

Université de Montréal

Le choix du tout-à-l'automobile à Montréal (1953-1967) :  
un contexte propice à l'aménagement de l'échangeur Turcot

par

Alexandre Wolford

Département d'histoire

Faculté des arts et des sciences

Mémoire présenté à la Faculté des arts et des sciences  
en vue de l'obtention du grade  
de Maître ès arts (M. A.) en histoire

Mai 2015

©Alexandre Wolford, 2015

Université de Montréal  
Faculté des arts et des sciences

Ce mémoire intitulé :

Le choix du tout-à-l'automobile à Montréal (1953-1967) :  
un contexte propice à l'aménagement de l'échangeur Turcot

Présenté par :  
Alexandre Wolford

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

David Meren, président-rapporteur  
Michèle Dagenais, directrice de recherche  
Gérard Beaudet, membre du jury

## Résumé

En l'espace d'une décennie, Montréal s'est durablement transformée. Du milieu des années 1950, où elle représente une ville développée certes, mais dépourvue d'autoroutes, à 1967, année de l'Exposition universelle, la métropole du Québec confirme son choix du tout-à-l'automobile. Le développement autoroutier qu'elle réalise à cette époque doit alors être en mesure de répondre aux besoins de la société à court comme à long terme. Ce réseau perdure toujours de nos jours.

Nous souhaitons décomposer la trame de cette période mouvementée afin de comprendre comment Montréal a pu adopter cette orientation aussi rapidement. Il est question d'aborder les éléments ayant permis de centraliser le thème de la circulation à Montréal. La réponse des autorités et la volonté de planifier la ville à long terme nous conduisent ensuite à une réalisation accélérée d'un réseau autoroutier métropolitain d'envergure dont l'échangeur Turcot représente l'aboutissement en 1967. Cette étude permet de mieux examiner l'histoire de ce projet autoroutier majeur qui a constitué un des symboles forts de la modernisation de Montréal et du Québec. L'échangeur Turcot construit dans les années 1960 est le fruit d'une conjoncture particulière, correspondant à des besoins et des attentes tout autre que ceux qui prévalent actuellement. Nous concluons ainsi en nous questionnant sur la construction actuelle du nouvel échangeur Turcot, et en affirmant qu'elle ne correspond peut-être pas aux besoins d'une métropole du XXI<sup>e</sup> siècle.

**Mots clés :** autoroutes, Montréal, Turcot, circulation, mobilité, transports, automobile, aménagement urbain, modernité avancée, histoire urbaine.

## Abstract

Within a decade, Montréal was permanently transformed. From the mid-1950s, where it represented a developed city but was devoid of highways, to 1967, the year of the World Expo, Québec confirmed that its priority was the automobile. The motorway development realized at that time had to meet the short and long term needs of its society. This network still exists today.

It is necessary to analyze this time period to understand how Montréal adopted such a policy so rapidly. This thesis addresses the postwar elements central to Montréal's policies which focused and brought to the forefront the theme of traffic circulation in the metropolis. The authorities' response to traffic, and their will to plan the city according to long-term needs, provoked a major metropolitan highway development that reached its pinnacle in 1967 with the accomplishment of the Turcot Interchange. Built in the 1960s, the Turcot Interchange was the result of a particular economic situation, a manifestation of the era's needs and expectations. The analysis conducted in this thesis provides a thorough examination of the history of this major highway project, which was a strong symbol of Montréal and Québec's modernization scheme. In recent years, this infrastructure project has been back in the limelight as projects for a new Turcot Interchange commenced in 2007, marking the second act of this space's revitalization and modernization. However, does this renewed Turcot Interchange correspond adequately to the needs of a modern twenty-first century metropolis?

**Key words:** highways, Montreal, Turcot, traffic, mobility, transports, automobile, urban planning, advanced modernity, urban history.

## Table des matières

Résumé.....	i
Abstract.....	ii
Table des matières.....	iii
Liste des illustrations.....	iv
Liste des abréviations.....	v
Remerciements.....	vi
Introduction.....	1
Chapitre 1 : État de la question et méthodologie.....	7
1.1 État de la question.....	7
1.1.1 Montréal.....	7
1.1.2 La modernité avancée.....	13
1.1.3 Les infrastructures autoroutières.....	15
1.1.4 L'échangeur Turcot.....	22
1.2 Problématique.....	25
1.3 Sources et méthodologie.....	27
Chapitre 2 : Se déplacer à Montréal.....	31
2.1 La circulation, un élément central.....	32
2.2 Un réseau en perte de vitesse.....	39
2.3 Une métropole à repositionner.....	46
2.4 Une CMM impuissante.....	53
2.5 Conclusion.....	59
Chapitre 3 : Le mot d'ordre : repenser la métropole.....	61
3.1 Le Service de la circulation.....	62
3.2 Une métropole de sept millions d'habitants.....	70
3.3 L'émergence d'un consensus.....	78
3.4 L'OAQ, un office révélateur.....	84
3.5 Conclusion.....	90
Chapitre 4 : 1962-1967, une prompt transformation.....	92
4.1 L'Expo 67.....	93
4.2 La Transcanadienne et Montréal.....	99
4.3 Une mobilité décidée à huis clos.....	105
4.4 L'échangeur Turcot.....	114
4.5 Conclusion.....	127
Conclusion.....	129
Bibliographie.....	136

## Liste des illustrations

Illustration 1 : La circulation à Montréal au tournant des années 1950.....	35
Illustration 2 : La problématique du stationnement à Montréal.....	37
Illustration 3 : Construction du Métropolitain en 1958.....	56
Illustration 4 : Prévisions autoroutières du plan <i>Horizon 2000</i> pour la région métropolitaine à l’an 2000 .....	77
Illustration 5 : Ouverture d’un tronçon de l’autoroute des Laurentides.....	87
Illustration 6 : Réseau routier de la métropole au moment de l’ouverture de l’Exposition universelle .....	97
Illustration 7 : Projection de l’autoroute Décarie en 1960 .....	98
Illustration 8 : Nouveau tracé pour la Transcanadienne en 1963.....	101
Illustration 9 : L’échangeur Turcot en 1967?.....	115
Illustration 10 : L’éclairage de l’échangeur Turcot lui donne des allures futuristes.....	117
Illustration 11 : Localisation de l’échangeur Turcot en 1964 .....	119
Illustration 12 : Le projet d’autoroute est-ouest projeté en 1960 .....	121
Illustration 13 : Construction de l’échangeur Turcot en 1966 .....	123
Illustration 14 : La circulation est désormais fluide grâce à l’échangeur Turcot.....	126
Illustration 15 : Le dévoilement du nouvel échangeur Turcot en 2010 .....	134

## Liste des abréviations

- AAPQ Association des architectes de la province de Québec
- ANQ Assemblée nationale du Québec
- AVM Archives de la Ville de Montréal
- BAnQ Bibliothèques et Archives nationales du Québec
- BAPE Bureau des audiences publiques sur l'environnement
- CCDM Chambre de commerce du District de Montréal
- CCM Chambre de commerce de Montréal
- CIQ Corporation des ingénieurs du Québec
- CMM Commission métropolitaine de Montréal
- CMM Corporation Montréal métropolitain
- CN Canadien National
- CP Canadien Pacific
- CPUQ Corporation professionnelle des urbanistes du Québec
- CTM Commission de Transport de Montréal
- IATA International Air Transport Association
- MTQ Ministère des Transports
- OACI Organisation de l'aviation civile internationale
- OAQ Office des autoroutes du Québec
- OIET Office d'initiative économique et touristique
- OIQ Ordre des ingénieurs du Québec
- ONF Office national du film
- RAC Royal Automobile Club of Canada

## Remerciements

Ce mémoire de maîtrise représente le premier réel exercice de réflexion et de rédaction auquel je suis confronté depuis les débuts de mon parcours académique. Ce projet de longue haleine n'aurait pu toutefois prendre forme sans la collaboration de plusieurs personnes et organismes.

Il convient tout d'abord de remercier celle qui a entrepris ce projet avec moi dès les premiers instants, je parle ici de ma directrice Michèle Dagenais. Elle m'a prodigué tout au long de cette période bien plus que de nombreux conseils, encouragements et corrections. Elle m'a montré le dépassement de soi. Apprendre auprès d'une professeure aussi exemplaire a été un véritable bonheur. Merci pour toutes ces années.

Merci aux membres du jury pour leur évaluation et le temps qu'ils m'ont accordé : David Meren, Gérard Beaudet et Michèle Dagenais. Vos commentaires et vos questions ont été des plus enrichissants.

Merci aux professeurs du département d'histoire de l'Université de Montréal qui m'ont accompagné ou appuyé lors de ce parcours : Denyse Baillargeon et Laurence Monnais. Je dois aussi souligner l'apport de Gérard Beaudet, professeur titulaire de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal.

Je ne pourrais passer sous silence l'aide précieuse de nombreuses personnes qui ont grandement contribué à faciliter ma recherche. Un merci particulier à Sylvie Grondin et à Gilles Lafontaine, techniciens en gestion de documents et archives à la Ville de Montréal, pour leur efficacité, mais aussi leur complicité. Ils m'ont permis de progresser rapidement dans une atmosphère des plus chaleureuses. Merci au personnel de la Bibliothèque et Archives nationales du Québec à Québec pour leurs efforts dans

les débuts de ma recherche alors que peu de pistes étaient perceptibles. Je tiens aussi à remercier certaines personnes, car sans elles, je n'aurais pu mener à bien cette entreprise: Nicole Brind'Amour, bibliothécaire au ministère des Transports du Québec, Paule Desjardins, archiviste à HEC Montréal, Marie-Gisèle Dusseault et Pierre Lafontaine, personnel à CAA Québec, Ginette Dugas, conseillère en ressources documentaires à la Division urbanisme de la Ville de Montréal, Byron Molina, technicien en archivistique à l'Ordre des ingénieurs du Québec et Pascale Santerre, technicienne en documentation à l'Assemblée nationale du Québec.

Merci aux organismes qui m'ont fait confiance et qui se sont engagés avec moi en m'octroyant des bourses d'études : le Conseil de recherche en Sciences humaines du Canada (CRSH), le Fonds québécois de recherche société et culture (FQRSC) et la Fondation Desjardins Vaudreuil-Soulanges.

Merci à tous les lecteurs assidus qui ont lu en partie ou en totalité ce mémoire et qui m'ont offert leurs judicieux conseils et commentaires : Marie Beaulieu, Matt Caron, Carole Deschamps, Magalie Fournier-Plouffe et Mélissa Robidoux. Un merci plus personnel à Isabelle, une guide, une hébergiste et une amie hors pair qui m'a accueilli à Québec lors de mes recherches. Merci à Marie Beaulieu, qui m'a poussé à poursuivre dans cette voie. Nos brèves rencontres m'ont insufflé une persévérance insoupçonnée. Merci à ma marraine, Carole Deschamps, pour sa complicité tout au long de mon cursus. Ses conseils avisés et son omniprésence ont rendu mes décisions plus sereines.

Je tiens à terminer en remerciant ma famille. Mes parents, Lyne Deschamps et Michel Wolford, qui m'ont toujours encouragé à aller au bout de mes capacités, dans les études comme au quotidien. Leur soutien indéfectible et leur amour m'ont permis de toujours poursuivre mes projets. C'est néanmoins pour la fierté qu'ils éprouvent pour moi que j'ai réussi à accomplir ce mémoire et c'est pourquoi je leur dédie.

Merci pour tout.

## Introduction

« Plus on souhaite aller vite, plus le besoin d'infrastructures se fait sentir »<sup>1</sup>

La corrélation entre la vitesse et la nécessité d'infrastructures traduit bien la réalité qui régit les modes de transport depuis des millénaires. Des routes pavées de l'Empire romain à l'arrivée du système ferroviaire au XIX<sup>e</sup> siècle, la volonté continue d'accélérer les déplacements a conduit à l'adoption d'un réseau d'infrastructures considérable. L'inauguration du réseau ferroviaire colossal du Canadien Pacifique (CP) d'un bout à l'autre du Canada en 1885 en constitue un bon témoignage. C'est toutefois l'automobile qui illustre le mieux ce lien entre le désir de vitesse et les nécessités qui lui sont associées. Au fil du règne de l'automobile au XX<sup>e</sup> siècle, le réseau routier s'étend, se complexifie et se fait lui-même compétition afin de répondre à cet appétit toujours croissant. L'ajout d'axes autoroutiers annonce la dernière étape de cette accélération de la mobilité. Pour les États-Unis, l'*Interstate Highway System* qu'adopte le président Eisenhower en 1956 conduit à une nouvelle ère<sup>2</sup>. Au Canada, c'est la route Transcanadienne qui marque les esprits.

Au Québec, les autorités adoptent plus tardivement cette orientation autoroutière. Ce n'est qu'à partir du tournant des années 1960 qu'elles consentent à investir réellement. Leurs efforts se concentrent essentiellement dans la région de Montréal, alors considérée comme étant « the worst traffic spot in the province »<sup>3</sup>. En quelques années, des infrastructures sans précédent sont mises en place afin de rendre les déplacements aussi fluides que possible à tous les niveaux. Parmi elles, un trèfle fort compliqué<sup>4</sup> a pour fonction de redistribuer la circulation du futur réseau de la

---

<sup>1</sup>Étienne Faugier, « Turcot : la vitesse paradoxale », *Le Devoir*, 12 novembre 2010.

<sup>2</sup>Elisheva Blas, « The Dwight D. Eisenhower National System of Interstate and Defense Highways: The Road to Success ? », *History Teacher*, vol. 44, n° 1, 2010, p.127.

<sup>3</sup>Archives de la Ville de Montréal (désormais AVM), dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « RAC Sees Highway As Traffic Solution », *The Montreal Star*, 29 juillet 1960.

<sup>4</sup>AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « Route Trans-Canada : accord tripartite », *La Presse*, 29 août 1963.

métropole : l'échangeur Turcot aménagé entre 1965 et 1967. Situé à un endroit stratégique et greffé aux principaux corridors autoroutiers, Turcot est rapidement devenu un point de passage incontournable pour les automobilistes de la région.

Comme bien d'autres infrastructures de transport de cette époque, l'échangeur Turcot a été sollicité bien au-delà de la capacité initiale prévue. Au point où près d'un demi-siècle après sa construction, un débat s'est imposé au sujet des gestes à poser à son égard. Que doit-on faire des structures vétustes de cette époque, mais toujours essentielles au bon fonctionnement du réseau montréalais ? Dans le cas de l'échangeur, la situation actuelle est bien connue des chercheurs qui ont contribué, avec les années, à alimenter la discussion. Contestant le projet de démolition de l'échangeur du ministère des Transports du Québec (MTQ), divers experts (des urbanistes, ingénieurs, biologistes et architectes notamment) se sont prononcés sur l'avenir de Turcot. Les citoyens se sont aussi inclus dans le débat, car l'échangeur est présent dans leur quotidien, qu'il soit un passage obligé ou « un lieu plutôt mystérieux, qu'ils imaginent débordant d'automobiles, tantôt inanimées parce qu'interrompues dans leurs déplacements, tantôt se déplaçant avec une enviable fluidité »<sup>5</sup>. Parmi tous ces intervenants, très peu cependant se sont questionnés sur les choix du passé, hormis pour les critiquer.

L'échangeur Turcot figure parmi un immense complexe du même nom qui regroupe quatre échangeurs<sup>6</sup>. Ouvrage titanesque et considéré comme tel à l'époque, Turcot consacre le summum de la force innovatrice, économique et moderne que le Québec a produit lors de cette décennie. Symbole fort du choix du tout-à-l'automobile à Montréal et au Québec, Turcot découle de logiques ayant conditionné son adoption. Les explications avancées de nos jours pour justifier la construction de ce mastodonte

---

<sup>5</sup>Pierre Gauthier, Jochen Jaeger et Jason Prince, dir., *Montreal at the Crossroads: Super Highways, Turcot and Environment*, Montréal, Black rose Books, 2009, p.13-14.

<sup>6</sup> Ministère des Transports du Québec, *site du gouvernement du Québec*, [en ligne], <http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Images/Fr/regions/montreal/turcot/tableau%20historique.pdf> (page consultée le 29 septembre 2013)

au milieu des années 1960 s'appuient principalement sur deux raisons. On soutient qu'à l'époque, ce projet visait autant à améliorer le réseau routier métropolitain qu'à favoriser la fluidité des déplacements lors de l'Exposition universelle de 1967. Ce raisonnement semble toutefois insuffisant à notre avis pour justifier l'implantation d'un réseau d'infrastructures lourdes aussi élaboré en aussi peu de temps. À une époque d'effervescence où l'État, les structures, les mentalités et les enjeux se transforment, les motifs expliquant cette ouverture du milieu urbain à la vitesse des véhicules motorisés doivent être compris selon une perspective plus étendue. Nous estimons que des processus politique, économique, social et idéologique ont pu précéder ces éléments qui n'auront fait que catalyser l'aboutissement des autoroutes à Montréal.

Mettre au jour les circonstances qui ont permis l'implantation des autoroutes et de l'échangeur Turcot constitue l'objectif fondamental de cette étude. Considérant l'importance de l'échangeur pour le bon fonctionnement du réseau [auto]routier montréalais, et le fait qu'il n'existe actuellement aucune alternative à celui-ci, il s'avère pertinent d'amorcer une réflexion au sujet de ces infrastructures<sup>7</sup>. Les chercheurs qui ont abordé cette question ont concentré leurs regards sur les motifs de réalisation des autoroutes au cours des années 1960, mais il existe peu d'études historiques qui offrent une réflexion approfondie. La communauté historique aurait intérêt à émettre son opinion dans le débat actuel. En saisissant pour quels besoins les autoroutes ont été adoptées il y a 50 ans, nos décideurs seront en mesure de mieux déterminer quelle orientation doit être envisagée dans le cadre de leurs réfections actuelles.

Ce mémoire examine donc les différents facteurs (aussi bien économiques que politiques, sociaux et urbains) qui ont mené à la construction du réseau autoroutier métropolitain principalement entre 1953 et 1967. Au-delà du fil conducteur menant au choix du tout-à-l'automobile, ce mémoire vise aussi à examiner l'échangeur Turcot plus en profondeur. Comprendre l'arrivée de l'ère automobile exigera en outre

---

<sup>7</sup>Pierre Gauthier, Jochen Jaeger et Jason Prince, *Montreal at the Crossroads*, p.11.

d'analyser comment se manifeste le pouvoir des acteurs en présence. Les années 1960, période de la Révolution tranquille, constituent une étape de redéfinition des influences dans la société. Les groupes de pression très actifs doivent se mesurer aux divers paliers gouvernementaux, dont l'État québécois qui est alors animé par une volonté de modernité avancée. Il faut aussi se questionner sur l'éveil contestataire de la population alors que le reste de l'Amérique se dresse devant ses propres projets autoroutiers. Peut-elle s'opposer aux élites de la métropole ? Au milieu des années 1950, Montréal est une ville développée certes, mais dépourvue d'autoroutes. Une décennie de transformations plus tard, l'érection de l'échangeur finit de renverser cet état de fait et confirme la suprématie de l'automobile. Nous tenterons d'expliquer ce tournant pour lequel l'échangeur Turcot fait figure de symbole.

Ce mémoire se divise en quatre chapitres. Le premier, plus méthodologique, pose les bases de cette recherche en introduisant les éléments nécessaires à sa compréhension. Pour ce faire, nous présenterons d'abord le bilan historiographique de la question qui se partage selon les thèmes suivants : Montréal, la modernité avancée, les infrastructures autoroutières et l'échangeur Turcot. Par la suite, la problématique et la méthodologie inhérentes à cette recherche seront abordées.

Afin d'étayer notre démonstration de façon claire et concise, nous avons découpé notre propos en trois chapitres exposant de manière distincte et chronologique le choix des autoroutes. Dans le chapitre 2, nous avons d'abord mis en lumière les fondements des inquiétudes liées à la mobilité à Montréal au cours des années 1950. Nous expliquons comment la circulation a été perçue par les différents milieux montréalais, en particulier du côté des intervenants économiques et politiques afin d'illustrer l'omniprésence de ce thème dans les préoccupations urbaines. Cette pression croissante émanant de la société conjuguée à l'incapacité des autorités locales et régionales à agir contraignent les décideurs à répondre aux revendications des milieux économiques et des groupes lobbyistes.

Le troisième chapitre examine les réactions des différents gouvernements qui ne peuvent plus maintenir de statu quo en matière de circulation. Face aux pressions des milieux locaux, la Ville de Montréal, sans se remettre en question, entreprend une réflexion sur son aménagement. La mise en place d'un organe dédié expressément à la gestion de la circulation et aux solutions à apporter et l'octroi d'un mandat à ses experts de planifier le milieu métropolitain sur le long terme constituent des exemples de cette volonté municipale. La confiance qu'accordent les décideurs aux experts et aux fonctionnaires pour aménager Montréal et convaincre la société du bien-fondé des autoroutes nous fournit également des indices d'une nouvelle dynamique étatique où le rationnel est maître. De son côté, le gouvernement provincial réagit aussi à la situation métropolitaine. Parallèlement aux efforts de la Ville de Montréal, Québec met de l'avant un premier projet autoroutier rapidement suivi de plusieurs autres. La fin des années 1950 annonce enfin la fin du tâtonnement pour les autorités qui adoptent une orientation proautomobile pour Montréal.

La concrétisation d'une métropole encerclée de voies rapides exige toutefois un contexte favorable. Le quatrième chapitre présente les éléments qui facilitent l'aboutissement du réseau autoroutier montréalais. De manière plus spécifique, nous mettons en lumière les événements circonstanciels et le processus d'exclusion que mènent une poignée d'intervenants qui donnent un élan définitif aux autoroutes à Montréal. L'Exposition universelle, événement d'envergure, et les accords portant sur la route Transcanadienne, réseau artériel essentiel aux besoins montréalais, constituent des ingrédients clés à cette réalisation. Sans résistance, les autorités sont en mesure d'ériger simultanément maints tronçons autoroutiers à l'échelle régionale. Cela nous conduit à l'échangeur Turcot, socle de ce métachantier. Assurant une mobilité à toutes les échelles, incarnant la modernité et consacrant le tout-à-l'automobile à Montréal, la construction de cet échangeur comble les aspirations de la métropole. En jetant un regard à cette infrastructure, il nous est possible de mieux comprendre la détermination avec laquelle les décideurs désirent transformer le milieu urbain montréalais.

Notre mémoire souhaite offrir une mise en perspective des choix et des projections qui se sont concrétisés il y a près d'un demi-siècle avec les conséquences que l'on connaît. La volonté de mieux comprendre les origines des autoroutes vise aussi à alimenter les réflexions du public et celles des décideurs politiques dans le cadre du débat actuel. L'avenir de Turcot a été décidé sans que ni le passé ni le futur de Montréal n'aient été questionnés. D'autres infrastructures devront toutefois être reconsidérées dans les prochaines années. Cette recherche offre une opportunité d'appréhender certains défis qui pourraient resurgir dans les années à venir. Celle-ci pourra alors offrir un éclairage nouveau sur les enjeux de la métropole.

## **Chapitre 1 :**

### **État de la question et méthodologie**

« Au Québec, une réflexion sur le rôle de l'autoroute dans l'organisation de notre espace collectif est à peine amorcée »<sup>1</sup>

Avant de pouvoir entamer notre réflexion, il convient d'encadrer notre sujet et d'indiquer quelles balises seront utilisées à cette fin. Maintes études ont été relevées pour comprendre le développement autoroutier de Montréal et l'adoption de l'échangeur Turcot. Nous commencerons ici par explorer l'historiographie des thèmes pertinents qui ont été examinés. Nous aborderons dans l'ordre les travaux que nous avons utilisés en ce qui concerne Montréal, la modernité avancée, les infrastructures autoroutières et enfin ceux portant directement sur l'échangeur Turcot. Par la suite, nous présenterons notre problématique de même que les sources et la méthodologie retenues.

#### **1.1 État de la question**

##### **1.1.1 Montréal**

Peu de chercheurs provenant des sciences humaines qui se sont penchés sur Montréal, et ils sont nombreux, ont décomposé en profondeur l'implantation des autoroutes. Toutefois, selon l'angle qu'ils ont choisi pour analyser la ville, ils ont pu illustrer certains pans du contexte menant aux autoroutes et à certains projets plus précis tels que l'échangeur ce qui s'avère des plus pertinents à nos travaux. Depuis 1967, l'histoire de la métropole a été synthétisée à maintes reprises. Les ouvrages colossaux de Dany Fougères, Paul-André Linteau et André Lortie par exemple<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup>Gilbert Saint-Laurent, « Impact de l'autoroute sur le milieu. Étude bibliographique et propositions de recherche au Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 27, n° 70, 1983, p.77.

<sup>2</sup>Dany Fougères, dir., *Histoire de Montréal et de sa région. Tome II- De 1930 à nos jours*. Québec, Presses de l'Université Laval, 2012, 1600 p. ; Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Éditions du Boréal, 1992, 613 p.; André Lortie, *The 60s: Montreal Thinks Big*, Montréal, Canadian Centre for Architecture-Douglas & McIntyre, 2004, 205 p.

retracent le contexte de Montréal dès 1945. L'espace accordé à certains événements varie cependant selon les auteurs, chacun permettant de mieux apprécier un angle particulier de cette période.

Au tournant des années 1990, Paul-André Linteau rédige une synthèse historique de la métropole où il présente les facteurs qui ont pu transformer la ville. La progression économique de Montréal est retracée et bien expliquée suivant la fin de la Seconde Guerre mondiale. Au fil des divers cycles économiques, la ville se transforme profitant notamment de la croissance d'après-guerre pour réorienter ses secteurs et moderniser ses infrastructures<sup>3</sup>. Dans ce contexte, l'environnement urbain de Montréal évolue inévitablement comme l'illustre la transformation des logements, le développement des gratte-ciels, mais aussi la réorientation des transports avec le secteur maritime en difficulté et la croissance des véhicules motorisés<sup>4</sup>.

Ce développement du territoire montréalais et de la société est approfondi par Dany Fougères. À la sortie du second conflit mondial, les décideurs montréalais affichent de nouvelles ambitions et entreprennent une série de révolutions au cours des années 1960 et 1970<sup>5</sup>. Elle tend à répondre à l'orientation qu'ils souhaitent appliquer à leur ville ce qui est perceptible selon plusieurs angles notamment démographiques. L'auteur nous démontre comment des liens entre l'aménagement urbain, le développement des autoroutes et certaines prévisions liées à la croissance de la population ont pu être tissés<sup>6</sup>.

Si elle se transforme dans différents secteurs, Montréal accomplit aussi de grandes réalisations, ce que souligne André Lortie. À l'instar du Canada, la province

---

<sup>3</sup>Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p.428-429.

<sup>4</sup>*Ibid.*, p.436-439.

<sup>5</sup>Dany Fougères, *Histoire de Montréal et de sa région*.

<sup>6</sup>*Ibid.*, p.878.

s'est inspirée du keynésianisme pour agir dans la science, le savoir, etc<sup>7</sup>. Cet interventionnisme marque aussi les transports, Lortie illustrant la concrétisation de plusieurs mégaprojets comme la Transcanadienne ou l'axe Est-Ouest qui sont inspirés de modèles étrangers<sup>8</sup>. Il nous rappelle néanmoins que ce contexte moderne n'est pas exempt de contestations sociales avec les évènements de McGill, du FLQ, etc<sup>9</sup>. L'exposition qu'il fait de cette question sociale permet de cerner l'existence de tensions au sein de la société malgré le contexte de prospérité. L'existence d'une opposition à l'encontre des autoroutes peut alors être concevable dès les années 1960 bien avant celles qui se sont déroulées au cours de la décennie suivante.

Si ces historiens permettent de dresser un portrait général de Montréal dans les années 1950 et 1960, d'autres chercheurs mènent leurs analyses sur la métropole en fonction d'une approche plus spécifique. La compréhension du choix du tout-à-l'automobile à Montréal nécessite d'appréhender la ville sous plusieurs perspectives : politique, internationale, urbanistique, etc. Lors de cette période, des éléments clés, à commencer par les intervenants locaux, influencent de manière notable les orientations données à la ville.

La biographie rédigée par l'historien McKenna et la journaliste Purcell, *Jean Drapeau*, ne cible pas directement la ville de Montréal, mais sa pertinence est évidente si l'on considère que Drapeau a été le maire de la métropole pendant pratiquement toute la période couvrant le déploiement des autoroutes. Les motivations du maire lors de ses mandats, soit son désir de faire reconnaître le peuple canadien-français, de redorer la réputation de Montréal à l'échelle internationale et d'en faire une ville moderne, vont de pair avec les politiques qui sont mises en place<sup>10</sup>. Cette volonté se traduit par une série de grands projets, l'Exposition universelle étant bien entendu soulignée, mais également l'enjeu de la circulation. Dès son premier mandat en 1954, il

---

<sup>7</sup>André Lortie, *The 60s*, p.32.

<sup>8</sup>*Ibid.*, p.86.

<sup>9</sup>*Ibid.*, p.43.

<sup>10</sup>Brian McKenna et Susan Purcell, *Jean Drapeau*, Montréal, Stanké, 1981, p.10.

nous est possible d'analyser comment le maire s'est attelé à régler les problèmes de mobilité<sup>11</sup>. Peu importe les projets comme le boulevard Dorchester, le Métropolitain, le métro ou des voies rapides ; Drapeau adopte toujours le choix ayant le caractère le plus moderne<sup>12</sup>. Sans aucun doute, la personnalité particulière du maire, qui est relevée par l'ensemble des auteurs, représente un fait important qui ne peut être dissocié de l'influence qu'il a exercée au nom de son administration<sup>13</sup>. Si Drapeau possède une voix déterminante, il n'est pas le seul. En s'interrogeant sur les régimes politiques urbains, Stéphane Pineault approfondit les relations de pouvoirs entre les différents intervenants qui agissent sur les enjeux métropolitains<sup>14</sup>. Il appert que maints acteurs politiques sont intervenus dans les dossiers sur les infrastructures de transport de la métropole.

Au cours des années 1950 et 1960, Montréal n'est pas la seule ville à mettre en place des réformes et à agir en matière de circulation. L'étude comparative menée par Harold Kaplan entre Montréal, Toronto et Winnipeg concernant leurs politiques municipales au cours des deux derniers siècles permet ainsi d'observer plusieurs similitudes entre les villes canadiennes au cours des années. Cette analyse permet d'adopter un regard nouveau sur la situation montréalaise en l'étudiant à l'échelle canadienne. Plusieurs points communs existent tels le besoin des villes au cours des années 1950 d'investir dans les transports publics, les réseaux à haute vitesse, les contrôles de circulation et le stationnement<sup>15</sup>. À cette perspective comparative, Kaplan ajoute certaines observations concernant les disparités entre les trois villes. Par exemple, les intervenants de Montréal, politiciens comme gens d'affaires, sont plus réticents qu'ailleurs au pays à intervenir et à investir dans les programmes

---

<sup>11</sup>*Ibid.*, p.115.

<sup>12</sup>*Ibid.*, p.151.

<sup>13</sup>*Ibid.*, p.10. ; Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p.531.

<sup>14</sup>Stéphane Pineault, « 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 Ph.D., INRS, Centre Urbanisation-Culture-Société, 2000, 463 p.

<sup>15</sup>Harold Kaplan, *Reform Planning and City Politics, Montréal, Winnipeg, Toronto*, Toronto, University of Toronto Press, 1982, p.278.

d'infrastructures<sup>16</sup>. Les échanges entre le maire J. Drapeau et le premier ministre du Québec M. Duplessis ainsi que l'évolution de l'interventionnisme de la Ville au fur et à mesure que la volonté de retrouver son statut politique se développe illustrent tout autant certaines dynamiques uniques à Montréal<sup>17</sup>. Ces éléments nous aident à mieux comprendre pourquoi la question de la circulation a été considérée.

Montréal s'est passablement transformé depuis 1945, et ce, à différentes échelles. Saisir son évolution à travers un cadre international est dès lors des plus importants. Cela nous permet notamment de mieux comprendre comment la Ville et ses élus ont considéré ce contexte pour choisir les orientations que prendra leur gouvernance<sup>18</sup>. Les différents milieux montréalais ont subi maintes influences au niveau international. Les villes jouent un rôle accru sur la scène mondiale au cours du XXe siècle et cela est particulièrement vrai dans le cas des villes américaines. Montréal n'évolue pas en vase clos et s'inspire grandement de projets ayant vu le jour dans cette période. Il est donc nécessaire de bien saisir les modèles que représentent les villes étrangères<sup>19</sup>. Les groupes privés, américains ou autres, ne sont pas en reste. Leurs investissements et le lobbying qu'ils ont pratiqués ont marqué la métropole, touchant autant ses politiques que son milieu urbain<sup>20</sup>. Si plusieurs influences sont perceptibles à Montréal, elle n'est pourtant pas inerte comme l'illustre bien Frédéric Bastien qui introduit sous une perspective historique les initiatives de la métropole<sup>21</sup>. L'auteur découpe son analyse en trois périodes et situe la réelle vocation internationale de Montréal avec l'arrivée du maire Drapeau à la fin des années 1950. Le maire adopte différentes stratégies et valorise l'image de la ville en fonction de traits modernes, techniques et humanistes.

---

<sup>16</sup>*Ibid.*, p.343.

<sup>17</sup>*Ibid.*, p.378.

<sup>18</sup>Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération.*; André Lortie, *The 60s.*

<sup>19</sup> Peter Hall, *Les villes mondiales*, Paris, Éditions Hachette, 1966, 256 p. ; Jeanne R Lowe, *Cities in a Race with Time: Progress and Poverty in America's Renewing Cities*, New York, Random House, 1967, 601 p.

<sup>20</sup> Don Nerbas, *Dominion of Capital : The Politics of Big Business and the Crisis of the Canadian Bourgeoisie, 1914-1947*, Toronto, University of Toronto Press, 2013, 378 p. ; Henry Aubin, *Les Vrais Propriétaires de Montréal*, Montréal, Éditions l'Étincelle, 1977, 446 p.

<sup>21</sup>Frédéric Bastien, « Les relations internationales de Montréal depuis 1945 », *Relations internationales*, vol. 2, n° 130, 2007, p. 5-27.

Pour appuyer cela, Bastien montre comment des événements comme l'Exposition universelle ou des infrastructures comme des viaducs vont constituer des choix privilégiés par le maire pour valoriser Montréal sur la scène internationale<sup>22</sup>. Cet intérêt progressif des décideurs pour le statut de la métropole est particulièrement intéressant afin de comprendre ce qui a pu motiver les autorités à réagir concernant la mobilité.

Les influences que Montréal subit et exerce à l'échelle internationale ne définissent néanmoins pas son statut. L'ouvrage collectif que dirigent Earl H. Fry, Lee H. Radebaugh et Panayotis Soldatos offre toutefois des pistes de réflexion à cet égard. Ces derniers proposent une analyse approfondie du rôle international des villes nord-américaines. Par une pluralité de facteurs, les villes du Canada et des États-Unis ont opéré une transformation de leur vocation internationale afin de s'investir dans l'économie mondiale<sup>23</sup>. Il est dès lors possible d'établir un portrait général des caractéristiques typiques d'une ville internationale. Parmi celles-ci se trouvent selon Soldatos les liens de transports directs avec l'étranger. Cette analyse est ensuite reprise au sein de différents chapitres où les auteurs comparent des villes américaines et canadiennes et indiquent la présence de certains avantages pouvant élever ou déprécier leurs performances. Pierre-Paul Proulx et Anne Francis relèvent le défi de comparer le cas de Montréal avec la ville de New York. Le statut international de la métropole se révèle précaire et repose sur un équilibre fragile pouvant disparaître simplement par un effort moins soutenu que les autres villes sur le plan des transports et des télécommunications par exemple<sup>24</sup>. Les auteurs mettent aussi en avant un point intéressant en soulevant l'importance de l'accessibilité, notamment terrestre, pour une ville. Cette importance du transport pour une ville de calibre international combiné à la place grandissante que prend cette question à Montréal nous permet de tisser certains liens avec les mesures que les autorités vont prendre à la fin des années 1950.

---

<sup>22</sup>*Ibid.*, p.13-14.

<sup>23</sup>Earl, H. Fry, Lee H. Radebaugh et Panayotis Soldatos, dir., *The New international cities era : the global activities of North American municipal governments*, Provo, Utah, David M. Kennedy Center for International Studies, Brigham Young University, 1989, p.8.

<sup>24</sup>*Ibid.*, p.121.

Il convient finalement de considérer la perspective urbaine afin de comprendre les transformations de Montréal au cours de la période ciblée. Face à un développement rapide de la ville, les élus et les experts ont rapidement tenté de réfléchir à la question de son aménagement au cours des années 1940-1950. De nombreuses initiatives ont été menées tel que le Plan Gréber dans l'espoir de résoudre les différentes problématiques urbaines existantes<sup>25</sup>. La question de l'urbanisme et les différents modèles qui se développent méritent d'être approfondis afin de mieux saisir la vision qu'a adoptée Montréal.

### **1.1.2 La modernité avancée**

L'avènement de la Révolution tranquille au début des années 1960 a stimulé la montée de la modernité avancée au sein des paliers gouvernementaux du Québec. La place croissante accordée aux technocrates et à la gestion rationnelle des ressources nationales est toutefois déjà perceptible dans les années 1950. Sous un nouvel étatisme, la planification concertée qui prétend viser le bien-être de tous devient le modus vivendi des élus et des fonctionnaires. À notre avis, cette orientation étatique représente sans contredit un élément clé dans la compréhension du processus décisionnel lié aux autoroutes à Montréal.

Cette dynamique n'étant pas unique au Québec, nous avons retenu quelques études qui examinent le phénomène dans d'autres pays. Nous pouvons tout d'abord considérer l'ouvrage de James C. Scott publié en 1998. Qu'il soit question de l'État, de la ville ou des acteurs qui la façonnent, il est important de comprendre comment la modernité s'articule au sein de la société. Progressivement, l'État étend ses interventions à l'ensemble de la population et de son environnement. Il prend

---

<sup>25</sup>José M'Bala, « Prévenir l'exurbanisation : le Plan Gréber de 1950 pour Montréal », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 29, n° 2, 2001, p.62-70.

également une part active au processus décisionnel<sup>26</sup>. Au moment où Québec et la Ville de Montréal développent les autoroutes métropolitaines, leurs structures administratives ont passablement atteint ce niveau de contrôle sociétal. Cette croissance de l'appareil étatique se constate aussi en France où la prompte croissance de l'automobile a engendré une gouvernance de la circulation urbaine<sup>27</sup>. Selon Sébastien Gardon, les villes se sont adaptées face à l'automobile et aux autoroutes en fonction de l'influence directe des autorités ou des experts qui y sont liés<sup>28</sup>. Si certaines de ces dynamiques sont propres à l'Europe, plusieurs similarités ont été relevées et nous ont permis de mieux identifier l'idéologie existant au Québec.

L'évolution de la modernité avancée a fait l'objet de plusieurs recherches au sein de la province. Jean-Jacques Simard, Pierre-Yves Guay et Olivier De Champlain s'intéressent à l'éclosion du modèle québécois<sup>29</sup>. L'appareil étatique peu développé et peu interventionniste de la province s'est progressivement étendu au profit des décideurs et principalement des experts publics, les technocrates. Ce sont ces derniers qui ont pris le pouvoir sur la société québécoise en multipliant les instances gouvernementales spécialisées qui ont dès lors nécessité une gestion réservée aux experts<sup>30</sup>. Simard amène un angle très intéressant sur cette prise du pouvoir par les experts en décomposant leurs pratiques d'échanges avec la population. Si elles semblent transparentes et réelles, ces pratiques n'offrent pas nécessairement de tribune pour s'exprimer. Par exemple, les experts vont simuler un processus de participation auprès de la population, mais vont au final contrôler l'ensemble des décisions<sup>31</sup>.

---

<sup>26</sup>James C. Scott, *Seeing like a state: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, New Haven, Yale University Press, 1998, 445 p.

<sup>27</sup>Sébastien Gardon, « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État », *Métropoles*, vol. 2, 2007, 41 p.

<sup>28</sup>*Ibidem*.

<sup>29</sup> Jean-Jacques Simard, *La longue marche des technocrates*, Montréal, Éditions coopératives Albert Saint-Martin, 1979, 260 p. ; Pierre-Yves Guay, « La dérive technocratique de l'urbanisme québécois », dans P. Delorme, dir., *La ville autrement*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2005, p.211-244. ; Olivier De Champlain, « Modernité avancée et évolution des modèles nationaux de développement : une comparaison des modèles québécois et irlandais », mémoire de M. A., Université du Québec à Montréal, Département de sciences politique, 2006, 129 p.

<sup>30</sup>Pierre-Yves Guay, « La dérive technocratique », p.215.

<sup>31</sup>Jean-Jacques Simard, *La longue marche des technocrates*, p.60.

D'autres chercheurs examinent aussi la modernité avancée de l'État québécois, mais en se concentrant sur une seule institution de manière à saisir l'ensemble de son fonctionnement. Dans le cas qui nous intéresse, nous avons retenu les études qui concernent le ministère des Transports du Québec. Dans un premier temps, l'article de François Droüin retrace la réorientation du mandat du ministère de la Voirie<sup>32</sup>. Cette instance, qui a été responsable des routes avant le MTQ, passe ainsi d'un rôle axé sur le tourisme à un rôle dédié à l'efficacité de la mobilité à partir de 1945. Cette transformation est très importante à saisir dans le cadre de l'implantation des autoroutes à Montréal. Pour sa part, Ludwig Desjardins examine le MTQ à partir de cette période et évalue l'apparition d'un processus public ponctué de débats au sujet des politiques d'aménagement des autoroutes<sup>33</sup>. La description du processus décisionnel lié à l'adoption des autoroutes est très pertinente à notre analyse.

### 1.1.3 Les infrastructures autoroutières

Sous plusieurs aspects, l'histoire des autoroutes est bien développée ; cela s'explique notamment par le fait que ce sujet constitue un enjeu urbain important à l'échelle internationale et particulièrement en Occident. Au Québec cependant, peu d'études s'y consacrent avant la fin des années 1990. De manière générale, si les chercheurs se sont rapidement penchés sur le sujet en soi, ils ne commencent toutefois à s'intéresser à l'éclosion des autoroutes que depuis le début du millénaire.

Le délaissement mondial du transport ferroviaire pour les infrastructures autoroutières au milieu du XX<sup>e</sup> siècle a été analysé selon plusieurs angles. L'adoption massive des autoroutes peut d'abord être comprise selon une perspective culturelle.

---

<sup>32</sup>François Droüin, « Promotion touristique, gestion du réseau et autonomie provinciale : la Voirie du Québec de 1922 à 1954 », *Cap-aux-Diamants : la revue d'histoire du Québec*, n° 111, 2012, p.30.

<sup>33</sup>Ludwig Desjardins, « L'apprentissage d'une nouvelle territorialisation des grands projets routiers au Ministère des Transports du Québec : entre constructeur de routes et aménageur du territoire », thèse de Ph.D., Université de Montréal, Faculté de l'aménagement, 2007, p.18.

C'est le cas entre autres des travaux de Gijs Mom qui observe la transformation des déplacements en Europe avec l'arrivée des voies rapides<sup>34</sup>. Ce virage se justifie par divers facteurs clés, telles l'anticipation des désirs et des besoins et certaines valeurs associées à la mobilité. La réorientation des réseaux de transport s'observe aussi selon un angle politique. Les autoroutes ont été vues comme un outil intégrateur et même unificateur ce qui a pu permettre l'accélération de leur adoption. Cette théorie est appuyée par Thomas Misa et Johan Schot qui approfondissent le cas européen<sup>35</sup>. Ils soutiennent dans ce cas que l'implantation des autoroutes visait à lier les différentes nations du continent et ainsi les unifier<sup>36</sup>. Cette analyse de la perception du rôle intégrateur des autoroutes nous permet de mieux comprendre quelles aspirations ont pu avoir les intervenants montréalais vis-à-vis des voies rapides.

Les historiens mènent leurs analyses sur plusieurs aspects liés à l'émergence rapide de ces infrastructures après 1945. Le développement des autoroutes constitue un terrain d'études relativement fertile depuis environ une décennie bien que certains travaux aient été réalisés auparavant. En considération des particularités inhérentes à chaque endroit, nous nous sommes penchés sur des études portant sur différentes zones géographiques pour bien comprendre le contexte autoroutier des années 1950-60.

Tout d'abord concernant l'Europe, le phénomène, bien qu'ayant des points similaires avec l'Amérique, a évolué bien différemment, d'où l'existence d'une diversité de travaux ayant ciblé plusieurs pays et perspectives. Dans le cadre de notre recherche, ce sont les études ayant une approche politique du cas européen qui ont retenu notre attention, car elles nous ont permis de tisser plusieurs parallèles avec le cas montréalais. Le rôle que jouent les autorités dans le processus d'implantation des

---

<sup>34</sup>Gijs Mom, « Roads without Rails: European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility », *Technology & Culture*, vol. 46, n°4, 2005, p.745-772.

<sup>35</sup>Thomas J. Misa et Johan Schot, « Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe », *History and Technology: An International Journal*, vol. 21, n°1, 2005, p.1-19.

<sup>36</sup>*Ibid.*, p.11.

autoroutes est déterminant au sein de divers pays. Dans le cas de la Belgique, l'influence de ces décideurs est d'autant plus importante qu'elle se produit dans le contexte de l'Expo58 de Bruxelles<sup>37</sup>. Pour Michel Hubert, l'effet catalyseur que provoque l'évènement sur le processus politique entourant les autoroutes locales contribue directement à leur approbation.

Si l'Europe offre différents parallèles à la dynamique qui se produit au Québec, c'est du côté des États-Unis et de certaines villes clés telle New York qu'il faut se tourner pour comprendre quelle influence internationale a pu atteindre Montréal. Lorsque vient le temps d'observer le poids de cette nation dans le développement autoroutier international, son omniprésence du point de vue historique, mais aussi académique, est flagrante. Pour une majorité de chercheurs, les États-Unis, qui possèdent le plus haut ratio d'automobiles par habitant, occupent une place essentielle dans la compréhension d'un monde urbain composant avec les infrastructures autoroutières. Nous avons effectivement pu parcourir un vaste corpus de recherches couvrant plusieurs approches. Les facteurs ayant mené à la prédominance américaine sont analysés au sein de nombreux travaux, dont ceux de John Bauman et Peter Norton<sup>38</sup>. L'une des explications justifiant la montée inexorable des infrastructures autoroutières réside dans le fait que le gouvernement américain s'est rapidement impliqué dans le processus. De même qu'en Europe, les autorités publiques vont ici jouer un rôle actif dans l'implantation des autoroutes. L'État s'est bâti une grande expertise et a choisi d'investir massivement dans des réseaux à haute vitesse afin de répondre à la demande des propriétaires de véhicules motorisés. Le réseau national qui s'est déployé à la grandeur du pays s'est de même étendu jusqu'aux frontières du

---

<sup>37</sup>Michel Hubert, « L'Expo 58 et le 'tout à l'automobile' : quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines à Bruxelles ? », *Brussels Studies*, n° 22, octobre 2008, p.1-16.

<sup>38</sup>John F. Bauman, « The Expressway "Motorists loved to hate": Philadelphia and The First Era of Postwar Highway Planning, 1943-1956 », *Pennsylvania Magazine of History & Biography*, vol. 115, n° 4, 1991, p.503-533.; Peter Norton, « Fighting Traffic: U.S. Transportation Policy and Urban Congestion, 1955-1970 », *Essays in History*, [en ligne] vol. 38, 1996, <http://www.essaysinhistory.com/articles/2012/164> (page consultée le 23 février 2015).

Québec, détail qui ne sera pas à négliger<sup>39</sup>. L'intervention étatique ne doit néanmoins pas occulter l'influence déterminante des intérêts privés. L'industrie automobile et d'autres lobbies ont massivement investi la sphère publique et celle de la consommation en associant le progrès aux véhicules motorisés ; New York est rapidement devenue une vitrine de cet avenir urbain<sup>40</sup>. Ces éléments ont été très utiles afin d'analyser comment la présence des États-Unis a pu influencer les milieux montréalais.

L'adoption généralisée des autoroutes aux États-Unis dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> ne se déroule néanmoins pas sans conséquence, car comme plusieurs chercheurs le soulignent, les autoroutes ont autant de vertus que d'impacts négatifs. Sous un angle démographique, Daniel T. Lichter et Glenn V. Fuguitt approfondissent les répercussions de ces infrastructures en établissant une corrélation entre leur construction et les taux de migration de la population<sup>41</sup>. S'ils étudient aussi les changements économiques, il faut surtout considérer l'article d'Evan P. Bennett à cet égard<sup>42</sup>. Dans les années 1950-60, le pouvoir attractif des autoroutes est tel qu'elles vont engendrer la richesse ou au contraire la ruine des villes américaines selon leur tracé. Dans ce dernier cas et en raison de multiples autres impacts, de nombreuses contestations vont éclore dans les villes américaines en réponse à l'extension des réseaux autoroutiers en milieu urbain. Au fil des nouveaux projets, un tournant s'opère au sein de l'opinion publique qui réévalue la priorité de ses valeurs urbaines<sup>43</sup>. Face à cette opposition nationale croissante qui multiplie les actions populaires, les autorités

---

<sup>39</sup>Peter Norton, « Fighting Traffic ».

<sup>40</sup>Owen D. Gutfreund, *Twentieth-Century Sprawl: Highways and the Reshaping of the American Landscape*, New-York, Oxford University Press, 2004, 320 p.

<sup>41</sup>Daniel T. Lichter et Glenn V. Fuguitt, « Demographic Response to Transportation Innovation: The Case of the Interstate Highway », *Social Forces*, vol. 59, n°2, 1980, p.492-512.

<sup>42</sup>Evan P. Bennett, « Highways to Heaven or Roads to Ruin? The Interstate Highway System and the Fate of Starke, Florida », *The Florida Historical Quarterly*, vol. 78, n° 4, 2000, p.451-467.

<sup>43</sup>William Issel, « "Land Values, Human Values, and the Preservation of the City's Treasured Appearance": Environmentalism, Politics, and the San Francisco Freeway Revolt », *Pacific Historical Review*, vol. 68, n°4, 1999, p.611-646.

sont contraintes à abandonner plusieurs projets<sup>44</sup>. Les États-Unis ont mis en avant leurs projets autoroutiers plusieurs années avant que le Canada et le Québec ne fassent de même. Les conséquences qui ont découlé de cette implantation ont dès lors pu être observées au nord de la frontière d'où notre intérêt pour ces recherches.

Bien que moins volumineux que son pendant américain, le corpus canadien de recherches portant sur les autoroutes est bien documenté et contribue à dégager des pistes pertinentes à nos travaux. Les études ciblées ici sont plus spécifiques et examinent le cas de projets en particulier plutôt que d'analyser le phénomène en général. Stephanie White choisit par exemple d'aborder la route Transcanadienne sous un angle économique, politique et identitaire<sup>45</sup>. Les différents gouvernements ne se sont pas limités à favoriser la construction de cette infrastructure. Ils ont aussi imprégné le projet autoroutier de différentes valeurs en l'associant au paternalisme fédéral, au canadianisme et à un symbole d'indépendance du pays<sup>46</sup>. En dépit des valeurs fortes accordées aux autoroutes, plusieurs oppositions se sont développées au pays. Ces dernières, qui ont éclos à travers l'ensemble des grandes villes canadiennes, sont mises en évidence depuis peu par Danielle Robinson<sup>47</sup>. Très rapidement, une opposition généralisée s'est formée au sein des milieux urbains en réponse aux projets autoroutiers des autorités. Si chaque lutte avait son contexte propre, elles n'ont pas évolué en vase clos, mais au contraire se sont influencées mutuellement. Le cas de Montréal est particulièrement évocateur à cet égard.

---

<sup>44</sup> Raymond A. Mohl, « Stop the Road Freeway Revolts in American Cities », *Journal of Urban History*, vol. 30, n°5, 2004, p.674-706. ; « The Interstates and the Cities: The U.S. Department of Transportation and the Freeway Revolt, 1966–1973 », *Journal of Policy History*, vol. 20, n°2, 2008, p.193-226.

<sup>45</sup> Stephanie White, « Performance and Memory: the Trans-Canada Highway and the jumping pound grade Separator, Alberta », *Ethnologies*, vol. 24, n° 1, 2002, p.251-273.

<sup>46</sup> *Ibid.*, p.257-259.

<sup>47</sup> Danielle Robinson, « Modernism at a Crossroad: The Spadina Expressway Controversy in Toronto, Ontario ca. 1960—1971 », *Canadian Historical Review*, vol. 92, n°2, 2011, p.295-322. ; « "The Streets Belong to the People": Expressway Disputes in Canada, C. 1960-1975 », thèse de Ph.D., McMaster University, Department of History, 2012, 360 p.

En ce qui concerne les infrastructures de Montréal, le domaine d'études évolue considérablement depuis les années 1970. Lors de cette décennie, les recherches publiées sont surtout factuelles et s'attachent à questionner l'apport économique des autoroutes construites à l'époque de Turcot. Mario Polèse et Jean-Claude Thibodeau par exemple analysent l'impact économique des autoroutes de la métropole sur les villes de sa région<sup>48</sup>. Un changement d'orientation des travaux de recherche sur les autoroutes se constate à partir des années 1980. Les chercheurs émettent des questionnements concernant les répercussions des autoroutes montréalaises sur leur milieu. Si la venue des autoroutes crée certains impacts positifs, plusieurs auteurs, tels Gilbert Saint-Laurent ou David B. Hanna, doutent de leurs apports. Le redéveloppement de Montréal après 1945 n'est nullement maîtrisé et encore moins planifié, et ce, particulièrement en ce qui a trait aux infrastructures autoroutières<sup>49</sup>. Il faut de plus se questionner sur le réel coût de ces infrastructures sur le milieu<sup>50</sup> ou concernant la fragmentation du tissu urbain<sup>51</sup>.

Depuis le début des années 2000, le débat s'élargit aux questions liées à l'empreinte environnementale des projets autoroutiers, aux choix collectifs, à la participation citoyenne et aux types de transports à prioriser. Les autoroutes ne sont pas obligatoirement indissociables de Montréal alors que d'autres visions de la mobilité existent<sup>52</sup>. Tel que l'illustrent Florence Paulhiac et de Vincent Kaufmann, l'aménagement des autoroutes n'est pas neutre et découle de politiques des transports qui sont déterminées par une structure spatiale, une culture urbaine, mais aussi des

---

<sup>48</sup>Mario Polèse et Jean-Claude Thibodeau, « Un cadre analytique pour étudier l'impact économique des autoroutes interurbaines : une application à la région de Montréal », *L'Actualité économique*, vol. 51, n° 3, 1975, p.383-404.

<sup>49</sup>Jean-Claude Lasserre, « Difficultés de la planification des infrastructures lourdes en milieu urbain : le cas de Montréal », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 58, n°1, 1983, p.62.

<sup>50</sup>Gilbert Saint-Laurent, « Impact de l'autoroute sur le milieu », p.76.

<sup>51</sup>David B. Hanna, « Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal », dans H. Capel et P.-A. Linteau, dir., *Desarrollo Urbano Comparado/Développement urbain comparé*, Barcelone, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1998, p.117-132.

<sup>52</sup>Claire Poitras, « Repenser les projets autoroutiers. Deux visions de la métropole contemporaine », dans G. Sénécal et L. Bherer, dir, *La métropolisation et ses territoires*, Québec : Presses de l'Université du Québec, 2009, p.108.

conditions économiques<sup>53</sup>. Ici aussi, il faut considérer l'évolution de l'opposition aux autoroutes dans la perspective de mieux comprendre la participation citoyenne et le processus décisionnel et démocratique liés au gouvernement. D'un côté, la contestation citoyenne dans les années 1960 ne s'est pas manifestée aussi rapidement qu'ailleurs au Canada et ne s'imposera qu'après la construction de la majorité des infrastructures autoroutières de la métropole. La population, désormais consciente de l'importance du patrimoine urbain et du coût global des autoroutes, poursuivra cependant la lutte contre l'avis de tous jusqu'à faire reculer le gouvernement<sup>54</sup>. De l'autre côté, il ne faut pas négliger un acteur de taille aux côtés de la population, c'est-à-dire les architectes et les urbanistes. Experts tout comme les ingénieurs, ils mèneront la lutte pendant plus d'une décennie sur différents plans afin de protéger le patrimoine montréalais des autoroutes<sup>55</sup>.

Les études rapportées jusqu'ici concernant la région métropolitaine sont très pertinentes de manière à saisir le phénomène des autoroutes à Montréal. La majorité d'entre elles se concentrent toutefois sur les conséquences de ces infrastructures et non sur la dynamique qui les a précédées. Poitras figure parmi les rares chercheurs à avoir bien introduit le contexte historique menant au développement autoroutier dans les années 1960<sup>56</sup>. Dans cette voie, nous souhaitons enrichir les connaissances existant sur la période annonçant la venue des autoroutes.

Les recherches mentionnées révèlent la multiplicité des liens existants entre le milieu urbain et les autoroutes. Au centre de cette relation se trouve aussi la mobilité

---

<sup>53</sup>Florence Paulhiac et Vincent Kaufmann, « Transports urbains à Montréal : évolutions des référentiels et enjeux d'une politique durable », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, juin 2008, p.49-80.

<sup>54</sup> Martin Drouin, *Le combat du patrimoine à Montréal, 1973-2003*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 2005, 386 p. ; Luc Noppen, *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame : Mémoires et destins d'un axe est-ouest à Montréal*, Québec, Ministère des Transports, 2001, 175 p.

<sup>55</sup> André Boisvert, « L'émergence de l'Ordre des urbanistes du Québec », *Urbanité*, automne 2013, p.26-31. ; *Revue ARQ/ Architecture-Québec*, n°160, 2012, 32 p.

<sup>56</sup> Claire Poitras « A city on the move », dans S. Castonguay et M. Dagenais, dir., *Metropolitan natures : Environmental Histories of Montreal*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2011, p.168-183.

qui est étroitement liée à l'automobile et aux infrastructures autoroutières. Ce concept suscite de nombreuses réflexions et recherches depuis quelque temps. Autrefois restreinte à une dimension techniciste, la mobilité a été reconsidérée par plusieurs sciences sociales qui ont renouvelé leurs approches sur le sujet<sup>57</sup>. Il est désormais admis que la « mobilité ne se réduit pas à une suite de déplacements : c'est un capital-financier, social, cognitif- »<sup>58</sup>. Cette ouverture offre aux historiens la possibilité de faire interagir ses différents sens, social comme technique, et d'entamer l'étude de nouvelles problématiques liées à ce sujet. Au sein de ce mémoire, le recours au concept de la mobilité sous ses différents sens enrichira et facilitera notre compréhension de la période abordée. À ce sujet, Mathieu Flonneau s'intéresse aux attraits de l'automobile qui malgré ses inconvénients a conservé son image utopique basée sur la mobilité avec une vitesse sans entraves<sup>59</sup>. La mobilité est aussi observée à Montréal en lien avec les préférences des usagers. Yves Brussières approfondit le choix de l'automobile comme support de déplacement<sup>60</sup> alors qu'Étienne Faugier illustre comment les efforts du Québec ont mené à l'adaptation de son réseau pour répondre à la volonté de la population d'accélérer<sup>61</sup>. Ces études se révèlent très pertinentes pour comprendre quelles valeurs associées à la mobilité et à l'automobile ont pu influencer les Montréalais.

#### 1.1.4 L'échangeur Turcot

La présentation du bilan historiographique nous révèle jusqu'à présent que plusieurs études ont été achevées concernant les autoroutes de manière générale et de

---

<sup>57</sup> Mathieu Flonneau et Vincent Guigeno, dir. *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux historiographiques et perspectives de recherche*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009, p.12-13. ; Gérard Beaudet et Pauline Wolff, « La circulation, la ville et l'urbanisme : de la technicisation des transports au concept de mobilité », *VertigoO*, [en ligne], Hors-série 11, mai 2012, <http://vertigo.revues.org/11703> (page consultée le 27 juin 2015).

<sup>58</sup> *Ibid.*, p.13.

<sup>59</sup> Mathieu Flonneau, *Les cultures du volant XXe-XXIe siècles. Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Autrement « Mémoires/Culture », 2008, 222 p.

<sup>60</sup> Yves Brussière, « L'automobile et l'Expansion des Banlieues : le Cas de Montréal, 1901-2001 », *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, vol. 18, n° 2, 1989, p.159-165.

<sup>61</sup> Étienne Faugier, « 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.

manière plus spécifique concernant celles de Montréal. Il n'est toutefois pas aisé d'en dire autant de l'échangeur Turcot, du moins selon un angle historique. Car, en ce qui a trait à la situation actuelle de l'échangeur, les historiens de même que d'autres experts provenant d'une pluralité de disciplines s'y attardent beaucoup. L'une des raisons justifiant cet intérêt s'explique par le projet de reconstruction de l'échangeur et par les modalités qui définissent le nouveau projet. Depuis les annonces initiales en 2007, chacun tente d'enrichir le débat actuel en répondant à divers questionnements.

En 2009, Pierre Gauthier, Jochen Jaeger et Jason Prince dirigent un ouvrage collectif qui « enrichira et suscitera de nouvelles manières de penser le futur de notre ville »<sup>62</sup>. Plus d'une dizaine de chercheurs abordent Turcot et le transport à Montréal en lien avec l'environnement, le transport collectif, le milieu urbain, l'état de l'échangeur, la santé publique, le camionnage et les autoroutes. Sur un plan concret, ils font aussi intervenir brièvement certains éléments se référant aux années 1960, mais c'est leur remise en question de l'apport du futur échangeur qui nous intéresse. En 2011, Gauthier rédige aussi un compte-rendu de l'exposition tenue par le photographe André Denis concernant l'échangeur<sup>63</sup>. Tout en commentant son œuvre et le sort prochain de Turcot, l'auteur se permet de le rattacher à son passé récent en passant en revue la transformation du territoire ciblé.

Dans la continuité des travaux de Pierre Gauthier, Étienne Faugier aborde les choix actuels entourant Turcot<sup>64</sup>. Depuis 50 ans, la vitesse constitue un élément incontestable dans le choix de l'automobile et de ses infrastructures. Paradoxalement, la fluidité des déplacements ralentit et amène à réévaluer la façon dont on considère la vitesse dans les infrastructures, dont l'échangeur Turcot du XXI<sup>e</sup> siècle.

---

<sup>62</sup>Pierre Gauthier, Jochen Jaeger et Jason Prince, *Montreal at the Crossroads*, p.15.

<sup>63</sup>Pierre Gauthier, « L'échangeur Turcot entre ciel et terre », *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, vol. 39, n° 2, 2011, p.61-62.

<sup>64</sup>Étienne Faugier, « Turcot : la vitesse paradoxale ».

Margaret E. Hodges approfondit dans son essai publié en 2012 un angle peu étudié de l'échangeur<sup>65</sup>. D'un point de vue architectural, l'auteure analyse Turcot en le décomposant selon ses valeurs esthétiques. Elle évalue d'abord l'effet que produit l'architecture du projet des années 1960, puis évalue celui présenté par le MTQ depuis 2007<sup>66</sup>. Les projets autoroutiers sont habituellement observés selon une perspective politique, économique ou sociale. L'approche culturelle retenue par Hodges offre un caractère singulier à cet article.

François Lemay et Anne-Caroline Desplanques analysent l'échangeur dans le débat actuel en ayant recours à son passé<sup>67</sup>. Ce retour dans les années 1960 permet d'étayer certains des motifs ayant favorisé la construction de Turcot et les impacts découlant de ce choix. Cette introduction aux raisons d'être de l'échangeur leur permet par la suite d'approfondir la situation actuelle avec les avenues s'offrant à la société.

Au cœur du processus de consultation publique concernant l'avenir de Turcot en 2011, Sophie Van Neste expose une compréhension détaillée de l'utilisation du territoire comme outil de débat public<sup>68</sup>. Elle nous permet de comprendre comment Turcot peut être défini, comment ses paramètres peuvent être déterminés par l'État et comment les échelles liées au territoire peuvent varier. En abordant ce débat public, elle révèle aussi l'évolution du processus décisionnel et illustre que les différents intervenants actuels n'ont pas l'intention de se laisser imposer une vision.

Les travaux entourant l'échangeur ont donc ouvert une fenêtre aux questions le concernant. La complexité de l'échangeur, son utilité initiale et actuelle et ses impacts

---

<sup>65</sup>Margaret E.Hodges, « Expressway Aesthetics. Montreal in the 1960s », *Journal of the Society for the Study of Architecture/ Journal de la Société pour l'étude de l'architecture*, vol. 37, n° 1, 2012, p.45-55.

<sup>66</sup>*Ibid.*, p.51.

<sup>67</sup>François Lemay et Anne-Caroline Desplanques, « Échangeur Turcot : histoire d'un passé fissuré », *Nouveau projet*, vol. 2, septembre 2012, p.88-92.

<sup>68</sup>Sophie L.Van Neste, « Les terrains, territoires et échelles de la participation : l'échangeur Turcot mis en débat », *Journée doctorale sur la participation du public et la démocratie participative, GIS Participation et Démocratie*, Paris, 2011, p.1-22.

ont ainsi pu être interrogés. Dans le présent contexte marqué par des débats croissants opposant les promoteurs du transport public aux partisans du transport automobile, l'intérêt des chercheurs pour ces questions se développe de plus en plus. En enrichissant ces discussions, plusieurs auteurs amènent aussi un nouveau regard sur les conjonctures ayant mené à l'édification de Turcot. Toutefois, rares sont les études qui abordent ce cas en profondeur.

Claire Poitras peut figurer parmi les rares chercheurs qui scrutent Turcot sous une perspective historique<sup>69</sup>. L'article qu'elle publie en 2011 dresse un portrait de la situation à Montréal dans les années 1960 où elle met en lumière les motifs et les obstacles au développement autoroutier. Elle cible en particulier certains projets tels que l'autoroute Décarie, l'axe Est-Ouest et l'autoroute des Cantons de l'Est sans oublier d'introduire Turcot. Cette étude permet de faire le pont avec un premier article publié en 2009 où elle aborde dans ce cas-ci la problématique actuelle de l'échangeur. À travers ce texte, elle invite à repenser les infrastructures autoroutières à Montréal<sup>70</sup>. Les recherches de Poitras et des autres auteurs cités éclairent considérablement nos connaissances du développement autoroutier montréalais. Cependant, par cette étude, nous croyons pouvoir contribuer à approfondir ce thème.

## 1.2 Problématique

Ce mémoire a pour objectif de mieux comprendre l'implantation du réseau autoroutier montréalais en mettant au jour les conjonctures ayant conduit à son adoption et en exposant les multiples voix qui ont pris part au processus. Il n'est pas question ici de remettre en cause le tournant et les choix qui sont survenus à l'époque, fruits d'un contexte différent, mais bien d'expliquer les circonstances entourant les choix qui ont été faits. Si l'Exposition universelle et les besoins de circulation sont soulignés à de multiples reprises pour justifier les autoroutes, des explications plus approfondies

---

<sup>69</sup>Claire Poitras, « A city on the move ».

<sup>70</sup>Claire Poitras, « Repenser les projets autoroutiers », p.108-109.

semblent nécessaires. Mettre en lumière les raisons menant à la construction de l'échangeur Turcot par exemple exige de saisir comment le choix du tout-à-l'automobile a pu s'imposer aussi rapidement dans les années 1960. Un consensus en faveur de ce tournant était-il possible ? Un débat a-t-il existé ? Quels acteurs étaient impliqués avec quelle influence? Que désiraient-ils? Quels éléments le processus décisionnel a-t-il pris en compte ou a-t-il délaissés?

Pour répondre à ces questions, nous allons analyser cette problématique en deux temps. Tout d'abord, nous tenterons de cibler les facteurs sous-jacents qui ont conduit à la transformation de la métropole. Au cours des années 1950 et 1960, la circulation est devenue un élément central pour plusieurs milieux montréalais ce qui a incité les différentes autorités concernées par Montréal à réfléchir et à agir sur la mobilité urbaine. Pour établir le portrait le plus précis possible du contexte qui a introduit l'ère de l'automobile à Montréal, il nous semble essentiel de décomposer cette période et d'analyser les arguments politiques, économiques, sociaux et urbains qui ont été invoqués.

Ensuite, nous tenterons de comprendre les circonstances conjoncturelles qui ont catalysé le développement autoroutier et permis l'érection de l'échangeur Turcot. Montréal a évolué d'une zone développée, mais dépourvue d'autoroutes à une zone autoroutière névralgique, et ce, en l'espace d'une décennie. Si un contexte favorable à l'automobile s'est mis en place dans la métropole au tournant des années 1960, la ville se trouvait toujours à la croisée des chemins sur le plan des transports. Nous illustrerons quels événements ont favorisé l'adoption d'une série de chantiers autoroutiers dans la zone métropolitaine avec comme point culminant l'échangeur Turcot qui symbolise le choix du tout-à-l'automobile au Québec. Resituer les choix posés dans leur contexte et éclairer les logiques ayant présidé à leur adoption, c'est ce que permettra notre étude.

### 1.3 Sources et méthodologie

Pour reconstituer le développement autoroutier qui prend place à Montréal pendant les années 1950 et 1960, nous avons fait appel à divers types de sources. De plus, en prêtant attention à un projet toujours d'actualité, il nous faut composer avec un lot de défis particulier. L'échangeur Turcot étant au cœur d'un processus de reconstruction, plusieurs documents sensibles ont pu demeurer classifiés selon le ministère des Transports. Pour dresser un portrait complet des raisons d'être des autoroutes métropolitaines et de cette infrastructure, il nous a fallu étendre nos recherches afin de cibler un maximum de sources pertinentes. En ce sens, un repérage en profondeur des fonds associés à la majorité des acteurs clés connus ayant eu des liens avec la circulation, les autoroutes ou Turcot à Montréal a été effectué. Les sources ont été ciblées de manière qualitative selon ces thèmes et proviennent de milieux variés.

Les archives provenant des diverses instances gouvernementales ont été scrutées en premier lieu. Ces instances se trouvant au cœur des décisions menant à la réalisation d'un réseau autoroutier, elles ont orienté la base de notre recherche. Le dépouillement a été exécuté avec comme objectif de relever les interventions de tout acteur officiel, signe d'une influence politique sur le dossier de la circulation. Il faut tout d'abord considérer les archives municipales qui rassemblent sans contredit la majorité des sources que nous avons utilisées. Parmi les archives de la Ville de Montréal (AVM), nous avons pu parcourir de nombreuses bobines de la série 1 des dossiers de presse en fonction des mots clés tirés de leur index. Elles contiennent des articles de journaux, des discours de fonctionnaires ou d'élus, des extraits de revues et bien d'autres contenus pertinents à nos travaux. Certaines séries et sous-séries, dont celles du Conseil municipal, du Sous-comité de coordination des projets de circulation et du Service de la circulation, nous ont offert des éléments significatifs sur la vision des élus et des experts et des gestes qu'ils ont posés. Certains dossiers d'acteurs clés comme celui de Jean Lacoste ont aussi été retenus nous permettant de mieux comprendre les

orientations que les autorités ont prises. Jean Lacoste a été le premier directeur du Service de la circulation de la Ville de Montréal jusqu'à son retrait en 1966. Ingénieur expérimenté, il a fait exécuter de nombreuses études et a échangé avec plusieurs acteurs au niveau local. Ses opinions sur le transport en commun contrastent notamment avec celles émises par les autorités ce qui rend son rôle des plus importants à comprendre. D'autres documents très pertinents doivent aussi être mentionnés. Parmi ceux-ci se trouvent l'enquête *Origine et destination dans l'Île de Montréal*, les plans directeurs du Service d'urbanisme, des études des problèmes du camionnage interurbain, de la route et de la circulation, des suggestions provenant de la Chambre de commerce, les rapports d'*Horizon 2000* et des films sur Montréal disponibles sur la plateforme web. Des documents provenant du fonds de la division d'urbanisme de la Ville ont aussi été consultés. Les études de l'autostrade Est-Ouest réalisées en 1948 et 1960 et les communiqués de presse portant sur la route Transcanadienne constituent des sources intéressantes à notre avis. L'existence de ces multiples études, portant parfois sur les mêmes tracés à quelques années d'intervalles, nous permet de suivre l'exaltation croissante pour l'automobile lors de cette période.

En ce qui concerne les archives des instances officielles, nous avons aussi consulté les archives provenant du milieu provincial. Le ministère des Transports représentant, à notre avis, l'acteur le plus impliqué dans le développement autoroutier de Montréal, la majorité des archives, en lien avec les projets autoroutiers de l'époque ciblée et qui ont été déclassifiées, ont été consultées. On y retrouve certaines sources d'intérêt tels que les études de l'autostrade Est-Ouest réalisée en 1958, l'entente gouvernementale concernant la route Transcanadienne et les communiqués officiels de l'inauguration de l'échangeur. Ces communiqués nous ont permis de mieux percevoir les attentes existant à l'égard des autoroutes. Il nous a été de plus possible d'avoir accès aux seules archives connues portant directement sur l'échangeur Turcot. Des clichés de la construction, des études géotechniques, de la correspondance du ministère de la Voirie, des devis spéciaux et des délibérations secrètes du Conseil Exécutif ont été retenus. Nous avons aussi parcouru les débats de l'Assemblée législative du Québec

localisés à la bibliothèque de l'Assemblée nationale. Sans en faire un dépouillement exhaustif, la consultation a été effectuée selon un nombre de mots clés liés à la circulation ou aux projets autoroutiers. Nous y avons cherché l'existence de débats ou de mémoires concernant les autoroutes. Les échanges retrouvés ont permis de bien mesurer le processus de réalisation avec les expropriations effectuées notamment. Il faut enfin mentionner l'Office des autoroutes du Québec (OAQ), organe gouvernemental créé au tournant des années 1960. L'ensemble des archives du fonds de cette entité ont été consultées dont des rapports financiers et annuels, des procès-verbaux et une étude de rentabilité pour l'autoroute Montréal-Sherbrooke. Cette dernière a fourni plusieurs éléments sur les prévisions de circulation à long terme, ce qui nous renseigne sur les intentions de l'organisme concernant la capacité de ses futures infrastructures.

Une fois les archives des milieux officiels dépouillés, les sources les plus pertinentes concernant les autoroutes ont été localisées parmi des organismes, des associations et des corporations. Cette recherche était nécessaire afin de comprendre quel acteur tiers a exercé un rôle ou une pression sur les transports à cette époque. Parmi les associations professionnelles, nous pouvons citer l'Ordre des ingénieurs du Québec (OIQ) et la Chambre de commerce de Montréal (CCM). Au siège de l'OIQ, nous avons procédé au dépouillement de l'ensemble des archives disponibles. En plus de liens directs dans l'élaboration des autoroutes, les ingénieurs avaient une influence reconnue au niveau gouvernemental ce qui a justifié notre consultation. Quelques articles publiés par l'organisation ont été retenus. Concernant les fonds d'archives de la CCM qui sont conservés par HEC Montréal, nous devons mentionner la présence de sources très pertinentes nous renseignant sur les efforts de la Chambre pour alimenter le débat sur la circulation. Deux types de sources ont été ciblés. D'une part, plusieurs de leurs publications nous permettent d'illustrer l'intérêt de la CCM pour la circulation et ses infrastructures. D'autre part, nous avons relevé des notes de discours et des mémoires qui impliquent la CCM et le Service de la circulation. Outre les associations professionnelles, nous avons aussi considéré des organismes lobbyistes comme le

Royal Automobile Club of Canada (RAC). Le dépouillement exhaustif de ses publications pour les années disponibles de 1953 à 1967 a été des plus pertinents. Elles nous ont renseignées sur les voyages du groupe et sur les conférences, les études et les pressions qu'il a accomplies au sein de la société montréalaise au profit de l'automobile. Les derniers intervenants qui ont été considérés sont les compagnies qui sont reliées au monde du transport. La correspondance du Canadian National a par exemple été consultée en lien avec le chantier de l'échangeur Turcot.

Nous avons puisé plusieurs informations parmi maints périodiques et journaux publiés à l'époque dont un grand nombre sont conservés à la Grande Bibliothèque<sup>71</sup>. En complément aux dossiers de presse de la Ville de Montréal, nous avons dépouillé d'autres quotidiens francophones et anglophones tels *La Presse*, *Le Devoir* et *The Gazette* en fonction de dates clés (août 1963 et avril 1967 entre autres) que nous avons établies au cours de notre recherche. Pour saisir l'opinion populaire, qui est largement absente des sources écrites hormis parmi certains documents de la Ville de Montréal, ou l'argumentaire des milieux politiques ou financiers, ces journaux constituent une précieuse source. Nous avons aussi dépouillé l'ensemble des numéros des périodiques *Cités et Villes*, *Commerce*, *Bulletin*, *PLAN*, les *Cahiers d'urbanisme* de même que *Montraffix News* entre 1953 et 1967.

Enfin, en plus de ce corpus, nous avons aussi considéré des sources audiovisuelles. Le visionnement des documentaires de l'ONF et *Les Grands Projets Québécois-Les Autoroutes de Montréal* produit par Historia nous ont offert un contenu inédit des années 1960. Les entrevues réalisées avec des experts provenant de plusieurs disciplines amènent une contribution originale sur les autoroutes et les mentalités de l'époque que nous n'avons pas retrouvée ailleurs au cours de nos recherches.

---

<sup>71</sup>Loi sur Bibliothèque et Archives nationales du Québec, *site du gouvernement du Québec*, [en ligne], [http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/B\\_1\\_2/B1\\_2.htm](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/B_1_2/B1_2.htm) (page consultée le 12 novembre 2014)

## **Chapitre 2 :**

### **Se déplacer à Montréal**

« Et le problème de la circulation en est un qui affecte les besoins et le bien-être de toutes les sections de la région métropolitaine » <sup>1</sup> CCDM, 1956

Les transports façonnent Montréal depuis le début de son existence et représentent une sphère importante de la ville. La perception qu'a la société des déplacements se transforme toutefois au cours des années 1950. Alors que l'utilisation de l'automobile s'accroît continuellement, les autorités semblent peu enclines à prioriser la question de la mobilité. Dans ce chapitre nous mettrons en lumière les facteurs favorisant la mise en place de mesures concernant la problématique de la circulation. Dans un premier temps, nous illustrerons comment différents milieux de la métropole vont mettre de l'avant le thème des transports en invoquant les impacts possibles ou existants qui découlent du laissez-faire politique. D'une part, il faut considérer les conditions avec lesquelles la population doit composer au quotidien. L'état de la circulation engendre plusieurs maux dans toutes les facettes de la métropole. D'autre part, nous présenterons les appels répétés des groupes lobbyistes et des milieux d'affaires qui soulignent le risque pour Montréal de voir son importance politique et économique régresser si le problème de la circulation n'est pas considéré.

En deuxième lieu, nous allons examiner comment l'impuissance des villes locales et de la Commission métropolitaine de Montréal (CMM), qui ne parvient pas à s'imposer dans le domaine des transports, accentue la pression politique et transporte la question de la mobilité au premier plan. La table est alors mise pour que la circulation devienne une priorité dans la métropole, ce qui conduit les autorités à élaborer différents projets.

---

<sup>1</sup>Archives HEC Montréal, fonds de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (désormais P003), G-04-0102, *Mémoire sur les problèmes de la circulation dans la région économique de Montréal*, avril 1956, p.5.

## 2.1 La circulation, un élément central

La fin de la Seconde Guerre mondiale entraîne des changements profonds dans le mode de vie des Montréalais. Le boom économique fulgurant qui marque l'Occident lors de cette période connue comme les « Trente Glorieuses » profite grandement à la métropole canadienne. Cette dernière tire avantage d'une croissance exceptionnelle qui éclipse même celle de Toronto, cette prétendante au titre de première ville du pays<sup>2</sup>. Cet essor se fait alors de pair avec la transformation des activités économiques de Montréal qui assiste à l'accélération de sa tertiarisation<sup>3</sup>. Sa prospérité s'accompagne ainsi d'une concentration de l'économie qui tend à se circonscrire à un petit secteur dense, soit le centre-ville. L'abondance est aussi à l'ordre du jour pour les citoyens. La croissance économique se traduit d'abord par une hausse de revenus ce qui permet aux ménages un choix de consommation accru pour le logement ou les transports par exemple<sup>4</sup>. Elle favorise également un bond démographique considérable alors que le baby-boom s'additionne aux migrations et fait hausser de près d'un demi-million de personnes la population de l'île de Montréal entre 1951 et 1961<sup>5</sup>.

Le changement de vocation de la métropole et la transformation des ménages montréalais, sans oublier les mesures hypothécaires de l'État fédéral<sup>6</sup>, contribuent à la pérennité des villes périphériques à Montréal. Aspirant à une vie familiale sereine,

---

<sup>2</sup>Mario Polèse, « Montréal économique : de 1930 à nos jours. Récit d'une transition inachevée », dans D. Fougères, dir., *Histoire de Montréal et de sa région*, p.973.

<sup>3</sup>Paul-André Linteau, René Durocher, Jean-Claude Robert et François Ricard, *Histoire du Québec contemporain, Tome II : Le Québec depuis 1930*, Montréal, Éditions du Boréal, 1989, p.286.; Bibliothèque et Archives nationales du Québec (désormais BAnQ), fonds du ministère des Transports (désormais fonds E23), 1993-02-001\91, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, *Le centre ville de Montréal/ Downtown Montréal*, Bulletin technique, vol. 3, août 1964, p.1.

<sup>4</sup>Richard Shearmur, « Montréal 1950-2010 : la métamorphose de l'économie spatiale », dans D. Fougères, dir., *Histoire de Montréal et de sa région*, p.1013.

<sup>5</sup>Claire Poitras, « Les banlieues résidentielles planifiées dans la région de Montréal après la Seconde Guerre mondiale. Un modèle en redéfinition ? », dans D. Fougères, dir., *Histoire de Montréal et de sa région*, p.902.

<sup>6</sup>Anne-Marie Séguin, Paula Negron-Poblete et Philippe Apparicio, « Pauvreté et richesse dans la région montréalaise depuis l'après-guerre. Un paysage en mouvement », dans D. Fougères, dir., *Histoire de Montréal et de sa région*, p.1145.

possédant les revenus nécessaires et munie de moyens de déplacement plus développés, la population opte pour la banlieue, un modèle urbain lui semblant exempt de compromis. Son développement se poursuit donc et s'accélère même occasionnant la création de noyaux urbains sur l'île Jésus, la Rive-Nord, la Rive-Sud et dans l'est<sup>7</sup>. Si l'île de Montréal connaît une hausse continue de sa population, la croissance s'effectue désormais surtout à l'extérieur de l'île, favorisant une certaine déconcentration urbaine.

Tous ces éléments combinés conduisent à un accroissement marqué du nombre de déplacements dans la région métropolitaine et en son centre même. Nous pouvons percevoir deux tendances à ce sujet. D'une part, la mobilité se transforme alors à une échelle sans précédent. La croissance soutenue a nécessairement des répercussions sur la superficie qu'occupe la ville et fait éclater ses limites<sup>8</sup>. Le développement suburbain qui en découle s'étire indéfiniment et accentue les distances entre les différentes banlieues. Simultanément, la tertiarisation de Montréal tend à concentrer les emplois augmentant les déplacements vers le centre de la métropole. À l'instar des villes américaines telles que New York, les emplois augmentent plus rapidement en ville qu'en banlieue alors qu'on observe la situation opposée en ce qui a trait à la population<sup>9</sup>. Alors que la circulation augmente sur l'île de Montréal et en banlieue, les flux de déplacements interurbains se multiplient aussi.

D'autre part, cette circulation accrue se réalise principalement au moyen d'un mode de transport en forte émergence : l'automobile. Mieux nantie, la classe moyenne québécoise d'après-guerre adopte le modèle américain de consommation et s'éloigne de la ville. Le choix socio-économique et culturel de la banlieue, qui se fonde sur une structure spatiale et sociale associant notamment la famille nucléaire aisée et la qualité de vie optimale, favorise alors l'adoption de nouveaux « comportements de mobilité et

---

<sup>7</sup>Gilles Sénécal et Nathalie Vachon, « L'expansion métropolitaine : vers une polycentricité assumée », dans D. Fougères, dir., *Histoire de Montréal et de sa région*, p.874.

<sup>8</sup>Richard Shearmur, « Montréal 1950-2010 », p.1013.

<sup>9</sup>Peter Hall, *Les villes mondiales*, p.216.

de choix de mode »<sup>10</sup>. En l'occurrence, c'est l'automobile, bien de consommation qui est associé à un progrès accessible à tous, qui est retenue pour se déplacer<sup>11</sup>. La société adhère à la civilisation de l'automobile qui propose de répondre à ses besoins en améliorant son contrôle sur l'environnement de manière efficace. Plus rien n'empêche les citoyens de s'installer de manière permanente loin de la ville, qui se faisant commencent effectivement à être dépendants de l'automobile, cette dernière devenant essentielle aux déplacements<sup>12</sup>. Très rapidement, l'automobile se démocratise et fait partie intégrante du quotidien des Québécois. En témoigne l'importance du parc automobile de la province qui quadruple entre 1945 et 1960 pour dépasser le cap du million de véhicules<sup>13</sup>. Cette dynamique s'illustre aussi par l'augmentation des déplacements motorisés qui est plus rapide que celle des déplacements totaux<sup>14</sup>. Style de vie, rêves, émotions, ce mode de transport est associé à une culture plus moderne et utopique qui suscite les désirs<sup>15</sup>. Indépendamment de la localisation résidentielle ou professionnelle, la population utilise de plus en plus l'automobile à des fins personnelles. Ainsi, si la migration vers les banlieues encourage l'utilisation de l'automobile, la dynamique inverse est aussi vraie.

Bien qu'un réseau routier soit bien déployé à Montréal, la croissance des déplacements et plus encore le choix de l'automobile engendrent de multiples impacts à la grandeur de la métropole. Le développement du réseau routier qui est encouragé depuis plusieurs décennies par le gouvernement provincial à même les fonds publics ne suffit plus<sup>16</sup>. C'est que l'essor insoupçonné de la voiture surprend l'administration municipale qui tarde à s'adapter à cette dynamique, ébauchant lentement des solutions fractionnées et aléatoires<sup>17</sup>. Malgré cette situation, les autorités montréalaises semblent

---

<sup>10</sup> Yves Brussière, « L'automobile et l'Expansion des Banlieues », p.162.

<sup>11</sup> Mathieu Flonneau, *Les cultures du volant XXe-XXIe siècles*, p.157.

<sup>12</sup> Peter Hall, *Les villes mondiales*, Paris, Éditions Hachette, 1966, p.198.

<sup>13</sup> Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p.438.

<sup>14</sup> Yves Brussière, « L'automobile et l'Expansion des Banlieues », p.162.

<sup>15</sup> Mathieu Flonneau, *Les cultures du volant XXe-XXIe siècles*, p.172-173. ; James C. Scott, *Seeing like a state*, p.5, 89.

<sup>16</sup> David B. Hanna, « Les réseaux de transport », p.124.

<sup>17</sup> Archives HEC Montréal, P003, T-K6-0003, *Projet de solution à la circulation*, 1960, p.1.

loin d'établir la circulation comme étant une priorité au début des années 1950. C'est à ce moment, surtout à partir de 1953, que les milieux financiers, les groupes lobbyistes et les citoyens de Montréal vont se positionner sur le sujet. Avant même d'établir quel mode de transport la ville devrait favoriser, ces acteurs vont intervenir afin de mettre en avant-plan le dossier de la mobilité.

Illustration 1 : La circulation à Montréal au tournant des années 1950



Source : BAnQ, fonds Conrad Poirier, P48.S1.P15096, *Feature. Traffic*, 2 avril 1947.

Qu'ils soient justifiés par des maux quotidiens ou par une tendance marquée, les problèmes de déplacement sont mis en évidence en tant qu'élément central des enjeux montréalais. Dès 1949, la Commission de Recherches sur les Problèmes de la Circulation et du Transport annonce la saturation du centre de la ville<sup>18</sup>. En 1953, la Chambre de commerce du District de Montréal (CCDM) représente la première organisation tierce à s'immiscer rapidement et pleinement dans le débat et à mettre de la pression sur la métropole. D'emblée, elle affirme que la circulation constitue une problématique sérieuse pour Montréal et qu'elle affecte toute la région métropolitaine et la société en général ayant des répercussions sur la qualité de vie, la sécurité,

<sup>18</sup>AVM, XCD00-P6875, Robert B. Mitchell, *Planification du transport à Montréal*, 2 mai 1960, p.1.

l'économie, etc <sup>19</sup> . Une organisation représentant les automobilistes, le Royal Automobile Club of Canada (RAC), renchérit en 1954 en dénonçant à répétition la congestion comme étant le principal problème de toutes les communautés de la région<sup>20</sup>. Enfin, même certains experts et plusieurs services de la Ville de Montréal vont à leur tour déplorer la situation à laquelle les habitants sont assujettis.

Ces intervenants incitent d'abord les élus municipaux de prioriser le dossier de la circulation afin d'assurer la fonctionnalité des utilités publiques. Qu'il s'agisse du réseau en lui-même ou des infrastructures qui le composent, la Ville doit s'assurer du bon déroulement des opérations, car il en va des intérêts de la communauté. Dans le cas de l'automobile selon le RAC, les élus doivent comprendre que « [the] motor car is no longer a pleasure vehicle, it is the only form of transportation which can serve the community every minute and every hour of the day or night »<sup>21</sup>. Les déplacements quotidiens des citoyens et des travailleurs, les opérations des commerçants, la sécurité des piétons, des conducteurs et des services d'urgences, etc.; la circulation permet la fluidité des activités essentielles de la métropole. Or, il s'avère selon plusieurs que le réseau local est nettement insuffisant pour permettre un fonctionnement quotidien viable. La CCDM, étude à l'appui, chiffre en 1956 le besoin minimal de surfaces requises pour assurer la mobilité à Montréal à 17.9 millions de mètres alors que la Ville en possède 14.6 millions<sup>22</sup>. Elle insiste aussi sur le fait que cet écart doit être considéré selon une circulation optimale ce qui est impossible considérant la présence de chantiers, de véhicules d'urgences, de livraisons, etc. Le seuil minimum d'infrastructures n'étant même pas atteint, il est inévitable que le quotidien des Montréalais soit affecté.

---

<sup>19</sup>Archives HEC Montréal, P003, T-K6-0002, Comité de la circulation, *Notes sur les propos de M. Jean Lacoste, directeur du Service de la Circulation*, 2 décembre 1957, p.5.

<sup>20</sup>Archives CAA-Québec, Royal Automobile Club of Canada (désormais RAC), « President's Annual Report », *The News Letter*, vol. XXXIV, n°2, 22 janvier 1954, p.7.

<sup>21</sup>*Ibid*, p.9.

<sup>22</sup>Archives HEC Montréal, P003, G-04-0106, *Le stationnement à Montréal*, décembre 1956, p.6.

L'espace considérable que les conducteurs requièrent pour se consacrer à leurs activités essentielles n'est donc pas suffisant. Cela est d'autant plus vrai lorsque l'on considère l'enjeu du stationnement des véhicules. Pour répondre à la demande, la part du territoire réservé au stationnement s'est accrue de 195% entre 1949 et 1962, et ce, uniquement au centre-ville<sup>23</sup>. Loin de répondre aux besoins, cette tendance aggrave un autre problème. En effet, la fluidité du réseau, déjà compromise pour certains, se trouve alors envenimée par la présence de véhicules immobiles. Pour la CCDM, le stationnement, bien que nécessaire aux déplacements des Montréalais, en automobile comme en transport en commun, nuit tout autant que la circulation en elle-même<sup>24</sup>. Cette dernière, déjà entravée par l'état du réseau de la métropole, devient encore plus précaire.

Illustration 2 : La problématique du stationnement à Montréal



Source : Archives CAA-Québec, RAC, « The Storekeeper's Dilemma », *The News Letter*, vol. XXXIV, n°5, 25 mars 1954, p.11.

La question de la mobilité est ensuite invoquée au nom de la sécurité publique. Les déplacements motorisés qui s'accroissent au centre-ville ne manquent pas

<sup>23</sup>BAnQ, fonds E23, 1993-02-001\91, Service d'urbanisme, *Le centre ville de Montréal*, août 1964, p.51.

<sup>24</sup>Archives HEC Montréal, P003, G-04-0106, *Le stationnement à Montréal*, décembre 1956, p.1.

d'inquiéter le Service d'urbanisme de la Ville concernant les risques très graves que pose cette circulation dense à la métropole, notamment une possible paralysie du réseau<sup>25</sup>. Le RAC, qui fait de la sécurité son cheval de bataille, dénonce avec vigueur cette situation. Il souligne à maintes reprises dans ses publications au cours des années 1950 et 1960 la hausse des accidents à Montréal. L'expansion urbaine sur l'île provoque l'intégration de plusieurs routes secondaires non adaptées au réseau de la ville créant un nombre alarmant d'accidents<sup>26</sup>. Le taux du Québec est si élevé, environ le double de la moyenne canadienne, que le président du RAC le qualifie de « national calamity »<sup>27</sup>. Pour réduire le nombre de victimes et ainsi éviter une catastrophe économique, il faut impérativement selon lui corriger les lacunes du réseau routier. À la fin des années 1950, de nouvelles inquiétudes s'ajoutent aux plaidoyers et la santé publique devient un nouvel enjeu de sécurité. Les intervenants lient à la circulation les bruits, les gaz et les divers dangers de la ville<sup>28</sup>. Plus qu'essentielle au quotidien, la mobilité devient un critère associé à la vie.

De tous les maux quotidiens auxquels les acteurs relient la circulation, le plus évident est sans contredit l'aspect économique. Pour la CCDM, les déplacements sont liés directement à la vitalité du commerce et à la valeur des propriétés. Une mobilité altérée perturbe la fluidité des livraisons et des services et nuit aux employés qui sont empêtrés dans le réseau<sup>29</sup>. Si elle s'envenime, la circulation devient responsable de pertes se chiffrant en millions de dollars pour les accidents, les heures et le carburant gaspillés<sup>30</sup>. Considérant son état, des économistes soulignent même en 1955 que la

---

<sup>25</sup>BAnQ, fonds E23, 1993-02-001\91, Service d'urbanisme, *Le centre ville de Montréal*, p.6, 38.

<sup>26</sup>Archives CAA-Québec, RAC, « Accidents at Highway-Railway Level Crossings », *The News Letter*, vol. XXXVI, n°1, 18 janvier 1956, p.3.

<sup>27</sup>Archives CAA-Québec, RAC, « President's Annual Report », *The News Letter*, vol. XXXIII, no°1, 21 janvier 1953, p.1.

<sup>28</sup>AVM, XCD00-P6875, Robert B. Mitchell, *Planification du transport à Montréal*, 2 mai 1960, p.1.

<sup>29</sup>Archives HEC Montréal, P003, G-08-0046, « C'est une situation intolérable », *Commerce*, 19 janvier 1959, p.1.

<sup>30</sup>Archives CAA-Québec, RAC, « Il y va de l'intérêt de tous-Transport sûr et expéditif des voyageurs et des marchandises », *The News Letter*, vol. XXXVI, n°5, 21 février 1956, p.1.

pérennité locale des activités commerciales ou récréatives est compromise<sup>31</sup>. Par sa complexité, elle cause de multiples inconvénients auprès des touristes qui souhaitent une correction de la situation<sup>32</sup>. L'apport économique et la mobilité sont ainsi intimement liés pour plusieurs milieux. La menace sur la croissance de Montréal est telle que la poursuite du progrès serait compromise si la question des transports demeure négligée à long terme par les décideurs<sup>33</sup>.

Au cours des années 1950, le thème de la circulation devient de plus en plus omniprésent dans les discours montréalais. Certaines organisations influentes telles la CCDM et la RAC soulignent à plusieurs reprises à quel point l'absence de considérations pour ce dossier a des conséquences multiples autant pour la ville que pour ses habitants. Sécurité publique, activités quotidiennes, état lamentable du réseau, économie, la mobilité prend une position centrale au sein de la métropole. Tous ces enjeux urbains sont désormais reliés de près ou de loin à l'automobile. Adoptée par la société, l'automobile devient omniprésente. Au point où ce besoin de s'attaquer à la circulation provient même des experts et des divisions internes de la Ville. Cette pression générale qui est mise sur les décideurs explique partiellement la nouvelle attention qui est accordée à la mobilité et aux infrastructures autoroutières au cours des années 1950 et 1960.

## 2.2 Un réseau en perte de vitesse

Pour inciter les décideurs à amorcer une réflexion et à mettre en place des mesures sur la mobilité, la stratégie des différents acteurs locaux a été de mettre en évidence les impacts d'un laissez-faire dans ce dossier. Si des efforts sont portés à l'échelle locale où les déplacements sont associés à de multiples maux quotidiens, les

---

<sup>31</sup>AVM, dossier de presse, bobine 294.3, problèmes et suggestions, George E. Schortt, *The Mass Transportation Problem : The Search For A Solution and It's Application To Montreal*, 1955.

<sup>32</sup>Archives CAA-Québec, RAC, « Annual Report of the President », *The News Letter*, vol. XXXIX, 7 janvier 1959, p.3.

<sup>33</sup>Archives CAA-Québec, RAC, « Les nouvelles artères doivent être des autostrades », *The News Letter*, vol. XXXIV, no<sup>o</sup>7, 15 avril 1954, p.1.

milieux montréalais vont communiquer leur argumentaire aux instances supérieures faisant valoir les menaces que la circulation fait planer si elle n'est pas prise en charge. D'un point de vue économique, la crainte de voir l'importance du réseau de transport de la métropole décroître est alors soulevée.

Point de rencontre entre l'Amérique et l'Europe, Montréal constitue un centre de transports majeur depuis fort longtemps. Par son emplacement, la position prédominante de ses réseaux maritime et ferroviaire s'est continuellement consolidée assurant à la métropole un avantage économique enviable. Cette position semble par ailleurs se renforcer pour la ville avec le développement rapide de son secteur aérien suite à la Seconde Guerre mondiale confirmant ses avantages géographiques. Suivant les propos du maire Drapeau, cette situation persiste au cours des années 1950. Selon ce dernier, Montréal agit encore comme plaque tournante décisive en ce qui a trait aux échanges commerciaux internationaux du pays<sup>34</sup>. La ville dispose de plusieurs axes de transport essentiels qui répondent à la demande nationale et extérieure et qui sont en mesure de rejoindre les grandes villes du continent. De ce point de vue, la mobilité régionale, nationale et mondiale de la métropole est intacte et garante de l'avenir. Certains milieux montréalais ne partagent toutefois pas cette confiance et craignent au contraire le déclin des réseaux de transport classiques à toutes les échelles, ce qui pourrait menacer la position favorable de Montréal.

Les axes de déplacement terrestres se transforment effectivement sur le continent nord-américain. L'arrivée de l'ère automobile aux États-Unis connaît un élan déterminant au cours des années 1940 et 1950 avec l'aide de l'État fédéral. Le besoin accru d'installations pour accommoder l'augmentation de la circulation, les coûts élevés des nouvelles infrastructures à haute vitesse et l'urbanisation continue

---

<sup>34</sup>AVM, dossier de presse, bobine 48.2, actualités, « Montréal une métropole vivante », *France Amérique Magazine*, 1961.

convainquent les autorités d'agir<sup>35</sup>. Implantant d'abord un réseau autoroutier en zone rurale, le gouvernement américain participe aussi au financement de son équivalent en milieu urbain. Les villes américaines ont dès lors l'opportunité de développer de nouvelles voies de communication à moindre coût. En 1956, le *National Interstate and Defense Highway Act* décrété par le président donne un élan définitif à l'extension d'un réseau national, le fédéral finançant jusqu'à 90% des projets autoroutiers<sup>36</sup>. Cela permet par exemple à Détroit de profiter d'une aide à la fois de Washington et de l'État du Michigan pour implanter des voies rapides, ne payant au final qu'un huitième de la facture<sup>37</sup>. L'effet de cette contribution est éloquent sur le plan économique. Le réseau de marchandises s'étend, permet aux industries de diminuer leurs coûts et d'augmenter le recours au camionnage ; désormais le commerce est en mesure d'atteindre chaque recoin du pays<sup>38</sup>.

Loin d'être circonscrite au sud de la frontière, la construction de tronçons autoroutiers dans les zones urbaines est aussi reprise par les provinces canadiennes assistées d'Ottawa<sup>39</sup>. À l'instar des États-Unis, le gouvernement canadien participe à son tour au financement du réseau autoroutier national. Voté en 1949, le chantier du siècle que constitue la route Transcanadienne propose un tracé traversant l'ensemble du Canada. Cette voie rapide se voulait un chantier national unissant l'ensemble des provinces du pays dans un développement économique, démographique et touristique inégalé<sup>40</sup>. D'abord subventionné à la hauteur de 10%, le fédéral couvre par la suite jusqu'à 90% de certaines dépenses liées à la construction des différentes infrastructures. Cette contribution permet aux villes et aux provinces du pays de développer rapidement leurs réseaux autoroutiers et d'arrimer leurs centres urbains

---

<sup>35</sup>Archives CAA-Québec, RAC, « Financing Highways In American Metropolitan Areas », *The News Letter*, vol. XXXIX, 21 janvier 1959, p.7.

<sup>36</sup>Elisheva Blas, « The Dwight D. Eisenhower National System », p.129.

<sup>37</sup>Archives CAA-Québec, RAC, « Financing Highways », 21 janvier 1959, p.9.

<sup>38</sup>Elisheva Blas, « The Dwight D. Eisenhower National System », p.129.

<sup>39</sup>Archives CAA-Québec, RAC, « Assistance financière aux municipalités », *The News Letter*, vol. XXXIX, n°7, 24 septembre 1959, p.4.

<sup>40</sup>France Vanlaethem, « Architecture et urbanisme : la contribution d'Expo 67 à la modernisation de Montréal », *Bulletin d'histoire politique*, [en ligne], vol. 17, n° 1, 2008, <http://www.bulletinhistoirepolitique.org/le-bulletin/numeros-precedents/volume-17-numero-1/> (page consultée le 19 juin 2015)

entre eux de même qu'avec ceux du côté américain<sup>41</sup>. En initiant et en finançant partiellement cette infrastructure, le gouvernement fédéral contribue à la modernisation des réseaux de transport du pays et des provinces.

Contrairement à la tendance nord-américaine, Montréal, qui n'a aucun tronçon autoroutier, n'est pas appuyée par les autorités provinciales. Non seulement Québec ne la supporte-t-elle pas pendant la majeure partie des années 1950 du côté du financement, mais elle bloque également une offre venant d'Ottawa, à savoir l'intégration de la région métropolitaine à la route Transcanadienne. Cette route, qui deviendra la route nationale la plus longue au monde, ne convient pas au gouvernement unioniste de Duplessis, car le projet provient de l'Ouest<sup>42</sup>. Ce faisant, Québec se prive, et prive par le fait même Montréal, d'infrastructures qui lui font pourtant défaut et que plusieurs jugent cruciales. Ainsi, pour le RAC, les autorités délaissent la métropole en ne favorisant pas les infrastructures de transport pourtant nécessaires au « mouvement sûr et économique des citoyens et des marchandises »<sup>43</sup>. Si cette négligence se maintient, l'organisation ne peut qu'anticiper une augmentation des coûts en transport et une asphyxie du commerce de la métropole<sup>44</sup>. En ayant un réseau inefficace qui amène des coûts de l'ordre des millions de dollars, Montréal ne peut que subir des préjudices<sup>45</sup>. Alors que les provinces canadiennes effectuent une jonction autoroutière et que les États-Unis lient leurs plus grosses métropoles entre elles en formant une toile sur l'ensemble du continent, le Québec se trouve absent de ce mouvement n'ayant aucun lien rapide et efficace avec tous ses voisins. La question se pose manifestement à Montréal : comment demeurer un pivot des axes de transport si la métropole est à l'extérieur du réseau affichant la plus grande croissance de l'heure ?

---

<sup>41</sup> André Lortie, *The 60s*, p.80.

<sup>42</sup> France Vanlaethem, « Architecture et urbanisme », <http://www.bulletinhistoirepolitique.org/le-bulletin/numeros-precedents/volume-17-numero-1/>.

<sup>43</sup> Archives CAA-Québec, RAC, « Complexité de la circulation à Montréal », *The News Letter*, vol. XXXIX, n°4, 27 avril 1959, p.1.

<sup>44</sup> Archives CAA-Québec, RAC, « Autostrade Est-Ouest », *The News Letter*, vol. XL, n°7, 19 octobre 1960, p.4-5.

<sup>45</sup> AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Expressways For Island 'Pressing' : RAC Head », *The Gazette*, 18 janvier 1961.

Cette crainte de ne pas s'arrimer aux flux de déplacements du moment est renforcée par une perte de vitesse des deux secteurs de transport traditionnels de la ville qui subissent de profonds changements. D'une part, le transport ferroviaire est en forte baisse. Les structures nécessitent des investissements élevés de la part des compagnies privées qui ne peuvent rivaliser avec le financement des routes par l'État<sup>46</sup>. Pour le transport des marchandises comme des particuliers, l'utilisation des trains est en baisse et les grandes compagnies telles le Canadien National (CN) se voient obligées de couper des services comme les lignes de banlieues<sup>47</sup>. À l'échelle nationale, il s'agit d'une diminution de 45% au cours des années 1950, une tendance lourde<sup>48</sup>. D'autre part, le secteur maritime oscille aussi. Le projet qui est discuté depuis de nombreuses années à Montréal va finalement de l'avant. Avec la concrétisation de la Voie maritime en 1959, le port ne peut que perdre un avantage indéniable si les navires n'ont plus à s'arrêter à Montréal pour transborder leurs marchandises<sup>49</sup>. Les conséquences économiques sont inconnues, mais redoutées.

Si le secteur de l'aviation semble rapidement profiter à la métropole avec l'installation notamment de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'International Air Transport Association (IATA), cela ne permet pas à court terme de compenser la réorganisation des autres réseaux de transport<sup>50</sup>. Déjà absente des axes autoroutiers, la métropole assiste au déclin de ses réseaux existants ce qui l'expose à des risques économiques sévères. La mobilité générale de Montréal risque de se détériorer alors que les autres villes du continent sont de plus en plus compétitives dans le secteur des transports. La question de la mobilité doit rapidement être considérée à toutes les échelles.

---

<sup>46</sup>David B. Hanna, « Les réseaux de transport », p.124.

<sup>47</sup>AVM, dossier de presse, bobine 141.17, tunnels et viaducs, « Banlieusards opposés à un projet du Canadien National », *La Presse*, 20 janvier 1959.

<sup>48</sup>AVM, XCD00-P6873, Office d'initiative économique et touristique (désormais OIET), *Le transport dans la région de Montréal*, 1959, p.7.

<sup>49</sup>Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p.437.

<sup>50</sup>André Lortie, *The 60s*, p.79.

En dépit des revers du ferroviaire et du maritime, maints intervenants locaux (journalistes, associations de transport, entités municipales, etc.) estiment que Montréal peut encore éviter une relégation de son réseau de transport<sup>51</sup>. Pour ce faire, il est impératif d'effectuer un rattrapage du réseau autoroutier afin de s'arrimer aux flux nationaux et continentaux. Mieux équipée, la métropole pourrait demeurer compétitive en la matière. Elle jouit à ce sujet d'un avantage en émergence. En effet, il serait avisé selon les experts de la circulation de considérer une industrie proprement québécoise et dont le nombre de véhicules au pays a triplé sur les routes au cours des années 1950 : le camionnage<sup>52</sup>. Plus souple, le camion contribue à une mobilité accrue des marchandises et augmente les possibilités de partenaires commerciaux, sa seule contrainte se situant dans les limites mêmes du réseau routier. Si Montréal se rattache au réseau autoroutier nord-américain, l'utilisation du camion s'en trouvera bonifiée<sup>53</sup>. Cela signifierait un gain de vitesse significatif pour l'ensemble des réseaux de la métropole.

Sans le développement du réseau routier, la mobilité terrestre serait affectée, mais aussi son pendant maritime qui ne pourrait limiter sa régression. Selon le comité exécutif de la Ville, la pérennité du port dépend fortement de l'amélioration des infrastructures routières de la métropole. L'accès facile et rapide des camions aux installations portuaires est essentiel afin d'assurer la compétitivité des importations et des exportations<sup>54</sup>. L'industrie du camionnage est tout autant essentielle à la consolidation du nouveau réseau aérien de la ville selon l'Office d'initiative économique et touristique de Montréal (OIET). Occupant une place accrue dans

---

<sup>51</sup> AVM, XCD00-P5448, Comité Exécutif, *A Memorandum from the Executive Committee of the City of Montreal*, 1961, p.10. ; AVM, dossier de presse, bobine 294.4, problèmes et suggestions, Rodolphe et Laurent Laplante, *Marchandises en transit*, 1964.

<sup>52</sup> AVM, dossier de presse, bobine 294.4, problèmes et suggestions, Rodolphe et Laurent Laplante, *Marchandises en transit*, 1964. ; AVM, XCD00-P6872, Chambre de commerce du District de Montréal (désormais CCDM), *Étude des problèmes de camionnage interurbain à Montréal*, mai 1957, p.6.

<sup>53</sup> Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p.440.

<sup>54</sup> AVM, XCD00-P5448, Comité Exécutif, *A Memorandum from the Executive Committee of the City of Montreal*, 1961, p.10.

l'économie, le fret aérien est étroitement lié à sa capacité de circulation terrestre par le biais du camionnage<sup>55</sup>. Le développement autoroutier pourrait alors non seulement maintenir la croissance de Montréal, mais aussi assurer la viabilité de ses autres réseaux de transport.

Les effets de l'isolement de Montréal se font sentir et la ville ne peut plus souffrir de délais. Son réseau régional enregistre rapidement une transformation en matière de déplacements commerciaux. Déjà, le quart des véhicules circulant dans la zone métropolitaine ont une vocation commerciale selon une étude parue en 1957<sup>56</sup>. La croissance économique de la ville, notamment dans l'industrie et le commerce, est telle que la circulation a explosé devenant de facto le problème le plus urgent pour la vitalité métropolitaine<sup>57</sup>. Lié à cette hausse, le quartier des affaires s'est déplacé et le centre industriel s'est largement dispersé et développé<sup>58</sup>. Ces nouvelles variables économiques favorisent le transport routier et engendrent une pression sur un réseau étendu considérant la circulation des divers employés, des camions industriels, etc. L'absence d'un réseau routier adéquat muni d'autoroutes a déjà des incidences sur la fluidité des déplacements courants et économiques de la zone métropolitaine. Considérant le ralentissement du transport maritime et ferroviaire et l'émergence progressive du transport aérien, le maintien des flux nationaux et internationaux de Montréal exige une adaptation des infrastructures terrestres.

Suivant la Seconde Guerre mondiale, plusieurs éléments vont réformer l'ordre établi des transports. Les déplacements ferroviaires et maritimes diminuent au profit du motorisé et de l'aérien. Si Montréal possède peu de contrôle sur cette conjoncture, elle est néanmoins directement atteinte. Le constat émis par plusieurs études est sans appel.

---

<sup>55</sup>AVM, XCD00-P6873, OIET, *Le transport dans la région de Montréal*, 1959, p.10.

<sup>56</sup>AVM, XCD00-P6872, CCDM, *Étude des problèmes de camionnage*, mai 1957, p.7.

<sup>57</sup>Archives HEC Montréal, P003, G-04-0102, *Mémoire sur les problèmes de la circulation*, avril 1956, p.1.

<sup>58</sup>Archives HEC Montréal, P003, T-K6-0002, Comité de la circulation, *Notes sur les propos de M. Jean Lacoste*, 2 décembre 1957, p.2.

L'unique façon d'assurer la viabilité de la mobilité à Montréal tout en lui permettant de sauvegarder son rôle de plaque tournante du continent exige un rattrapage en matière d'infrastructures autoroutières. La question doit être analysée et la menace soulevée par la perte de vitesse des réseaux de la métropole accentue la pression à ce sujet.

### **2.3 Une métropole à repositionner**

L'attention qu'accordent les Montréalais à la circulation et l'absence de la ville au sein des nouveaux flux de déplacements du continent provoquent une angoisse répandue dans les milieux économiques et politiques : Montréal met en péril son statut et sa portée nationale et internationale.

Comme plusieurs autres villes du continent, Montréal ne joue pas de rôle international significatif avant 1945 n'ayant aucune vocation diplomatique, religieuse ou économique d'envergure<sup>59</sup>. Sous l'Empire britannique, la ville pouvait se targuer d'un certain rayonnement mondial agissant comme porte d'entrée du continent et renfermant le quart des fortunes de la Grande-Bretagne. En 1950, seul son titre de métropole canadienne lui octroie une certaine préséance sur les autres villes canadiennes. La fin du conflit mondial permet toutefois aux villes nord-américaines d'exercer une influence inégalée, la guerre les ayant laissées intactes et même renforcées. Cette situation est d'autant plus vraie en ce qui concerne Montréal. Grâce à ses avantages industriels et géographiques, le conflit européen l'avantage plus que toute autre ville du pays<sup>60</sup>. Elle entame ainsi l'après-guerre avec une économie en pleine santé, prête à profiter de l'ascendance du continent nord-américain sur le vieux continent. Le rayonnement international s'applique d'abord au sein du continent même, les villes américaines et canadiennes développant des échanges sans précédent<sup>61</sup>. Si l'existence d'un réseau de transport continental déjà bien déployé permet cette dynamique, la création de nouveaux axes de déplacements à haute vitesse au cours des

---

<sup>59</sup>Frédéric Bastien, « Les relations internationales de Montréal », p.5-6.

<sup>60</sup>Mario Polèse, « Montréal économique », p.971.

<sup>61</sup>Earl, H. Fry, Lee H. Radebaugh et Panayotis Soldatos, *The New international cities era*, p.5.

années 1950, autant du côté américain que canadien, peut d'autant faciliter les affaires. Montréal pour sa part tire parti de ses infrastructures existantes et connaît une expansion remarquable au début de la décennie coiffant même au passage sa rivale torontoise<sup>62</sup>. Si de nombreuses villes s'impliquent désormais dans l'économie mondiale, l'élan de la métropole canadienne lui offre une chance de se tailler une place de choix.

L'opportunité pour Montréal de redevenir une ville internationale existe donc. Mais qu'est-ce qu'une ville internationale ? Comment définir la métropole ? Il existe une pluralité de caractéristiques permettant de distinguer le statut des villes. Parmi les facteurs cités par l'expert Panayotis Soldatos se trouve l'exposition géographique de la ville, son accueil d'entités et d'évènements mondiaux, ses liens de transport internationaux, ses pouvoirs décisionnels locaux, son réseau de services et de télécommunications, etc<sup>63</sup>. Sans être exhaustifs, ces éléments confirment l'importance du transport et des communications pour une ville d'aussi grande envergure. Les échanges accrus et la diversification de la production à l'échelle internationale conduisent à une interdépendance globale rendant les transports plus essentiels que jamais<sup>64</sup>. Les débuts des Trente Glorieuses et la succession d'innovations tel l'avènement de l'avion représentent une manne d'opportunités pour maintes villes désirant renouveler leurs infrastructures et maintenir leur compétitivité. Considérant son attractivité en ce qui a trait aux activités sociales et économiques, sa concentration d'industries tertiaires et la croissance de sa population en milieu urbain, Montréal aligne son développement sur le modèle des villes mondiales du moment et semble répondre aux critères lui permettant d'agir en tant qu'entité internationale<sup>65</sup>.

---

<sup>62</sup>Mario Polèse, « Montréal économique », p.973.

<sup>63</sup>Panayotis Soldatos, « Atlanta and Boston in the New International Cities Era: Does Age Matter? », dans E. H. Fry, L. H. Radebaugh et P. Soldatos, dir., *The New international cities era*, p.39.

<sup>64</sup>Earl, H. Fry, Lee H. Radebaugh et Panayotis Soldatos, *The New international cities era*, p.8.

<sup>65</sup> Peter Hall, *Les villes mondiales*, Paris, Éditions Hachette, 1966, p.7, 15, 20, 24.

Si certaines villes du continent américain profitent dès l'après-guerre d'un contexte international enviable, cet avantage ne constitue pas une garantie à leur rayonnement. Comme l'indique bien l'historien Frédéric Bastien, la vocation internationale d'une ville dépend pour beaucoup de l'engagement de ses dirigeants<sup>66</sup>. Or, les décideurs de la métropole ne capitalisent pas sur cette orientation au cours des années 1950. La volonté politique n'existe pas à ce sujet et surtout certains secteurs essentiels à une métropole internationale sont délaissés selon les milieux économiques<sup>67</sup>. Bien que la métropole québécoise s'appuie sur une croissance économique, démographique et urbaine enviable dès 1945, les décideurs municipaux sont peu enclins à agir dans le cadre d'interventions internationales. Aux prises avec des luttes internes, de la corruption et des interventions du gouvernement provincial (au point où le maire Camilien Houde est poussé au retrait politique), le conseil de la Ville de Montréal est incapable de gérer les enjeux montréalais<sup>68</sup>. Peu efficaces, les élus de la Ville se préoccupent alors peu de la vocation internationale de la métropole. Les réels enjeux urbains qui sont considérés par ces derniers et qui suscitent davantage de réactions de l'opinion publique concernent les nombreux services publics tels que l'électricité<sup>69</sup>. Malgré une volonté sociétale de modernisation et d'ouverture culturelle sur le monde, Montréal maintient un cadre politique axé sur ses champs d'interventions traditionnels.

L'arrivée de Jean Drapeau à la mairie de Montréal en 1954 marque toutefois une rupture avec ses prédécesseurs. Réformiste, Drapeau, qui se fait élire en scandant le slogan « Réalisons », souhaite changer en profondeur les façons de faire. Renouveler les structures municipales afin de ramener l'intégrité à l'Hôtel de Ville, mais aussi son efficacité qui fait défaut dans plusieurs domaines, notamment celui des transports. Il

---

<sup>66</sup>Frédéric Bastien, « Les relations internationales de Montréal », p.6.

<sup>67</sup>*Ibid*, p.6-7.

<sup>68</sup> Paul-André Linteau, René Durocher, Jean-Claude Robert et François Ricard, *Histoire du Québec contemporain, Tome II*, p.288.

<sup>69</sup>Groupe d'archivistes de la région de Montréal, *Site de la Ville de Montréal*, [en ligne], [http://www2.ville.montreal.qc.ca/archives/500ans/portail\\_archives\\_fr/rep\\_chapitre11/chapitre11-3.html](http://www2.ville.montreal.qc.ca/archives/500ans/portail_archives_fr/rep_chapitre11/chapitre11-3.html) (page consultée le 19 juin 2015)

adopte de plus une attitude résolument moderne pour ne pas dire grandiose qu'il aspire transmettre aux Canadiens français et à la métropole<sup>70</sup>. Son objectif consiste à conforter la position de Montréal au Canada et à lui donner une poussée à l'international. Pour ce faire, il prête une oreille attentive à tout projet pouvant illustrer la modernité et l'avant-gardisme des Montréalais.

Sources d'inspirations pour Montréal, nombreuses sont alors les villes à l'échelle internationale à avoir emprunté la voie de la modernité. Par sa proximité et sa croissance continue, New York se démarque toutefois du lot et exerce une influence considérable. Plus grande ville au monde, elle sert de modèle et de laboratoire, ses pratiques étant susceptibles de se reproduire à Montréal, une fois que cette dernière aura atteint les mêmes dimensions<sup>71</sup>. Façonnée par des bâtisseurs et des experts renommés tels que Geddes et Moses, New York incarne bien au-delà de ses frontières un gage de succès et de progrès<sup>72</sup>. La ville du futur s'associe alors étroitement à la fluidité<sup>73</sup>. Aux yeux de plusieurs, elle se personnifie par l'automobile, les gratte-ciels, etc. L'exposition *Futurama* tenue par General Motors en 1939 à la Foire internationale de New York marque les esprits des élites montréalaises et s'inscrit dans l'imaginaire urbain. Illustrant un avenir de progrès et de promesses reposant sur l'automobile et des réseaux d'autoroutes, l'exposition promeut une ville renouvelée selon cette dynamique déployant « une gamme extrêmement diversifiée d'innovations techniques et technologiques souvent spectaculaires »<sup>74</sup>. De nombreux projets de voies rapides et d'infrastructures de transport ont déjà engendré des résultats dépassant les attentes des experts et ce qui renforce encore plus la réputation de la ville et de ses concepteurs<sup>75</sup>.

---

<sup>70</sup>Frédéric Bastien, « Les relations internationales de Montréal », p.13.

<sup>71</sup> Peter Hall, *Les villes mondiales*, Paris, Éditions Hachette, 1966, p.10, 181.

<sup>72</sup>Jeanne R Lowe, *Cities in a Race with Time*, p.47. ; Norman Bel Geddes est un designer industriel américain reconnu au cours des années 1930 pour ses œuvres futuristes et utopiques proposant notamment une vision créative de la ville de demain avec son projet Futurama, exposé en 1939 à la Foire internationale de New York. ; Robert Moses est un urbaniste américain responsable de l'aménagement de New York pendant plusieurs décennies (1930-1970). Favorisant la ville moderne et le renouvellement urbain, Moses s'inspirera de la vision de Geddes à maints égards.

<sup>73</sup>Gérard Beaudet et Pauline Wolff, « La circulation, la ville et l'urbanisme », p.4.

<sup>74</sup>*Ibid.*, p.8. ; Owen D.Gutfreund, *Twentieth-Century Sprawl*, p.40.

<sup>75</sup> Jeanne R Lowe, *Cities in a Race with Time*, p.54, 57, 58.

New York s'inscrit ainsi dans l'ascendant de plus en plus important qu'exercent les États-Unis et l'industrie automobile au Canada et à Montréal<sup>76</sup>. Rien d'étonnant à ce que le maire Drapeau favorise l'automobile à Montréal. Ce moyen de transport moderne et apprécié de tous qui se développe dans la plus grande métropole du monde doit s'épanouir au Québec. Un réseau routier et des infrastructures adéquates figurent donc parmi les priorités du maire.

Malgré l'attitude optimiste du maire Drapeau qui affirme qu'aucune autre ville canadienne ne pourrait ravir le titre de Montréal avant longtemps, le statut de la ville s'effrite bel et bien au cours des années 1950 et 1960<sup>77</sup>. Certes, à un certain degré, la métropole obtient une reconnaissance internationale ne serait-ce que par l'arrivée de l'OACI, organe de l'Organisation des Nations Unies consacré à l'aviation, un mode de transport qui fait rêver. Les échanges internationaux sont aussi bien présents dans la ville. L'investissement massif des étrangers, notamment des Américains, au tournant des années 1960 incite même le maire de la métropole à déclarer qu'elle se place parmi les grandes villes internationales<sup>78</sup>. Cette importance accordée au statut de la ville est essentielle à saisir, car elle témoigne de l'objectif appréhendé par les décideurs montréalais de conserver à Montréal « son rang et son prestige de métropole du pays »<sup>79</sup>. Ces signes peuvent effectivement confirmer les propos du maire.

De manière générale toutefois, la ville n'a plus les moyens de ses ambitions. Rien de majeur ne se concrétise à Montréal alors que les autres métropoles profitent de la prospérité régnante. Dans son cas, un ralentissement économique est perceptible dès 1957. Cette situation amène la Chambre de commerce à croire que la métropole

---

<sup>76</sup> Don Nerbas, *Dominion of Capital*, p.198, 230. ; Henry Aubin, *Les Vrais Propriétaires de Montréal*, p.359, 394, 397.

<sup>77</sup>AVM, dossier de presse, bobine 46.4, causeries, Jean Drapeau, *Montréal, miroir et témoin du Canada*, 21 mars 1957, p.1.

<sup>78</sup>AVM, dossier de presse, bobine 48.2, actualités, « M. Drapeau invite les autres pays à participer à l'essor de Montréal », *La Presse*, 12 décembre 1961. ; Henry Aubin, *Les Vrais Propriétaires de Montréal*, p.15-16.

<sup>79</sup>AVM, dossier de presse, bobine 48.3, actualités, « Drapeau et Saulnier souhaitent que la métropole continue son ascension », *La Presse*, 24 décembre 1963.

pourrait perdre son statut de centre canadien<sup>80</sup>. Toronto, sa rivale nationale, est en voie de la dépasser sur tous les fronts ; autant en ce qui concerne la démographie, l'économie, l'influence politique que la localisation géographique, la Ville-Reine l'emporte progressivement partout. Le déclin est perceptible à plusieurs égards au cours des années 1950, mais ce sont les indicateurs économiques qui illustrent le mieux cette tendance, les milieux montréalais constatant le départ de nombreux sièges sociaux vers Toronto<sup>81</sup>. C'est aussi l'opinion du président de l'Association du camionnage du Québec, M. Camille Archambault, qui soulève le facteur du transport. Il vante ainsi la modernisation du réseau routier de Toronto, possible raison lui permettant de doubler Montréal au titre de la "Métropole"<sup>82</sup>. La Ville-Reine profite notamment de sa position géographique et de ses réseaux avec les États-Unis pour dédoubler Montréal. Le partenaire économique par excellence du Canada passe en effet du Royaume-Uni, ce qui favorise Montréal, aux États-Unis ce qui avantage Toronto.

Pour renverser la tendance qui frappe la métropole et lui redonner ses lettres de noblesse, la solution apparaît simple. Montréal ne figure plus au sein des flux de transport reliant les principaux centres urbains du continent alors que les liens avec l'étranger constituent un élément essentiel à la pérennité d'une ville de calibre international. Si elle veut conserver son titre de métropole nationale face à Toronto et conforter son statut international, elle doit travailler sur son réseau à savoir principalement ses infrastructures autoroutières. La position du RAC abonde en ce sens, cette dernière estimant que la seule différence entre Montréal et les autres villes se trouve dans son refus de s'attaquer au problème de la circulation. Si elle persiste sur cette voie, le seul avenir possible sera que « this City will rapidly lose its supremacy in the coming years »<sup>83</sup>. Si sa position géographique ne la favorise plus concernant le

---

<sup>80</sup>AVM, dossier de presse, bobine 48.4, actualités, « Jean Drapeau, maire de Montréal : L'homme des réalités », *Commerce*, décembre 1964, p.54.

<sup>81</sup>Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p.431.

<sup>82</sup>AVM, dossier de presse, bobine 294.3, problèmes et suggestions, « La restriction n'est pas la solution au problème de la circulation, à Montréal », *La Presse*, 9 décembre 1958.

<sup>83</sup>Archives CAA-Québec, RAC, « City Traffic Problems », *The News Letter*, vol. XXXVII, n°2, 21 janvier 1957, p.3.

commerce international canadien, Montréal peut au moins arrêter l'hémorragie. Le développement de son réseau routier à haute vitesse lui permettrait de créer de nouveaux axes d'échanges et de concurrencer les efforts des autres villes ou à tout le moins de ne pas creuser d'écart avec ces dernières.

Cette position est par ailleurs partagée par certains décideurs de la Ville de Montréal, tel le président du Comité exécutif M. Savignac. Selon lui, pour que la métropole conserve son titre face à Toronto, il est indispensable qu'elle s'équipe mieux en termes d'infrastructures de transports névralgiques comme des autoroutes<sup>84</sup>. En fait, il faut considérer que même Jean Drapeau, maire de Montréal, se range derrière cette conclusion dès son premier mandat. Si jusqu'aux années 1960, le maire se veut porteur d'une vision rassurante concernant le maintien du statut de Montréal, il n'ignore pas que des efforts doivent être fournis. C'est ainsi qu'il juge en 1955 la circulation comme étant le problème numéro un qui menace le rôle de la Ville en tant que métropole du Canada<sup>85</sup>. Pour illustrer cette situation, il soutient que Toronto subit moins d'impacts liés à la circulation que Montréal, et ce, malgré un nombre de véhicules plus élevé ce qui traduit son dynamisme<sup>86</sup>. En ce qui a trait à la mobilité métropolitaine, le maire est plus que conscient des mesures à apporter en matière d'infrastructures, de gestion, d'expertise et de juridiction. La circulation ne peut plus être ignorée.

Le statut de Montréal en tant que ville subit plusieurs transformations en l'espace de quelques décennies. L'après-guerre chamboule l'échiquier nord-américain. Le contexte devient favorable aux villes du continent qui simultanément à leur prospérité favorise leurs potentiels extérieurs. Bien que Montréal soit située stratégiquement et malgré sa croissance économique, Toronto menace de lui ravir son titre de métropole canadienne. Pour rivaliser avec les villes du continent, Montréal doit se moderniser et

---

<sup>84</sup>AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « L'autostrade indispensable pour conserver à Montréal son titre métropole », *Montréal-Matin*, 11 janvier 1958.

<sup>85</sup>AVM, dossier de presse, bobine 294.3, problèmes et suggestions, « Le maire Drapeau trace un programme en sept points », *Le Devoir*, 11 janvier 1955.

<sup>86</sup>*Ibidem*.

miser sur le transport qui représente un aspect important de sa portée internationale. Or, elle assiste au cours des années 1950 au déclin du transport ferroviaire de même que du transport fluvial avec l'ouverture de la Voie maritime. Les autorités à tous les niveaux doivent aborder la question de la mobilité à Montréal. Son rôle en dépend.

## 2.4 Une CMM impuissante

Les maux quotidiens et l'oscillation de la portée politique et économique de Montréal jouent certainement un rôle dans la priorisation du dossier de la circulation dans la métropole. L'incapacité des autorités impliquées à mettre de l'avant des solutions explique aussi cette situation. La tertiarisation du centre-ville de Montréal et la banlieurisation de la classe moyenne et des industries conduisent à une hausse considérable des déplacements dans la zone métropolitaine. Le va-et-vient sur l'île de Montréal et entre les rives et l'Île occasionne une saturation accélérée du réseau de transport montréalais. Principale ville affectée par cette situation, Montréal présente de nombreuses mesures depuis des décennies afin d'améliorer la fluidité des déplacements ; à titre d'exemple, l'axe Est-Ouest a été conçu dès 1905<sup>87</sup>. Elle se heurte cependant à des limites financières et politiques empêchant un réel aboutissement. D'une part, si la Ville possède des recettes fiscales stables, elle est réticente à intervenir et à investir d'autant que les principales mesures risquent de demander des fonds substantiels<sup>88</sup>. D'autre part, même en considérant que la Ville décide d'agir sur son territoire, les maux ne seraient que partiellement résolus, car la circulation d'origine locale est marginale. La métropole est fréquentée par un flot croissant d'automobilistes provenant des banlieues alors que le financement des infrastructures de transport de la Ville n'augmente pas proportionnellement<sup>89</sup>. À cet ajout quotidien, il faut de plus inclure des flux importants qualifiés de transitoires, n'existant que par faute de tracé

---

<sup>87</sup>Luc Noppen, *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame*, p.19.

<sup>88</sup>Harold Kaplan, *Reform Planning and City Politics*, p.343.

<sup>89</sup>Archives HEC Montréal, P003, G-04-0102, *Mémoire sur les problèmes de la circulation*, avril 1956, p.5. ; AVM, XCD00-P0160, Jean Villemur, *Enquête Origine et Destination dans l'Île de Montréal : Première Partie*, 1959, p.1.

alternatif. C'est le cas d'au moins 30% des automobiles du centre-ville<sup>90</sup>. En 1958, une enquête administrative valide les axes de mobilité de la région métropolitaine et démontre que Montréal n'est pas la seule entité concernée. Elle ne peut agir seule.

Les banlieues éprouvent elles aussi des difficultés à dénouer leur réseau. Les déplacements en liaison avec Montréal augmentent significativement tout comme à l'échelle locale suite au développement accéléré de l'après-guerre. Face à la problématique de la circulation et considérant l'inaction des autorités compétentes en la matière, différentes villes vont souhaiter développer leurs propres infrastructures ou vont s'unir telles les municipalités du comté de Chambly qui tentent sans succès d'obtenir leur propre réseau routier régional au tournant des années 1960<sup>91</sup>. Leurs enjeux ne sont pas les mêmes que la métropole exception faite des besoins financiers. Composant parfois avec un réseau saturé, isolé ou même absent, les banlieues ont une réalité bien à elles, mais elles aussi requièrent une certaine forme d'aide.

Ce type de situation où une problématique dépasse les frontières politiques municipales et requiert une concertation à une échelle supérieure n'est pas nouveau. Ce sont généralement les gouvernements fédéral et provincial qui prennent le relais et qui garantissent le financement nécessaire. Toutefois, le fédéralisme canadien est parfois source de frictions comme nous avons pu le constater. Pour pallier à cela, le gouvernement du Québec a procédé dès le début des années 1920 à la création de la Commission métropolitaine de Montréal (CMM), une entité régionale responsable en totalité ou en partie de certains champs ou projets à caractère métropolitain, dont le transport. Après quelques décennies où la CMM a rempli son mandat, sa pertinence est remise en cause par les villes et le gouvernement qui sont peu décidés à étendre son autorité. Les problèmes de transport de Montréal représentent alors une opportunité

---

<sup>90</sup>AVM, XCD00-P6874, Service de la circulation, *Étude sur la circulation à Montréal présentée au Comité de dépenses capitales*, 23 octobre 1959, p.4.

<sup>91</sup>BAnQ, PER.C.420, « un réseau régional de voies de communications », *Cités et Villes*, février 1961, p.38.

pour cette autorité régionale de relancer sa légitimité en agissant sur divers dossiers au cours des années 1950<sup>92</sup>.

La CMM ne semble par contre pas en mesure de concrétiser ses objectifs à ce sujet. Elle se trouve les mains liées par son mandat et la faible portée de ses ressources. Sans pouvoirs, la CMM ne rallie pas la majorité, loin de là. Montréal, tout comme les banlieues, refuse toute perte d'autonomie et rares sont les intervenants prêts à agir sous un organisme intermunicipal<sup>93</sup>. La Chambre de commerce reconnaît aussi les limites de la CMM. Bien qu'elle réclame depuis longtemps un organisme pouvant agir sur le transport à l'échelle régionale, elle admet que la CMM dans l'état actuel des choses n'a aucun pouvoir pour agir sur la circulation hormis concernant le boulevard Métropolitain<sup>94</sup>.

Le boulevard Métropolitain, infrastructure locale de contournement préconisée dès les années 1930, est le principal projet que la CMM élabore au cours des années 1950. Jamais véritablement entrepris, elle en souhaite alors sa concrétisation. Dès le tournant de cette décennie (1948), la reprise du dossier, qui est désormais envisagé selon une optique autoroutière à l'échelle métropolitaine, est menacée par le manque de fonds malgré la priorisation des routes par l'exécutif de la Ville de Montréal, important contributeur<sup>95</sup>. Si au fil des plans, des études et des votes, le projet de construction du boulevard va de l'avant, les travaux sont rapidement compromis. Une opposition émerge contre toute construction en hauteur. S'ils sont minoritaires, les opposants réussissent néanmoins à retarder les emprunts et même à faire abaisser une portion du boulevard au sol<sup>96</sup>. Plusieurs villes s'opposent ou se retirent du financement du projet. Les tractations politiques sur le futur de la CMM s'ajoutent aux obstacles qui

---

<sup>92</sup>Harold Kaplan, *Reform Planning and City Politics*, p.388.

<sup>93</sup>Stéphane Pineault, « Rapports de pouvoir et enjeux métropolitains », p.301.

<sup>94</sup>Archives HEC Montréal, P003, G-04-0102, *Mémoire sur les problèmes de la circulation*, avril 1956, p.12.

<sup>95</sup>Stéphane Pineault, « Rapports de pouvoir et enjeux métropolitains », p.356, 359.

<sup>96</sup>*Ibid.*, p.366.

ralentissent déjà le chantier<sup>97</sup>. Le projet bat de l'aile et est finalement interrompu en 1958 afin d'évaluer si le financement est assuré par les villes concernées.

Illustration 3 : Construction du Métropolitain en 1958



Source : Archives La Presse, *Site du média d'information La Presse*, [en ligne], [pdf.cyberpresse.ca/lapresse/photosarchive.pps](http://pdf.cyberpresse.ca/lapresse/photosarchive.pps) (page consultée le 03 décembre 2014)

Face à cette stagnation des projets liés à la mobilité, diverses voix vont s'élever à Montréal afin de réclamer une réelle entité influente en matière de transports. La CCDM préconise une solution régionale et juge que seule une entité du type de la CMM peut réussir à planifier la circulation dans son ensemble<sup>98</sup>. C'est aussi l'avis du Colonel S.H. Bingham, président du Board of Transportation de New York mandaté par les autorités montréalaises, qui est chargé d'étudier la circulation de la métropole, les projets à exécuter et les moyens pour y parvenir. En 1956, il considère qu'une autorité régionale est nécessaire pour mettre en place des projets concrets touchant à la mobilité<sup>99</sup>. Cette position est enfin véhiculée par plusieurs rapports officiels (Paquette, Tremblay) et reprise par les grands quotidiens (*Gazette, Star, La Presse, La Patrie, Le*

<sup>97</sup>*Ibid.*, p.367.

<sup>98</sup>AVM, dossier de presse, bobine 294.3, problèmes et suggestions, CCDM-Conseil d'orientation, *Rapport du comité sur les problèmes de la circulation à Montréal*, mars 1956, p.5.

<sup>99</sup>Ce recours à l'expertise newyorkaise confirme l'influence exercée par cette ville sur les élites montréalaises.; AVM, dossier de presse, bobine 294.3, problèmes et suggestions, « Traffic Authority Urged To Solve City's Problem », *The Montreal Star*, septembre 1956.

*Devoir*)<sup>100</sup>. Au milieu de ces critiques, l'État québécois fait alors allusion à un renouvellement de la CMM. Face à cela, le Comité Croteau est créé en 1958 par le Conseil de la Ville de Montréal qui vise un nouvel organisme métropolitain répondant réellement aux besoins<sup>101</sup>. Suivant ses conclusions, la création de la Corporation Montréal métropolitain est entérinée en 1959 en remplacement de la Commission métropolitaine de Montréal. Les réformes s'appliquant à la CMM vont toutefois moins loin que les conclusions du rapport Croteau en ce qui a trait aux villes, aux champs et aux pouvoirs sous sa juridiction<sup>102</sup>.

Le changement de nom semble être la plus grande transformation de cette entité. Les ressources financières, de même que les pouvoirs politiques, demeurent restreintes. Le fonctionnement de la CMM dépend du bon vouloir de tous ses membres<sup>103</sup>. La principale mesure consiste en l'obtention du pouvoir d'étudier un plan directeur pour les routes touchant les 15 villes qui constituent la CMM. Néanmoins, elle atteint rapidement ses limites et demande des pouvoirs supplémentaires qui sont ironiquement contestés par l'un de ses membres : Montréal<sup>104</sup>. En 1959, la CMM envisage l'établissement d'un réseau routier destiné spécifiquement aux besoins métropolitains avec ses règlements, ses stationnements et sa force de police<sup>105</sup>. Astreinte aux études du territoire correspondant à ses membres, elle veut désormais planifier pour l'île entière, mais cette mesure serait assujettie à l'assentiment provincial<sup>106</sup>. En 1961, la CMM obtient des amendements, mais son rôle se résume à exécuter des études en partenariat avec le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal<sup>107</sup>. Enfin, en 1963, c'est ce Service qui est mandaté pour élaborer un plan routier reléguant la CMM à un rôle subalterne.

---

<sup>100</sup>Stéphane Pineault, « Rapports de pouvoir et enjeux métropolitains », p.299-300.

<sup>101</sup>*Ibid.*, p.297.

<sup>102</sup>*Ibid.*, p.317-318.

<sup>103</sup>*Ibid.*, p.320.

<sup>104</sup>*Ibid.*, p.324.

<sup>105</sup>AVM, dossier de presse, bobine 299.1, plan directeur de routes métropolitaines, « Un réseau routier à caractère métropolitain », *Montréal-Matin*, 28 octobre 1959.

<sup>106</sup>*Ibidem.*

<sup>107</sup>AVM, XCD00-P6877, CCDM, *Éléments de solution au transport urbain dans la région de Montréal*, mars 1963, p.14.

En ce qui concerne les capacités financières de la CMM, elles demeurent tout aussi insuffisantes. Au rythme des municipalités qui la composent, elle doit suspendre à plusieurs reprises la construction du Métropolitain, évaluer les fonds disponibles et faire des demandes en ce sens auprès du provincial<sup>108</sup>. Les études qu'elle accomplit ne peuvent être appliquées, car les coûts des travaux prévus sont trop élevés<sup>109</sup>. Les seuls pouvoirs qu'elle obtient, soit en matière de taxation, sont nettement insuffisants et l'empêchent d'agir sur le transport<sup>110</sup>.

À la fin des années 1950, l'imbrication d'une multitude d'autorités à Montréal en matière de circulation nuit à tout progrès appréciable. Entre la Ville de Montréal, la CMM, les gouvernements provincial et fédéral, le Conseil des ports nationaux, les compagnies ferroviaires et divers comités rassemblant certains de ces acteurs, il est impossible de déterminer une réelle entité responsable de la mobilité métropolitaine<sup>111</sup>. Malgré son programme qui réduit le pouvoir de la métropole au profit des banlieues et qui met en priorité le dossier de la circulation, la CMM ne parvient pas à attirer de nouveaux membres sous son autorité<sup>112</sup>. Dans les faits, elle devient même un outil de lutte entre Montréal et les banlieues. En ne parvenant pas à s'imposer, la seule vocation de la CMM devient réellement le boulevard Métropolitain qu'elle peine à achever. Le financement est toujours incertain et les villes membres préfèrent s'en remettre au gouvernement provincial, seul acteur véritablement en mesure de payer la facture du projet métropolitain<sup>113</sup>. Au final, malgré la création de la Corporation de Montréal métropolitain sur les cendres de la Commission métropolitaine de Montréal, le projet de la mobilité régionale demeure suspendu au tournant des années 1960.

---

<sup>108</sup>BAnQ, PER.C.420, « Le boulevard métropolitain », *Cités et Villes*, juillet 1960, p.8.

<sup>109</sup>AVM, XCD00-P6877, CCDM, *Éléments de solution*, mars 1963, p.14.

<sup>110</sup>Stéphane Pineault, « Rapports de pouvoir et enjeux métropolitains », p.326.

<sup>111</sup>AVM, XCD00-P6877, CCDM, *Éléments de solution*, mars 1963, p.17.

<sup>112</sup>*Ibid.*, p.320, 323.

<sup>113</sup>Stéphane Pineault, « Rapports de pouvoir et enjeux métropolitains », p.369.

La dégradation de la mobilité ne semble pas pouvoir être résolue par des actions locales isolées. La CMM, seul organe métropolitain d'envergure, tente donc de prendre le relais avec notamment l'érection du boulevard Métropolitain. Ses faibles ressources politiques et économiques amenuisent toutefois la portée et la finalité de son projet. Malgré une refonte en 1959, la nouvelle entité demeure une autorité sans réels pouvoirs. L'impuissance de cette entité à agir comme relais entre Montréal et les banlieues accentue la pression à toutes les échelles. L'échec de la gestion métropolitaine renforce le sentiment qu'aucun acteur n'a encore ciblé les moyens tangibles pour résoudre les problèmes de mobilité de Montréal. Les problèmes de circulation demeurent donc entiers et le débat les entourant ne fait que s'amplifier.

## **2.5 Conclusion**

Dans ce chapitre, nous avons voulu illustrer la place grandissante occupée par l'enjeu de la mobilité à Montréal. Dans un contexte de prospérité, la circulation devient un sujet hautement discuté par les milieux économiques et politiques de la métropole, mais aussi par certaines organisations qui portent la voix des citoyens. Pour attirer l'attention des autorités sur la situation, les discours sur la circulation se multiplient et soutiennent que sa fluidité est indispensable pour la vitalité et la modernité de Montréal. Pour les citoyens et les organisations les rassemblant, la circulation est devenue un élément incontournable, à l'origine de plusieurs maux quotidiens allant de la sécurité publique au maintien des activités essentielles. L'automobile étant de plus en plus omniprésente au sein des foyers montréalais, la question devient prépondérante. Pour les milieux économiques et politiques, une mobilité amoindrie ne constitue rien de moins que la plus importante menace au développement global de la ville et à ses acquis. Sans des axes de déplacements fluides, particulièrement en ce qui a trait au réseau autoroutier, la centralité économique de la ville ne peut être assurée, ni son statut politique national et international.

En somme, nous croyons que les Montréalais issus de tous les milieux ont vu, dans une grande proportion, la circulation comme une priorité absolue afin de maintenir Montréal fonctionnelle. Fonctionnelle du moins selon leurs nouvelles normes de déplacements qui sont axées sur l'adoption d'un seul mode de transport. Au cours des années 1950, le transport est devenu le sujet de l'heure au sein de la métropole. Nous avons aussi voulu montrer l'incapacité des autorités en place à agir sur la question. Par exemple, la Commission métropolitaine de Montréal à l'instar de sa successeure la Corporation Montréal métropolitain ont été impuissantes à faire progresser le dossier de la mobilité au niveau régional. Les problèmes grandissants liés à la circulation et les échecs ou le laxisme des autorités vont alors favoriser une réflexion, une vision et l'adoption de mesures lourdes afin d'améliorer l'état de la mobilité à Montréal. Au final, une orientation se dessine et favorise principalement un seul mode de transport : les véhicules automobiles.

## **Chapitre 3 :**

### **Le mot d'ordre : repenser la métropole**

« The Road is the Lifeline of a City »<sup>1</sup>

Jean Lacoste, directeur du Service de la circulation

Au milieu des années 1950, la circulation est désormais considérée comme un élément de première importance à Montréal. Face à l'insuffisance des infrastructures de transport et aux critiques de plus en plus nombreuses, les autorités, avec la Ville de Montréal en tête, vont entamer des démarches afin de remédier à la situation. Se donner l'expertise et les moyens d'agir pour assurer la prospérité de la métropole et de ses habitants, voilà l'objectif qu'elles se sont fixé et que nous allons examiner. La première action d'envergure que nous allons analyser est la création du Service de la circulation, spécialement dédié à la mobilité métropolitaine. Si cette entité vise l'atténuation du problème de congestion urbaine, son principal mandat consiste à élaborer une vision de la mobilité à l'échelle de Montréal et à guider les décideurs vers celle-ci. À ses côtés, nous verrons ensuite que le Service d'urbanisme s'attèle aussi à la tâche en concevant la planification de la métropole pour les décennies à venir.

La réflexion menée par ces institutions, et dont l'objectif est la consolidation de Montréal, suggère d'avoir recours aux autoroutes. Cette conception urbaine repose sur un discours d'experts qui prône le progrès, l'efficacité et la modernité. Dans la seconde partie de ce chapitre, nous verrons que cette nouvelle vision de la mobilité obtient le consentement de la population et des décideurs qui sont convaincus par les arguments technocratiques. Dans ce contexte plus que favorable, l'État québécois saisit les destinées de la métropole et se charge du développement autoroutier, sujet de notre dernière section. La création de l'Office des autoroutes du Québec (OAQ) marque un tournant vers le tout-à-l'automobile et enclenche la modernisation de Montréal.

---

<sup>1</sup>AVM, XCD00-P6715, Jean Lacoste, *Déjeuner-Causerie de la Chambre de commerce du District de Montréal*, 28 janvier 1958, p.5.

### 3.1 Le Service de la circulation

L'état de la mobilité à Montréal fait l'objet de nombreuses critiques au milieu des années 1950. La Ville de Montréal ne peut plus ignorer la problématique du transport et doit réagir face à la situation. Alors que la circulation se détériore, fruit d'une croissance des déplacements de véhicules et d'un manque d'investissement dans les infrastructures, les autorités municipales sont incapables d'avancer une quelconque solution. L'instance qui s'occupe de ce dossier, soit le Service d'urbanisme, parvient certes à déterminer quelles sont les causes premières de la congestion locale, mais n'est pas en mesure de recommander une orientation précise pour pallier ce problème de mobilité<sup>2</sup>.

L'élection du maire Jean Drapeau en 1954 est toutefois annonciatrice de changements. Réformiste et fervent partisan de l'automobile, Drapeau veut s'attaquer en profondeur au dossier de la circulation<sup>3</sup>. Le premier magistrat de la Ville est conscient que cette problématique dépend de l'appareil administratif. Il réunit quatre services relatifs au transport en un seul, ce qui a pour effet de centraliser le processus décisionnel touchant à la circulation<sup>4</sup>. Au même moment, l'élargissement du boulevard Dorchester, qui vise à répondre aux besoins du centre-ville, est déjà en cours. C'est la première mesure significative concernant les artères de la Ville. Ces décisions sont malgré tout jugées insuffisantes pour répondre durablement à la question de la mobilité. Les décideurs de la Ville doivent aller plus loin et réfléchir au développement des transports. Comme ailleurs, ils rêvent d'une plus grande efficacité de la mobilité<sup>5</sup>. Les milieux économiques notamment espèrent même l'établissement d'un organisme consacré à la

---

<sup>2</sup>AVM, dossier de presse, bobine 294.3, problèmes et suggestions, « Il faut passer à l'action », *La Patrie*, 16 mars 1955.

<sup>3</sup>Brian McKenna et Susan Purcell, *Jean Drapeau*, p.115.

<sup>4</sup>*Ibidem*.

<sup>5</sup>Gijs Mom, « Roads without Rails », p.746.

seule question de la circulation<sup>6</sup>. Moins d'une année suivant son entrée à la mairie, Drapeau procède à la création du Service de la circulation et répond aux attentes.

Par la création du Service de la circulation, la Ville de Montréal démontre toute sa détermination pour répondre aux problèmes de transport qui affectent la métropole. Son existence illustre aussi l'importance accordée à la question urbaine et à la façon de la concevoir. Seule une instance spécialisée et autonome est désormais en mesure de répondre au besoin d'aménager une ville selon les exigences d'une nouvelle époque<sup>7</sup>. Ce rôle ne doit plus être confié à divers intérêts de la société, mais plutôt à des intervenants qui connaissent les règles de la circulation. Dans un contexte intellectuel où une nouvelle génération de chercheurs développe une maîtrise distincte du milieu urbain, les autorités sont prêtes à écouter la parole des experts et à ne plus se fier à l'arbitraire politique<sup>8</sup>. Composé de six divisions, le Service reçoit principalement un mandat d'expertise en étant chargé entre autres des analyses techniques, de l'aménagement, de la sécurité et de la réglementation<sup>9</sup>. Si le Service doit rapidement agir pour atténuer la congestion, l'objectif qui est attribué à son directeur, Jean Lacoste, consiste à « démontrer aux administrateurs les besoins de la cité dans le domaine du transport et d'orienter les différents paliers gouvernementaux vers une solution positive du problème de la circulation à Montréal »<sup>10</sup>. Désormais, les décideurs accordent leur confiance aux connaissances techniques et scientifiques pour déterminer une mobilité profitable à tous.

Dès sa création, cet organe administratif vise à améliorer la fluidité des déplacements des Montréalais par la mise en place d'une série de mesures locales. D'un

---

<sup>6</sup>Archives HEC Montréal, P003, G-08-0046, « C'est scandaleux », *Commerce*, vol. 14, n°10, 6 octobre 1958, p.1.

<sup>7</sup>BAnQ, PER.C.420, « Tous les jours : 250,000 véhicules à faire circuler », *Cités et Villes*, juillet 1960, p.14.

<sup>8</sup>Pierre-Yves Guay, « La dérive technocratique », p.214. ; Jean-Jacques Simard, *La longue marche des technocrates*, p.12.

<sup>9</sup>BAnQ, PER.C.420, « Tous les jours », *Cités et Villes*, juillet 1960, p.15.

<sup>10</sup>BAnQ, PER.C.420, « Pour améliorer la circulation dans la région métropolitaine », *Cités et Villes*, juin 1963, p.24.

côté, il restreint la circulation afin qu'elle corresponde à la capacité des infrastructures existantes. Les mesures s'appliquent au stationnement, aux livraisons, aux virages et aux sens uniques<sup>11</sup>. De l'autre côté, il agit sur la vitesse des déplacements en synchronisant les feux de circulation, en gérant des stationnements publics, en règlementant les travaux sur la voie publique, en établissant des normes de circulation, etc<sup>12</sup>. Lacoste applique ce programme en espérant maintenir une certaine mobilité malgré la hausse continue du nombre de véhicules<sup>13</sup>. Cette réponse a pour objectif d'octroyer une marge de manœuvre aux experts qui pourront alors réfléchir à l'orientation future des transports de la métropole. Il est intéressant de constater, qu'il soit question des objectifs ou des mesures du Service, que la circulation n'est considérée majoritairement qu'en fonction des déplacements routiers. Les autorités et les experts choisissent de fait d'agir principalement à l'égard des automobilistes.

Pour parvenir à une orientation future, Lacoste et son équipe doivent prendre en compte à la fois les besoins présents et futurs de la société<sup>14</sup>. Dans un premier temps, il est impératif de déterminer quel est et quel sera l'état de la circulation dans la région métropolitaine. Évaluer la situation actuelle seule ne suffit plus. Le nouveau paradigme étatique étant sujet à une rigueur scientifique, cette démarche nécessite une importante collecte de données<sup>15</sup>. Il s'agit d'amener des faits et des projections concernant l'évolution des transports au moyen de nombreuses études et plans. Certaines études telles que celles sur la hausse des déplacements ont déjà été effectuées par d'autres intervenants, ce qui permet de dresser un portrait de la situation plus rapidement. L'étendue du réseau routier de la Ville face au nombre d'automobiles en circulation (CCDM) et les déplacements des usagers du transport collectif (Commission de

---

<sup>11</sup>Archives CAA-Québec, RAC, « Traffic Improvements for Montreal », *The News Letter*, vol. XXXVI, n°2, 18 janvier 1956, p.2.

<sup>12</sup>Archives HEC Montréal, P003, G-08-0046, « C'est scandaleux », *Commerce*, 6 octobre 1958, p.1.

<sup>13</sup>Archives HEC Montréal, P003, T-K6-0002, *Causerie par Jean Lacoste-Déjeune au Cercle universitaire*, 1er février 1956, p.3.

<sup>14</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Un problème insoluble sans plan défini », *Le nouveau journal*, 29 mars 1962.

<sup>15</sup>Sébastien Gardon, « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État », p.82.

Transport de Montréal) ont par exemple déjà été analysés<sup>16</sup>. Le Service concentre donc ses enquêtes sur les habitudes et sur les besoins des conducteurs sur l'île de Montréal.

Lacoste et son équipe évaluent d'abord la circulation existante. En 1957, ils se renseignent ainsi sur les problèmes locaux affectant le transport par camions<sup>17</sup>. L'étude ayant la plus grande portée est accomplie en 1958 et s'intitule *Origine et destination dans l'Île de Montréal*. Le Service indique vouloir cerner la nature du problème de la circulation en collectant des données sur les trajets que parcourent les automobilistes<sup>18</sup>. Les réponses obtenues auprès du public sont ensuite transmises aux ingénieurs-consultants qui en tiennent compte pour préciser les plans qu'ils ont entrepris<sup>19</sup>. Au fil des données qu'ils acquièrent, les experts entament la conception de plans de transport qui visent à analyser le réseau local, identifier les défis existants et projeter la faisabilité de divers axes<sup>20</sup>. Ces esquisses, malgré le fait qu'elles n'en sont qu'au stade préliminaire, permettent aux experts d'évaluer la faisabilité d'un nouveau réseau de transport comprenant des infrastructures lourdes sur une vaste portion du territoire.

La projection future de la circulation à Montréal fait aussi partie des études des experts du Service qui désirent ainsi planifier un réseau supportant la métropole sur le long terme. Afin d'obtenir des conclusions irréfutables, il importe de couvrir un maximum de champs possibles, les intervenants pouvant aller jusqu'à anticiper par exemple le désir de voyager de la population<sup>21</sup>. Les données sur la croissance du parc automobile montréalais sont les plus valorisées, ces statistiques démontrant avec précision les besoins futurs<sup>22</sup>. Au fil des études, les pronostics ne concordent pas nécessairement selon les auteurs, mais tous s'entendent pour dire que les décennies

<sup>16</sup>Archives HEC Montréal, P003, G-04-0106, *Le stationnement à Montréal*, décembre 1956, p.6. ; AVM, XCD00-P0160, Jean Villemur, *Enquête Origine et Destination*, 1959, p.5.

<sup>17</sup>AVM, XCD00-P6872, CCDM, *Étude des problèmes de camionnage*, mai 1957.

<sup>18</sup>AVM, XCD00-P0160, Jean Villemur, *Enquête Origine et Destination*, 1959, p.1.

<sup>19</sup>AVM, XCD00-P6874, Service de la circulation, *Étude sur la circulation*, 23 octobre 1959, p.9.

<sup>20</sup>Archives CAA-Québec, RAC, « Traffic Improvements for Montreal », 18 janvier 1956, p.4.

<sup>21</sup>BAnQ, PER.C.420, « La Chambre de Commerce étudie notre réseau routier et ses besoins », *Cités et Villes*, décembre 1959, p.12.

<sup>22</sup>Jean-Jacques Simard, *La longue marche des technocrates*, p.24.

suivantes seront caractérisées par une augmentation sidérante du nombre de véhicules, bien au-delà de la croissance démographique. Deux millions de véhicules pour la province en 1965, un million pour Montréal seulement en 1981 puis trois millions en 2000 alors que la région métropolitaine ne compte que 350 000 véhicules en 1958<sup>23</sup>. Si ces chiffres sont vertigineux, il ne saurait être question de remettre en doute leur véracité. Non seulement la situation est déjà observable aux États-Unis, mais les propos des experts possèdent aussi en soi toute la légitimité voulue<sup>24</sup>. Ces derniers ne tentent pas non plus de restreindre la massification de l'automobile ; elle va de soi et fait partie intégrante d'une ville moderne où la population se déplace rapidement. Au final, les différents rapports, données et plans qui s'accumulent structurent rationnellement le développement de plans directeurs et façonnent une nouvelle vision urbaine.

Par l'accomplissement de ces études, la construction d'un modèle de mobilité métropolitaine peut désormais être entamée. Le mandat que reçoit le Service concernant la planification de Montréal exige de concevoir quels aménagements assureront la meilleure circulation à diverses échelles. Lacoste, bien au fait des données du moment et de celles anticipées, s'estime alors prêt à se prononcer sur l'avenir de la métropole et sur les orientations à prendre par les décideurs<sup>25</sup>. Nous illustrerons d'abord quelles sont les recommandations concernant l'organisation de la ville puis nous aborderons les systèmes de transport qui sont envisagés.

De l'avis du Service de la circulation, l'île de Montréal et la Ville accusent effectivement un retard perceptible en matière de mobilité. Montréal doit réaménager son milieu si elle veut assurer le bon fonctionnement des déplacements quotidiens. Deux

---

<sup>23</sup>AVM, dossier de presse, bobine 294.3, problèmes et suggestions, « Ce que sera demain la circulation », *La Presse*, 15 septembre 1956. ; BAnQ, PER.C.420, « Pour améliorer la circulation », *Cités et Villes*, juin 1963, p.25. ; AVM, fonds Service de l'habitation et du développement urbain – Horizon 2000, 1924-1996 (désormais fonds VM005-S5), D2, Service d'urbanisme, *Horizon 2000- Rapports techniques et études*, vol. 1, 1955, 1964-1968, p.2.

<sup>24</sup>Peter Hall, *Les villes mondiales*, Paris, Éditions Hachette, 1966, p.194.; Pierre-Yves Guay, « La dérive technocratique », p.215.

<sup>25</sup>AVM, XCD00-P6715, Jean Lacoste, *Déjeuner-Causerie*, 28 janvier 1958, p.4.

constats s'imposent alors. Pour les experts, améliorer la situation nécessite d'emblée une accélération de la mobilité<sup>26</sup>. La planification de la métropole en matière de transports se fonde d'abord et avant tout sur une variable : la vitesse. L'arrivée de l'automobile provoque une redéfinition de la vitesse dans les déplacements. En ville comme ailleurs, la population désire accélérer<sup>27</sup>. Tout obstacle à l'atteinte de cette vitesse doit être corrigé par les moyens qui sont estimés nécessaires<sup>28</sup>. Cette recommandation fait référence autant à des obstacles passagers qu'aux infrastructures de transport existantes qui ne satisfont plus les critères de cette nouvelle vitesse et qui doivent disparaître, tels les tramways dont on exige l'élimination<sup>29</sup>.

Le deuxième constat semblant évident aux yeux du Service, c'est que la circulation se départage en trois principaux éléments : le camion, l'automobile et le transport en commun<sup>30</sup>. L'avenir de Montréal comprend ces trois modes de transport. Alors que le camion est d'un grand attrait pour les entreprises, l'automobile, elle, constitue désormais un incontournable qui perdurera avec les années, et ce, malgré l'attractivité d'autres moyens de transport<sup>31</sup>. Le transport en commun s'avère pour sa part nécessaire aux yeux des experts qui jugent qu'il doit compter pour 65 à 80% des déplacements totaux de la métropole pour améliorer la mobilité<sup>32</sup>. Si la ville doit être pensée de manière à accélérer la circulation de divers modes de transports, « il importe [aussi] d'adopter une idéologie qui tendra à solutionner le problème de la circulation de la façon la plus économique pour la ville »<sup>33</sup>. Miser sur la fluidité de ces trois moyens donc, mais à un prix raisonnable.

---

<sup>26</sup>Archives HEC Montréal, P003, T-K6-0002, *Causerie par Jean Lacoste*, 1er février 1956, p.1.

<sup>27</sup>Étienne Faugier, « Atteindre la vitesse de libération », p.184.

<sup>28</sup>Archives HEC Montréal, P003, T-K6-0002, *Causerie par Jean Lacoste*, 1er février 1956, p.6. ; BAnQ, PER.C.420, «Problèmes de circulation dans les villes du Québec», *Cités et Villes*, août 1958, p.7.

<sup>29</sup>Archives HEC Montréal, P003, T-K6-0002, *Causerie par Jean Lacoste*, 1er février 1956, p.6.

<sup>30</sup>AVM, XCD00-P6874, Service de la circulation, *Étude sur la circulation*, 23 octobre 1959, p.5.

<sup>31</sup>BAnQ, PER.C.420, « Pour améliorer la circulation », *Cités et Villes*, juin 1963, p.52.

<sup>32</sup>AVM, XCD00-P6874, Service de la circulation, *Étude sur la circulation*, 23 octobre 1959, p.11.

<sup>33</sup>*Ibid.*, p.6.

Une vision moderne et répondant à ces exigences sous-entend, de l'avis des experts, d'haussmanniser d'une certaine manière Montréal. Il convient de moderniser la ville en améliorant ses flux et à cet égard, ce sont les routes qui sont retenues. Ces infrastructures peu coûteuses vont assurer une fluidité accrue à tous les transports ciblés. Elles vont répondre aux besoins actuels et futurs tout en atténuant les inquiétudes des milieux montréalais<sup>34</sup>. À l'échelle locale, elles doivent être élargies et prolongées. La volonté de renouveler certains secteurs de la métropole permettrait d'agir en ce sens<sup>35</sup>. Offrant la possibilité aux décideurs de s'orienter autant vers l'automobile, le camion ou le transport collectif, améliorer les routes aurait pour effet de bonifier la majorité des déplacements<sup>36</sup>. Ces infrastructures sont essentielles à la pérennité de Montréal selon Lacoste qui estime qu'une « ville moderne progresse en proportion de la capacité de son réseau routier »<sup>37</sup>. Pour optimiser cette vision, le réseau routier devrait être complété par des infrastructures lourdes. Les experts du Service vont en proposer deux types dans les conclusions de leurs rapports : le métro et les autoroutes.

D'emblée, le métro s'insère parfaitement dans la vision d'une ville moderne où la mobilité est fluide, rapide et efficace. Le Service de la circulation considère qu'il permettrait à la métropole d'assurer des déplacements à haute vitesse dans les secteurs denses de Montréal<sup>38</sup>. Surtout, cette infrastructure située sous terre permettrait la viabilité de l'ensemble des moyens de transport circulant en surface ce qui améliorerait de manière notable la mobilité<sup>39</sup>. Au fil de la croissance de la métropole, ce réseau serait dès lors en mesure d'absorber l'augmentation des déplacements évitant une paralysie du réseau routier.

---

<sup>34</sup>Voir le Chapitre 1.

<sup>35</sup>AVM, XCD00-P6874, Service de la circulation, *Étude sur la circulation*, 23 octobre 1959, p.2. ; Élargir les infrastructures de transport dans un milieu urbain densément bâti exige un financement substantiel qui peut croître rapidement selon les secteurs visés. En souhaitant moderniser certains quartiers, dont plusieurs sont défavorisés et de moindre valeur, les élus montréalais peuvent procéder aux changements voulus à un coût moindre considérant que la destruction du bâti sera moins onéreuse.

<sup>36</sup>AVM, XCD00-P6873, OIET, *Le transport dans la région de Montréal*, 1959, p.16.

<sup>37</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Un problème insoluble », *Le nouveau journal*, 29 mars 1962.

<sup>38</sup>BAnQ, PER.C.420, «Pour améliorer la circulation dans la région métropolitaine, II», *Cités et Villes*, août 1963, p.40.

<sup>39</sup>AVM, XCD00-P6873, OIET, *Le transport dans la région de Montréal*, 1959, p.18.

L'autoroute quant à elle, répond également aux impératifs de planification du Service de la circulation. Influencé par l'expertise et les modèles d'infrastructures américaines qui sont fortement sollicités dans les années 1950<sup>40</sup>, le Service insère les voies rapides dans sa vision de Montréal. Si la mobilité de la métropole passe par la polyvalence et la capacité des routes, l'implantation des autoroutes assurerait une optimisation de ces résultats. Ces dernières s'insèrent dans une vision moderne où la circulation urbaine est séparée par corridors de déplacements selon la vitesse exercée<sup>41</sup>. En appliquant une ségrégation fonctionnelle de la ville de manière scientifique, un tel progrès serait possible. Les experts vantent une capacité quintuplée, une vitesse doublée et cinq fois moins accidents en comparaison avec les routes régulières<sup>42</sup>. Les autoroutes assurent de plus une circulation fluide au niveau local tout en garantissant une liaison à travers la région métropolitaine<sup>43</sup>. D'un angle technique, les autoroutes améliorent donc les déplacements à tous les points de vue<sup>44</sup>.

Les démarches qu'entreprend le Service de la circulation pour maîtriser la circulation métropolitaine conduisent à définir en quoi consisterait une mobilité optimale. Face à une croissance tous azimuts, seules des infrastructures de transport polyvalentes et offrant l'atteinte d'une plus grande vitesse peuvent garantir un avenir prometteur à la métropole. Cette vision favorise alors les routes, mais surtout les autoroutes qui optimisent ces voies. Voilà les conclusions du Service en ce qui concerne les besoins de Montréal.

---

<sup>40</sup>AVM, dossier de presse, bobine 294.4, problèmes et suggestions, « Nos experts ne sont pas assez bons ! C'est l'ère des architectes et des ingénieurs américains à Montréal », *Dimanche-Matin*, 21 février 1960. ; André Lortie, *The 60s*, p.86.

<sup>41</sup>James C. Scott, *Seeing like a state*, p.109.

<sup>42</sup>Archives CAA-Québec, RAC, « Les nouvelles artères », 15 avril 1954, p.2.

<sup>43</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Les autoroutes urbaines allègeront le trafic dans les rues de Montréal », *Metro-Express*, 16 novembre 1965. ; AVM, dossier de presse, bobine 299.1, plan directeur de routes métropolitaines, « Les grandes lignes du plan directeur de la circulation », *La Presse*, 29 juillet 1957.

<sup>44</sup>Archives CAA-Québec, RAC, « Les nouvelles artères », 15 avril 1954, p.1.

### 3.2 Une métropole de sept millions d'habitants

Alors que le Service de la circulation s'efforce d'aligner les éléments nécessaires à une mobilité idéale pour Montréal, nous verrons que le Service d'urbanisme fait de même en ce qui concerne l'aménagement du milieu urbain. Créé quelques années plus tôt en 1941, le Service d'urbanisme a pour mandat d'élaborer un plan d'aménagement et de conseiller la Ville sur des projets et des règlements touchant à l'urbanisme<sup>45</sup>. Le contexte de l'après-guerre et du début des Trente Glorieuses se traduit par une urbanisation soutenue autant sur le plan spatial, immobilier que des transports. Face à un développement éclaté, la Ville fait appel à plusieurs experts, dont Jacques Gréber, afin de mettre en œuvre un plan directeur cohérent<sup>46</sup>. Constatant l'étalement urbain, l'alourdissement de la circulation et le développement de Montréal, Gréber conçoit un « schéma concentré, continu et restreignant pour des activités urbaines en dehors des secteurs desservis »<sup>47</sup>. Pour plusieurs experts, le Service faillit toutefois à son rôle. Le plan Gréber n'est que peu appliqué, une conception plus « ingénieur » de la ville lui étant préférée. Le développement du territoire qui se transforme sous l'égide des spéculateurs et des promoteurs semble alors échapper à la planification du Service<sup>48</sup>.

Cette situation a plusieurs répercussions sur l'aménagement métropolitain notamment du côté des infrastructures liées au transport où sans organisation efficiente, la tendance se résume « à résoudre les problèmes les plus pressants, dans une situation éminemment conflictuelle »<sup>49</sup>. Tenter de maîtriser et gérer la ville et sa population, elle-même devenue un problème aux yeux des experts, est insuffisant. Pour répondre à la situation, la Ville de Montréal doit se donner les moyens de mieux l'analyser. Les

---

<sup>45</sup>AVM, fonds Service d'urbanisme, 1941-1992, VM097-A, Ville de Montréal, *Règlement 1682*, 19 mai 1941.

<sup>46</sup>José M'Bala, « Prévenir l'exurbanisation », p.63. ; Architecte et urbaniste français, Jacques Gréber maîtrise l'aménagement paysager et urbain qu'il pratique notamment en France, aux États-Unis et au Canada. Défenseur du mouvement "City Beautiful", Gréber prônait aussi la division des fonctions urbaines au sein des villes.

<sup>47</sup>*Ibid.*, p.65.

<sup>48</sup>AVM, VM005-S5, D2, Service d'urbanisme, *Horizon 2000*, 1955, 1964-1968, p.1. ; Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p.499.

<sup>49</sup>Jean-Claude Lasserre, « Difficultés de la planification des infrastructures lourdes », p.62.

décideurs aspirent maintenant à organiser, aménager et même prévoir l'avenir du milieu urbain, seule façon de réellement le développer et le moderniser<sup>50</sup>. Il s'agit de repenser la planification de la métropole de manière plus approfondie afin d'éliminer les entraves actuelles et futures à son épanouissement.

Si le Service d'urbanisme existe déjà, l'administration municipale paraît vouloir le réformer à l'image du Service de la Circulation, et centrer son rôle sur l'expertise. Quelques mois suivant la création du Service de la circulation, elle procède d'ailleurs à la refonte du règlement avalisant celle du Service d'urbanisme<sup>51</sup>. Un processus exécutif transformé, une coordination avec les autres services, un mandat élargi, la structure de l'entité évolue de manière à convaincre qu'une nouvelle perception des problématiques urbaines est retenue<sup>52</sup>.

Dans un premier temps, l'urgence consiste à rapidement analyser l'évolution de Montréal afin d'émettre des recommandations de pair avec les autres Services<sup>53</sup>. Dans les impératifs de son mandat, le Service doit veiller à corriger les lacunes immédiates de la métropole dues à sa croissance et prévoir au mieux pour éviter une récurrence de la situation<sup>54</sup>. Simultanément à l'application des règles d'usages touchant l'urbanisme, le Service entame ses études sur la ville. L'aménagement de Montréal doit prendre en considération plusieurs éléments urbains qui ont une incidence directe sur la viabilité générale de la métropole. La population aspirant à la modernité selon certains experts, il ne reste qu'à choisir d'adapter la ville en accord avec « the rational expression of a machine-age consciousness »<sup>55</sup>. Déjà, le centre-ville se remodèle par suite

---

<sup>50</sup>Pierre-Yves Guay, « La dérive technocratique », p.214. ; Jean-Jacques Simard, *La longue marche des technocrates*, p.137.

<sup>51</sup>AVM, Conseil de la Cité de Montréal, *Règlement 2302*, 9 décembre 1955, [en ligne], <http://ville.montreal.qc.ca/sel/sypre-consultation/afficherpdf?idDoc=7780&type Doc=1> (page consultée le 26 février 2015)

<sup>52</sup>Jean-Jacques Simard, *La longue marche des technocrates*, p.33.

<sup>53</sup>AVM, XCD00-P5447, Service d'urbanisme, *Division du plan directeur*, 5 septembre 1956.

<sup>54</sup>BAnQ, fonds E23, 1993-02-001\91, Service d'urbanisme, *Le centre ville de Montréal*, août 1964, p.4.

<sup>55</sup>James C. Scott, *Seeing like a state*, p.114.

d'investissements new-yorkais qui pèsent sur les décisions urbanistiques <sup>56</sup>. L'administration est consciente que si elle ne porte pas une attention particulière à l'évolution de chacun des éléments urbains, par exemple la mobilité, la situation ne pourra qu'empirer <sup>57</sup>. D'où la nécessité d'analyser rigoureusement l'avenir de la métropole.

Une étude d'envergure auquel prend part le Service qui vise à anticiper la croissance de Montréal dans divers secteurs se déroule en 1959 et s'intitule *Population et circulation 1981 : Montréal et île de Montréal*<sup>58</sup>. Convergeant vers un agenda à moyen terme de manière à pouvoir établir des pronostics fiables, les experts s'entendent pour retenir 1981. Par le fait même, ils profitent d'études universitaires et officielles qui ont déjà été effectuées et des données de recensements décennaux qui s'appuient sur cette date<sup>59</sup>. L'objectif vise à compléter ces enquêtes et à colliger tous les résultats. L'analyse de ces différentes données pourra alors servir à élaborer une solution d'ensemble particulièrement en ce qui concerne le réseau de la métropole. Cet objectif est majeur : « C'est pour connaître l'achalandage futur de ce réseau que nous allons prévoir la population, l'enregistrement véhiculaire et la circulation de toute la région de 30 milles »<sup>60</sup>. Au final, les pronostics ressortant de l'étude vont tous conclure à une croissance continue de la métropole. En ce qui a trait à la population, les spécialistes anticipent que la population aura presque doublé en 1981 dépassant au total trois millions d'habitants<sup>61</sup>. Si l'ensemble de la zone métropolitaine en bénéficiera, ce sont les banlieues qui seront largement favorisées accaparant 75% de la hausse<sup>62</sup>. Cette situation prévaut aussi du côté des emplois où la conviction est que la majorité des

---

<sup>56</sup>À cette époque, l'influence newyorkaise est déjà perceptible à Montréal favorisant un milieu urbain ouvert à l'automobile. Par exemple, la Place Ville-Marie, projet colossal du promoteur William Zeckendorf, s'impose dans le décor, ce qui nécessite l'élargissement du boulevard Dorchester et la démolition de plusieurs bâtiments centraux. ; Henry Aubin, *Les Vrais Propriétaires de Montréal*, p.359.

<sup>57</sup>AVM, dossier de presse, bobine 294.3, problèmes et suggestions, « La circulation : "Le problème primordial de toutes les villes du monde" », *Le Devoir*, 15 septembre 1956.

<sup>58</sup>AVM, XCD00-P0161, Jean Villemur, *Population et circulation 1981 : Montréal et île de Montréal*, octobre 1959, 71 p.

<sup>59</sup>*Ibid.*, p.1.

<sup>60</sup>*Ibidem.*

<sup>61</sup>BAnQ, PER.C.420, « Pour améliorer la circulation », *Cités et Villes*, juin 1963, p.24.

<sup>62</sup>*Ibidem.*

postes industriels se situeront sur la Rive-Sud et dans l'ouest de la métropole<sup>63</sup>. Montréal verra toutefois son centre-ville profiter de la tertiarisation qui continuera d'augmenter à un point tel que les déplacements professionnels vers cette zone croîtront du tiers<sup>64</sup>.

Cette enquête, complétée par les données que produit le Service de la circulation, conduit à imaginer une ville aux proportions démesurées. Toutefois, les experts ne les remettent pas en doute, car la tendance est à la hausse et non l'inverse. En effet, le Service d'urbanisme constate que des prévisions établies quelques années plus tôt sont déjà dépassées<sup>65</sup>. Les données à défaut d'être totalement précises ne peuvent alors qu'être sous-estimées. C'est donc dire que la croissance, la décentralisation et la dédensification de Montréal se poursuivront encore pendant plusieurs années. Sans énoncer de recommandations précises, ce qui n'était pas l'objectif, les experts vont tout de même émettre certains constats. Les tendances soulevées signifient qu'une attention encore plus importante doit être accordée aux transports lors de l'aménagement de la ville. Peu importe la planification future, Montréal ne pourra pas absorber la totalité de la croissance qui sera plutôt accaparée par les villes extérieures. La population s'éloignant des emplois, une circulation accrue entre les banlieues et le centre est à prévoir. À cet effet, le rôle que pourraient jouer les voies rapides est soulevé par les experts<sup>66</sup>. Si elles ne figurent pas encore dans l'aménagement officiel de la métropole, les autoroutes ne sont toutefois pas ignorées.

Jusqu'à là plus limité, le mandat du Service d'urbanisme s'élargit à la fin des années 1950 en réponse au contexte. C'est que la croissance de Montréal qui se réalise de manière anarchique au-delà de ses frontières et l'absence de planificateur régional, qui résulte des contentieux interurbains combiné à une absence des paliers supérieurs,

---

<sup>63</sup>AVM, XCD00-P0161, Jean Villemur, *Population et circulation 1981*, octobre 1959, p.29.

<sup>64</sup>BAnQ, PER.C.420, « Pour améliorer la circulation », *Cités et Villes*, juin 1963, p.24.

<sup>65</sup>AVM, XCD00-P0161, Jean Villemur, *Population et circulation 1981*, octobre 1959, p.8.

<sup>66</sup>*Ibid.*, p.11. ; AVM, XCD00-P6707, Service d'urbanisme, *Relevés, enquêtes, aménagements 1954*, 1954, p.50. ; AVM, XCD00-P5447, Service d'urbanisme, *Division du plan directeur*, 5 septembre 1956.

perdurent. Face à cette situation et désormais pourvu d'études permettant de mieux cerner les tendances problématiques, le Service reçoit la responsabilité de planifier un plan directeur à l'échelle régionale ce qui lui permettrait d'avoir une réelle portée<sup>67</sup>. L'élaboration de plans supplémentaires, entre autres concernant les artères métropolitaines, est aussi envisagée. Le processus devra être irréfutable nécessitant une méthodologie structurée comportant un inventaire, la colligation des données et la planification à court puis à long terme<sup>68</sup>. Cette démarche ne doit cependant pas remettre en question la prédominance de la métropole sur les banlieues. Au contraire, Montréal veut s'assurer de contrôler à l'avenir l'orientation de la croissance générale<sup>69</sup>. L'aménagement viable de la métropole exige désormais de maîtriser toute zone pouvant l'influencer.

Les experts entament de nouveau des études en vue de l'élaboration de ce plan régional. Tout au long des années 1960, le Service publie huit bulletins techniques et d'informations avec notamment les *Cahiers d'urbanisme* dans lesquels il dévoile ses résultats et ses objectifs au public qu'il invite à participer. Qu'il soit question des désirs de la population ou de l'état des transports de la métropole, le Service explore maintes réalités urbaines. La finalité de ces enquêtes consiste à « découvrir la ville idéale »<sup>70</sup>, cibler ses vocations et organiser la croissance appréhendée. Les experts anticipent un aménagement où tous les besoins seront comblés : un espace suffisant pour accomplir toutes ses activités, une sécurité maximisée, une accessibilité aisée ce qui permet une mobilité au moyen du choix de transport du citoyen, etc<sup>71</sup>. Un thème à la fois, ils chiffrent et définissent la composition à venir de Montréal.

---

<sup>67</sup> BAnQ, PER.M.435, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, « Métropole », *Cahiers d'urbanisme*, n°3, octobre 1965, Introduction.

<sup>68</sup> BAnQ, PER.M.435, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, « Métropole », *Cahiers d'urbanisme*, n°2, avril 1964, p.24-26.

<sup>69</sup> André Lortie, *The 60s*, p.86-87.

<sup>70</sup> BAnQ, PER.M.435, Service d'urbanisme, « Métropole », *Cahiers d'urbanisme*, octobre 1965, p.10.

<sup>71</sup> *Ibid*, p.15-17, 23.

Toutes ces démarches ne constituent qu'un prélude et vont enrichir l'élaboration entre 1963 et 1967 du plan témoin *Horizon 2000*. Cette vision représente un exercice sans précédent pour le Service d'urbanisme qui produit plus de 75 rapports et recourt à la participation des instances officielles, du privé et d'un bassin pluridisciplinaire d'experts<sup>72</sup>. Estimant être rationnellement en mesure de prévoir l'an 2000, les experts proposent un portrait de l'avenir du milieu métropolitain en fonction de ses entraves et de ses solutions. Façonnée au cours de nombreuses années, cette vision s'inscrit dans la lignée des précédentes études du Service et des autres institutions et renforce, bien avant sa publication, la conviction des intervenants de la croissance immuable de la métropole et de l'importance de bien l'encadrer<sup>73</sup>.

Les projections d'*Horizon 2000* s'alignent sur les données présentées par l'enquête de 1959. C'est ainsi que l'estimation de trois millions d'habitants pour 1981, réévaluée à 4.2 millions, grimpe à sept millions d'habitants au tournant du millénaire<sup>74</sup>. Cette croissance créera une pression supplémentaire sur l'occupation du sol puisqu'elle provoquera l'urbanisation complète de l'île<sup>75</sup>. Si les experts anticipent une densification très élevée pour le centre-ville considérant la poursuite de la tertiarisation, la tendance serait à l'opposé pour le reste de l'île<sup>76</sup>. Il faut aussi noter que la hausse des revenus favorise une multiplication des résidences secondaires et des loisirs. Cette projection confirme qu'une expansion généralisée est immanquable et qu'un plan régional représente la seule avenue possible pour Montréal si elle désire se prémunir de menaces telles qu'une dispersion anarchique.

---

<sup>72</sup>AVM, VM005-S5, D1, Aimé Desautels, *Introduction*, 23 août 1967, p.2.

<sup>73</sup> Cette vision métropolitaine de la région montréalaise, qui n'a pas été légitimée par l'ensemble des intervenants concernés, s'est avérée constituer un schéma ambitieux qui a notamment surestimé ses prévisions démographiques et sous-estimé l'usage du territoire par habitant.

<sup>74</sup>AVM, VM005-S5, D2, Service d'urbanisme, *Horizon 2000*, 1955, 1964-1968, p.1.

<sup>75</sup>BAnQ, fonds E23, 1993-02-001\91, Service d'urbanisme, *Le centre ville de Montréal*, août 1964, p.36.

<sup>76</sup>*Ibid*, p.3.

Aux yeux des experts, le succès d'un schéma directeur régional repose grandement sur la configuration des transports<sup>77</sup>. Les infrastructures devront être en mesure de contenir un parc automobile colossal si la logique de Jean Lacoste est respectée. En effet à ses débuts, il affirme que Montréal doit répondre à la demande et que la stabilité sera atteinte naturellement avec un ratio d'une automobile pour deux habitants comme aux États-Unis<sup>78</sup>. Considérant une population future de sept millions d'habitants, l'offre du réseau routier devra être conséquente. Pour faire de la ville un tout cohérent, le scénario retenu implique que la région doit être planifiée selon un plan stellaire. Montréal, noyau attractif, évoluerait à partir d'un système à deux axes, un économique d'est en ouest et un démographique du nord au sud<sup>79</sup>. Plusieurs grandes villes satellites et maintes petites cellules urbaines évolueraient dans la région métropolitaine et seraient développées de manière à réduire les déplacements vers le centre. Le territoire dans son ensemble serait alors en mesure d'échanger avec le reste du continent à toutes les échelles. Ce réseau urbain nécessiterait une utilisation de l'ensemble des moyens de transport disponibles. Si le potentiel du métro incite à son adoption pour le centre-ville, d'autres infrastructures devraient être considérées pour tisser chaque pôle urbain dans un ensemble fluide et connecté<sup>80</sup>. L'autoroute constituerait une réponse adéquate à ce schéma, favorisant l'intégration aux axes de transport et consolidant l'espace métropolitain par une liaison efficace entre le centre et les pôles suburbains<sup>81</sup>. L'ajout d'une ceinture d'autoroutes, basée sur un réseau de plus de 500 miles de voies, est considéré comme la solution<sup>82</sup>. Elle bonifierait le développement central, réduirait les temps de déplacements et permettrait une utilisation de l'automobile comme du transport en commun<sup>83</sup>.

---

<sup>77</sup>AVM, VM005-S5, D2, Service d'urbanisme, *Horizon 2000*, 1955, 1964-1968, p.38.

<sup>78</sup>AVM, dossier de presse, bobine 294.3, problèmes et suggestions, « Ce que sera demain la circulation », *La Presse*, 15 septembre 1956.

<sup>79</sup>AVM, *Ibid.*, p.3.

<sup>80</sup>AVM, *Ibid.*, p.5. ; BAnQ, fonds E23, 1993-02-001\91, Service d'urbanisme, *Le centre ville de Montréal*, août 1964, p.41.

<sup>81</sup>Florence Paulhiac et Vincent Kaufmann, « Transports urbains à Montréal », p.63. ; Thomas J. Misa et Johan Schot, « Inventing Europe », p.11.

<sup>82</sup>BAnQ, fonds E23, 1993-02-001\91, Service d'urbanisme, *Le centre ville de Montréal*, août 1964, p.42. ; AVM, VM005-S5, D2, Service d'urbanisme, *Horizon 2000*, 1955, 1964-1968, p.5.

<sup>83</sup>AVM, XCD00-P0161, Jean Villemur, *Population et circulation 1981*, octobre 1959, p.11. ; AVM, VM005-S5, D2, Service d'urbanisme, *Horizon 2000*, 1955, 1964-1968, p.5.

Illustration 4 : Prévisions autoroutières du plan *Horizon 2000*  
pour la région métropolitaine à l'an 2000



Source : AVM, VM005-S5, D2, Service d'urbanisme, *Horizon 2000*, 1955, 1964-1968, p.29.

La planification de Montréal évolue considérablement au cours des années 1950 puis 1960, du moins du côté intellectuel où une vision prend forme. Plutôt que de continuer à corriger le milieu urbain, les experts du Service d'urbanisme désirent le maîtriser et profiter, par le fait même, de la croissance générale<sup>84</sup>. Suivant la collecte de données et l'analyse des problèmes et des solutions existants, la projection d'un aménagement rationnel de la métropole se précise. Les résultats qu'accumulent les ingénieurs au fil des études démontrent alors l'importance des transports dans la viabilité d'une métropole d'une taille démesurée. Ce constat se renouvelle lorsque le Service se prononce pour la région entière. Pour confirmer sa centralité et gérer sa croissance, Montréal devrait selon les experts se doter d'autoroutes. Rejoignant le Service de la circulation, le Service d'urbanisme se prononce aussi en faveur des voies rapides pour assurer l'avenir de Montréal.

<sup>84</sup>André Lortie, *The 60s*, p.86.

### 3.3 L'émergence d'un consensus

Les pronostics des services municipaux sont sujets à délibération au sein des milieux montréalais. Les professionnels du Service de la circulation comme du Service d'urbanisme analysent pendant plusieurs années la métropole avant de rendre leurs conclusions. Elle semble destinée à un avenir prometteur, mais aussi effrayant. Cette vision ne peut alors être acceptée que si la ville est outillée proportionnellement à sa destinée. Pour les experts, les autoroutes peuvent remplir ce rôle à l'avenir, mais peuvent aussi améliorer la mobilité actuelle de Montréal.

Il reste à convaincre du bien-fondé de cette vision. Certains acteurs dont les associations lobbyistes et économiques tels la CCDM ou le RAC sont déjà considérés comme de fervents partisans des autoroutes<sup>85</sup>. L'appui des politiciens et de la population est aussi nécessaire. Le consensus dans ce cas n'est pas superflu, car il n'est pas question que d'un ou deux projets de circulation, mais bien de l'implantation d'un réseau entier. Exaspérée par le contexte, convaincue par les fonctionnaires ou adepte d'une nouvelle ère plus moderne, nous verrons que la population a plus d'une raison d'approuver les propositions technocratiques. Au final, elle semble rapidement converger vers une position commune qui avalise la transformation de la métropole.

Il existe principalement deux stratégies en ce qui concerne les efforts des experts pour transmettre leurs messages. La première consiste à publier leur vision et leurs études. Les documentaires de l'ONF, la collection *Métropole* du Service d'urbanisme et les articles du Service de la circulation publiés dans certaines revues telles que *Cités et Villes* en constituent de bons exemples. Ces publications visent, outre l'objectif de partager le résultat des enquêtes, à ouvrir un canal de communication avec la population. De l'aveu des experts, cela « créera un climat favorable aux discussions et

---

<sup>85</sup>Voir le Chapitre 2.

aux décisions propres à orienter, d'une manière rationnelle, la croissance de [la] région »<sup>86</sup>.

La seconde méthode exige pour les experts d'aller directement à la rencontre de la population. Au moyen de discours, de conférences, de campagnes publicitaires et publiques, ils vont tenter de mousser l'intérêt pour leurs différents projets, dont les autoroutes. Dans le cadre d'une enquête par exemple, le Service de la circulation souhaite attirer l'attention du public pour le transport. Panneaux, journaux, radios, télévisions, commerces, le Service martèle son message par divers moyens et vivifie l'intérêt général pour ses projets<sup>87</sup>. En ce qui concerne les discours et les conférences, les experts s'adressent surtout aux acteurs influents. Dès sa création, le Service de la circulation a recours à cette stratégie. Le directeur Jean Lacoste et son adjoint Jacques Barrière vont servir de porte-paroles et multiplier les interventions auprès d'un vaste auditoire s'exprimant autant à la CCDM qu'au RAC, aux élus, aux services d'urgences, aux décideurs métropolitains et même régionaux<sup>88</sup>. L'objectif est de à convaincre, il faut « homogénéiser la mentalité des élites, celle du peuple, liquider les émotivités, pétrir la pâte mentale jusqu'à... »<sup>89</sup>.

En communiquant avec la population de la métropole et en sollicitant son avis, les experts font miroiter un processus de participation ce qui facilite l'adhésion aux changements proposés<sup>90</sup>. Ils ne désirent pas simplement convaincre du bien-fondé des autoroutes, mais préfèrent que la société en vienne elle-même à y adhérer<sup>91</sup>. Cette stratégie s'applique aussi dans le cas des décideurs et des autres acteurs sociaux<sup>92</sup>. Les experts les informent sur l'orientation favorisée qui ne peut alors, provenant d'eux,

---

<sup>86</sup> BAnQ, PER.M.435, Service d'urbanisme, « Métropole », *Cahiers d'urbanisme*, octobre 1965, Introduction. ; Bernard Devlin, *Circulation à Montréal (1re partie)*, documentaire, ONF, 1955, 15 min, [en ligne], [http://www.onf.ca/film/circulation\\_a\\_montréal\\_1re\\_partie](http://www.onf.ca/film/circulation_a_montréal_1re_partie) (page consultée le 10 juin 2015).

<sup>87</sup> AVM, XCD00-P0160, Jean Villemur, *Enquête Origine et Destination*, 1959, p.11-12.

<sup>88</sup> BAnQ, PER.C.420, « Problèmes de circulation », *Cités et Villes*, août 1958, p.7.

<sup>89</sup> Jean-Jacques Simard, *La longue marche des technocrates*, p.56.

<sup>90</sup> *Ibid.*, p.60.

<sup>91</sup> *Ibid.*, p.56.

<sup>92</sup> Pierres-Yves Guay, « La dérive technocratique », p.216.

qu'êtré rationnelle et vraie. La société opte au final pour les autoroutes, mais en réalité la décision était déjà arrêtée, aucune alternative n'étant présentée. Ce sont bien les experts qui parlent avec la population et non l'inverse, mais le consentement est général et semble émaner de tous. Toutefois, il est à noter que cet appui populaire pour les autoroutes n'épouse pas toutes les visées des experts. L'accord concernant ces infrastructures repose d'abord et avant tout sur l'utilisation de l'automobile et non sur la possibilité d'implanter aussi le transport en commun comme les organismes de la Ville le préconisent<sup>93</sup>.

Le consensus se confirme d'abord au sein du milieu politique et institutionnel. Comme cela a été observé précédemment, le maire Jean Drapeau est acquis d'emblée à l'automobile et favorise différents projets en ce sens<sup>94</sup>. Une métropole où l'ensemble du territoire bâti est ceinturé d'autoroutes concorde avec ses positions<sup>95</sup>. Pour la plupart, les élus et les fonctionnaires deviennent aussi plus enclins à supporter les autoroutes que le métro auquel ils sont au contraire hostiles<sup>96</sup>. La présentation des projets autoroutiers reçoit une approbation plus aisée de l'Hôtel de Ville considérant que les services municipaux ont bon espoir de pouvoir refiler la majeure partie de la facture aux paliers gouvernementaux supérieurs<sup>97</sup>. Les autoroutes forment d'ailleurs un enjeu de plus en plus présent dans les campagnes électorales suscitant une adhésion grandissante<sup>98</sup>. Les institutions officielles vont aussi se prononcer et appuyer les autorités pour passer à l'étape suivante. L'OIET adhère par exemple à la vision des Services de la Ville. Bénéfique à l'économie montréalaise, l'implantation d'autoroutes favoriserait certainement le tourisme d'où cet appui<sup>99</sup>.

---

<sup>93</sup> Avant 1945, le transport collectif a été sur-utilisé et l'état du réseau s'est rapidement dégradé. Ce mode de transport est ainsi massivement rejeté par une population dégoutée ; Dale Gilbert, exposé 2014.

<sup>94</sup> Brian McKenna et Susan Purcell, *Jean Drapeau*, p.115.

<sup>95</sup> Bernard Devlin, *Circulation à Montréal (1re partie)*, documentaire, ONF, 1955.

<sup>96</sup> AVM, dossier de presse, bobine 294.3, problèmes et suggestions, « On demande à circuler », *La Patrie*, 31 mars 1958.

<sup>97</sup> AVM, dossier de presse, bobine 299.1, plan directeur de routes métropolitaines, « Un vaste réseau routier préconisé par M. Lacoste », *La Patrie*, 31 juillet 1957.

<sup>98</sup> *Ibidem*.

<sup>99</sup> Centre de documentation de la division urbanisme de la Ville de Montréal, Dossier n°05875, Lalonde & Valois-Ingénieurs conseils, *Autostrade Est-Ouest à proximité du fleuve Saint-Laurent, cité de*

Aspirant au rêve américain, convaincue des avantages de ces infrastructures et résolue de leur nécessité future, la population choisit majoritairement la vision qui se construit de Montréal. Son appui envers les autoroutes est alors perceptible de manière individuelle ou collective par le moyen de diverses associations. La population adhère déjà à l'automobile, le fait est indéniable. Cette dernière répond à de nouveaux intérêts socioéconomiques et culturels et représente un symbole du progrès et s'associe à des valeurs fortes auprès des consommateurs montréalais : le désir de vitesse, une autonomie incomparable, un sentiment de liberté, une accessibilité pour tous. L'adoption de cet emblème de la modernité permet ainsi à la population d'embrasser d'autres pans qui lui sont associés telle que la banlieue<sup>100</sup>. Les autoroutes, associées à une nouvelle perception de la vitesse, permettent d'intensifier ce rêve<sup>101</sup>. Elles illustrent alors une continuité, un pas vers la modernité et l'ampleur du projet n'est pas un obstacle. Avant même l'avis des experts, les gens sont déjà persuadés que des mesures doivent être adoptées. Les conclusions des enquêtes confirment scientifiquement leurs perceptions et renforcent leur sentiment de participation<sup>102</sup>. L'idée de ceinturer la ville d'autoroutes est bien reçue, car cela améliorerait la situation locale et régionale offrant alors une meilleure expérience routière<sup>103</sup>.

L'idéal métropolitain qu'avancent les Services de la Ville suscite l'enthousiasme général. Il « apparaît évident pour la société que le développement du Québec passe par le développement du réseau routier »<sup>104</sup>. Les projets municipaux trouvent preneur. L'expansion de la surface disponible pour l'automobile permettant d'accentuer son

---

Montréal, mars 1960, p.12. ; Archives CAA-Québec, RAC, « Autoroutes pour la région métropolitaine de Montréal », *The News Letter*, vol. XL, n°3, 27 avril 1960, p.3.

<sup>100</sup> Gérard Beudet et Pauline Wolff, « La circulation, la ville et l'urbanisme », p.7.

<sup>101</sup> Mathieu Flonneau, *Les cultures du volant XXe-XXIe siècles*, p. 105, 129, 149. ; Harold Kaplan, *Reform Planning and City Politics*, p.373.

<sup>102</sup> AVM, dossier de presse, bobine 294.3, problèmes et suggestions, « L'enquête du 13 août sur la circulation : Tout le monde y va de ses suggestions », *Le Petit journal*, 26 octobre 1958.

<sup>103</sup> Archives CAA-Québec, RAC, « Les nouvelles artères », 15 avril 1954, p.2.

<sup>104</sup> Étienne Faugier, « Atteindre la vitesse de libération », p.184.

usage et ses avantages, les projets qui vont en ce sens sont bien accueillis<sup>105</sup>. Dès le tournant des années 1950, des groupes de pression et des citoyens se manifestent en faveur de voies rapides<sup>106</sup>. Ainsi la City Improvement League, dont l'objectif est de rapprocher les citoyens en faveur du progrès de la ville, approuve l'élaboration d'un plan régional pour améliorer les flux routiers<sup>107</sup>. Le Comité Citoyens Montréal se positionne aussi et estime que les autoroutes représentent l'idéal pour la majorité<sup>108</sup>. La plupart des citoyens interrogés par le Service de la circulation sont en faveur des projets qui améliorent la circulation, en particulier en ce qui concerne les routes, et se prononcent sur des dizaines de projets d'infrastructures<sup>109</sup>. Le projet de l'axe Est-Ouest est ainsi très bien accueilli étant associé par plusieurs à une marque de progrès<sup>110</sup>. De même en est-il des idées du Service d'urbanisme. La liaison entre les différents pôles urbains qu'il propose à travers sa vision permettrait aux yeux de plusieurs une économie en temps et en argent pour chacun<sup>111</sup>.

N'ayant pas vécu les réalités de l'érection d'une autoroute, ni même d'un chantier autoroutier, la population s'imagine difficilement les inconvénients que cela peut engendrer. Or, les acteurs politiques et scientifiques (en particulier les ingénieurs) ont bien vendu les mérites d'une voie rapide permettant aux citoyens d'en concevoir facilement les avantages. Leur opinion se base dès lors sur le seul discours public qui est essentiellement positif. Le concept d'autoroute s'impose rapidement chez les citoyens comme la voie menant à la modernité de Montréal. Cette vision idéalisée explique probablement l'absence ou le peu de résistance face à celles-ci.

---

<sup>105</sup> Archives HEC Montréal, P003, T-K6-0001, Comité de la route n°11, *Procès-verbal*, 24 novembre 1953, p.3.

<sup>106</sup> Luc Noppen, *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame*, p.30.

<sup>107</sup> Archives publiques de l'Université d'Alberta, City Improvement League, *For a better Montreal*, 1910, [en ligne], [https://archive.org/details/cihm\\_72003](https://archive.org/details/cihm_72003) (page consultée le 11 mars 2015) ; AVM, dossier de presse, bobine 294.3, problèmes et suggestions, « Public Groups Ready to Press City Hall For Master Plan On Traffic Picture », *The Montreal Herald*, 28 février 1955.

<sup>108</sup> AVM, fonds du Sous-Comité de coordination des projets de circulation, 1950-1959 (désormais VM020), D6, Comité Citoyens Montréal, *Civigramme*, n°4, 15 mai 1956.

<sup>109</sup> AVM, XCD00-P0160, Jean Villemur, *Enquête Origine et Destination*, 1959, p.21-23.

<sup>110</sup> André Boisvert, « L'émergence de l'Ordre des urbanistes du Québec », p.29.

<sup>111</sup> Archives CAA-Québec, RAC, « Les nouvelles artères », 15 avril 1954, p.2.

Des oppositions existent néanmoins. Malgré les besoins en circulation, certains citoyens remettent en question la vision urbaine qui est mise en avant. Les critiques, envoyées directement aux autorités ou publiées dans les quotidiens, visent alors indistinctement l'infrastructure autoroutière et l'automobile. Des citoyens, par exemple le professeur et ingénieur René Fortin, se prononcent contre les autoroutes à moins d'une absence réelle de toute autre alternative, justifiant cette position par le coût des projets, le bien-être de la majorité, etc<sup>112</sup>. Les commerçants ne sont pas en reste. Plusieurs sont réfractaires à l'idée d'implanter des autoroutes dans la zone métropolitaine, craignant qu'elles occasionnent des impacts importants aux commerces se trouvant à proximité<sup>113</sup>.

Il convient de mentionner que parmi ces réticences se trouvent celles des experts chargés de planifier la métropole. Du côté du Service d'urbanisme comme du côté du Service de la circulation, le mode de transport qui est priorisé est le transport collectif. C'est ce dernier qui doit être encouragé et qui doit bénéficier en premier des autoroutes et non l'automobile qui devrait être restreinte aux besoins essentiels<sup>114</sup>. Pour Jean Lacoste, il faut même accentuer « la lutte [...] entreprise contre l'étouffement progressif [des] voies par ce microbe moderne »<sup>115</sup>. Cette position, qui ne remet pas en question son appui aux autoroutes, est de toute manière limitée, Lacoste étant soumis à « des considérations politiques mesquines »<sup>116</sup> favorisant l'automobile à Montréal. Le consensus n'est donc pas totalement imperméable bien que les objections sont plus nombreuses concernant les mesures qui briment l'automobile que celles qui la

---

<sup>112</sup>AVM, VM020, D1, René Fortin, *Lettre au Sous-Comité de coordination des projets de circulation*, 18 juillet 1958. ; AVM, dossier de presse, bobine 141.17, tunnels et viaducs, « Build subways not expressways », *The Montreal Star*, 23 février 1960.

<sup>113</sup>AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « Trans-Canada Highway Sidelight: New Route of Concern to Businessmen », *The Montreal Star*, 11 avril 1964.

<sup>114</sup>*Ibid.*, p.11. ; AVM, XCD00-P6874, Service de la circulation, *Étude sur la circulation*, 23 octobre 1959, p.5.

<sup>115</sup>Archives HEC Montréal, P003, T-K6-0002, *Causerie par Jean Lacoste*, 1er février 1956, p.6.

<sup>116</sup>AVM, dossier personnel de fonctionnaire, dossier n°832, Jean Lacoste-Retraité, « Ses rêves, ses déboires et ses succès : On n'imagine pas Jean Lacoste à sa retraite », *Le Petit journal*, 4 septembre 1966.

favorisent<sup>117</sup>. Les experts sont conscients que la société souhaite l'autoroute en fonction de l'automobile. Qu'importe les priorités des experts ou les discours politiques, le choix populaire en matière de transport demeure étroitement lié à l'automobile<sup>118</sup>. Ce fait est compris et accepté, l'infrastructure demeurant la priorité au-delà du mode de transport.

En l'espace de quelques années, pratiquement l'ensemble des intervenants métropolitains, la population en constituant une grande partie, entrevoit le même avenir. L'autoroute représente l'infrastructure la plus à même de répondre aux besoins présents et futurs de Montréal et de sa région. Les réserves qui existent ne peuvent enrayer le désir collectif. Désormais, les décisions qui seront prises relativement à la mobilité le seront en fonction de cette ville du nouveau millénaire<sup>119</sup>.

### 3.4 L'OAQ, un office révélateur

De la prise en charge de du dossier de la circulation à la planification d'une orientation autoroutière, la Ville de Montréal agit en tant qu'autorité principale. Le gouvernement provincial intervient peu dans le dossier des transports de la métropole, du moins dans la première portion des années 1950. L'État duplessiste a certes concrétisé quelques projets modernes favorisant l'économie telle que la Route 2 en 1945<sup>120</sup>. Il fonctionne cependant selon une idéologie non interventionniste et appuie surtout les régions<sup>121</sup>. L'existence de la CMM, entité provinciale chargée notamment du transport régional à Montréal<sup>122</sup>, est considérée suffisante. Le financement des infrastructures de la métropole ne peut donc compter sur Québec<sup>123</sup>. Le premier ministre Duplessis, qui considère le transport comme une compétence provinciale,

<sup>117</sup>Archives HEC Montréal, P003, G-04-0106, *Le stationnement à Montréal*, décembre 1956, p.26.

<sup>118</sup>Yves Brussière, « L'automobile et l'Expansion des Banlieues », p.165.

<sup>119</sup>André Lortie, *The 60s*, p.77.

<sup>120</sup>Stéphane Pineault, « Rappports de pouvoir et enjeux métropolitains », p.377.

<sup>121</sup>Olivier De Champlain, « Modernité avancée », p.43-44.

<sup>122</sup>Voir à la page 45.

<sup>123</sup>Archives CAA-Québec, RAC, « Notre premier problème : La circulation sur l'île de Montréal et les régions avoisinantes », *The News Letter*, vol. XXXVI, 30 novembre 1956, p.4.

empêche même les investissements du fédéral<sup>124</sup>. Sans freiner le développement des infrastructures de transport métropolitaines, l'attitude provinciale contribue au ralentissement du processus.

Le contexte et la révision de son rôle incitent toutefois l'État québécois à changer de stratégie en ce qui concerne la circulation métropolitaine. Tout d'abord, le gouvernement provincial devient de plus en plus sensible au contexte qui entoure Montréal. Il doit considérer la portée insuffisante des interventions de la CMM et la détérioration de la mobilité qui s'accroît en ville. Cela a conduit la métropole à entamer une réflexion où la planification est désormais envisagée à l'échelle régionale avec un désir évident de recourir aux autoroutes. Le développement du Québec et l'idéologie gouvernementale associée à un non-interventionnisme conservateur ne répondent plus aux aspirations de Montréal qui avance d'elle-même<sup>125</sup>. Ensuite, le ministère de la Voirie subit une réorientation progressive de son mandat où la mobilité s'inscrit dans le cadre d'une nouvelle vision. D'abord associées au tourisme, les routes doivent désormais être vues pour leur efficacité<sup>126</sup>. L'expertise est mise en valeur et l'ingénierie devient la clé pour améliorer un réseau qui est de plus en plus sollicité. Il faut sans tarder améliorer le réseau routier de la province de manière à pouvoir circuler à toutes les échelles : pôles urbains, régions, provinces et pays voisins<sup>127</sup>. La philosophie du ministère se concentre toutefois sur les besoins des milieux ruraux en conformité avec les valeurs du parti au pouvoir (l'Union nationale)<sup>128</sup> ; il importe de les lier afin qu'ils puissent avoir accès aux centres urbains<sup>129</sup>. Face à une métropole qui accapare trop de ressources et qui accentue les disparités régionales, l'État devient responsable d'équilibrer la prospérité<sup>130</sup>.

---

<sup>124</sup>François Droüin, « Promotion touristique, gestion du réseau », p.30. ; Voir à la page 34.

<sup>125</sup>Olivier De Champlain, « Modernité avancée », p.43-44.

<sup>126</sup>François Droüin, « Promotion touristique, gestion du réseau », p.29.

<sup>127</sup>Étienne Faugier, « Atteindre la vitesse de libération », p.183-184.

<sup>128</sup>AVM, dossier de presse, bobine 489.8, Exposition universelle 1967, Roger LaBrègue, *Philosophie de la Voirie dans les années 50*, 13 mai 1965.

<sup>129</sup>Étienne Faugier, « Atteindre la vitesse de libération », p.183.

<sup>130</sup>Jean-Jacques Simard, *La longue marche des technocrates*, p.69, 73.

Contribuer au développement autoroutier de Montréal pourrait alors doublement servir la province. Dans le cas de la mobilité métropolitaine d'une part, il s'agit certes de fluidifier la circulation quotidienne, très dense, et d'offrir des axes compétitifs pour des déplacements à plusieurs échelles. Le gouvernement du Québec contribuerait alors aux besoins des Montréalais. Tout en stimulant l'économie de la métropole, l'État s'assurerait que son réseau de transport réponde à ses exigences<sup>131</sup>. D'autre part, cela serait profitable au ministère de la Voirie qui pourrait uniformiser le réseau et faire bénéficier les secteurs agricoles<sup>132</sup>. Il serait de plus en mesure d'appliquer un plan de décentralisation industrielle qui a pour objectif d'attirer en région les industries montréalaises<sup>133</sup>. Emplois, population, économie, la croissance peut se généraliser pour les régions selon les axes autoroutiers<sup>134</sup>. Si le gouvernement demeure prudent, il est prêt à contribuer à la réalisation de projets autoroutiers dans la région métropolitaine. La représentation que construisent les autorités montréalaises de leur ville et la place qu'elles accordent aux autoroutes vont désormais de pair avec les efforts de Québec.

Simultanément au climat intellectuel qui s'installe à Montréal et qui permet de réfléchir à la mobilité, l'État québécois examine le concept d'autoroute. Un comité est formé pour se pencher spécifiquement sur cette question et, sous l'influence américaine, recommande rapidement au gouvernement d'implanter une première voie rapide à péage dans les Laurentides<sup>135</sup>. Il s'agit de l'infrastructure qui peut le mieux servir la croissance générale et assurer à l'État l'échéancier et les coûts les plus avantageux<sup>136</sup>. Si les Laurentides sont ciblées, c'est en raison de la circulation récréotouristique qui atteint des sommets dans la région et qui risque d'étouffer

---

<sup>131</sup>AVM, dossier de presse, bobine 489.8, Exposition universelle 1967, Roger LaBrèque, *Conférence à Saint-Jacques de Montcalm*, 12 décembre 1965.

<sup>132</sup>AVM, dossier de presse, bobine 489.8, Exposition universelle 1967, Bernard Pinard, *Conférence à Shawinigan*, 23 novembre 1965.

<sup>133</sup>*Ibidem.* ; BAnQ, PER.C.420, « Expansion continue du réseau routier : De bonnes routes constituent l'armature de l'expansion économique d'une province », *Cités et Villes*, février 1965, p.38.

<sup>134</sup>Daniel T. Lichter et Glenn V. Fuguitt, « Demographic Response to Transportation Innovation », p.495.

<sup>135</sup>Ludwig Desjardins, « L'apprentissage d'une nouvelle territorialisation », p.107.

<sup>136</sup>Archives CAA-Québec, RAC, « President's Annual Report », 22 janvier 1954, p.4. ; Les motifs évoqués pour construire la première autoroute du Québec ne sont pas sans rappeler l'édification de la première autoroute en Italie en 1924 précisément à cette fin de répondre à la demande récréotouristique.

l'économie<sup>137</sup>. Aux fins de l'opération, le comité suggère aussi la création d'un organisme dédié uniquement à ce projet autoroutier. Dès 1957, les autorités provinciales avalisent par la loi la formation de l'Office de l'autoroute Montréal-Laurentides (OAML)<sup>138</sup>. L'organisme doit alors construire et exploiter un tronçon pilote entre Montréal et Saint-Jérôme, ce qu'il accomplit dans un bref délai entre 1957 et 1959. Le modèle retenu suit les recommandations du comité et comporte un péage, ce qui assure à l'État un retour sur son investissement à court terme<sup>139</sup>.

Illustration 5 : Ouverture d'un tronçon de l'autoroute des Laurentides



Source : BAnQ, fonds ministère de la Culture et des Communications, E6,S7,SS1,D610480, Claude Gosselin, 1961.

Le tronçon autoroutier est concluant et attire un achalandage monstre. Dès les premières années d'opération, l'autoroute des Laurentides enregistre une hausse de la

<sup>137</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, ministère de la Voirie, *Office des autoroutes du Québec*, 31 mars 1962.

<sup>138</sup>*Ibidem*.

<sup>139</sup>Ludwig Desjardins, « L'apprentissage d'une nouvelle territorialisation », p.107.

circulation de l'ordre de 115%<sup>140</sup>. Malgré un encadrement des experts, le gouvernement constate que ses démarches ne suffisent plus à répondre à la demande qui excède ce qui avait été anticipé. Année après année, l'utilisation sans cesse accrue des infrastructures provoque un dépassement des estimations de déplacements<sup>141</sup>. Chaque ville, chaque organisation, chaque citoyen, tous réclament alors leur autoroute. En 1961, Québec franchit une étape significative et modifie l'OAML qui devient l'Office des autoroutes du Québec (OAQ). L'Office devient responsable de la préparation, de la construction, de l'administration et de l'entretien de l'ensemble des infrastructures autoroutières et peut désormais amorcer toute étude de faisabilité pour construire les tronçons qu'il juge nécessaires<sup>142</sup>. L'un après l'autre, les projets autoroutiers vont s'ajouter suivant les enquêtes qui déterminent rationnellement la croissance du moment et future de la circulation dans chaque secteur. La planification n'en devient que plus imposante. Si la période de réflexion fait place à celle de la réalisation, le réaménagement du système routier québécois ne fait que commencer. Alors que la province possède le dixième des autoroutes ontariennes, des investissements considérables sont nécessaires pour combler ce retard<sup>143</sup>. Cependant, Québec ne peut implanter un réseau complet aussi rapidement.

Des choix doivent donc être faits. Si l'État entame plusieurs projets dans les régions, ses démarches se concentrent sur la région métropolitaine. Des mesures adéquates doivent être mises de l'avant afin d'éviter d'engluer de nouveau la métropole à moyen terme<sup>144</sup>. En conformité avec ses objectifs, Québec investit à Montréal de manière à assurer la mobilité à long terme tout en veillant à faire profiter les régions

---

<sup>140</sup>BAnQ, fonds Office des autoroutes du Québec (désormais fonds E199), Bordereaux n°22477-22478, Office des autoroutes du Québec (désormais OAQ), *Statistiques 1958-1964 : État financier 1964*, 31 mars 1965, p.9.

<sup>141</sup>BAnQ, fonds E199, Bordereaux n°22477-22478, OAQ, *Rapport annuel- Office des autoroutes du Québec*, 1967, p.15.

<sup>142</sup>BAnQ, fonds E199, Bordereaux n°22442, OAQ, *Procès-verbaux : 1ère à 11e des assemblées de l'Office des autoroutes du Québec*, 1961.

<sup>143</sup>BAnQ, PER.C.420, « Québec consacrera \$152 millions aux travaux de voirie cette année », *Cités et Villes*, juin 1961, p.15.

<sup>144</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Un problème insoluble », *Le nouveau journal*, 29 mars 1962.

avoisinentes. Deux mois seulement suivant la création de l'OAQ, Québec lui donne le mandat d'analyser la faisabilité d'une future autoroute Montréal-Sherbrooke. Ajouter des infrastructures lourdes dans ce secteur est particulièrement important pour les autorités. En effet, au sud de la frontière, les États-Unis tissent un réseau à la grandeur de leur nation reliant dans un ensemble une multitude de centres urbains, ce qui implique le développement de trois axes interétatiques qui font jonction dans le nord-est du pays vers Montréal. Québec doit prendre en compte ces nouveaux flux qui vont occasionner une hausse non négligeable de déplacements dans ce secteur<sup>145</sup>. La province ne peut non plus ignorer l'importance économique croissante (tourisme, investissements, ressources, industries) de ce marché avec lequel elle transige déjà<sup>146</sup>. Montréal doit être en mesure de non seulement pouvoir profiter de ces liens avec le plus gros marché continental, mais aussi d'être à même de les intégrer à la circulation déjà existante.

La projection de ce nouvel axe ne constitue qu'un morceau d'un réseau de bien plus grande envergure. Le ministère de la Voirie envisage déjà de prolonger l'autoroute des Laurentides au nord alors qu'au sud, il souhaite relier Montréal au New York North-Way<sup>147</sup>. Il s'ensuit la création de liens entre la métropole et Oka, Magog, la ville de Québec, etc<sup>148</sup>. Une par une, le gouvernement relie les différentes régions de la province à Montréal. Dans la métropole même, différents tronçons se concrétisent. L'élection du gouvernement libéral de Jean Lesage en 1960, suivant le décès du premier ministre Maurice Duplessis, permet de débloquer certains projets tel que le boulevard Métropolitain. L'État provincial promettant d'y participer, il peut enfin être achevé<sup>149</sup>. De même, en ce qui concerne la route Transcanadienne, Québec signe une entente avec le fédéral permettant l'intégration du Québec au réseau de la

---

<sup>145</sup>BAnQ, fonds E199, Bordereaux n°22477-22478, Philippe Ewart, *Autoroute Montréal-Sherbrooke : Étude de rentabilité*, 1962, p.38.

<sup>146</sup> Paul-André Linteau, René Durocher, Jean-Claude Robert et François Ricard, *Histoire du Québec contemporain, Tome II*, p.229-231. ; François Drouin, « Promotion touristique, gestion du réseau », p.30.

<sup>147</sup>BAnQ, PER.C.420, « Québec consacrera \$152 millions », *Cités et Villes*, juin 1961, p.16.

<sup>148</sup>BAnQ, PER.C.420, « La construction d'autoroutes dans le Québec », *Cités et Villes*, juin 1962. ; BAnQ, PER.C.420, « 250, 000,000 pour les autoroutes en 4 ans », *Cités et Villes*, juin 1963.

<sup>149</sup>BAnQ, PER.C.420, « Le boulevard métropolitain », *Cités et Villes*, juillet 1960, p.8.

Transcanadienne ce qui bénéficie d'abord à Montréal<sup>150</sup>. À cela s'ajoute un vaste programme de voies rapides préparé par la firme d'ingénieurs Lalonde, Girouard et Letendre à la demande de la CMM auquel la province pourrait participer. La firme cible des dizaines de chantiers, dont l'axe Décarie et l'axe Est-Ouest qui sont fréquemment soulignés<sup>151</sup>. Le nombre de projets autoroutiers est alors tel que l'État se met à envisager d'inclure le péage aussi sur l'île afin de faciliter leurs financements<sup>152</sup>.

En l'espace d'une décennie, l'attitude du gouvernement provincial change du tout au tout. Alors que la métropole était loin de figurer dans ses priorités au début des années 1950, du moins en ce qui a trait à la mobilité, Québec reconsidère sa réponse envers Montréal et adhère massivement au concept autoroutier quelques années plus tard. Si l'État procède selon ses priorités, ses efforts s'alignent tout de même sur la planification que met de l'avant la métropole.

### 3.5 Conclusion

En 1955, les critiques concernant la circulation métropolitaine sont suffisamment nombreuses pour inciter les autorités à agir. Au niveau municipal comme provincial, c'est sur les opinions des experts que les décideurs s'appuient. Dans un climat intellectuel fondé sur la science et le rationnel, la mobilité doit être parfaitement analysée afin que la situation soit résolue. Le premier acteur concerné, la Ville de Montréal, répond principalement au moyen de deux entités administratives. La première, le Service de la circulation, est créée spécialement afin de réfléchir à la mobilité des Montréalais. Si ce service applique des mesures à court terme pour atténuer la problématique du transport, son mandat consiste à évaluer l'état de la mobilité de la métropole pour le présent, mais aussi pour le futur. Anticipant une forte

---

<sup>150</sup>BAnQ, PER.C.420, « Québec consacrera \$152 millions », *Cités et Villes*, juin 1961, p.16. ; AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Autoroutes à péage pour la métropole ? », *La Presse*, 3 octobre 1962.

<sup>151</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Plan divisé en 3 sections », *Le nouveau journal*, 29 mars 1962.

<sup>152</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Autoroutes à péage », *La Presse*, 3 octobre 1962.

croissance, le Service préconise des infrastructures permettant des déplacements rapides et polyvalents à grande échelle. Le second secteur, le Service d'urbanisme, étudie pour sa part la métropole et tente de se prononcer sur son avenir. Il présage aussi une croissance considérable et pour rendre la ville et les déplacements viables, il schématise un modèle moderne s'appliquant à Montréal. Dans les deux cas, les autoroutes font partie de la solution. Cette orientation nécessite cependant l'aval de la majorité afin de pouvoir être mise en application. Si plusieurs intervenants sont déjà convaincus, les experts doivent obtenir l'approbation à la fois du milieu politique et de la population. En communiquant l'information, et en donnant l'illusion que la population participe à la prise de décision, les experts obtiennent un consensus sur le bien-fondé des autoroutes statuées par le processus technocratique.

Simultanément à la construction de cette vision par les acteurs locaux, le gouvernement provincial intervient lui aussi. Peu conciliant au début de la décennie vis-à-vis de la métropole, l'État provincial appuie l'idée d'aménager Montréal avec des autoroutes. Le contexte et son désir de soutenir les régions l'incitent à agir. S'appuyant sur la science et l'ingénierie, l'État procède à l'érection d'une autoroute qui est alors suivie par une série de projets. La réflexion fait place à la réalisation. La métropole entre désormais dans l'« Ère des grandes voies de circulation »<sup>153</sup>.

---

<sup>153</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Ère des grandes voies de circulation », *La Presse*, 20 juillet 1961.

## Chapitre 4 :

### Une prompte transformation

« The Turcot Interchange itself will be the nucleus of Montreal's traffic problems »<sup>1</sup>  
*The Montreal Star*, avril 1967

Dans ce chapitre, nous illustrerons comment se déroule la réalisation du réseau autoroutier dans les années 1960 à Montréal. En première partie, nous présenterons deux événements qui ont donné un élan définitif aux chantiers métropolitains. La sélection de Montréal comme hôte de l'Exposition universelle en 1967 permet de catalyser le processus décisionnel. Elle incite les trois paliers gouvernementaux à unir leurs efforts favorisant la réalisation du programme autoroutier. Ensuite, les autorités vont signer de nouveaux accords concernant le tracé de la route Transcanadienne. Ces accords assurent le financement de plusieurs projets autoroutiers et permettent à l'automobile d'entrer au cœur de la métropole. Alors qu'au cours de la décennie des mouvements de protestation contre les autoroutes urbaines s'élèvent un peu partout en Amérique, ces deux événements confirment le choix de l'automobile à Montréal. La seconde partie nous permet de mieux comprendre comment les décideurs ont pu mettre de l'avant autant de chantiers en simultané sans rencontrer de réelles oppositions. Dans un climat de modernité avancée, les principaux décideurs vont s'entendre sur le rôle de chacun en ne laissant aucune marge de manœuvre aux autres acteurs de la société.

Pour terminer, nous pourrions décortiquer l'échangeur Turcot, coeur et aboutissement du programme autoroutier montréalais. Sa création résulte de la multiplication des projets autoroutiers à Montréal. Alliant efficacité, modernité et mobilité, Turcot répond aux besoins et aux craintes évoqués au cours des années 1950 et 1960. À court et à long terme, cet échangeur s'impose dans le paysage métropolitain et transforme la définition que l'on se fait du tout-à-l'automobile.

---

<sup>1</sup> AVM, dossier de presse, bobine 331\_1-2, autoroute Décarie, « 'Armchair Engineers' Wrong: Expressway Link To Debut April 24 », *The Montreal Star*, 17 avril 1967.

## 4.1 L'Expo 67

Au tournant des années 1960, les différents gouvernements travaillent à l'amélioration de la mobilité des Montréalais. La vision de la circulation et de l'urbanisme que préconisent les services municipaux montréalais rejoint les efforts du gouvernement québécois en la matière. L'adoption du modèle autoroutier par la métropole est nécessaire à la qualité de vie de la population. En corrélation avec cette orientation, le nouveau gouvernement provincial libéral avalise maints projets refusés par le gouvernement précédent et fonde plusieurs entités avec comme objectif d'être en mesure d'agir dans le développement de la société<sup>2</sup>. C'est dans cette foulée qu'est créée l'OAQ. Désormais guidés et outillés pour le faire, Québec et la Ville de Montréal peuvent et veulent intervenir sur le plan des transports dans la région métropolitaine. L'inauguration de l'autoroute Montréal-Laurentides ne constitue qu'un prélude à une série d'axes autoroutiers que propose tantôt la Ville, tantôt Québec<sup>3</sup>.

Mais, l'échéancier est long et exigera au moins une décennie si tout se déroule comme prévu<sup>4</sup>. Or, des entraves de plusieurs catégories existent déjà. Le financement requis est considérable, de l'ordre de 200 millions uniquement pour l'État, ce qui interrompt ou remet en cause les plans de divers axes autoroutiers. Du côté des infrastructures, le chantier du métro occupe aussi les esprits et monopolise les efforts<sup>5</sup>. De plus, il faut tenir compte des questions de responsabilités et de juridiction qui ralentissent aussi les approbations. Enfin, ces démarches officielles reposent sur le consensus de la société qui doit maintenir son approbation en ce qui concerne les projets autoroutiers. Cette situation peut rapidement se trouver fragilisée. La contestation naissante à l'égard des autoroutes aux États-Unis, qui est constatée à New York dès 1955, sert en effet d'avertissement à un possible scénario similaire au

---

<sup>2</sup>Olivier De Champlain, « Modernité avancée », p.47.

<sup>3</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Plan divisé », *Le nouveau journal*, 29 mars 1962.

<sup>4</sup>AVM, dossier de presse, bobine 489.8, Exposition universelle 1967, « Vaste programme routier », *Montréal-Matin*, 30 août 1963.

<sup>5</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Encore loin des réalisations... : Les autostrades de Montréal toujours à l'état de "projets" », *La Presse*, 5 septembre 1961.

Québec<sup>6</sup>. Si les autorités désirent aménager des autoroutes à Montréal, les difficultés s'avèrent nombreuses.

Ces incertitudes se dissipent le 13 novembre 1962 lorsque Montréal obtient le privilège d'accueillir la première Exposition universelle du Canada<sup>7</sup>. Concordant avec le centenaire de la Confédération, la tenue de cet événement dans une ville en pleine modernisation promet d'être un succès selon le Bureau des expositions internationales. Si cette marque de confiance comble le premier ministre canadien Diefenbaker et le maire Drapeau, elle laisse aussi entendre que la métropole doit être prête à recevoir l'évènement qui commencera le 28 avril 1967. Un évènement de cette envergure attire des visiteurs de partout à travers le monde. Si les organisateurs à Montréal s'attendent à ce que les flux de déplacements, aussi bien du côté aérien que maritime, soient très sollicités, ce sont les voies terrestres qui risquent d'être utilisées au maximum. Le ministère de la Voirie anticipe que non seulement la majorité des visiteurs étrangers (principalement en provenance des États-Unis) se déplaceront en automobile, mais qu'ils utiliseront de plus ce mode de transport à l'échelle locale, par exemple pour se loger en banlieue<sup>8</sup>. Ainsi uniquement en ce qui concerne les membres du RAC et de l'American Automobile Association, les clubs estiment qu'au minimum un demi-million de membres vont se déplacer et emprunter les routes pour assister à l'Exposition<sup>9</sup>.

Cette projection implique alors des mesures énergiques du côté des infrastructures métropolitaines. À ce sujet, il est même déjà possible d'anticiper certains tournants à entreprendre puisqu'une autre Exposition universelle vient d'avoir

---

<sup>6</sup>Peter Norton, « Fighting Traffic ».

<sup>7</sup>BAnQ, Collection numérique, « Montréal est une ville capable de recevoir toutes les nations », *L'Action*, 14 novembre 1962, [en ligne], <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/1768872> (page consultée le 10 janvier 2015)

<sup>8</sup>AVM, dossier de presse, bobine 489.8, Exposition universelle 1967, « En vue de répondre aux besoins créés par l'Exposition : Un demi-milliard pour le réseau routier », *La Presse*, 12 décembre 1962.

<sup>9</sup>Archives CAA-Québec, RAC, « Améliorations essentielles », *The News Letter*, vol. XLVI, no<sup>o</sup>1, 10 février 1966, p.2.

lieu à Bruxelles. Nation prospère où la voiture se démocratise et qui cherche à planifier sa mobilité, la Belgique développe elle aussi un laborieux programme de circulation centré sur les autoroutes<sup>10</sup>. Toutefois, dès l'attribution de l'Exposition, le processus s'accélère considérablement. Élaboration d'un plan d'ensemble, concertation politique, évacuation de certaines étapes du processus, réduction des échéanciers, etc. Le choix du tout-à-l'automobile s'impose à Bruxelles lors d'une période charnière afin de permettre une circulation optimale dans la région<sup>11</sup>. La situation de Montréal offre plusieurs similarités avec Bruxelles. Le réseau autoroutier montréalais est nettement insuffisant et désuet, comme en témoigne le programme colossal qui est planifié sur une décennie. Les automobilistes, en particulier les Américains, risquent de boycotter l'évènement en masse si la situation demeure telle quelle<sup>12</sup>. Montréal, à l'instar de Bruxelles, doit accentuer ses efforts.

Alors que des dissensions subsistent tant en ce qui concerne l'existence, la priorisation, l'ampleur que le financement des projets autoroutiers prévus pour la métropole, cet évènement mondial provoque effectivement des réactions sur plusieurs plans. Les infrastructures routières sont nettement insuffisantes pour la métropole, le programme global visant à combler les lacunes étant à peine entamé. Accentuer les efforts à ce sujet devient une condition essentielle pour le sous-commissaire général de la Société de l'Exposition<sup>13</sup>. De l'avis de certains quotidiens, ce sont les nécessités de l'Exposition qui permettent hors de tout doute le lancement d'un réseau moderne d'autoroutes à Montréal<sup>14</sup>. Ce qui est certain, c'est que soudainement, tout ce qui est prévu sur près d'une décennie, soit le réseau d'autoroutes, les ponts, les tunnels et le métro, doit être complété en moins de cinq ans, soit d'ici 1967.

---

<sup>10</sup>Michel Hubert, « L'Expo 58 et le 'tout à l'automobile' », p.2-3.

<sup>11</sup>*Ibidem*.

<sup>12</sup>AVM, dossier de presse, bobine 489.8, Exposition universelle 1967, « Road To The Fair », *The Gazette*, 4 mars 1964.

<sup>13</sup>AVM, dossier de presse, bobine 489.8, Exposition universelle 1967, « M.Carsley : un problème majeur de l'Expo sera son accès routier », *La Presse*, 31 mai 1963.

<sup>14</sup>AVM, dossier de presse, bobine 330.11, autoroute Décarie, « Too much, much too late », *The Monitor*, 29 juillet 1965.

Une véritable course contre la montre s'enclenche. À la fin de l'année 1962, le gouvernement du Québec annonce que le programme autoroutier évalué à 500 millions de dollars sera accéléré<sup>15</sup>. De même, la Ville de Montréal est prête à accentuer ses efforts pour réaliser le réseau routier métropolitain<sup>16</sup>. En 1964, deux ans après l'annonce officielle et trois ans seulement avant le début de l'Exposition, Montréal compte plus de onze projets en cours de réalisation ou en voie de l'être et envisage déjà certaines recommandations du plan *Horizon 2000* qui n'a pas encore été présenté<sup>17</sup>.

En remportant l'Exposition universelle, Montréal parvient aussi à convaincre les différents paliers gouvernementaux de collaborer sur la question des transports, un dossier chaud depuis plusieurs années. À l'Hôtel de Ville, le maire Drapeau cesse de douter de la pertinence d'un plan autoroutier pour l'île de Montréal et s'assure de convaincre l'État provincial d'accepter la charge financière la plus onéreuse du programme<sup>18</sup>. C'est la participation du gouvernement fédéral qui nécessite le plus d'efforts alors que l'entente sur la route Transcanadienne est encore récente<sup>19</sup>. Plusieurs politiciens, Drapeau en tête, vont faire des démarches afin de convaincre Ottawa de l'importance nationale que représente l'Exposition. Ils arguent d'abord que le retard que Québec accuse sur le plan autoroutier peut avoir des répercussions importantes sur le prestige du pays<sup>20</sup>. Le maire Drapeau tente aussi de souligner les opportunités existantes pour le reste du pays si la métropole est bien équipée. Lors d'une conférence en 1962, il soulève l'importance de la mobilité en considérant que « la plupart des millions de visiteurs qui se rendront à Montréal à l'occasion de l'exposition profiteront de leur séjour en terre canadienne pour se rendre également

<sup>15</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Speeding Up Plans For Highway Work », *The Montreal Star*, 14 décembre 1962.

<sup>16</sup>AVM, Rapports et dossiers de résolution du conseil municipal et du comité exécutif (désormais Rapports), 4<sup>e</sup> série, bobine 217, Lucien Saulnier, *Lettre du cabinet à l'Honorable Bernard Pinard*, 1er août 1963.

<sup>17</sup>André Lortie, *The 60s*, p.91. ; AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Transportation Projects Boom : New Roads Race to 1967 », *The Montreal Star*, 4 avril 1964.

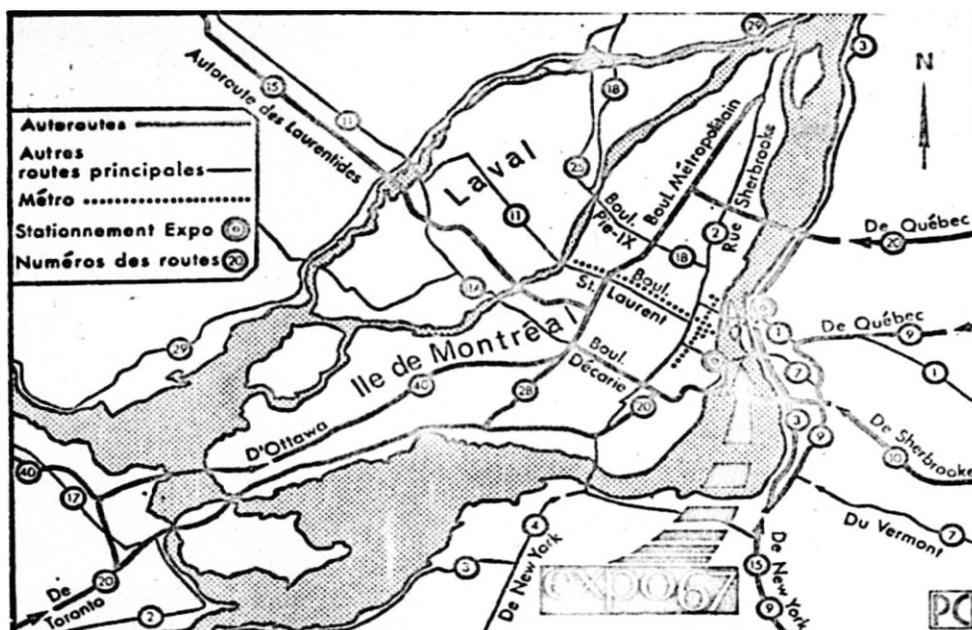
<sup>18</sup>Harold Kaplan, *Reform Planning and City Politics*, p.425.

<sup>19</sup>AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « RAC Sees Highway », *The Montreal Star*, 29 juillet 1960.

<sup>20</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Speeding Up », *The Montreal Star*, 14 décembre 1962.

[...] dans d'autres régions du Canada »<sup>21</sup>. Selon lui, il est impératif que le fédéral aide les acteurs locaux afin que ces derniers soient en mesure d'accueillir efficacement les visiteurs ; le réseau d'autoroutes est expressément nommé<sup>22</sup>. En acceptant de collaborer avec les deux autres paliers sur la question des autoroutes, Ottawa permet la création d'un front uni, une situation rarissime et significative.

Illustration 6 : Réseau routier de la métropole au moment de l'ouverture de l'Exposition universelle



Source : AVM, dossier de presse, bobine 489.8, Exposition universelle, « La magie de l'électronique au service de l'automobiliste en route pour l'Expo », *Le Soleil*, 1<sup>er</sup> avril 1967.

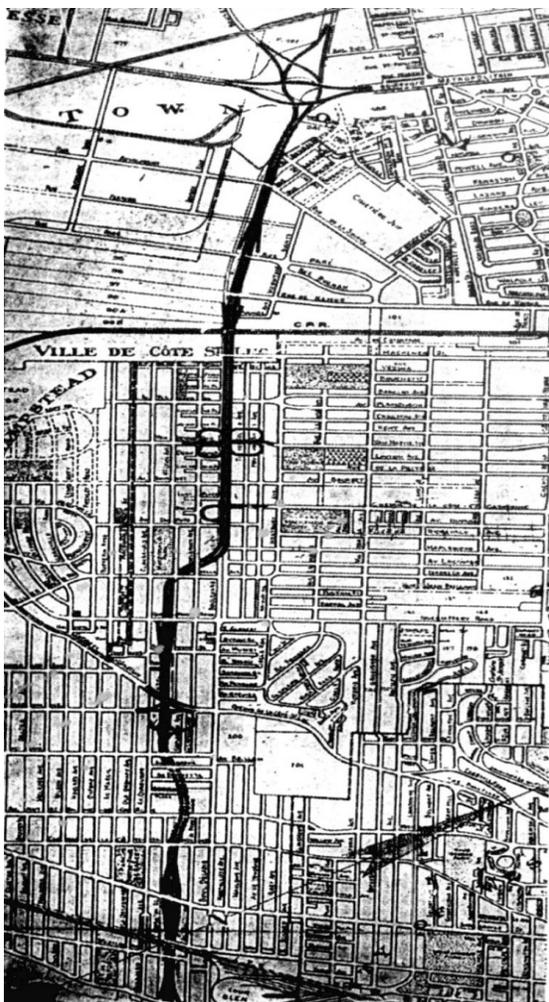
Cette nouvelle conjoncture provoque enfin des modifications significatives aux plans initiaux. D'emblée, le ministère de la Voirie compte accélérer la réalisation du réseau autoroutier de Montréal de manière à répondre aux besoins de l'Exposition universelle. Le sous-ministre se veut rassurant et affirme que seuls les échéanciers seront modifiés, les projets demeurant identiques<sup>23</sup>. Certains intervenants toutefois,

<sup>21</sup> AVM, dossier de presse, bobine 46.6, causeries, Jean Drapeau, *Expo '67*, 27 décembre 1962.

<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> AVM, dossier de presse, bobine 489.8, Exposition universelle 1967, « L'Expo accélérera le programme de voirie autour de Montréal », *La Presse*, 23 juillet 1963.

Illustration 7 : Projection de l'autoroute  
Décarie en 1960



Source : AVM, dossier de presse, bobine 330.11, autoroute Décarie, « Montréal aurait son autostrade dès 1961 », *Le Petit journal*, 13 novembre 1960.

comme l'économiste Valmore Gratton, estiment que les infrastructures qui sont prévues ou en construction devront être transformées après l'évènement afin de répondre véritablement aux objectifs de la métropole<sup>24</sup>. Le boulevard Décarie constitue un bon exemple. Le projet de la Ville consistant à transformer cette artère en autoroute puis en semi-autoroute avait été vivement critiqué au tournant de la décennie notamment par la CCDM et le RAC, avant d'être mis sur les tablettes. Un mois avant même de connaître l'hôte de l'évènement, le comité exécutif de la Ville revient à la charge avec le projet routier controversé et s'appuie sur la candidature de la métropole<sup>25</sup>. L'Exposition justifie alors sa concrétisation. Dans d'autres cas, des chantiers qui nécessitent un échéancier dépassant 1967 seront dédoublés par des tracés temporaires permettant l'accès à l'évènement<sup>26</sup>. Ce faisant, les infrastructures se multiplient dans la zone métropolitaine, bien davantage qu'anticipé.

<sup>24</sup> AVM, dossier de presse, bobine 294.4, problèmes et suggestions, « Le réseau routier de l'avenir », *Metro-Express*, 16 juin 1965.

<sup>25</sup> AVM, dossier de presse, bobine 330.11, autoroute Décarie, « Decarie Proposal Criticized by RAC : 'Semi-Expressway' Plans Under Fire », *The Montreal Star*, 15 octobre 1962.

<sup>26</sup> AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « La route Transcanadienne fut inaugurée il y a plusieurs années déjà, mais le tronçon-modifié-de l'île de Montréal n'est pas près d'être terminé », *The Montreal Star*, 12 novembre 1966.

Il convient enfin de noter que l'Exposition provoque non seulement une modification des plans d'aménagements, mais elle permet surtout la réalisation de ces derniers. Suivant la confirmation de l'aide fédérale et provinciale, la Ville de Montréal devient plus ambitieuse en ce qui concerne son programme autoroutier. C'est que le support des paliers gouvernementaux supérieurs permet de concrétiser des plans qui ne pouvaient l'être auparavant. En effet, des projets autoroutiers tels que Décarie et l'axe Est-Ouest sont étudiés depuis des années, mais à chaque occasion, la Ville doit les repousser faute de financement. Avec l'Exposition qui rassemble tous les intervenants, cela n'est désormais plus le cas<sup>27</sup>.

La sélection de la métropole le 13 novembre 1962 pour tenir l'Exposition universelle accélère l'établissement d'un réseau autoroutier d'envergure. Aux yeux des organisateurs officiels et des autorités, le succès de l'Exposition en 1967 repose sur la capacité de la ville à permettre la mobilité des dizaines de millions de visiteurs. Les chantiers autoroutiers seront complétés, accélérés et même modifiés si les besoins de l'Exposition l'exigent. Les budgets autrefois insuffisants sont désormais pratiquement illimités, assurés par les trois paliers gouvernementaux. Enfin, la mésentente qui régnait entre ces diverses autorités s'estompe devant l'urgence de la situation permettant des actions communes sur la question des transports. L'adoption des autoroutes se fera à l'avenir plus tôt que tard.

## **4.2 La Transcanadienne et Montréal**

La tenue de l'Exposition universelle conduit les autorités à accélérer le programme autoroutier de Montréal. La participation du gouvernement fédéral ravit d'autant plus ses partenaires provincial et local qui doivent composer avec un financement nettement insuffisant pour réaliser tous les chantiers souhaités. La route Transcanadienne représente alors la clé du réseau montréalais. Aucun effort ne doit

---

<sup>27</sup>AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « A Happy Solution To Traffic Needs », *The Montreal Star*, 3 septembre 1963.

être négligé afin d'être dans les temps et cela comprend la modification de cette jonction nationale de manière à répondre aux besoins locaux, autant que ceux de l'Exposition. Nous aurons ici l'occasion de décortiquer les différentes interventions qui ont ponctué ce processus. Cela nous permettra de relever les motifs qui ont réorienté maintes fois cette future artère névralgique du réseau montréalais. Il sera alors possible de comprendre comment les autoroutes ont pu pénétrer au cœur de la métropole.

La route Transcanadienne, autoroute d'envergure nationale entamée en 1949, fait défaut au Québec, car l'État refuse tout accord avec le gouvernement fédéral avant 1960. Sa portion québécoise est alors en cours de matérialisation au début de la décennie<sup>28</sup>. Montréal n'est par contre pas encore inscrite sur le tracé officiel. Il est possible que la Transcanadienne s'implante plutôt sur la Rive-Nord contournant la métropole dont les obstacles font hésiter certains politiciens et fonctionnaires<sup>29</sup>. Aux yeux du Service d'urbanisme toutefois, la réalisation de cette route exige de parcourir l'île de Montréal<sup>30</sup>. C'est que la présence d'une voie rapide peut faire la différence entre la ruine et la prospérité<sup>31</sup>. Cette artère nationale parachèverait le réseau initial de la ville et permettrait l'ébauche d'un plan crédible pour l'ensemble de la région.

Au moment de la sélection de Montréal en tant qu'hôte de l'Exposition en 1962, le gouvernement provincial a déjà achevé plusieurs tronçons de la Transcanadienne. Mais pour compléter l'ensemble du parcours, le renouvellement de l'entente de 1960 avec Ottawa est nécessaire<sup>32</sup>. Considérant le peu de progrès de fait sur l'île vu la complexité d'un environnement fortement urbanisé, il est alors possible d'effectuer un

---

<sup>28</sup> AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « La route Transcanadienne fut inaugurée », *La Presse*, 12 novembre 1966.

<sup>29</sup> AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « RAC Sees Highway », *The Montreal Star*, 29 juillet 1960.

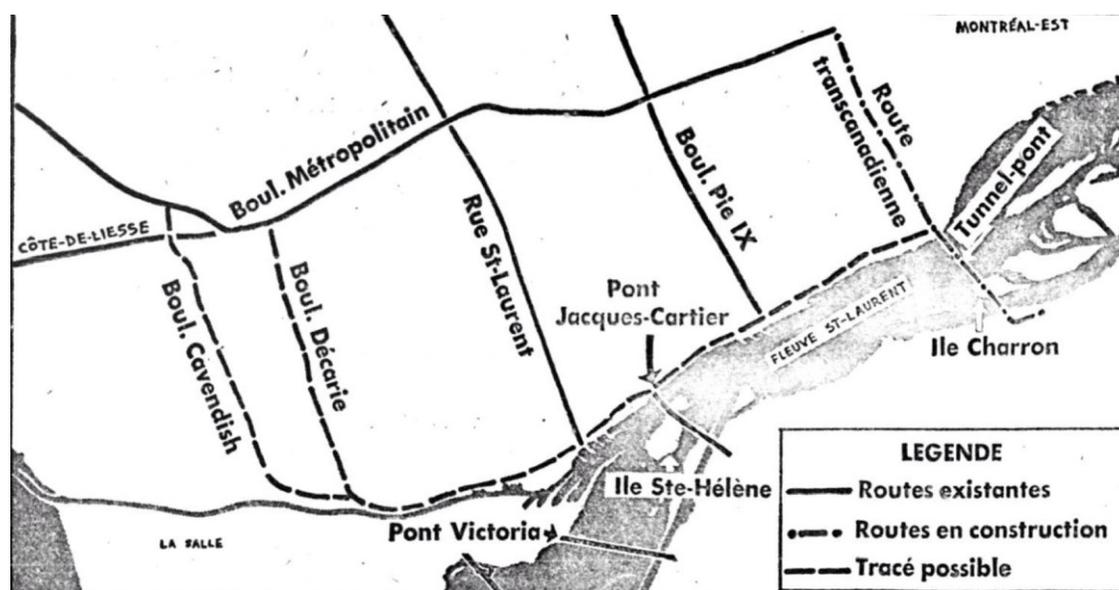
<sup>30</sup> Centre de documentation de la division urbanisme de la Ville de Montréal, Dossier n°05228, Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, *Communiqué de presse : Route Transcanadienne (Autoroutes Décarie et Est-Ouest)*, février 1964, p.1.

<sup>31</sup> Evan P. Bennett, « Highways to Heaven or Roads to Ruin ? ».

<sup>32</sup> AVM, dossier de presse, bobine 489.8, Exposition universelle 1967, « Quebec To Seek Aid For World Fair Roads », *The Gazette*, 8 février 1963.

changement de tracé selon les besoins les plus urgents. Le 29 août 1963, cette solution se confirme par la signature d'une entente tripartite entre les gouvernements fédéral et provincial et la Ville de Montréal. Les trois intervenants s'entendent sur une modification du tracé dans les limites de la Ville. Le gouvernement provincial, aidé du fédéral, défraie la majorité des dépenses, les villes de l'île couvrant le reste<sup>33</sup>.

Illustration 8 : Nouveau tracé pour la Transcanadienne en 1963



Source : AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « Nouveau tracé pour la Transcanadienne », *La Presse*, août 1963.

La déviation du tracé est non négligeable. Le tracé devait initialement traverser le nord de l'île et poursuivre avec le boulevard Métropolitain jusqu'à la Montée St-Léonard permettant de joindre le futur pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine. La Transcanadienne est plutôt redirigée sur la bande riveraine sud de l'île avec un axe nord-sud à la hauteur de Décarie ou de Cavendish<sup>34</sup>. Suivant l'entente initiale, un nouvel axe est-ouest atteignant le tunnel s'impose aussi et reste à être déterminé. En 1964, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal signent de nouveau une

<sup>33</sup> Centre de documentation du MTQ, CANQ-VO-209, Chambre du Conseil Exécutif, *Route Transcanadienne : Entente entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal*, 12 juin 1964, p.2-3.

<sup>34</sup> AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « Of Trans-Canada Highway », *The Gazette*, 1er août 1963.

convention mutuelle justifiant et détaillant le changement de tracé de la route Transcanadienne approuvé précédemment avec le gouvernement fédéral<sup>35</sup>. Le choix de l'axe nord-sud se porte désormais sur le boulevard Décarie jusqu'à la hauteur de la cour Turcot où un échangeur est prévu permettant un axe est-ouest longeant la rue Vitré jusqu'à la Montée St-Léonard<sup>36</sup>.

Diverses raisons motivent alors la modification d'une grande portion du tracé insulaire montréalais de la Transcanadienne. Les arguments qu'avancent les décideurs en ce sens se recoupent sous un mobile évident et urgent : l'Exposition universelle. Le changement de parcours doit impérativement prendre en compte cet élément<sup>37</sup>. Le secteur sud de l'île, zone d'arrivée de la majorité des Américains, et l'ouest de l'île de Montréal, en considération de l'Ontario, du reste du pays et de l'aéroport international qui est situé dans ce secteur, sont alors l'objet de la plus grande attention en ce qui a trait aux infrastructures à implanter<sup>38</sup>. L'accès aux pavillons internationaux est aussi considéré. Pour le ministère de la Voirie, le nouveau tracé permettra précisément un accès plus fluide à l'île Sainte-Hélène<sup>39</sup>. Le ministre fédéral responsable de l'Exposition universelle et des Travaux publics estime pour sa part que les nouveaux axes inclus dans le tracé sont indispensables au succès de l'évènement<sup>40</sup>. À des fins économiques ou de transports, les changements qu'approuvent les autorités reposent ainsi en grande partie sur l'Exposition. Ils visent simultanément à accomplir des objectifs autoroutiers qui existent depuis plusieurs années en ce qui concerne Montréal.

---

<sup>35</sup> Centre de documentation du MTQ, CANQ-VO-209, Chambre du Conseil Exécutif, *Route Transcanadienne*, 12 juin 1964, p.1.

<sup>36</sup> *Ibidem*.

<sup>37</sup> Centre de documentation de la division urbanisme de la Ville de Montréal, Dossier n°05228, Service d'urbanisme, *Communiqué de presse*, 18 février 1964, p.1.

<sup>38</sup> AVM, dossier de presse, bobine 489.8, Exposition universelle 1967, « Already Discussed: Waterfront May Get Major Expressway In Time For Fair », *The Montreal Star*, 4 avril 1963.

<sup>39</sup> AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « Of Trans-Canada Highway », *The Gazette*, 1er août 1963.

<sup>40</sup> AVM, dossier de presse, bobine 489.8, Exposition universelle 1967, « Le problème numéro 1 de l'Expo : l'accès par la transcanadienne à construire en 3 ans et demi ! », *La Presse*, 7 octobre 1963.

En premier lieu, les autorités québécoises et montréalaises souhaitent réorienter le tracé de la Transcanadienne en fonction des opportunités qu'offre Ottawa. Ils aspirent à optimiser les retombées de l'entente signée avec le fédéral pour mettre de l'avant un maximum de tronçons autoroutiers à moindre coût. C'est en incluant les axes Décarie et Est-Ouest au tracé de la Transcanadienne qu'ils assurent un financement autrement précaire<sup>41</sup>. Il est à noter que l'entente entourant la construction de cette route nationale permet à Québec de facturer à Ottawa 90% des dépenses sur 10% du tracé final<sup>42</sup>. Pour Québec et Montréal, il est plus qu'avantageux de tirer parti de cette offre en ciblant le 10% à Montréal puisque les coûts en milieu urbain sont nettement supérieurs. Le changement de tracé vise donc à mieux cibler les zones congestionnées nécessitant un investissement substantiel<sup>43</sup>. Dans cette optique, conserver le boulevard Métropolitain dans le tracé initial constitue un mauvais choix pour les autorités. D'une part, malgré le fait qu'elles viennent tout juste de le compléter, ce dernier est déjà complètement saturé<sup>44</sup>. Bonifier ce tronçon en corridor national où doivent de surcroît circuler temporairement des milliers de touristes devient impensable. Il est davantage logique d'investir dans une nouvelle autoroute le long du fleuve alors que les besoins sont criants. La Ville de Montréal pourrait alors compter sur deux axes est-ouest traversant l'île, ce qui améliorerait la circulation de façon notable<sup>45</sup>. D'autre part, le provincial a déjà acquitté la facture du Métropolitain. Entre le remboursement de cette infrastructure et le financement presque complet des frais d'une nouvelle artère dont le réseau total est évalué à 175 millions de dollars, le choix le plus profitable pour Québec est simple<sup>46</sup>.

---

<sup>41</sup>Claire Poitras, « A city on the move », p.175.

<sup>42</sup>Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec, Assemblée nationale du Québec (désormais ANQ), 27<sup>e</sup> législature, 1<sup>ère</sup> session, n°73, *Débats de L'Assemblée législative du Québec*, 12 juin 1963, p.2247.

<sup>43</sup>Centre de documentation de la division urbanisme de la Ville de Montréal, Dossier n°05228, Service d'urbanisme, *Communiqué de presse*, 18 février 1964, p.1.

<sup>44</sup>AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « La route Transcanadienne fut inaugurée », *La Presse*, 12 novembre 1966.

<sup>45</sup>Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec, ANQ, *Débats*, 12 juin 1963, p.2247.

<sup>46</sup>*Ibidem*.

La volonté de prioriser des axes dans l'Ouest et non dans l'Est répond, outre aux besoins de l'Exposition, à la nécessité de mieux faire converger la circulation. Considérant les nouvelles infrastructures qui renforcent le réseau montréalais, la présence de l'aéroport et les flux de circulation anticipés pour l'Exposition, il devient urgent de lier certaines infrastructures dans l'Ouest tel le boulevard Métropolitain avec le pont Champlain<sup>47</sup>. En effet, l'ouverture de ce dernier ajouté à l'autoroute laurentienne inquiète les experts qui anticipent une circulation dense à la hauteur de Décarie<sup>48</sup>. Ce contexte favorise le choix du boulevard Décarie et non celui de Cavendish. Un tronçon autoroutier à cet endroit assurerait une circulation fluide et sécuritaire<sup>49</sup>. De plus, cet axe traverse moins de municipalités limitant le nombre d'interlocuteurs ce qui facilite le financement et l'exécution du projet<sup>50</sup>. Cette décision répondrait enfin aux exigences des commissaires de l'Exposition qui jugent l'autoroute Décarie essentielle à la tenue du projet<sup>51</sup>.

Le nouveau parcours de la Transcanadienne vers le sud de l'île répond enfin à une volonté de dynamiser les activités économiques de la métropole. Naturellement, les autorités considèrent la mobilité des visiteurs de l'Exposition en priorité. La création d'une autoroute à cette fin peut toutefois aussi profiter à l'économie locale. En ce sens, il faut « devancer le progrès » et profiter des afflux de visiteurs à venir<sup>52</sup>. La manne touristique intéresse grandement les autorités provinciales ce qui justifie le développement autoroutier près du Vieux-Montréal<sup>53</sup>. Parallèlement à cette visée touristique, il existe aussi un intérêt récurrent à stimuler ce secteur de Montréal. L'axe Est-Ouest, contrairement au boulevard Métropolitain, ne contourne pas la ville. Luttant pour son statut de métropole canadienne, Montréal ne peut se permettre de voir un

---

<sup>47</sup>AVM, dossier de presse, bobine 489.8, Exposition universelle 1967, « Trans-Canada Diversion: City Given Deadline To Complete Plans For New Highway », *The Montreal Star*, 29 août 1963.

<sup>48</sup>Claire Poitras, « A city on the move », p.172.

<sup>49</sup>AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « Trans Canada Highway development : Decarie The Choice Over Cavendish », *The Monitor*, 29 août 1963.

<sup>50</sup>Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec, ANQ, *Débats*, 12 juin 1963, p.2247.

<sup>51</sup>Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec, ANQ, 27e législature, 3e session, vol. 1, n°21, *Débats de L'Assemblée législative du Québec*, 11 février 1964, p.855.

<sup>52</sup>*Ibid.*, p.4.

<sup>53</sup>Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec, ANQ, *Débats*, 12 juin 1963, p.2247.

nouvel axe l'éviter ; l'atteinte du progrès dépend de cette infrastructure<sup>54</sup>. En déviant le tracé le long du fleuve, la Ville espère donner un accès fluide au centre des affaires<sup>55</sup>. L'administration veut reproduire avec cette route le même cycle de développements qui s'est produit lors de l'ouverture de Dorchester en 1953. Ouvrir de nouvelles zones résidentielles, renforcer l'aménagement du territoire, faciliter l'accès à certains secteurs, améliorer les déplacements professionnels, bref un axe à haute vitesse près du fleuve est vu de manière très prometteuse<sup>56</sup>. L'administration municipale vise les mêmes retombées du côté du boulevard Décarie. En traversant le secteur commercial le plus important de la Ville, la Transcanadienne représente « the greatest boost to business in the entire history of Snowdon »<sup>57</sup>.

La conclusion tardive de l'entente entre le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral concernant la route Transcanadienne se révèle être une opportunité pour Montréal. Son trajet peut être modifié de manière à répondre aux nouveaux besoins de la métropole. Un changement de tracé permet d'augmenter le nombre de projets pour Montréal, et ce, à un moindre coût. Les perspectives de circulation, de tourisme et de développement convainquent les décideurs du bien-fondé de ce nouveau parcours. Soudainement, la métropole se retrouve avec plusieurs projets autoroutiers supplémentaires sur son territoire et surtout qui pénètrent désormais au cœur de la ville.

### **4.3 Une mobilité décidée à huis clos**

Qu'il soit question de la Transcanadienne ou des autres projets autoroutiers impliquant la métropole, il faut comprendre que les démarches se font à huis clos entre des acteurs sélects. Associé à une influence technocratique grandissante au sein des

---

<sup>54</sup> Luc Noppen, *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame*, p.33.

<sup>55</sup>AVM, dossier de presse, bobine 46.7, causeries, Jean Drapeau, *La circulation*, 24 novembre 1963, p.3.

<sup>56</sup>Claire Poitras, « A city on the move », p.174-175. ; John F. Bauman, « The Expressway "Motorists loved to hate" », p.504.

<sup>57</sup>AVM, dossier de presse, bobine 330.11, autoroute Décarie, « Landmarks soon to go », *The Monitor*, 6 février 1964.

affaires publiques, les élus, les experts et les institutions sont en mesure d'imposer leur vision de ce que constitue la meilleure mobilité possible<sup>58</sup>. Les échanges se déroulent sur le plan financier entre les trois niveaux administratifs, le local comprenant Montréal et certaines villes de banlieues, et sur le plan technique entre les experts tels les ingénieurs<sup>59</sup>.

Dans le cas qui nous occupe, les décisions sont prises majoritairement par trois intervenants seulement : le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et les ingénieurs. Si leurs objectifs peuvent diverger, ces trois intervenants sont tous en faveur des autoroutes. À tour de rôle, nous verrons dans cette section que chacun d'entre eux, avec sa fonction et son influence propres, contrôle une partie du processus décisionnel et s'efforce de faire progresser le programme autoroutier de Montréal. Ce processus se déroule rapidement et à l'écart de plusieurs acteurs (villes périphériques, experts, population). Empreintes d'un esprit de modernité avancée, les orientations qui sont prises visent le bien de la société. Alors que l'opposition grandit ailleurs en Amérique<sup>60</sup>, nous illustrerons comment dans le cas montréalais, elle se limite à une minorité d'intervenants (principalement les experts) ce qui facilite la concrétisation des chantiers. Au final, malgré certaines dissensions, peu importe sous quels desseins et gouvernes les autoroutes se réalisent, elles le sont sans fracas.

En ce qui concerne les projets autoroutiers de la métropole, c'est l'État québécois qui dicte le ton des échanges. Depuis la création de l'OAML puis de l'OAQ, le gouvernement multiplie ses interventions et établit sa mainmise sur la question des transports à l'échelle métropolitaine. Conformément au pouvoir qui est dévolu à Québec, c'est elle qui s'entend avec Ottawa pour implanter la Transcanadienne dans la province puis qui lui demande une modification du tracé. C'est sur elle que reposent la direction et le financement, suivant l'aide fédérale, de cette route à toutes les étapes de

---

<sup>58</sup>Ludwig Desjardins, « L'apprentissage d'une nouvelle territorialisation », p.18.

<sup>59</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Les autoroutes : Montréal et Québec vont coopérer », *Le Devoir*, 4 juin 1963.

<sup>60</sup>Danielle Robinson, « Modernism at a Crossroad », p.303.

sa réalisation<sup>61</sup>. Dans la même veine, la province inclut le boulevard Métropolitain dans ses plans et permet l'aboutissement de cette infrastructure qui manquait de financement<sup>62</sup>. En raison de ses responsabilités et de son financement, le gouvernement, par l'entremise du ministère de la Voirie et de l'OAQ, prend en charge l'ensemble du processus de construction des autoroutes<sup>63</sup>. La province agit non seulement selon ses compétences, mais elle va même plus loin. Par exemple, les infrastructures de soutien de la route Transcanadienne doivent normalement être prises en charge par la ville concernée en cas de tronçon urbain<sup>64</sup>. Or, c'est Québec qui construit certaines de ces structures à Montréal et non la Ville. En ce sens, cet acteur possède une influence déterminante qui a une portée dépassant son propre cadre constitutionnel.

Face à cet influent décideur se trouve le seul autre acteur politique susceptible de pouvoir faire valoir ses volontés : la Ville de Montréal. La métropole représente, de par sa prééminence dans la région, l'intervenant le plus à même d'orienter les décisions qui sont prises concernant les projets autoroutiers. L'absence d'interventions du provincial à Montréal en matière de transports lors d'une partie des années 1950 a amené la métropole à prendre cette responsabilité et à planifier en fonction de ses ressources<sup>65</sup>. L'administration municipale s'est imposée face aux autres intervenants et a toujours protégé son expertise et sa juridiction sur les dossiers de transports métropolitains<sup>66</sup>. Cependant, lorsque Québec décide d'aller de l'avant avec un programme autoroutier dans les années 1960, Montréal choisit d'agir avec pragmatisme en ce qui concerne les projets de la région. Implanter un réseau d'infrastructures autoroutières nécessite des fonds substantiels. Or, des moyens financiers limités l'empêchent d'assumer seule ces

---

<sup>61</sup> Centre de documentation du MTQ, CANQ-VO-209, Chambre du Conseil Exécutif, *Route Transcanadienne*, 12 juin 1964, p.2, 5.

<sup>62</sup>BAnQ, PER.C.420, « Le boulevard métropolitain », *Cités et Villes*, juillet 1960, p.8.

<sup>63</sup>AVM, dossier de presse, bobine 330.11, autoroute Décarie, « Le boul. Décarie prolongé jusqu'au pont Champlain ? », *Le Petit journal*, 6 janvier 1963.

<sup>64</sup>Stephanie White, « Performance and Memory », p.251.

<sup>65</sup>Claire Poitras, « Repenser les projets autoroutiers », p.111.

<sup>66</sup>AVM, dossier de presse, bobine 294.4, problèmes et suggestions, « En raison du coût trop élevé : Montréal contre un réseau de routes métropolitaines », *Le Devoir*, 20 janvier 1960.

projets et l'exposent à concilier les exigences d'éventuels partenaires<sup>67</sup>. Tout en poursuivant la défense de ses objectifs en matière de circulation, la Ville préfère alors investir la vaste majorité de ses ressources dans la concrétisation d'une autre infrastructure lourde de transport telle que promise lors des élections de 1960 : le métro<sup>68</sup>. Elle accélère ainsi le déploiement d'un transport à haute vitesse laissant le champ libre à Québec pour construire des autoroutes.

Au risque de se voir imposer des axes ne répondant pas à ses besoins, la métropole se résigne à collaborer au processus décisionnel sans en tenir les rênes. Il serait cependant faux de croire que l'administration montréalaise ne prend aucune initiative concernant l'implantation des autoroutes sur son propre territoire. Si elle ne dirige pas les travaux des nombreux chantiers dans la zone métropolitaine, c'est à sa demande que le gouvernement provincial négocie un nouveau tracé pour la route Transcanadienne<sup>69</sup>. Cette proposition, qui reprend plusieurs plans municipaux abandonnés faute de financement, va de l'avant malgré les réticences du gouvernement fédéral. Le Service d'urbanisme de la Ville possède même la tâche de déterminer le tracé de certains tronçons de la Transcanadienne notamment en ce qui a trait à l'axe Est-Ouest<sup>70</sup>. En retour, la Ville accepte de participer selon les exigences financières des deux autres paliers gouvernementaux. Seule entité locale à partager les coûts du projet, elle parvient toutefois à réclamer que les autres villes soient aussi visées par Québec ce que la province fera<sup>71</sup>. Enfin, lors de la construction de la Transcanadienne, la Ville peut envoyer ses représentants. Si elle ne dicte rien, elle peut faire valoir ses demandes et concilier les travaux avec la situation du terrain<sup>72</sup>. Acteur influent et concerné,

---

<sup>67</sup> AVM, dossier de presse, bobine 294.3, problèmes et suggestions, CCDM-Conseil d'orientation, *Rapport du comité*, mars 1956, p.19.

<sup>68</sup> Luc Noppen, *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame*, p.36.

<sup>69</sup> AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « Historique du projet d'autostrade », *La Presse*, 1er août 1963. ; « La route Transcanadienne fut inaugurée », *La Presse*, 12 novembre 1966.

<sup>70</sup> AVM, dossier de presse, bobine 489.8, Exposition universelle 1967, « Trans-Canada Diversion », *The Montreal Star*, 29 août 1963.

<sup>71</sup> AVM, Rapports, 4<sup>e</sup> série, bobine 217, Lucien Saulnier, *Lettre du cabinet*, 1er août 1963, p.4.

<sup>72</sup> Centre de documentation du MTQ, CANQ-VO-209, Chambre du Conseil Exécutif, *Route Transcanadienne*, 12 juin 1964, p.5. ; AVM, Rapports, 4<sup>e</sup> série, bobine 217, Conseil de la Cité de Montréal, *Extrait du procès-verbal*, 19 mars 1964.

Montréal est proactive et intervient à de nombreuses occasions pour faire progresser les autoroutes.

Il convient enfin de mentionner les ingénieurs, mandatés ou indépendants, qui jouent un rôle non négligeable dans le processus décisionnel entourant les autoroutes à Montréal. Ces experts représentent les professionnels qui ont la plus grande influence sur l'orientation des infrastructures de transport<sup>73</sup>. Du moment où les décideurs ont accepté le fait que « chaque type de circulation doit avoir son espace propre », ils ont favorisé les ingénieurs qui monopolisent « le traitement du problème du transport et des déplacements » et qui réduisent la mobilité à sa perspective technique<sup>74</sup>. L'importance de cette profession et sa contribution à la sphère publique se sont dès lors progressivement accrues jusqu'à permettre « the application of the engineer's "outlook and philosophy" to the highest problems of government »<sup>75</sup>. Représentés par la Corporation des Ingénieurs du Québec (CIQ), les firmes et les ingénieurs indépendants ont pratiquement carte blanche. Ils obtiennent le mandat de faciliter l'accès véhiculaire au cœur de la métropole. Les ressources nécessaires relèvent de leur choix, ces derniers pouvant déterminer les composantes de chaque projet. La firme Lalonde-Girouard-Letendre reçoit par exemple la responsabilité de planifier l'ensemble du réseau routier montréalais<sup>76</sup>. La réalisation de cet objectif dans un milieu hautement urbanisé ne peut toutefois s'exécuter sans impacts majeurs. Les tracés que les ingénieurs envisagent exposent la société à plusieurs ravages : des dizaines de milliers d'expropriations, la destruction de quartiers, d'institutions et du patrimoine montréalais, etc<sup>77</sup>. Malgré cela, leur expertise leur suffit pour convaincre l'État de la nécessité de ces sacrifices au profit des autoroutes.

---

<sup>73</sup>Ivan Lamontagne, *Les Grands Projets Québécois - Les Autoroutes de Montréal*, documentaire, chaîne Historia, septembre 2013, 46 min, [en ligne], [https://www.youtube.com/watch?v=y5Jji-PRCCY&list=PLJZbEqBZuuWf0NNXtsoKg2pbhL\\_MmxzDP&index=7](https://www.youtube.com/watch?v=y5Jji-PRCCY&list=PLJZbEqBZuuWf0NNXtsoKg2pbhL_MmxzDP&index=7) (page consultée le 10 janvier 2015).

<sup>74</sup>Gérard Beaudet et Pauline Wolff, « La circulation, la ville et l'urbanisme », p.5, 7.

<sup>75</sup>"Second Look at a Legend" *Saturday Night*, October 1955, 17, file 35, vol.213, Howe Papers, Lac; cité dans: Don Nerbas, *Dominion of Capital*, p.239-240.

<sup>76</sup>AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « Historique », *La Presse*, 1er août 1963.

<sup>77</sup>François Lemay et Anne-Caroline Desplanques, « Échangeur Turcot », p.90.

Ensemble, ces trois intervenants contrôlent le processus décisionnel lié à la question des autoroutes. Confiants dans la portée des progrès techniques et scientifiques, ils ont entrepris de façonner la société dans tous ses aspects de manière à améliorer sa qualité de vie<sup>78</sup>. L'application rapide des projets autoroutiers ne peut toutefois fonctionner qu'en permettant aux administrateurs, aux experts et aux fonctionnaires d'exercer leur autoritarisme<sup>79</sup>. Un processus de consultation est parfois mis de l'avant selon les projets. Cette consultation se restreint toutefois aux élites. La réalisation de la route Transcanadienne offre un bel exemple à cet égard. L'adoption de certains tronçons tel l'axe Est-Ouest s'effectue sous l'égide d'un comité technique qui rassemble des représentants de différents services de la Ville de Montréal, du ministère de la Voirie et d'une firme d'ingénieurs<sup>80</sup>. Afin de déterminer le meilleur tracé pour la Transcanadienne près du fleuve, ils vont s'adresser aux élites concernées : le Service de la circulation, l'Archevêché de Montréal, la Commission des Écoles Catholiques de Montréal, le CN et le CP, le Port de Montréal et la Commission Jacques-Viger<sup>81</sup>. Ces démarches se déroulent de manière à ne permettre aucune opposition de la part des autres experts et des acteurs politiques, des organismes populaires et des citoyens.

Le processus d'exclusion que mènent le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et les ingénieurs cible autant les réfractaires que les adhérents aux autoroutes. Il s'agit d'écarter le maximum d'acteurs qui sont susceptibles de faire retarder l'implantation du programme autoroutier pour une raison ou une autre. Lors de leurs études au cours des années 1950, les décideurs et les experts ont sollicité à plusieurs reprises l'opinion publique. L'appui populaire alors manifesté face aux projets autoroutiers a permis aux décideurs d'agir au nom d'un consensus apparent au sein de la société. Le contexte entourant la phase de réalisation est toutefois bien différent, ce

---

<sup>78</sup>James C. Scott, *Seeing like a state*, p.88.

<sup>79</sup>*Ibidem*.

<sup>80</sup>AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, Comité technique, *Route Transcanadienne : Autoroute Est-Ouest, Tronçons "B" et "C"*, 30 janvier 1964, p.1.

<sup>81</sup>*Ibidem*.

qui amène la population à être complètement ignorée et écartée. En effet, depuis le milieu des années 1950 et au fil de la construction de nouveaux réseaux, une opposition grandissante se manifeste à l'encontre de projets autoroutiers urbains à la grandeur de l'Amérique du Nord. Aux États-Unis d'abord, où le concept d'autoroute a été rapidement adopté, les contestations émergent au sein de douzaines de villes. Rien qu'à San Francisco, ce sont plus de sept projets qui doivent être annulés en 1959<sup>82</sup>. À New York, New Orleans, Baltimore, Portland, Washington D.C, Seattle, plus les impacts liés aux autoroutes sont connus et plus il devient « impossible to get a major highway program approved in most large American cities »<sup>83</sup>. La situation est similaire au Canada où les projets autoroutiers de chaque grande ville sont contestés, en particulier l'autoroute Spadina à Toronto<sup>84</sup>. Si quelques années auparavant, l'adhésion à la modernité, l'efficacité et la rapidité a permis la concrétisation de bien des projets, ces idéaux ne sont désormais plus suffisants pour faire oublier les nombreux impacts des autoroutes<sup>85</sup>.

Montréal peut difficilement échapper à cette dynamique qui est présente sur l'ensemble du continent. La première autoroute n'ayant été inaugurée qu'en 1959, les impacts sont encore peu perceptibles au sein de la société ce qui peut expliquer pourquoi l'opposition n'est pas encore soutenue<sup>86</sup>. Elle ne saurait toutefois tarder alors que les principaux chantiers métropolitains se concrétisent enfin. À l'instar des autres gouvernements, l'État québécois, plutôt que de négocier ou tenter un compromis, choisit de mener à terme les axes autoroutiers urbains qui sont projetés, et ce, avant qu'une quelconque opposition ait la possibilité de se manifester<sup>87</sup>. La Ville de Montréal fonctionne selon la même dynamique. Sous une administration dirigée par un maire autoritaire et opérant de haut en bas, élus et fonctionnaires agissent sans offrir de

---

<sup>82</sup>William Issel, « Land Values, Human Values, and the Preservation of the City's », p.630.

<sup>83</sup>Raymond A. Mohl, « The Interstates and the Cities », p.197.

<sup>84</sup>Danielle Robinson, « "The Streets Belong to the People" », p.iii.

<sup>85</sup>Raymond A. Mohl, « Stop the Road Freeway Revolts », p.675.

<sup>86</sup>Danielle Robinson, « "The Streets Belong to the People" », p.233, 303.

<sup>87</sup>Raymond A. Mohl, « Stop the Road Freeway Revolts », p.678.

tribune aux citoyens<sup>88</sup>. Sans débat public et sans prise de conscience des conséquences associées aux voies rapides, l'opposition publique ne représente qu'une faible menace.

En plus de la population, d'autres intervenants sont aussi mis de côté. Du côté politique comme du côté des experts, il nous est alors possible d'observer ce phénomène. Dès le début, le gouvernement provincial s'assure d'écarter son vis-à-vis fédéral du processus. Si son aide financière est nécessaire pour exécuter certains projets et qu'à cet égard, il possède un droit de surveillance et de collaboration, la province lui dénie tout droit sur son sol en prenant les travaux sous sa coupe<sup>89</sup>. La CMM représente un acteur important exclu du processus décisionnel. Cet intervenant politique est responsable de la question du transport à l'échelle métropolitaine et tente d'agir en ce sens. Pendant les années 1950, Québec lui octroie toutefois peu de pouvoirs et la Ville de Montréal s'oppose à plusieurs de ses initiatives<sup>90</sup>. Cette mise à l'écart des décisions liées aux infrastructures de transport de la région s'accélère au tournant des années 1960 alors que la période de réalisation s'amorce. La CMM peinant à rassembler ses membres et à assurer la concrétisation du boulevard Métropolitain, le gouvernement décide de défrayer la facture afin de terminer le boulevard. Ce faisant, l'État prend ce dossier sous son aile et discrédite cet acteur régional qui ne gère plus de projets de transports<sup>91</sup>. La Ville de Montréal l'empêche aussi de prendre part aux décisions liées aux nouvelles infrastructures lorsqu'elle décide de piloter seule l'implantation du métro, délaissant la direction des projets autoroutiers à Québec. En assumant la facture complète de ce chantier, Montréal évite alors de rendre des comptes à la CMM et aux villes voisines qui ne peuvent s'exprimer sur la question<sup>92</sup>.

---

<sup>88</sup> Danielle Robinson, « "The Streets Belong to the People" », p.233-234.

<sup>89</sup> Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec, ANQ, 27<sup>e</sup> législature, 4<sup>e</sup> session, vol. 2, n°41, *Débats de L'Assemblée législative du Québec*, 6 avril 1965, p.13.

<sup>90</sup> Voir la section 2.4.

<sup>91</sup> Stéphane Pineault, « Rapports de pouvoir et enjeux métropolitains », p.372.

<sup>92</sup> *Ibid.*, p.375.

Ces dizaines de municipalités voisines qui sont regroupées autour de la ville-centre sont donc aussi mises à l'écart des démarches visant à pourvoir la métropole en infrastructures de transport. La principale instance régionale où il leur est possible de s'exprimer, la CMM, est sans pouvoir face à Montréal<sup>93</sup>. Leur seul autre interlocuteur, l'État provincial, est peu réceptif à leurs initiatives en matière d'autoroutes<sup>94</sup>. Bien au contraire, il s'assure que l'ensemble des villes touchées par les autoroutes participe aux démarches, mais chacune devant se plier à ses conditions. Québec empêche toute autonomie et restreint les villes à négocier leur contribution financière et leur coopération au fil des projets<sup>95</sup>. Écartées du processus et disposant de peu de ressources financières et politiques pour se faire entendre, les banlieues estiment alors « évident que seul le ministère provincial de la Voirie [peut] dans les circonstances agir immédiatement aussi bien dans l'ensemble de la région de Montréal que sur l'île même »<sup>96</sup>.

Si plusieurs intervenants politiques ne peuvent interférer dans le processus d'adoption des autoroutes, la situation est similaire du côté des experts. Les ingénieurs représentent les professionnels par excellence pour aménager la ville. Les urbanistes et les architectes ne sont que peu ou pas sollicités. Les urbanistes ont très peu de marge de manœuvre étant même dirigés par un ingénieur au niveau provincial<sup>97</sup>. Si ces derniers ou les architectes tentent de faire valoir leurs opinions, les ingénieurs entreprennent rapidement des poursuites judiciaires, ces professions n'étant pas encadrées par la loi, qui visent à les museler<sup>98</sup>. Accompagnés d'un « strong government support fuelled by aspirations to make Montréal a world class city »<sup>99</sup>, les

---

<sup>93</sup>Jean-Claude Lasserre, « Difficultés de la planification des infrastructures lourdes », p.66.

<sup>94</sup>BAnQ, PER.C.420, « un réseau régional », *Cités et Villes*, février 1961, p.38.

<sup>95</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Transportation Projects Boom », *The Montreal Star*, 4 avril 1964. ; Centre de documentation du MTQ, CANQ-VO-209, Chambre du Conseil Exécutif, *Route Transcanadienne*, 12 juin 1964, p.3.

<sup>96</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « 100 milles d'autostrades dans l'île pour 1970 », *La Presse*, 20 janvier 1965.

<sup>97</sup>André Boisvert, « L'émergence de l'Ordre des urbanistes du Québec », p.27.

<sup>98</sup>*Ibid.*, p.29-30.

<sup>99</sup>Danielle Robinson, « "The Streets Belong to the People" », p.304.

ingénieurs ont les coudées franches pour façonner la métropole selon leur vision d'une ville moderne et efficace.

Au final, la marge de manœuvre des milieux politiques et professionnels est mince face aux trois principaux intervenants que sont le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et les ingénieurs. Ce sont eux qui prennent l'ensemble des décisions entourant l'implantation des autoroutes à Montréal et tout est fait de manière à en accélérer la réalisation.

#### **4.4 L'échangeur Turcot**

Le projet Turcot existe depuis 1958. La Ville de Montréal charge la firme d'ingénieurs Lalonde & Valois d'accomplir une étude de faisabilité pour construire une nouvelle autoroute près du fleuve. L'objectif principal ne consiste alors pas à construire un échangeur, mais vise plutôt à ériger un viaduc dans la cour Turcot permettant à une future autoroute de s'arrimer à la Route 2 qui a été complétée par le ministère de la Voirie en 1945<sup>100</sup>. Ce projet s'inscrit dans les efforts des experts qui conçoivent autant de raccordements que possible avec les différentes infrastructures routières situées le long du parcours<sup>101</sup>. Si la structure n'est pas construite, les décideurs ne mettent pas de côté le concept de faire converger la circulation. L'idée refait surface en 1963 grâce à l'entente de la route Transcanadienne, entente qui modifie le tracé de l'autoroute dans le territoire montréalais. Les trois paliers gouvernementaux appuient de nouveau la création d'une structure de raccordement dans le secteur Turcot. Dans ce cas-ci par contre, il n'est plus question de lier deux voies ensemble, mais plutôt de réunir quatre futurs axes majeurs du réseau montréalais<sup>102</sup>. L'accord est formel en ce qui concerne trois des quatre axes. Le dernier, soit le raccordement venant de l'ouest, bien que compris dans les plans n'est officialisé

---

<sup>100</sup>Centre de documentation de la division urbanisme de la Ville de Montréal, Dossier n°05875, Lalonde & Valois, *Autostrade Est-Ouest*, p.34-35.

<sup>101</sup>*Ibid.*, p.xii.

<sup>102</sup>Centre de documentation de la division urbanisme de la Ville de Montréal, Dossier n°05228, Service d'urbanisme, *Communiqué de presse*, février 1964, p.3.

qu'en 1966<sup>103</sup>. Les deux ententes politiques qui concrétisent ce carrefour à quatre directions dans le centre de l'île stipulent explicitement que cette configuration vise à améliorer la circulation à Montréal. Les autorités misent aussi sur cet échangeur pour assurer une circulation fluide pendant l'Exposition universelle<sup>104</sup>.

Illustration 9 : L'échangeur Turcot en 1967



Source : BAnQ, fonds ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, E6,S7,SS1,D672295, Gabor Szilasi, *Photos aériennes de l'aéroport de Dorval et de l'échangeur Turcot à Montréal*, Montréal, 1967.

La dernière étape du processus décisionnel survient en juillet 1965 alors que les autorités octroient un contrat de près de 19.5 millions de dollars (le coût final sera de 24.5 millions) pour mener à bien « [c]ette plaque tournante du trafic de la route transcanadienne »<sup>105</sup>. Ce sont les paliers supérieurs provinciaux (55%) et fédéraux (45%) qui se chargent du financement de la structure. Pour sa part, la Ville de Montréal assume les voies de desserte<sup>106</sup>. Janin Construction Ltée, le soumissionnaire choisi, se

<sup>103</sup>AVM, Rapports, 4<sup>e</sup> série, bobine 217, *Highway no.2. Connection with Champlain Bridge. Agreement between the Government of the Province of Quebec and the City of Montreal.*

<sup>104</sup>AVM, dossier de presse, bobine 331\_1-2, autoroute Décarie, « 'Armchair Engineers' Wrong », *The Montreal Star*, 17 avril 1967.

<sup>105</sup>AVM, dossier de presse, bobine 330.11, autoroute Décarie, « L'échangeur Turcot-Décarie coûtera \$19.5 millions », *Le Devoir*, 9 juillet 1965.

<sup>106</sup>BAnQ, fonds E23, 1993-02-001\91, *Répartition du coût des travaux Echangeur Turcot - Projet Q.I.R.-50*, mai 1967.

voit attribuer la tâche d'achever la construction de l'échangeur dans un échéancier plus que serré puisque l'Exposition doit ouvrir ses portes en avril 1967<sup>107</sup>.

En quoi consiste exactement le projet Q.I.R-50, soit l'échangeur Turcot ? Qualifié par certains d'immense enchevêtrement routier, par d'autres de "trèfle" fort compliqué, Turcot représente à l'époque un chantier titanesque<sup>108</sup>. Afin de faciliter notre compréhension de ce que représente cet échangeur, nous allons l'aborder sous trois angles différents : d'abord en ce qui a trait à ses caractéristiques, puis selon sa localisation et enfin en fonction du tracé qu'il permet d'établir.

L'échangeur Turcot forme un carrefour à voies élevées qui redistribue une circulation en provenance de quatre directions. Les experts estiment alors que 55 000 véhicules emprunteront l'échangeur quotidiennement et ce chiffre pourrait grimper à 120 000 lorsque toutes les autoroutes seront fonctionnelles<sup>109</sup>. Réparties sur trois niveaux à une hauteur moyenne de 18 mètres et culminant à plus de trente mètres, 32 rampes assurent la fluidité des déplacements autoroutiers<sup>110</sup>. La structure s'impose dans le décor nécessitant à elle seule plus de 168 000 m<sup>3</sup> de béton et 21 000 tonnes d'acier<sup>111</sup>. De par ses composantes, elle symbolise alors toute l'efficacité, le génie et la modernité recherchés au cours de la réflexion des autorités pour planifier Montréal. Outre l'utilisation de matériaux considérés modernes avec l'emploi du béton et de l'acier, les ingénieurs vont aussi équiper l'échangeur d'un éclairage fait de tubes fluorescents qui sont incrustés directement dans les garde-fous des voies<sup>112</sup>. Si ces deux éléments renforcent l'allure moderne de l'infrastructure, il faut considérer l'effet que

---

<sup>107</sup>BAnQ, fonds E23, 1993-02-001\91, J.R. Bergeron, Chef du Service des Contrats, *RE : Projet Q.I.R.-50*, 15 juillet 1965.

<sup>108</sup>AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « Route Trans-Canada », *La Presse*, 29 août 1963.

<sup>109</sup>AVM, dossier de presse, bobine 331\_1-2, autoroute Décarie, « Decarie in Use: Road Network Open to Expo », *The Montreal Star*, 25 avril 1967.

<sup>110</sup>AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « L'échangeur Turcot », *La voix de la construction*, 18 mai 1967.

<sup>111</sup>*Ibidem.*

<sup>112</sup>*Ibidem.*

provoque sa hauteur. À l'origine, aucune nouvelle infrastructure élevée ne devait voir le jour après la publication d'un rapport très critique à l'égard du boulevard Métropolitain, première voie rapide d'envergure et qui plus est en hauteur<sup>113</sup>. Souhaitant préserver le consensus en faveur des autoroutes, l'administration Drapeau déclare peu après l'ouverture du boulevard qu'elle n'approuvera plus aucune voie élevée à Montréal<sup>114</sup>. Pour Turcot, les autorités doivent cependant déroger à cette

Illustration 10 : L'éclairage de l'échangeur Turcot lui donne des allures futuristes



Source : BAnQ, fonds ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, E6,S7,SS1,D680137, Gabor Szilasi, *Échangeur Turcot*, Montréal, 1968.

promesse, car l'élévation est nécessaire d'un point de vue technique. En effet, l'échangeur doit chevaucher le canal de Lachine et donner accès au sommet du talus. Ces voies qui composent la majorité des constructions du site créent par contre aussi une impression sans équivalent. D'un regard extérieur, les voies élevées vont contribuer à la valeur du paysage s'adaptant avec synchronisme à l'esthétique de la mobilité<sup>115</sup>. L'effet principal est toutefois ressenti par l'automobiliste. Les Montréalais, à l'instar des visiteurs qui emprunteront l'échangeur, vont être en mesure d'apercevoir

<sup>113</sup>François Lemay et Anne-Caroline Desplanques, « Échangeur Turcot », p.89.

<sup>114</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Sous l'administration Saulnier-Drapeau : Aucune autre voie élevée ne sera construite dans Montréal », *Le Devoir*, 2 novembre 1961.

<sup>115</sup>Margaret E. Hodges, « Expressway Aesthetics », p.48.

du haut de la structure un panorama complet et impressionnant de la ville<sup>116</sup>. Les courbes des différentes rampes vont créer une perception futuriste qui complètera parfaitement l'expérience que les décideurs veulent communiquer à l'Exposition universelle<sup>117</sup>.

Cette infrastructure est moderne, mais éminemment complexe. Le site retenu contribue à cet état. Les décideurs font converger les tronçons autoroutiers dans le sud-ouest de la ville à l'emplacement de la gare de triage Turcot. La zone concernée, le quartier Saint-Henri principalement, apparaît a priori favorable à un renouvellement urbain. En effet, l'emplacement où les autorités prévoient aménager l'échangeur Turcot englobe une vaste concentration d'industries abandonnées<sup>118</sup>. La population ouvrière quitte conséquemment les lieux. En dépit de cette situation, les ingénieurs doivent prendre en compte deux contraintes majeures sur le site. D'une part, il faut noter le relief des lieux. La présence de la falaise Saint-Jacques forme un dénivelé important qui se répercute sur les plans de l'échangeur<sup>119</sup>. D'autre part, l'existence de plusieurs infrastructures sur le site accentue aussi les difficultés d'aménagement. L'échangeur le plus imposant au pays se situe aussi dans une zone logistique dense où se côtoient déjà plusieurs voies ferrées et le canal de Lachine<sup>120</sup>. Le remaniement de ce pôle de transports est possible, car les infrastructures existantes sont menacées d'une baisse d'achalandage. La future Voie maritime amène l'État québécois à envisager la fermeture du canal alors que les compagnies ferroviaires comme le CN optent dès la fin des années 1950 pour le retrait de plusieurs installations et tronçons du secteur<sup>121</sup>. Malgré cela, le canal demeure actif et les plus importantes voies ferrées aussi. Ce sont ces obstacles qui obligent les ingénieurs à élever l'échangeur et à procéder à de

---

<sup>116</sup>AVM, dossier de presse, bobine 331\_1-2, autoroute Décarie, « Ouverture officielle de l'autoroute Décarie et l'échangeur Turcot », *Daily Commercial News*, 4 mai 1967.

<sup>117</sup>Margaret E. Hodges, « Expressway Aesthetics », p.50.

<sup>118</sup>François Lemay et Anne-Caroline Desplanques, « Échangeur Turcot », p.90.

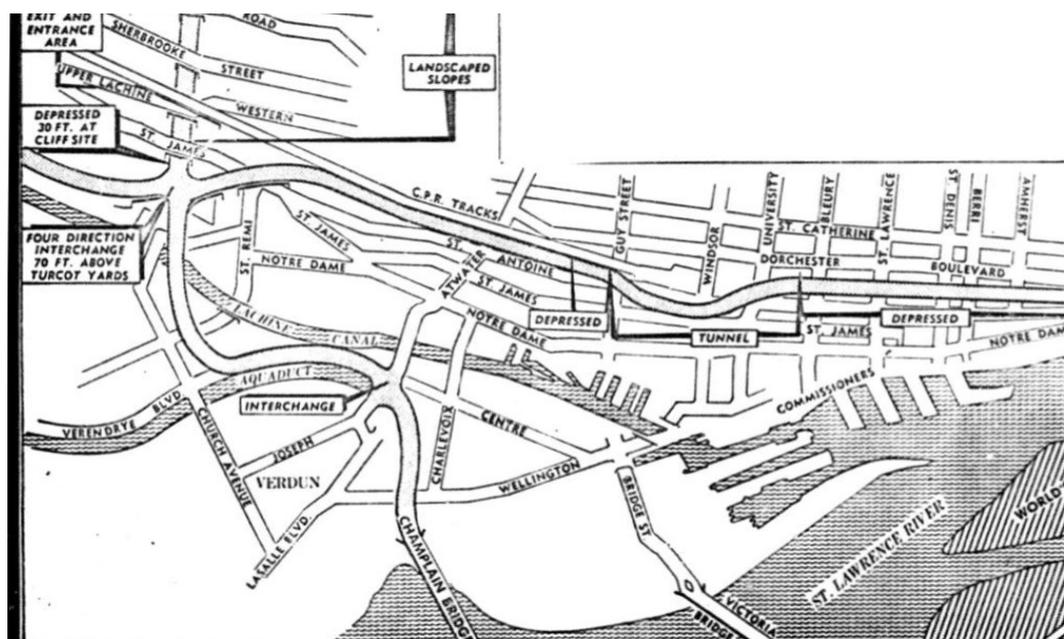
<sup>119</sup>*Ibidem*.

<sup>120</sup>Pierre Gauthier, « L'échangeur Turcot entre ciel et terre », p.61.

<sup>121</sup>AVM, dossier de presse, bobine 330.11, autoroute Décarie, « Decarie's 10 Lanes All Set for 1967 », *The Montreal Star*, 31 mars 1965.; bobine 328.6, routes, « Le CN prêt à céder une voie double de cinq milles dans la métropole », *La Presse*, 18 juin 1963.; Centre de documentation de la division urbanisme de la Ville de Montréal, Dossier n°05875, Lalonde & Valois, *Autostrade Est-Ouest*, p.35.

multiples aménagements au sol, couvrant par exemple les tronçons ferroviaires avec un tunnel<sup>122</sup>.

Illustration 11 : Localisation de l'échangeur Turcot en 1964



Source : AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, *The Montreal Star*, 25 mars 1964.

Le site est tout de même retenu pour l'aménagement de l'échangeur Turcot, car il permet de faire une jonction unique entre les différents axes choisis lors du processus décisionnel. Le tracé peut se décomposer selon les quatre points cardinaux. À l'ouest se trouvent le pont Mercier et la route 2-17 qui traverse le sud de l'île et permet de rejoindre l'aéroport international et Toronto. Le raccordement nord se connecte à la future autoroute Décarie qui donne accès à l'autoroute des Laurentides, au boulevard Métropolitain et au tracé de la Transcanadienne qui mène entre autres à Ottawa. Au sud, l'échangeur débouche sur l'autoroute Bonaventure et le nouveau pont Champlain (qui devait initialement se connecter plus à l'est vers la rue Atwater) conduisant à Sherbrooke et aux divers États américains<sup>123</sup>. Enfin à l'est, les rampes de l'échangeur

<sup>122</sup>BAnQ, fonds E23, 1993-02-001\91, J.F. Roberts, Canadian National Railway Company, *Lettre au ministère de la Voirie*, 24 février 1966.

<sup>123</sup>François Lemay et Anne-Caroline Desplanques, « Échangeur Turcot », p.89.

vont se lier à l'axe Est-Ouest qui doit joindre le pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine et de là Québec. Dans ce dernier cas, si seule la portion de l'échangeur peut être terminée à temps pour l'Exposition, l'accès à l'évènement n'est pas compromis, l'autoroute Bonaventure assurant un lien direct entre le pont Champlain et le site des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame<sup>124</sup>. La portée de ce tracé nous permet de comprendre pourquoi ni les ingénieurs ni les décideurs n'ont abandonné le chantier malgré les nombreuses entraves du site.

Une fois le processus décisionnel accompli et les principaux éléments définissant l'échangeur connus, la réalisation de Turcot peut débuter. Préalablement à la construction de la structure, les autorités doivent procéder aux expropriations nécessaires et à la préparation de la zone ciblée. Les ingénieurs se sont facilité la tâche en choisissant judicieusement le site. En optant pour un secteur industriel en déclin, les expropriations sont moindres et faciles à appliquer. De plus, la zone est moins dense et plus éloignée des centres de quartiers assurant aux planificateurs un tracé peu susceptible d'être contesté<sup>125</sup>. Les implications sont tout de même significatives. L'échangeur Turcot est à ce point massif qu'il faut déloger environ 6000 personnes alors que les logements manquent en ville<sup>126</sup>. Malgré l'ampleur de cette opération, la contestation demeure marginale, voire inexistante selon les chantiers<sup>127</sup>. Peu de citoyens dénoncent alors, publiquement ou légalement, leurs expropriations. Ces dernières déclenchent néanmoins une résistance locale qui était effacée jusqu'à ce moment<sup>128</sup>.

Les citoyens concernés ne sont cependant pas les seuls à s'insurger alors que les médias se questionnent sur les coûts de certains projets autoroutiers<sup>129</sup>. Outre ces

---

<sup>124</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, « Roads To The Future », *The Gazette*, 30 juin 1966.

<sup>125</sup>Margaret E. Hodges, « Expressway Aesthetics », p.46.

<sup>126</sup>François Lemay et Anne-Caroline Desplanques, « Échangeur Turcot », p.90.

<sup>127</sup>Danielle Robinson, « "The Streets Belong to the People" », p.284.

<sup>128</sup>*Ibid.*, p.252.

<sup>129</sup>*Ibid.*, p.247.

acteurs, les architectes et les urbanistes semblent déterminés à s'opposer à l'érection de voies rapides, et plus particulièrement à l'axe Est-Ouest, au cœur de Montréal. Sans être opposés aux voies routières, les experts dénoncent les tracés autoroutiers des ingénieurs qui menacent plusieurs sites patrimoniaux de Montréal <sup>130</sup> .

Illustration 12 : Le projet d'autoroute est-ouest projeté en 1960



Source : Maxime Bergeron, *Site du média d'information La Presse*, [en ligne], <http://blogues.lapresse.ca/lapresseaffaires/immobilier/2012/09/24/la-fois-ou-le-vieux-montreal-a-failli-disparaitre/> (page consultée le 24 juin 2015)

Dans le cas de l'axe Est-Ouest par exemple, les architectes Van Ginkel vont agir sur plusieurs plans afin de protéger le Vieux-Montréal, dont l'intégrité est précaire et fait l'objet de plus en plus d'attention <sup>131</sup>. De manière à pouvoir s'exprimer face aux ingénieurs, ils vont aller jusqu'à obtenir la reconnaissance légale de la profession d'urbaniste et créer la Corporation professionnelle des urbanistes du Québec (CPUQ) <sup>132</sup>. Dépourvue elle aussi de toute occasion de s'exprimer sur le programme autoroutier, l'Association des architectes de la province de Québec (AAPQ) va

<sup>130</sup>Jacques Lachapelle, « Les Van Ginkel et le Vieux-Montréal », *Revue ARQ/ Architecture-Québec*, n°160, 2012, p.21. ; Danielle Robinson, « "The Streets Belong to the People" », p.245.

<sup>131</sup>Luc Noppen, *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame*, p.38.

<sup>132</sup>Alena Prochazka, « Entretien avec Blanche Lemco van Ginkel », *Revue ARQ/ Architecture-Québec*, n°160, 2012, p.8.

néanmoins déposer plusieurs résolutions condamnant fermement le tracé proposé, ce qui force les ingénieurs à déterminer un nouvel itinéraire<sup>133</sup>. Malgré cette opposition, les autorités vont facilement de l'avant au sein des divers chantiers, composant avec une « opinion publique jusque-là passablement indifférente »<sup>134</sup>. Pourtant, cette même opinion publique parviendra au tournant des années 1970, à faire reculer le gouvernement sur un projet autoroutier projeté depuis des décennies. Comment expliquer que la Transcanadienne, l'autoroute Décarie et l'échangeur Turcot aient été implantés dans un relatif consensus alors que l'axe Est-Ouest sera rejeté quelques années plus tard ?

Au milieu des années 1960, la confiance de la population repose sur les experts. La légitimité des ingénieurs est à son zénith<sup>135</sup>. Leurs actions visent à mettre en place une cité idéale. C'est le progrès et les intérêts collectifs de la métropole qui sont en jeu et quelques logements ne sont pas matière à pouvoir les entraver. Les impacts des autoroutes ne sont pas parvenus aux oreilles de la population qui, sans avoir l'occasion de prendre part à un débat public, ne peut qu'approuver les projets mis en avant par les autorités. De plus, les aménagements se réalisent rapidement, sans préavis et à l'abri du public, ne donnant ni temps ni moyens aux opposants<sup>136</sup>. Cette situation change toutefois vers la fin des années 1960. À l'instar des populations des autres grandes villes, les Montréalais prennent conscience des effets découlant de l'implantation des autoroutes en milieu urbain et modifient ce qu'ils jugent prioritaire<sup>137</sup>. Inspirée par les succès de l'opposition à l'autoroute Spadina à Toronto et ailleurs, la population est décidée à s'affirmer en réaction à l'autoritarisme des décideurs<sup>138</sup>. Ce contexte est

---

<sup>133</sup>AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « Les architectes s'opposent à tout projet d'autoroute à travers le Vieux Montréal », *La Presse*, 21 janvier 1964.

<sup>134</sup>Luc Noppen, *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame*, p.46.

<sup>135</sup>Jean-Jacques Simard, *La longue marche des technocrates*, p.50.

<sup>136</sup>Martin Drouin, *Le combat du patrimoine à Montréal, 1973-2003.*; Ivan Lamontagne, *Les Grands Projets Québécois - Les Autoroutes de Montréal*, documentaire, chaîne Historia, septembre 2013, 46 min, [en ligne], [https://www.youtube.com/watch?v=y5Jji-PRCCY&list=PLJZbEqBZuuWf0NNXts oKg2pbhL\\_MmxzDP&index=7](https://www.youtube.com/watch?v=y5Jji-PRCCY&list=PLJZbEqBZuuWf0NNXts oKg2pbhL_MmxzDP&index=7) (page consultée le 10 janvier 2015). ; Claire Poitras, « A city on the move », p.173-174.

<sup>137</sup>Danielle Robinson, « "The Streets Belong to the People" », p.257, 288.

<sup>138</sup>*Ibid.*, p.246, 309.

néanmoins bien différent de celui qui nous concerne où les principaux chantiers autoroutiers à l'instar de l'échangeur Turcot sont acceptés sans difficulté.

Illustration 13 : Construction de l'échangeur Turcot en 1966



Source : BAnQ, E23, 1993-02-001\91, *R.T.C Echangeur Turcot- QIR-50*, 1966.

D'abord retardée (au point où il était impossible de fixer une date de fin de chantier<sup>139</sup>), la construction de l'échangeur se déroule à grande vitesse, l'Exposition étant aux portes de la ville. À ce moment, ni l'échéancier, ni les expropriations et encore moins les complications dues à l'élévation, à la présence d'infrastructures modales et à l'optique de différents tracés n'ont remis en question la pertinence de l'échangeur ou encore de l'automobile qui le nécessite. L'effondrement partiel et mortel de l'échangeur en décembre 1965 ne le fait pas non plus. L'incident est pourtant majeur. Dans les milieux ouvriers, on exige une enquête publique face à cette tragédie qui coûte la vie de sept personnes<sup>140</sup>. La Corporation des ingénieurs du Québec établit sa propre enquête afin d'évaluer le respect des normes des ingénieurs impliqués et le

<sup>139</sup>AVM, dossier de presse, bobine 331\_1-2, autoroute Décarie, « 'Armchair Engineers' Wrong », *The Montreal Star*, 17 avril 1967.

<sup>140</sup>AVM, dossier de presse, bobine 332.5, route Trans-Canadienne, « La tragédie de l'échangeur Turcot : la FTQ et la CSN veulent une enquête », *Le Devoir*, 18 décembre 1965.

coroner rendra de multiples conclusions<sup>141</sup>. Ces démarches n'entravent cependant pas les travaux du chantier ni de ceux des autres projets autoroutiers de l'île qui se poursuivent.

Le 25 avril 1967, à trois jours de l'ouverture officielle de l'Exposition universelle, les autorités inaugurent l'échangeur Turcot. L'évènement est d'envergure. Le premier ministre du Québec est présent, de même que plusieurs ministres fédéraux et provinciaux, des responsables de la Ville de Montréal et le commissaire général de l'Exposition universelle en personne<sup>142</sup>. Le discours que prononce le ministère de la Voirie fait l'éloge de ce qui représente « la plus importante plaque tournante de la circulation dans la région de Montréal »<sup>143</sup>. Une infrastructure spectaculaire et unique au Québec qui augmentera progressivement son rendement et qui pour l'instant ouvre les portes de l'Exposition aux visiteurs. Deux messages semblent alors se dégager de ces communiqués du ministère. En premier lieu, le ministère vante l'ensemble des prouesses techniques nécessaires à la réalisation de l'échangeur et prend soin d'énumérer chacune des spécificités. Considérant cela, l'inauguration de Turcot illustre à tous que le Québec est désormais entré de plain-pied dans la modernité. L'État concrétise, grâce à son expertise et à des firmes locales et non plus étrangères, une infrastructure de calibre international. La société québécoise n'est plus en retard sur ses voisins, voilà un véritable aboutissement, fruit de plus d'une décennie d'efforts. Elle doit cependant poursuivre sur cette voie et ne pas y déroger. Ce second sous-entendu est clairement perceptible au sein du communiqué, le ministère insistant sur l'importance qu'aura l'axe Est-Ouest une fois complété. S'il ne devait pas voir le jour, faute de financement ou bloqué par une opposition quelconque, l'échangeur Turcot ne

---

<sup>141</sup>Archives de l'Ordre des ingénieurs du Québec, « Enquête de la C.I.Q à la suite de l'effondrement de l'échangeur Turcot », *PLAN*, n°13, 16 février 1966, p.1.

<sup>142</sup>Centre de documentation du MTQ, Service de l'Information et des Relations publiques du ministère de la Voirie du Québec, *Communiqué du ministère de la Voirie du Québec : L'autoroute Décarie et une partie de l'échangeur Turcot sont ouvertes à la circulation, trois jours avant l'inauguration de l'expo '67*, 24 avril 1967.

<sup>143</sup>Centre de documentation du MTQ, 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.

serait que passablement efficace. L'objectif d'assurer une circulation fluide et rapide dans toutes les directions de la métropole pourrait alors être compromis réduisant à néant les investissements consentis pour améliorer la métropole. Terminer le réseau autoroutier est dès lors primordial.

L'inauguration de l'échangeur Turcot donne lieu à plusieurs résultats principalement pour la métropole. En premier lieu, Turcot se fait garant de l'Exposition universelle, l'une des raisons sous-jacentes à sa construction. Pendant six mois, 50 306 648 personnes, dont près de la moitié provenant des États-Unis, franchissent les tourniquets de l'évènement ; un record qui remonte à l'Exposition de 1900 à Paris<sup>144</sup>. La mobilité de ces millions de visiteurs, particulièrement en ce qui concerne les automobilistes nord-américains, n'est possible que par l'existence d'un réseau de voies rapides dont le pivot n'est autre que l'échangeur Turcot<sup>145</sup>.

La mise en service du "saut-de-mouton Turcot"<sup>146</sup> efface ou atténue grandement à tout le moins les inquiétudes que partagent les milieux montréalais depuis plus d'une décennie. L'échangeur concrétise les efforts visant à améliorer la circulation métropolitaine. La réalisation de plusieurs ponts et autoroutes sur l'île de Montréal permet d'améliorer le temps de déplacements et la liaison interurbaine<sup>147</sup>. Mais cela fait aussi parallèlement exploser le nombre de véhicules circulant vers la métropole. Une décennie après que l'État ait entamé son programme autoroutier, chaque tronçon est sollicité : 20 millions de véhicules circulent annuellement sur l'autoroute des

---

<sup>144</sup>Van Troi Tran, « Expo 67 de Montréal, un évènement marquant », *Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française*, [en ligne], [http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article548/Expo\\_67\\_de\\_Montr%C3%A9al,\\_un\\_%C3%A9v%C3%A8nement\\_marquant.html#.VMV52f5ws4R](http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article548/Expo_67_de_Montr%C3%A9al,_un_%C3%A9v%C3%A8nement_marquant.html#.VMV52f5ws4R) (page consultée le 8 avril 2015)

<sup>145</sup>AVM, dossier de presse, bobine 328.6, routes, *Ce qu'a accompli en 1967 le ministère de la Voirie*, 26 octobre 1967.

<sup>146</sup>AVM, dossier de presse, bobine 331.5, route #2, « Entente conclue avec Montréal sur le raccordement à la route no 2 », *La Presse*, 8 mars 1966.

<sup>147</sup>Étienne Faugier, « Turcot : la vitesse paradoxale ».

Laurentides, plus de 5 millions pour celle des Cantons de l'Est<sup>148</sup>. Pour éviter d'engluer Montréal, il est essentiel de faire converger les différents axes vers un seul centre pour faciliter une redistribution de la circulation sans diminuer la vitesse de la mobilité. Turcot assure désormais ce rôle permettant une fluidité des déplacements vers et depuis l'île de Montréal. Les médias vantent en ce sens la liberté désormais totale de l'automobiliste local ou extérieur qui peut se déplacer à toutes les échelles et dans toutes les directions<sup>149</sup>. Selon cette perception, Turcot raffermirait simultanément le cœur d'un organisme qui irriguera une ville de sept millions d'habitants<sup>150</sup>. Le développement pourra s'effectuer dans les régions avoisinantes sans hypothéquer la métropole, les autoroutes liant tous les centres entre eux.

Illustration 14 : La circulation est désormais fluide grâce à l'échangeur Turcot



Source : BAnQ, fonds ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, E6,S7,SS1,D700384-1, Henri Rémillard, *Échangeur Turcot et Saint-Pierre*, Montréal, 1970.

<sup>148</sup>BAnQ, PER.C.420, « Les autoroutes améliorent considérablement la circulation », *Cités et Villes*, septembre 1967.

<sup>149</sup>AVM, dossier de presse, bobine 331\_1-2, autoroute Décarie, « 'Armchair Engineers' Wrong », *The Montreal Star*, 17 avril 1967.

<sup>150</sup>Pierre Gauthier, « L'échangeur Turcot entre ciel et terre », p.61.

Si des doutes subsistaient encore en ce qui concerne le mode de transport à prioriser à Montréal, l'ouverture de Turcot scelle toute autre issue. Indispensable au réseau autoroutier mis en place, l'échangeur Turcot confirme le dévolu de la métropole pour le tout-à-l'automobile. En imposant cette infrastructure et son architecture dans leur environnement urbain, les décideurs démontrent leur adoption de l'automobile comme partie intégrante de leur nouvelle ville<sup>151</sup>. Symbole de progrès, Turcot démontre à tous que la métropole entre dans une ère moderne<sup>152</sup>.

L'édification de l'échangeur Turcot résulte d'un processus complexe. Si les besoins à la base de sa création sont connus depuis un certain temps des décideurs, sa conception résulte d'une série de revirements circonstanciels avec en tête le tracé de la route Transcanadienne. Composant avec un échéancier serré, des obstacles techniques, géographiques et sociaux considérables, la réalisation de cette infrastructure relève de l'exploit. L'échangeur rassure les citoyens et les différents milieux de Montréal quant à la mobilité et à la pérennité de la métropole. Cela est vrai en 1967 et plusieurs le considèrent de même encore aujourd'hui.

#### **4.5 Conclusion**

Pourvue d'une première autoroute d'envergure et du boulevard Métropolitain au début des années 1960, Montréal est loin de constituer la métropole la mieux desservie en la matière en Amérique. Des plans d'aménagements vont certes de l'avant, mais ils s'étalent sur une décennie comportant un risque vraisemblable d'altération. Deux événements significatifs catalysent cependant le processus d'implantation d'axes autoroutiers dans la zone métropolitaine. D'une part, l'Exposition universelle de 1967 précipite le calendrier officiel et cristallise la volonté des autorités de mettre en place un réseau routier efficace. Ces dernières s'entendent dès lors pour accélérer les chantiers afin que tout soit prêt à temps. Ce mandat écourté n'est toutefois possible

---

<sup>151</sup>Margaret E. Hodges, « Expressway Aesthetics », p.47.

<sup>152</sup>François Lemay et Anne-Caroline Desplanques, « Échangeur Turcot », p.88.

qu'en modifiant le tracé de la route Transcanadienne. En 1960, l'État provincial s'entend avec son vis-à-vis fédéral pour implanter cette autoroute d'envergure au Québec. L'accord est ensuite reconduit en plus de subir une modification du parcours à la hauteur de Montréal, répondant ainsi à des besoins plus urgents. C'est aussi l'occasion pour les décideurs de concrétiser des projets inabordables dans d'autres circonstances étendant l'emprise autoroutière dans la région métropolitaine.

L'unanimité des intervenants face au développement d'infrastructures lourdes masque toutefois un partenariat élitiste de la part de Québec, de la Ville de Montréal et des ingénieurs. Les autorités agissent promptement et à huis clos, approuvant les autoroutes au bénéfice de la population qui n'est pas conviée à s'exprimer. Les projets vont de l'avant simultanément sous les plans des ingénieurs qui ont pratiquement carte blanche, contestés uniquement par d'autres ordres professionnels tels que les architectes et les urbanistes. La pièce maîtresse de ce nouveau réseau repose sur l'infrastructure la plus complexe à être mise en chantier, l'échangeur Turcot. Redistributeur de la circulation en provenance du pont Champlain, de la route 2, de l'autoroute Décarie et de la future autoroute Est-Ouest, ce carrefour constitue la pierre angulaire des multiples tronçons métropolitains. Terminé in extremis pour le début de l'Exposition universelle, il en assure le succès grâce à une mobilité fluide. À plus long terme, les décideurs voient en Turcot une garantie pour la viabilité de la ville. Ce symbole de la modernité de Montréal révèle aussi le succès incontesté du tout-à-l'automobile qui perdure de nos jours.

## Conclusion

« Ne laissons pas place à l'erreur : ce qui émanera du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot façonnera la ville pour des décennies à venir »<sup>1</sup>

Dans ce mémoire, nous avons voulu expliquer l'avènement de la période du tout-à-l'automobile à Montréal. Pour ce faire, nous avons approfondi les différentes phases qui ont mené à cette consécration. Au cœur de l'essor autoroutier qui atteint la métropole canadienne dans les années 1960 se trouve l'échangeur Turcot qui en représente l'aboutissement. Si d'autres infrastructures avaient pu se prêter à l'exercice, Turcot s'inscrit dans un cadre particulier. Un demi-siècle plus tard, cette infrastructure constitue de nouveau un chantier pharaonique. Comprendre le contexte entourant son érection peut contribuer à éclairer les enjeux urbains actuels liés aux infrastructures de transport. C'est du moins notre intention.

Notre mémoire a d'abord mis en lumière les fondements des inquiétudes reliées à la mobilité à Montréal. Le contexte d'après-guerre a entraîné une hausse de la mobilité qui s'est traduite par un choix prononcé pour l'automobile. Cette croissance a dépassé la capacité des infrastructures métropolitaines dès le début des années 1950. Loin de se limiter à de simples désagréments subis par les citoyens, les problèmes de circulation ont perturbé l'ensemble des milieux économiques et politiques de la métropole. Le secteur des transports constitue un levier essentiel au bon fonctionnement des activités économiques, les deux étant alors étroitement liés. L'efficacité et la sécurité des services publics ont notamment représenté des points d'intérêts régulièrement soulevés. Cette situation, dénoncée par des groupes d'intérêts privés tels que la CCDM et le RAC, s'est graduellement dégradée. L'incapacité des villes et de la CMM à répondre aux besoins en transports dans la région métropolitaine a contribué à cet état de fait. C'est dans ce contexte que la question de la mobilité a été centralisée à Montréal.

---

<sup>1</sup>Pierre Gauthier, Jochen Jaeger et Jason Prince, *Montreal at the Crossroads*, p.175.

Si l'argumentaire des intervenants privés a puisé dans les impacts de la circulation locale afin de mettre à l'avant-plan le thème de la mobilité, les répercussions à de plus hautes échelles ont aussi été invoquées. Et dans ce cas-ci, les milieux politiques ont sonné l'alarme avec vigueur. Alors que les services de la circulation et de l'urbanisme ont soulevé les carences des infrastructures de transport au niveau local, le maire Drapeau et son conseil exécutif ont plutôt abordé la dimension nationale et continentale. Les acteurs économiques locaux ont brandi au cours des années 1950 la menace d'un recul de Montréal en tant qu'axe central des transports pour le nord-est du continent. Alors que les forces historiques de la ville que sont les transports ferroviaire et maritime battaient de l'aile, les autoroutes ont été perçues comme étant l'unique solution pour la métropole face au déclin annoncé.

La mobilité a été étroitement associée à la position économique de Montréal, de même en a-t-il été pour son rang politique. La ville qui avait déjà connu une certaine importance au niveau international occupait toujours le statut de métropole canadienne au cours des années 1950. Cependant, la période, propice aux villes nord-américaines, a accentué la compétitivité entre elles. Toronto a rattrapé Montréal. Les milieux économiques et politiques de même que le maire Drapeau ont admis la nécessité d'agir en la matière s'ils ne voulaient pas que la ville perde son statut au profit de la Ville-Reine. Nous avons alors pu illustrer que les deux grandes villes canadiennes ont fait valoir leur rivalité sur le plan des transports. Trait majeur définissant une ville internationale, la capacité de déplacement a été soulevée à maintes reprises dans les efforts de Montréal pour garantir sa position nationale et renforcer son importance internationale. Face au besoin d'infrastructures lourdes, les experts et les milieux financiers ont particulièrement misé sur les autoroutes. Au fil des intervenants et des critiques, l'importance de la question des transports s'est accrue dans la métropole obligeant à un réel processus de réflexion à son égard.

Animées d'une volonté de mieux planifier la ville et ses transports au bénéfice de tous, les autorités ont réagi en revisitant Montréal. Dans un contexte prospère laissant place à un optimisme sans failles, la réponse à la destinée de Montréal s'est principalement articulée autour de deux critères clés : la fonctionnalité et la modernité. La mobilité des Montréalais devait impérativement calquer cette vision ce qui a nécessité une analyse profonde des besoins métropolitains. Dans un climat intellectuel annonçant l'arrivée de la modernité avancée, les autorités ont désormais dirigé leur confiance vers les experts. La science et le rationnel ont alors permis aux décideurs de prendre des décisions structurées, estimées être bénéfiques à tous et ne requérant aucune reddition de comptes. Nous avons pu observer à cet effet le rôle incontournable du nouveau Service de la circulation de la Ville de Montréal qui, alimenté par les divers acteurs de la scène locale, a mis en place les différents jalons préparant les décideurs à l'adoption des autoroutes. Créé afin de planifier la circulation à Montréal, le Service se devait d'accompagner les décideurs en établissant entre autres un choix éclairé sur des infrastructures susceptibles d'améliorer la situation métropolitaine.

La modernité et la vertu de l'efficacité ont de même dicté les travaux du Service d'urbanisme tout au long de ses nombreuses études et analyses du milieu métropolitain. Les experts municipaux ont mis à profit leur savoir dans la construction d'une vision de la métropole. L'automobile et l'ouverture du monde urbain à sa présence ont été soulignées dans le cadre d'une ville de son siècle. Les infrastructures autoroutières ont retenu l'attention de par leurs nombreux avantages et en considération de l'influence américaine. La transformation de l'espace montréalais était d'autant plus nécessaire que le Service prédestinait la région à une croissance spectaculaire la condamnant à un fractionnement de son territoire urbain. Nous avons pu constater avec surprise que le transport en commun était grandement favorisé par une partie des fonctionnaires, au-delà même de l'automobile. La priorisation du second au détriment du premier ne s'est établie que par la force du nombre. La classe politique, les milieux technocratiques, économiques et commerciaux et possiblement la population, dont une proportion de plus en plus grande s'est motorisée, bref il semble

qu'une majorité de Montréalais se soit positionnée en faveur de l'automobile pour ensuite appuyer les transports collectifs.

Inquiété par le contexte montréalais et simultanément stimulé par ses possibilités d'avenir, l'État québécois a entamé la transformation d'une future métropole régie par le tout-à-l'automobile en 1957 avec la création de l'Office de l'autoroute Montréal-Laurentides. Son succès a ouvert la porte à l'Office des autoroutes du Québec, à divers projets autoroutiers et même à un plan directeur visant la planification de l'ensemble de la zone métropolitaine. Évoluant avec des contraintes, ce plan a pu aller de l'avant suivant deux faits marquants. Le premier est bien connu. La sélection de Montréal comme ville hôte de l'Exposition universelle prévue en 1967 a bousculé les échéanciers planifiés pour la métropole. Par ailleurs, les accords sur la route Transcanadienne qu'ont négociés les autorités ont permis le développement définitif et en profondeur du réseau autoroutier montréalais. Le financement par tous les paliers étatiques et le changement effectif du tracé sur l'île ont concrétisé une série de chantiers à une échelle bien supérieure au projet initial.

Au cœur de la rapidité avec laquelle s'est exécutée la démarche d'implantation autoroutière à Montréal se révèle un processus décisionnel qui a joué un rôle clé. Nous avons pu constater qu'un groupe sélect d'intervenants parmi les décideurs comme parmi les professionnels a été en mesure d'exercer son influence sur les divers chantiers métropolitains. Si Québec est le plus influent, il n'a pas tout dirigé devant parfois travailler de concert avec la Ville de Montréal. De même, le pouvoir incontestable des ingénieurs s'est heurté aux visées des architectes entre autres. Ces luttes se déroulaient toutefois en marge du développement autoroutier. La seule réelle opposition sur le terrain, les citoyens, par exemple ceux lésés par les chantiers, a été ignorée par les autorités.

L'érection de l'échangeur Turcot représente le fruit d'une décennie de débats sur la mobilité montréalaise et permet de cristalliser les objectifs du programme autoroutier des années 1960. La rapidité avec laquelle le tout-à-l'automobile s'est ancré sans rencontrer de véritables obstacles est éloquente. Le rêve américain désiré par la population combiné à l'autoritarisme des paliers gouvernementaux a permis d'imposer l'échangeur dans le décor montréalais. Vecteur de modernité, de progrès et d'efficacité, Turcot a répondu aux attentes à court terme et s'est inscrit dans les solutions à long terme pour la métropole.

Qu'en est-il de ce 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<sup>2</sup>. Si la nouvelle infrastructure bénéficiera des avancées techniques des dernières décennies, ses objectifs demeureront sensiblement les mêmes. La capacité automobile de l'échangeur serait ainsi bonifiée permettant d'assurer la circulation quotidienne actuelle, soit environ 300 000 véhicules motorisés<sup>3</sup>.

Opposés au projet initial et décidés à ne pas être tenus à l'écart du processus décisionnel une seconde fois, les citoyens et divers organismes ont fait valoir leurs points de vue<sup>4</sup>. Cela a eu comme impact d'améliorer les mesures d'intégration urbaine, mais le ministère a parallèlement augmenté le nombre final de kilomètres de voies<sup>5</sup>. Un échangeur bonifié donc, mais toujours orienté sur le modèle du tout-à-l'automobile.

---

<sup>2</sup> Ministère des Transports du Québec, *site du gouvernement du Québec*, [en ligne], [http://www.turcot.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/Turcot%20en%20un%20coup%20doeil\\_mars2013.pdf](http://www.turcot.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/Turcot%20en%20un%20coup%20doeil_mars2013.pdf) (page consultée le 28 janvier 2015)

<sup>3</sup>*Ibidem.*

<sup>4</sup>Sophie Van Neste, « Les terrains, territoires et échelles de la participation ».

<sup>5</sup>Ministère des Transports du Québec, *site du gouvernement du Québec*, [en ligne], [http://www.turcot.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/2013-02-26%20fiche\\_technique\\_HRZ-REV.pdf](http://www.turcot.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/2013-02-26%20fiche_technique_HRZ-REV.pdf)

Illustration 15 : Le dévoilement du nouvel échangeur Turcot en 2010



Source : TVA Nouvelle, *Site du groupe TVA*, [en ligne], <http://tvanouvelles.ca/lcn/infos/national/archives/2010/04/20100423-153002.html> (page consultée le 8 février 2015)

Or 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. Dans le rapport présenté par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement en 2009, il est noté que la raison d'être de l'échangeur se justifie par son rôle modal local et régional et par ses liens nationaux et internationaux. Son existence est présentée comme étant inéluctable. Il joue « une fonction stratégique en étant le plus important point de convergence en transport au Québec »<sup>6</sup>. L'analyse de la structure se termine là. Aucune interrogation n'est formulée sur le passé de l'échangeur hormis une explication sur son élévation. Sa reconstruction ne répond à aucune entreprise de planification de la métropole à long terme.

<sup>6</sup>Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount*, [en ligne], <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape262.pdf> (page consultée le 2 février 2015)

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. Si l'automobile demeure un incontournable, et en ce sens un carrefour giratoire central est nécessaire pour la métropole, elle ne doit plus être considérée comme le seul idéal à épouser. La conception de l'échangeur Turcot ne devrait pas reposer uniquement sur l'automobile comme moyen de transport essentiel de la métropole, mais incorporer également les attentes et les besoins de ceux qui ont recours à d'autres modes de déplacements. 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

### 1. Sources manuscrites

#### 1.1. Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Fonds *ministère des Transports* (E23)

Bergeron, J.R., Chef du Service des Contrats, *RE : Projet Q.I.R.-50*, 15 juillet 1965.

*Répartition du coût des travaux Echangeur Turcot - Projet Q.I.R.-50*, mai 1967.

Roberts, J.F., Canadian National Railway Company, *Lettre au ministère de la Voirie*, 24 février 1966.

Service d'urbanisme-Ville de Montréal, *Le centre ville de Montréal/ Downtown Montréal*, Bulletin technique, n°3, août 1964, 72 p.

Fonds *Office des autoroutes du Québec* (E199)

*États financiers*, 1958-1964.

Ewart, Philippe, *Autoroute Montréal-Sherbrooke : Étude de rentabilité*, 1962.

*Procès-verbaux : 1<sup>ère</sup> à 11<sup>e</sup> des assemblées de l'Office des autoroutes du Québec*, 1961.

*Rapport annuel- Office des autoroutes du Québec*, 1967.

*Documents divers*

Collection numérique, « Montréal est une ville capable de recevoir toutes les nations », *L'Action*, 14 novembre 1962, [en ligne], <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/1768872> (page consultée le 10 janvier 2015)

#### 1.2. Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec

Assemblée nationale du Québec, *Débats de L'Assemblée législative du Québec*, 27<sup>e</sup> législature, 1<sup>ère</sup> session, n°73, 12 juin 1963, à 4<sup>e</sup> session, vol. 2, n°41, 6 avril 1965.

### 1.3. Archives CAA-Québec

Royal Automobile Club of Canada, *The News Letter*, vol. XXXIII, 1953, à vol. XLVI, 1966.

### 1.4. Archives HEC Montréal

Fonds *Chambre de commerce du Montréal métropolitain* (P003)

Comités d'études pour le progrès économique, civique et social. Circulation et transport (K06), 1943-1968.

Relations avec les membres (G04), 1916-1973.

### 1.5. Archives de la Ville de Montréal

*Dossiers de presse* (bobines de la 1<sup>ère</sup> série).

- |           |  |
|-----------|--|
| 46.4 à 7  | Jean Drapeau – Causeries, 1957-1963.                                 |
| 48.2 à 4  | Jean Drapeau – Actualités, 1961-1964.                                |
| 141.17    | Tunnels et viaducs – Général.  |
| 294.3 à 4 | Circulation et Transport – Problèmes et suggestions, 1951 à 1969.    |
| 299.1     | Circulation et Transport – Plan directeur de routes métropolitaines. |
| 328.6     | Routes – Général, 1961-1970.   |
| 330.11    | Routes – Autoroute Décarie, ...-1966.                                |
| 331_1-2   | Routes – Autoroute Décarie, 1967-...                                 |
| 331.5     | Routes – Route #2.   |
| 332.5     | Routes – Route Trans-Canadienne.                                     |
| 489.8     | Exposition universelle 1967 – Réseau routier.                        |

*Rapports et dossiers de résolution du conseil municipal et du comité exécutif*, 4<sup>e</sup> série, 1961-1973, bobine 217.

Conseil de la Cité de Montréal, *Extrait du procès-verbal*, 19 mars 1964.

*Highway no.2. Connection with Champlain Bridge. Agreement between the Gouvernement of the Province of Quebec and the City of Montreal.*

Saulnier, Lucien, *Lettre du cabinet à l'Honorable Bernard Pinard*, 1<sup>er</sup> août 1963.

Fonds *Sous-Comité de coordination des projets de circulation, 1950-1959 (VM020)*.

Fortin, René, *Lettre au Sous-Comité de coordination des projets de circulation*, 18 juillet 1958.

Comité Citoyens Montréal, *Civigramme*, n°4, 15 mai 1956.

#### *Documents divers*

Dossier personnel de fonctionnaire, dossier n° 832, Jean Lacoste-Retraité.

Lacoste, Jean, *Déjeuner-Causerie de la Chambre de commerce du District de Montréal*, 28 janvier 1958.

### **1.6. Centre de documentation de la Division urbanisme-Ville de Montréal**

Lalonde & Valois-Ingénieurs conseils, dossier n° 05875, *Autostrade Est-Ouest à proximité du fleuve Saint-Laurent, cité de Montréal*, mars 1960.

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

### **1.7. Centre de documentation du ministère des Transports du Québec**

Chambre du Conseil Exécutif, CANQ-VO-209, *Route Transcanadienne : Entente entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal*, 12 juin 1964.

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.

Service de l'Information et des Relations publiques du ministère de la Voirie du Québec, *Communiqué du ministère de la Voirie du Québec : L'autoroute Décarie et*

*une partie de l'échangeur Turcot sont ouvertes à la circulation, trois jours avant l'inauguration de l'expo '67, 24 avril 1967.*

## **2. Sources imprimées**

### **2.1. Archives de la Ville de Montréal**

Fonds *Service de l'habitation et du développement urbain – Horizon 2000, 1924-1996* (VM005-S5).

Desautels, Aimé, *Introduction*, 23 août 1967.

Service d'urbanisme, *Horizon 2000- Rapports techniques et études*, vol.1, 1955, 1964-1968.

Fonds *Service d'urbanisme, 1941-1992* (VM097).

Règlement n° 1682 créant le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, 19 mai 1941.

#### *Rapports d'enquête, études et mémoires*

Chambre de commerce du District de Montréal, *Étude des problèmes de camionnage interurbain à Montréal*, mai 1957.

Chambre de commerce du District de Montréal, *Éléments de solution au transport urbain dans la région de Montréal*, mars 1963.

Comité Exécutif, *A Memorandum from the Executive Committee of the City of Montreal*, 1961.

Mitchell, Robert B., *Planification du transport à Montréal*, 2 mai 1960.

Office d'initiative économique et touristique, *Le transport dans la région de Montréal*, 1959.

Service de la circulation, *Étude sur la circulation à Montréal présentée au Comité de dépenses capitales*, 23 octobre 1959.

Service d'urbanisme, *Relevés, enquêtes, aménagements 1954*, 1954.

Service d'urbanisme, *Division du plan directeur*, 5 septembre 1956.

Villemur, Jean, *Enquête Origine et Destination dans l'Île de Montréal : Première Partie*, 1959.

Villemur, Jean, *Population et circulation 1981 : Montréal et île de Montréal*, octobre 1959.

## 2.2. Revues professionnelles et spécialisées

*Cahiers d'urbanisme*, n°2, avril 1964, à n°3, octobre 1965.

*Cités et Villes*, août 1958 à septembre 1967.

*Commerce*, Organe officiel de la Chambre de commerce du District de Montréal, vol. 14, n°2, 11 août 1958, à vol. 14, n°24, 19 janvier 1959.

*PLAN*, Organe officiel de la Corporation des ingénieurs du Québec, n°13, 16 février 1966.

## 2.3. Autres

Archives publiques de l'Université d'Alberta, City Improvement League, *For a better Montreal*, 1910, [en ligne], [https://archive.org/details/cihm\\_72003](https://archive.org/details/cihm_72003) (page consultée le 11 mars 2015)

# 3. Études

## 3.1. Ouvrages généraux

Aubin, Henry. *Les Vrais Propriétaires de Montréal*, Montréal, Éditions l'Étincelle, 1977, 446 p.

Drouin, Martin. *Le combat du patrimoine à Montréal, 1973-2003*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 2005, 386 p.

Flonneau, Mathieu. *Les cultures du volant XXe-XXIe siècles. Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Autrement « Mémoires/Culture », 2008, 222 p.

Flonneau, Mathieu et Guigeno, Vincent, dir. *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux historiographiques et perspectives de recherche*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009, 331 p.

Fougères, Dany, dir. *Histoire de Montréal et de sa région. Tome II- De 1930 à nos jours*. Québec, Presses de l'Université Laval, 2012, 1600 p.

Fry, Earl, H., Lee H. Radebaugh et Panayotis Soldatos, dir. *The New international cities era : the global activities of North American municipal governments*, Provo, Utah, David M. Kennedy Center for International Studies, Brigham Young University, 1989, 255 p.

Gauthier, Pierre, Jochen Jaeger et Jason Prince, dir. *Montreal at the Crossroads: Super Highways, Turcot and Environment.*, Montréal, Black rose Books, 2009, 192 p.

Gutfreund, Owen D. *Twentieth-Century Sprawl: Highways and the Reshaping of the American Landscape*, New York, Oxford University Press, 2004, 320 p.

Hall, Peter. *Les villes mondiales*, Paris, Éditions Hachette, 1966, 256 p.

Kaplan, Harold. *Reform Planning and City Politics*, Montréal, Winnipeg, Toronto, Toronto, University of Toronto Press, 1982, 775 p.

Linteau, Paul-André, René Durocher, Jean-Claude Robert et François Ricard. *Histoire du Québec contemporain, Tome II : Le Québec depuis 1930*, Montréal, Éditions du Boréal, 1989, 834 p.

Linteau, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Éditions du Boréal, 1992, 613 p.

Lortie, André. *The 60s: Montreal Thinks Big*, Montréal, Canadian Centre for Architecture-Douglas & McIntyre, 2004, 205 p.

Lowe, Jeanne R. *Cities in a Race with Time: Progress and Poverty in America's Renewing Cities*, New York, Random House, 1967, 601 p.

McKenna, Brian et Susan Purcell. *Jean Drapeau*, Montréal, Stanké, 1981, 372 p.

Nerbas, Don. *Dominion of Capital: The Politics of Big Business and the Crisis of the Canadian Bourgeoisie, 1914-1947*, Toronto, University of Toronto Press, 2013, 378 p.

Noppen, Luc. *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame : mémoires et destins d'un axe est-ouest à Montréal*, Québec, Ministère des Transports, 2001, 175 p.

Scott, James C. *Seeing like a state: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, New Haven, Yale University Press, 1998, 445 p.

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

### 3.2. Chapitres collectifs

Hanna, David B. « Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal », dans H. Capel et P.-A. Linteau, dir., *Desarrollo Urbano Comparado/Développement urbain comparé*, Barcelone, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1998, p.117-132.

Guay, Pierre-Yves. « La dérive technocratique de l'urbanisme québécois », dans P. Delorme, dir., *La ville autrement*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2005, p.211-244.

Postras, Claire. « Repenser les projets autoroutiers. Deux visions de la métropole contemporaine », dans G. Sénécal et L. Bherer, dir., *La métropolisation et ses territoires*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2009, p.107-124.

Postras, Claire. « A city on the move », dans S. Castonguay et M. Dagenais, dir., *Metropolitan natures : Environmental Histories of Montreal*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2011, p.168-183.

### 3.3. Articles

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

Bauman, John F. « The Expressway "Motorists loved to hate": Philadelphia and The First Era of Postwar Highway Planning, 1943-1956 », *Pennsylvania Magazine of History & Biography*, vol. 115, n° 4, 1991, p.503-533.

Beaudet, Gérard et Pauline Wolff. « La circulation, la ville et l'urbanisme : de la technicisation des transports au concept de mobilité », *VertigO*, [en ligne], Hors-série 11, mai 2012, <http://vertigo.revues.org/11703> (page consultée le 27 juin 2015).

Bennett, Evan P. « Highways to Heaven or Roads to Ruin? The Interstate Highway System and the Fate of Starke, Florida », *The Florida Historical Quarterly*, vol. 78, n° 4, 2000, p.451-467.

Blas, Elisheva. « The Dwight D. Eisenhower National System of Interstate and Defense Highways: The Road to Success ? », *History Teacher*, vol. 44, n° 1, 2010, p.127-142.

Boisvert, André. « L'émergence de l'Ordre des urbanistes du Québec », *Urbanité*, automne 2013, p.26-31.

Brussière, Yves. « L'automobile et l'Expansion des Banlieues : le Cas de Montréal, 1901-2001 », *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, vol. 18, n° 2, 1989, p.159-165.

Droüin, François. « Promotion touristique, gestion du réseau et autonomie provinciale : la Voirie du Québec de 1922 à 1954 », *Cap-aux-Diamants : la revue d'histoire du Québec*, n° 111, 2012, p.27-30.

Faugier, Étienne. « Turcot : la vitesse paradoxale », *Le Devoir*, 12 novembre 2010.

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.

Gardon, Sébastien. « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État », *Métropoles*, vol. 2, 2007, 41 p.

Gauthier, Pierre. « L'échangeur Turcot entre ciel et terre », *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, vol. 39, n° 2, 2011, p. 61-62.

Hodges, Margaret E. « Expressway Aesthetics. Montreal in the 1960s », *Journal of the Society for the Study of Architecture/ Journal de la Société pour l'étude de l'architecture*, vol. 37, n° 1, 2012, p. 45-55.

Hubert, Michel. « L'Expo 58 et le 'tout à l'automobile' : quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines à Bruxelles ? », *Brussels Studies*, n° 22, octobre 2008, p.1-16.

Issel, William. « "Land Values, Human Values, and the Preservation of the City's Treasured Appearance": Environmentalism, Politics, and the San Francisco Freeway Revolt », *Pacific Historical Review*, vol. 68, n°4, 1999, p.611-646.

Lachapelle, Jacques. « Les Van Ginkel et le Vieux-Montréal », *Revue ARQ/Architecture-Québec*, n°160, 2012, p.20-23.

Lasserre, Jean-Claude. « Difficultés de la planification des infrastructures lourdes en milieu urbain : le cas de Montréal », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 58, n°1, 1983, p.61-68.

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

Lichter, Daniel T. et Glenn V. Fuguitt. « Demographic Response to Transportation Innovation: The Case of the Interstate Highway », *Social Forces*, vol. 59, n°2, 1980, p.492-512.

M'Bala, José. « Prévenir l'exurbanisation : le Plan Gréber de 1950 pour Montréal », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 29, n° 2, 2001, p.62-70.

Misa, Thomas J. et Johan Schot. « Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe », *History and Technology: An International Journal*, vol. 21, n°1, 2005, p.1-19.

Mohl, Raymond A. « Stop the Road Freeway Revolts in American Cities », *Journal of Urban History*, vol. 30, n°5, 2004, p.674-706.

Mohl, Raymond A. « The Interstates and the Cities: The U.S. Department of Transportation and the Freeway Revolt, 1966–1973 », *Journal of Policy History*, vol. 20, n°2, 2008, p.193-226.

Mom, Gijs. « Roads without Rails: European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility », *Technology & Culture*, vol. 46, n°4, 2005, p.745-772.

Norton, Peter. « Fighting Traffic: U.S. Transportation Policy and Urban Congestion, 1955-1970 », *Essays in History*, [en ligne] vol. 38, 1996, <http://www.essaysinhistory.com/articles/2012/164> (page consultée le 23 février 2015).

Paulhiac, Florence et Vincent Kaufmann. « Transports urbains à Montréal : évolutions des référentiels et enjeux d'une politique durable », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, juin 2008. p.49-80.

Polèse, Mario et Jean-Claude Thibodeau. « Un cadre analytique pour étudier l'impact économique des autoroutes interurbaines : une application à la région de Montréal », *L'Actualité économique*, vol. 51, n° 3, 1975, p.383-404.

Prochazka, Alena. « Entrevue avec Blanche Lemco van Ginkel », *Revue ARQ/Architecture-Québec*, n°160, 2012, p.6-11.

Robinson, Danielle. « Modernism at a Crossroad: The Spadina Expressway Controversy in Toronto, Ontario ca. 1960—1971 », *Canadian Historical Review*, vol. 92, n°2, 2011, p. 295-322.

Saint-Laurent, Gilbert. « Impact de l'autoroute sur le milieu. Étude bibliographique et propositions de recherche au Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 27, n° 70, 1983, p.63-78.

Tran, Van Troi. « Expo 67 de Montréal, un évènement marquant », *Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française*, [en ligne], [http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article548/Expo\\_67\\_de\\_Montr%C3%A9al,\\_un\\_%C3%A9v%C3%A8nement\\_marquant.html#.VMV52f5ws4R](http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article548/Expo_67_de_Montr%C3%A9al,_un_%C3%A9v%C3%A8nement_marquant.html#.VMV52f5ws4R) (page consultée le 8 avril 2015)

Vanlaethem France. « Architecture et urbanisme : la contribution d'Expo 67 à la modernisation de Montréal », *Bulletin d'histoire politique*, [en ligne], vol. 17, n° 1, 2008, <http://www.bulletinhistoirepolitique.org/le-bulletin/numeros-precedents/volume-17-numero-1/> (page consultée le 19 juin 2015)

Van Neste, Sophie L. « Les terrains, territoires et échelles de la participation : l'échangeur Turcot mis en débat », *Journée doctorale sur la participation du public et la démocratie participative, GIS Participation et Démocratie, Paris*, 2011, p.1-22.

White, Stephanie. « Performance and Memory: the Trans-Canada Highway and the jumping pound grade Separator, Alberta », *Ethnologies*, vol. 24, n° 1, 2002, p.251-273.

### 3.4. Thèses et mémoires

Desjardins, Ludwig. « L'apprentissage d'une nouvelle territorialisation des grands projets routiers au Ministère des Transports du Québec : entre constructeur de routes et aménageur du territoire », thèse de Ph.D., Université de Montréal, Faculté de l'aménagement, 2007, 504 p.

De Champlain, Olivier. « Modernité avancée et évolution des modèles nationaux de développement : une comparaison des modèles québécois et irlandais », mémoire de M. A., Université du Québec à Montréal, Département de sciences politique, 2006, 129 p.

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 Ph.D., INRS, Centre Urbanisation-Culture-Société, 2000, 463 p.

Robinson, Danielle. « "The Streets Belong to the People" : Expressway Disputes in Canada, C. 1960-1975 », thèse de Ph.D., McMaster University, Department of History, 2012, 360 p.

#### 4. Sites web

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. *Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount*, [en ligne], <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape262.pdf> (page consultée le 2 février 2015)

Loi sur Bibliothèque et Archives nationales du Québec. *Site du gouvernement du Québec*, [en ligne], [http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=//B\\_1\\_2/B1\\_2.htm](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=//B_1_2/B1_2.htm) (page consultée le 12 novembre 2014)

Ministère des Transports du Québec. *Site du gouvernement du Québec*, [en ligne], <http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Images/Fr/regions/montreal/turcot/tableau%20historique.pdf> (page consultée le 29 septembre 2013)

Ministère des Transports du Québec. *Site du gouvernement du Québec*, [en ligne], [http://www.turcot.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/Turcot%20en%20un%20coup%20doeil\\_mars2013.pdf](http://www.turcot.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/Turcot%20en%20un%20coup%20doeil_mars2013.pdf) (page consultée le 28 janvier 2015)

Ministère des Transports du Québec. *Site du gouvernement du Québec*, [en ligne], [http://www.turcot.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/2013-02-26%20fiche\\_technique\\_HRZ-REV.pdf](http://www.turcot.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/2013-02-26%20fiche_technique_HRZ-REV.pdf) (page consultée le 28 janvier 2015)

Groupe d'archivistes de la région de Montréal. *Site de la Ville de Montréal*, [en ligne], [http://www2.ville.montreal.qc.ca/archives/500ans/portail\\_archives\\_fr/rep\\_chapitre11/chapitre11-3.html](http://www2.ville.montreal.qc.ca/archives/500ans/portail_archives_fr/rep_chapitre11/chapitre11-3.html) (page consultée le 19 juin 2015)

## **5. Documents divers**

Devlin, Bernard. *Circulation à Montréal (1re partie)*, documentaire, ONF, 1955, 15 min, [en ligne], [http://www.onf.ca/film/circulation\\_a\\_montreal\\_1re\\_partie](http://www.onf.ca/film/circulation_a_montreal_1re_partie) (page consultée le 10 juin 2015)

Lamontagne, Ivan. *Les Grands Projets Québécois - Les Autoroutes de Montréal*, documentaire, chaîne Historia, septembre 2013, 46 min, [en ligne], [https://www.youtube.com/watch?v=y5Jji-PRCCY&list=PLJZbEqBZuuWf0NNXtsoKg2pbhL\\_MmxzDP&index=7](https://www.youtube.com/watch?v=y5Jji-PRCCY&list=PLJZbEqBZuuWf0NNXtsoKg2pbhL_MmxzDP&index=7) (page consultée le 10 janvier 2015)