantie pour la viabilité de la ville. Désormais, Montréal peut poursuivre sa croissance de manière ordonnée sans menacer la pérennité de la circulation ni sa position politique et économique. Turcot, symbole de la modernité de la métropole, révèle aussi le succès incontesté du tout-à-l'automobile qui perdure de nos jours.

Peut-on toujours parler de progrès aujourd'hui? Un demi-siècle plus tard, le même échangeur doit faire peau neuve. Le processus qu'a entamé le ministère des Transports en 2007 propose une structure revisitée dont le coût atteindra au bas mot le chiffre faramineux de 3,7 milliards de dollars. Alors que la nouvelle infrastructure bénéficiera des avancées techniques des dernières décennies, ses objectifs demeureront sensiblement les mêmes ancrés sur un modèle du tout-à-l'automobile. Si l'infrastructure a peu changé entre ses deux versions (à savoir celle de 1967 et celle d'aujourd'hui), il est impossible d'en dire autant de ses raisons d'être ne serait-ce que parce que Montréal ne comptera jamais sept millions d'habitants. À la lumière des conclusions de cette recherche, il est possible de se questionner à savoir si Montréal ne devrait pas emprunter de nouveau un tournant dans les transports. Dans ce cas, l'échangeur Turcot devrait être conçu de manière à faciliter un des modes de transport essentiels à la mobilité des Montréalais parmi d'autres, et non le mode de transport essentiel. Nous avons ici cherché à mieux comprendre comment Montréal et le Québec en sont arrivés à concevoir une société du XXe siècle taillée pour et par l'automobile. Il nous appartient désormais de créer la société du XXIe siècle en nous questionnant sur cet héritage.

Bibliographie

Archives de la Bibliothèque et Archives nationales du Québec (Vieux-Montréal), PER.C.420, «Pour améliorer la circulation dans la région métropolitaine, II», *Cités et Villes*, août 1963.

Archives HEC-Montréal, archives de la Chambre, P003/ G-04-0102, *Mémoire sur les problèmes de la circulation dans la région économique de Montréal*, avril 1956, 28 p.

Archives de la Ville de Montréal, dossier de presse, bobine 294.3, «Public Groups Ready to Press City Hall For Master Plan On Traffic Picture», *The Montreal Herald*, 28 février 1955.

Archives de la Ville de Montréal, bobine 489.8, dossier de presse, «L'Expo accélérera le programme de voirie autour de Montréal», *La Presse*, juillet 1963.

Archives de la Ville de Montréal, VM005-S5-D2, vol.1, Service d'urbanisme, *Horizon 2000- Rapports techniques et études*, 1955, 1964-1968, 156 p.

Archives de la Ville de Montréal, XCD00-P0160, Jean Villemur, *Enquête Origine et Destination dans l'Île de Montréal : Première Partie*, 1959, 21 p.

Bastien, Frédéric, «Les relations internationales de Montréal depuis 1945», *Relations internationales*, vol. 2, n° 130, 2007, p.5-27.

Centre de documentation de la division urbanisme de la Ville de Montréal, dossier n°05228, Service d'urbanisme, *Communiqué de presse : Route Transcanadienne (Autoroutes Décarie et Est-Ouest)*, février 1964.

Centre de documentation du ministère des Transports du Québec, Service de l'Information et des Relations publiques du ministère de la Voirie du Québec, *Communiqué du ministère de la Voirie du Québec : L'échangeur Turcot : la plus importante plaque tournante de la circulation dans la région de Montréal*, 24 avril 1967.

Faugier, Étienne, «Atteindre la vitesse de libération : la vitesse comme agent de transformation dans la province de Québec (1919-1961)», *Aspects sociologiques*, vol. 19, n° 1, 2012, p.178-221.

Lemay, François et Anne-Caroline Desplanques, «Échangeur Turcot: histoire d'un passé fissuré», *Nouveau projet*, vol. 2, septembre 2012, p.88-92.

Pineault, Stéphane, «Rapports de pouvoir et enjeux métropolitains dans l'agglomération montréalaise, 1920-1961 : Les problèmes de l'organisation institutionnelle, de la planification du territoire et du transport des personnes», thèse de doctorat en études urbaines, Montréal, INRS-Urbanisation, 2000, 463 p.

Simard, Jean-Jacques, *La longue marche des technocrates*, Montréal, Éditions coopératives Albert Saint-Martin, 1979, 260 p.