

Université de Montréal

La revue de la Chambre de commerce de Montréal et la modernisation de la métropole
dans les années 1950 et 1960

par

Justin Michael Morena

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 Maîtrise
en histoire

Juillet 2013

© Justin Michael Morena, 2013

Université de Montréal
Faculté des arts et des sciences

Ce mémoire intitulé :

La revue de la Chambre de commerce de Montréal et la modernisation de la métropole
dans les années 1950 et 1960

présenté par :
Justin Michael Morena

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Jacques Rouillard, président-rapporteur
Michèle Dagenais, directrice de recherche
David Meren, membre du jury

Résumé

Pendant les années 1950 et 1960, Montréal se modernise sur plusieurs aspects. L'influence de l'administration de la ville sur cette modernisation est bien connue. Toutefois, les perspectives des acteurs extérieurs sont souvent ignorées. Ce mémoire examine donc les opinions de la Chambre de commerce de Montréal sur la modernisation de la métropole québécoise lors de ces deux décennies. La source principale utilisée pour effectuer cette étude a été la revue hebdomadaire de la Chambre, *Commerce-Montréal*.

Dans le premier chapitre, les opinions de la Chambre de commerce sur la gouvernance municipale sont examinées. Celles-ci montrent que la Chambre percevait l'assainissement des mœurs politiques et l'amélioration de l'efficacité administrative comme intrinsèques à la modernisation de Montréal. Le deuxième chapitre porte sur la circulation automobile et le transport en commun. La Chambre proposait des moyens d'accélérer le débit de la circulation qu'elle jugeait crucial pour la modernisation de la métropole. Le troisième chapitre traite du développement urbain. D'après la Chambre, la modernisation de Montréal exigeait le renouvellement du cadre bâti de la ville, tant résidentiel que commercial.

L'étude de ces trois thèmes confirme que, pendant la période 1950-1970, la Chambre de commerce a contribué de manière significative aux débats concernant la modernisation de Montréal. Nous relevons aussi que l'organisme, malgré son désir de paraître apolitique, a été influencé par sa fonction de représentant de la communauté d'affaires francophone. L'importance accordée à la rentabilité de la modernisation, ainsi que la hiérarchisation sociale attribuée à certains sujets, confirment notamment les orientations conservatrices de l'organisme.

Mots-clés : Révolution tranquille, gouvernance municipale, circulation, développement urbain, Chambre de commerce, Montréal.

Abstract

During the 1950s and 1960s, Montréal was becoming increasingly modernized. It is well known that the municipal administration had a considerable influence on this modernization. However, the perspectives of exterior actors have often been ignored. As such, this thesis examines the opinions of the *Chambre de commerce de Montréal* (the city's francophone chamber of commerce) on the modernization of Québec's metropolis during the above-mentioned decades. The main source that was used for this study was the *Chambre's* weekly publication, *Commerce-Montréal*.

The first chapter examines the *Chambre's* opinions on municipal governance. It shows that, for the *Chambre*, the modernization of Montréal required the elimination of corrupt political practices and an increase in government efficiency. The second chapter studies traffic flow. It explains the *Chambre's* positions on measures aimed at increasing the speed of traffic. The organization saw this as crucial to the modernization of the city. The third chapter discusses urban development. According to the *Chambre*, Montréal's modernization necessitated a renewal of both its residential and commercial built environment.

Studying these three themes confirmed that, from 1950 to 1970, the *Chambre de commerce* contributed to the debates concerning the modernization of Montréal, advocating in favour of it. It is also evident that the organization, despite its desire to appear apolitical, was influenced by its position as representative of the francophone business community. In particular, the *Chambre's* emphasis on the profitability of modernization, as well as its focus on social stratification (regarding certain issues) attest to the organization's conservative nature.

Keywords: Quiet Revolution, municipal governance, traffic flow, urban development, Chamber of Commerce, Montréal.

Table des matières

Résumé.....	iii
Abstract.....	iv
Table des matières.....	v
Remerciements.....	vii
Introduction.....	1
État de la question.....	2
La gouvernance municipale au Canada.....	2
La gouvernance municipale à Montréal.....	5
La circulation dans le contexte municipal.....	7
La circulation automobile à Montréal et le transport en commun.....	8
Le développement urbain.....	9
Le développement urbain à Montréal.....	10
Les chambres de commerce nord-américaines.....	12
La Chambre de commerce de Montréal.....	13
Problématique.....	15
Source et méthodologie.....	17
Chapitre 1	
La gouvernance.....	19
Introduction.....	19
1.1 L'état de la gouvernance.....	20
1.2 Les problèmes identifiés.....	23
1.3 Les solutions avancées.....	30
1.4 Les réformes adoptées.....	34
Conclusion.....	39
Chapitre 2	
La circulation automobile au centre-ville et le transport en commun.....	42
Introduction.....	42
2.1 L'état de la circulation.....	43
2.2 L'apaisement de la circulation automobile.....	45

2.3 Le stationnement.....	50
2.4 Le métro et le transport en commun	55
Conclusion	59
Chapitre 3	
Le développement urbain.....	62
Introduction.....	62
3.1 L'état du développement urbain	63
3.2 Le logement	65
3.3 Le développement du centre-ville.....	70
3.4 Effets d'entraînement d'Expo 67 sur le développement urbain.....	73
Conclusion	80
Conclusion	83
Bibliographie.....	88

Remerciements

Tout d'abord, j'aimerais remercier ma directrice de recherche, Michèle Dagenais, pour son appui et ses idées tout au long de la rédaction de mon mémoire. Sans son accompagnement, ce projet n'aurait pas été réalisable. Travailler sous sa direction a été pour moi très enrichissant. Entre autres, elle a su me faire comprendre que ce que les sources ne disent pas est parfois tout aussi pertinent que ce qu'elles disent explicitement. De plus, son implication et ses corrections constructives m'ont motivé à me dépasser constamment.

Je tiens également à remercier les personnels respectifs des archives des HEC et de la Collection nationale (BAnQ), qui m'ont permis d'avoir un accès complet à la revue *Commerce-Montréal*.

Mes remerciements vont aussi à mes parents, Marsha et Louis, pour leur encouragement tout au long de mon cheminement académique. Leurs conseils et leur appui ont été d'une valeur inestimable.

Finalement, j'aimerais remercier ma conjointe, Karine, pour son soutien, pour son écoute et pour ses maints conseils durant l'accomplissement de cette recherche, mais également de ma maîtrise.

Introduction¹

Les historiens québécois ont des opinions parfois divergentes au sujet de la Révolution tranquille. Certains la voient comme une rupture dans l'histoire du Québec². D'autres, par contre, la voient comme une évolution, dont les bases peuvent être retracées bien avant les années 1960 et 1970, dates généralement établies comme étant la période de la Révolution tranquille³. Cependant, qu'en est-il de la place de la ville de Montréal dans l'histoire du Québec durant ces décennies novatrices du milieu du 20^e siècle? La population du Québec et de la ville, à cette époque, était plutôt jeune. Cette population était aussi de plus en plus urbaine et vivait dans une période où les changements politiques et sociétaux se succédaient rapidement⁴. Les grandes politiques de la Révolution tranquille québécoise ont certainement eu un effet marquant sur la population de Montréal. Le thème de la modernisation est un élément central de ces politiques⁵.

Toutefois, ce thème n'est pas exclusif aux actions du gouvernement du Québec. Durant les années 1950 et 1960, Montréal connaît, elle aussi, une renaissance politique. Lors de ces deux décennies, le gouvernement municipal est devenu de plus en plus interventionniste en entreprenant des projets de modernisation qui ont eu des effets notables sur l'économie, sur la société et sur la vie des citoyens à Montréal. Cette vague de modernisation, qui regroupe des initiatives concernant la lutte contre la corruption, la réforme

¹ *L'emploi du masculin est utilisé strictement pour faciliter la lecture.*

² Sean Mills, *The Empire Within: Postcolonial Thought and Political Activism in Sixties Montreal*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 19.

³ John Dickinson et Brian Young, *A Short History of Québec*, 3^e édition, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2003, p. 305; Jacques Rouillard, « La Révolution Tranquille, rupture ou tournant? » [En ligne]. *Université de Montréal*, hiver 1998, p. 1-46. http://classiques.uqac.ca/contemporains/rouillard_jacques/revolution_tranquille/revolution_tranquille.pdf (Page consultée le 10 mars 2012). Article originalement publié dans la revue *Journal of Canadian Studies/Revue d'études canadiennes*, vol. 32, 4 (hiver 1998), pp. 23-51.

⁴ Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, 2^e édition, Montréal, Les Éditions du Boréal, 2000, p. 462-463; Luc Hétu, *Une ville sous tutelle : Brève histoire de l'administration de Montréal*, Montréal, Liber, 2009, p. 98.

⁵ Dickinson et Young. *A Short History of Québec*, p. 305-319; Jacques Rouillard, « La Révolution Tranquille, rupture ou tournant? », p. 4-46; Jacques Rouillard, « La Révolution tranquille : origines et signification (traduction de la version originale, publiée en anglais). », dans R. Douglas Francis et Donald B. Smith, dirs. *Readings in Canadian History, Post-Confederation*, Toronto, Nelson Thomson Learning, 2002, p. 440-453 (version française, p. 1-21); Kenneth McRoberts et Dale Posgate, *Développement et modernisation du Québec*, Montréal, Les Éditions du Boréal express, 1983, p. 15-20.

des structures politiques et le développement massif de l'infrastructure montréalaise, est bien connue. En effet, il est possible d'avancer que, durant les années 1950 et 1960, Montréal connaît sa propre Révolution tranquille.

Des recherches comme celle de Mathieu Lapointe confirment que cet élan de modernisation n'était pas qu'une initiative du gouvernement montréalais, mais aussi le résultat de pressions extérieures favorisant la transformation du système municipal⁶. Ainsi, la question se pose : d'où est provenue cette impulsion extérieure favorisant la modernisation? La communauté d'affaires francophone de Montréal nous semble être un acteur notable sur la scène municipale, et plus particulièrement la Chambre de commerce de Montréal, l'organe principal représentant cette communauté. C'est la raison pour laquelle j'ai choisi d'examiner la position de la Chambre de commerce de Montréal sur la modernisation de la métropole québécoise lors des années 1950 et 1960.

État de la question

La modernisation

Kaika établit la période de la modernisation urbaine dans les villes occidentales comme débutant vers la fin du 19^e siècle et s'étendant jusqu'à la fin du 20^e. Dans cette période étendue, les villes se modernisent, notamment, par le biais de vastes projets d'infrastructure⁷. McRoberts et Posgate, de leur côté, proposent trois critères permettant d'évaluer le niveau de modernisation d'une société : les composantes sociales, les composantes économiques et les composantes politiques. Les composantes sociales sont généralement mesurées selon les variables de l'urbanisation, de la sécularisation, de l'accessibilité à l'éducation et de la croissance des réseaux de communication populaire. Les composantes économiques sont évaluées selon la croissance économique. Les composantes politiques, bien qu'elles soient plus difficiles à mesurer, peuvent être évaluées selon l'intégration politique, la participation électorale et l'élargissement de la portée des activités

⁶ Mathieu Lapointe, *Le Comité de moralité publique, l'enquête Caron et les campagnes de la moralité publique à Montréal, 1940-1954*, Thèse de Ph.D. (Philosophie), Université York, décembre 2010, p. 282-318, 393-394.

⁷ Maria Kaika, *City of Flows: Modernity, Nature, and the City*, New York, Routledge, 2005, p. 5, 80-81, 107.

gouvernementales⁸. Ces auteurs soutiennent aussi que « le développement social et économique est relié d'une manière quelconque à la modernisation politique⁹. » Cette interprétation est conforme avec celle de Inglehart et Baker, qui ont aussi trouvé une corrélation entre le développement de ces trois composantes¹⁰. Quant à Rostow, il adopte une vision économique et linéaire de la modernisation : la modernisation et le développement économique lui apparaissent profondément complémentaires¹¹.

Toutefois, les travaux de Cullather et de Cooper offrent une vision différente. D'après Cullather, la modernisation n'influence pas chaque société d'une manière égale. Ainsi, l'essor économique est possible sans qu'il y ait une importante modernisation politique, la situation inverse étant également envisageable¹². Cooper met en question plusieurs principes qui font partie de la conceptualisation populaire de la modernisation. Ainsi, il serait possible de trouver des indices de modernisation à plusieurs époques et lieux différents. Les caractéristiques définissant ce concept sont aussi extrêmement diverses, certaines étant centrales à la modernisation d'un état, mais absentes dans la modernisation d'un autre¹³.

La modernisation peut donc être définie selon deux modèles conceptuels. Le premier, qui s'apparente à l'idéologie préconisée par la Chambre de commerce de Montréal, voit la modernisation comme étant intrinsèquement reliée au capital et aux développements connus par le monde occidental durant le 20^e siècle. La deuxième interprétation définit plus difficilement la modernisation, car elle a des significations différentes selon les époques et les pays étudiés.

⁸ McRoberts et Posgate, *Développement et modernisation du Québec*, p. 15-18.

⁹ *Ibid.*, p. 20.

¹⁰ Ronald Inglehart et Wayne E. Baker, « Modernization, Cultural Change, and the Persistence of Traditional Values », *American Sociological Review*, 65, 1 (février 2000), p. 20.

¹¹ Walt Whitman Rostow, *The stages of economic growth : A non-communist manifesto*, 3^e éd., New York, Cambridge University Press, 1991, p. 2-16.

¹² Nick Cullather, « Modernization Theory », dans Michael J. Hogan et Thomas G. Paterson, dirs. *Explaining the History of American Foreign Relations*, 2^e éd., New York, Cambridge University Press, 2004, p. 212-220.

¹³ Frederick Cooper, *Colonialism in Question: Theory, Knowledge, History*, Berkeley et Los Angeles, Californie, University of California Press, 2005, p. 113-117, 120-124.

La modernisation dans le contexte canadien et québécois

D'après David Meren, la vision de la modernisation préconisée au Canada et au Québec pendant les années 1950 privilégie le capital. En effet, la prospérité des États-Unis à cette époque provoque chez plusieurs penseurs et décideurs canadiens le désir d'émuler le modèle américain, dans lequel le développement économique est perçu comme un élément essentiel de la modernité. Cette conceptualisation linéaire et occidentale de la modernisation gagne en popularité avec le début de la guerre froide¹⁴. Christie et Gauvreau notent également qu'on perçoit ainsi la modernisation de la société canadienne dans les années 1950¹⁵. Plusieurs ouvrages traitant de la Révolution tranquille reprennent cette interprétation pour dépeindre le Québec à cette époque. En effet, Levine, Mills, ainsi que Dickinson et Young font état d'une vision commune de la modernisation pendant les décennies 1950 et 1960 en associant étroitement le développement économique et la modernité¹⁶.

La gouvernance municipale au Canada

D'après les recherches de Higgins et Sancton, lorsque la politique municipale est étudiée dans le contexte canadien, il est important de noter que, historiquement, les gouvernements municipaux occupent plutôt une position faible dans le schéma politique du pays. Ceci est dû principalement au fait qu'ils détiennent peu de pouvoirs et peu de moyens de financement, car ils dépendent en grande partie de versements du gouvernement provincial. Il a été suggéré que l'exception à cela est lorsqu'un politicien charismatique réussit à captiver la population, tel que l'ont fait Drapeau ou Houde à Montréal, ainsi que Gardiner à Toronto (bien que sa situation fut différente). Les études effectuées par Sancton et Higgins soutiennent aussi que les années 1950 et 1960 ont été des années marquantes dans la

¹⁴ David Meren, *With friends like these : entangled nationalisms and the Canada-Quebec-France triangle, 1944-1970*, Vancouver, UBC Press, 2012, p. 35-41, 47-57.

¹⁵ Nancy Christie et Michael Gauvreau, « Introduction: Recasting Canada's Post-war Decade » dans Nancy Christie et Michael Gauvreau, dirs. *Cultures of Citizenship in Post-war Canada, 1940-1955*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2003, p. 11- 17.

¹⁶ Dickinson et Young. *A Short History of Québec*, p. 312-317; Marc V. Levine, *The Reconquest of Montreal: Language Policy and Social Change in a Bilingual City*, Philadelphia, Temple University Press, 1990, p. 151-153, 156-159, 162-163; Mills, *The Empire Within: Postcolonial Thought and Political Activism in Sixties Montreal*, p. 19-20.

politique municipale canadienne, avec de nombreuses réformes politiques et structurelles dans plusieurs villes du pays¹⁷.

La gouvernance municipale à Montréal

Les mœurs et les systèmes politiques montréalais ont connu une modernisation importante dans les années 1950 et 1960. Jean-Paul Brodeur, Magaly Brodeur, Linteau, Lapointe, Tard et Charbonneau ont tous soutenu que la corruption, le crime organisé et la pègre avaient une influence notable à Montréal sous l'administration municipale du maire Houde et du président du comité exécutif, Joseph-Omer Asselin. Ceci est devenu évident lors des témoignages de la commission d'enquête Caron sur la moralité publique (1950-1954). La publication du rapport Caron peu avant l'élection de 1954 a mis fin à l'ancien régime, en diabolisant Houde dans l'opinion publique tout en dépeignant Jean Drapeau et son équipe comme de forts défenseurs de l'honnêteté politique. Ceci a mené à l'élection du parti politique de Drapeau, la Ligue d'action civique (en 1960, il fonda, avec plusieurs membres de la Ligue d'action civique, le Parti civique)¹⁸. Même s'ils ont perdu les élections de 1957, Drapeau et son parti ont été réélus continuellement de 1960 à 1986, mettant en place d'importants projets de modernisation¹⁹. Malgré les contributions positives du régime de Drapeau à la ville de Montréal, son histoire doit être nuancée. Son régime était plutôt

¹⁷ Donald Higgins, « The Processes of Reorganizing Local Government in Canada », *Canadian Journal of Political Science / Revue canadienne de science politique*, 19, 2 (juin 1986), p. 228-230, 232-235, 239, 241; Andrew Sancton, « City Politics: Municipalities and Multi-Level Governance », dans Trudi Bunting et Pierre Filion, dirs. *Canadian Cities in Transition : Local Through Global Perspectives*, Don Mills, Ontario, Oxford University Press, 2006, p. 308-309, 314.

¹⁸ Magaly Brodeur, *Vice et corruption à Montréal : 1892-1970*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2011, p. 50-53, 59-62; Lapointe, *Le Comité de moralité publique, l'enquête Caron et les campagnes de la moralité publique à Montréal, 1940-1954*, p. 285, 449-457; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 531-535; Louis-Martin Tard, *Camilien Houde. Le Cyrano de Montréal*, Montréal, XYZ Éditeur, 1999, p. 111-112, Jean-Pierre Charbonneau, « La pègre, un milieu d'affaires... », *Criminologie* 10, 1 (1977), p. 40; Jean-Paul Brodeur, *La délinquance de l'ordre. Recherches sur les commissions d'enquête I*. (En ligne), Montréal : Éditions Hurtubrise HMH, 1984, 130; Brian McKenna et Susan Purcell, *Drapeau* Markham, Ontario, Penguin Books Canada, 1981, p. 93-94.

¹⁹ Benoit Gignac, *Jean Drapeau : le maire qui rêvait sa ville*, Montréal, Les Éditions La Presse, 2009, p. 75-76, 85, 268-269; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 429-431, 536-537; Annick Germain et Damaris Rose, *Montréal : The Quest for a Metropolis*, Toronto, John Wiley & Sons, LTD, 2000, p. 116-125.

autocratique et comportait des failles comme l'ont souligné les travaux de Linteau, Laserre et Clark, entre autres²⁰.

Le système politique de la ville a aussi connu une importante modernisation. D'après les recherches effectuées par Lapointe, Choko, Héту, Linteau, ainsi que Collin et Germain, le système politique montréalais dans les années 1940-1950 laissait fleurir la corruption et manifestait peu de soucis démocratiques²¹. Plusieurs chercheurs ont noté que le Parti civique a eu une influence notable sur le rapport de la Commission Champagne, qui enquêta sur ce système et qui a provoqué une réforme de l'administration municipale. Le gouvernement provincial a alors octroyé des pouvoirs plus importants au maire, lui donnant une position centrale dans le gouvernement municipal, avec le comité exécutif devenant similaire à un cabinet des ministres²².

Bref, malgré les aspects critiques et le caractère autocratique de son administration, le régime de Drapeau a pu nettoyer l'hôtel de ville, à un certain degré, de la corruption des dernières administrations. Le régime de Drapeau a aussi contribué à la modernisation de la gestion de la ville, en appuyant les réformes au système politique municipal.

²⁰ McKenna et Purcell, *Drapeau*, p. 142, 350-351; Gerald Clark, *Montréal : ses citoyens, son establishment*, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 1982, p. 210-211; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 544-545; Marcel Adam, « Les carences démocratiques des institutions politiques de Montréal », dans Guy Bourassa et Jacques Léveillé, dirs. *Le système politique de Montréal*, Montréal, Cahiers de l'ACFAS, 1986, p. 159-161, 166-167; Marcel Adam, *La démocratie à Montréal ou le vaisseau dort*, Montréal, Éditions du jour, 1972, p. 35-48, 53-54; Jean-Claude Lasserre, « Difficultés de la planification des infrastructures lourdes en milieu urbain : le cas de Montréal », *Revue de géographie de Lyon* 58, 1 (1983), p. 66.

²¹ Lapointe, *Le Comité de moralité publique, l'enquête Caron et les campagnes de la moralité publique à Montréal, 1940-1954*, p. 41-42, 427-428; Marc H. Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, Montréal, Les Éditions Saint-Martin, 1995, p. 30; Héту, *Une ville sous tutelle : Brève histoire de l'administration de Montréal*, p. 79, 82; Jean-Pierre Collin et Annick Germain, « Les transformations du pouvoir local à Montréal : retour historique sur quelques expériences d'aménagement », dans Juan Luis Klein, dir. *Aménagement et développement : vers de nouvelles pratiques?*, Montréal, Les Cahiers de l'ACFAS, no. 38, 1986, p. 21-22.

²² Marcel Adam, *La démocratie à Montréal ou le vaisseau dort*, p. 25-32; Francine Gagnon-Lacasse, *Évolution des institutions politiques de la ville de Montréal (1921-1965)*, Mémoire de M.A. (Science Politique), Université de Montréal, 1967, p. 220-238; Collin et Germain, « Les transformations du pouvoir local à Montréal : retour historique sur quelques expériences d'aménagement », p. 24; Jean Roy, « L'évolution des pouvoirs du Comité exécutif de la ville de Montréal (1954-1983) », dans Guy Bourassa et Jacques Léveillé, dirs. *Le système politique de Montréal*, Montréal : Cahiers de l'ACFAS, 1986, p. 152-153.

La circulation automobile et le transport en commun dans le contexte municipal

D'après Rémy et Voyé, le développement urbain mena à l'avènement de quartiers spécialisés, forçant les citoyens à se déplacer d'un quartier à l'autre d'une ville pour pouvoir remplir tous leurs besoins. La mobilité est donc devenue une composante essentielle de la vie urbaine. Au cœur de ce développement de la mobilité sont les déplacements que les citoyens doivent effectuer régulièrement pour répondre à leurs besoins ou pour remplir leurs obligations²³. En conséquence, le but d'améliorer le transport urbain est de réduire les temps de transport et les coûts associés aux déplacements des citoyens. Ces améliorations ont mené, historiquement, à l'essor des importantes villes canadiennes²⁴. McShane a indiqué que la montée en popularité de l'automobile a mené à des problèmes de circulation et de stationnement dans les grandes villes occidentales dès les années 1910²⁵. De plus, avec la popularisation de l'automobile est venu l'étalement urbain. D'après Miller, ce phénomène augmente la nécessité d'améliorer le réseau de transport d'une ville²⁶. Selon Vojnovic, au milieu des années 1950, plusieurs villes canadiennes ont tenté de raviver leurs centres-villes en améliorant la circulation dans ceux-ci. Pour ce faire, des systèmes de transport en commun (le tramway, l'autobus) et ensuite des systèmes de transport rapide (le métro, le train urbain) ont été mis en place²⁷.

²³ Rémy et Voyé, *La ville : vers une nouvelle définition?*, 73; Collin et Germain, « Les transformations du pouvoir local à Montréal : retour historique sur quelques expériences d'aménagement », p. 24.

²⁴ Eric J. Miller, « Transportation and Communication », dans Trudi Bunting et Pierre Filion, dirs. *Canadian Cities in Transition : Local Through Global Perspectives*, Don Mills, Ontario, Oxford University Press, 2006, p. 102-104; Pierre Filion et Gunter Gad, « Urban and Suburban Downtowns: Trajectories of Growth and Decline », dans Trudi Bunting et Pierre Filion, dirs. *Canadian Cities in Transition : Local Through Global Perspectives*, Don Mills, Ontario, Oxford University Press, p. 2006, 173; Henry Fagin, « Urban Transportation Criteria » *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 352 (mars 1964), p. 141-151.

²⁵ Clay Mcshane, « The Origins and Globalization of Traffic Control Signals », *Journal of Urban History*, 25, 379 (1999), p. 380-390.

²⁶ Miller, « Transportation and Communication », p. 104-105, 107-108.

²⁷ Igor Vojnovic, « Urban Infrastructures », dans Trudi Bunting et Pierre Filion, dirs. *Canadian Cities in Transition : Local Through Global Perspectives*, Don Mills, Ontario, Oxford University Press, 2006, p. 128; Gordon W. Davies, « The Effect of a Subway on the Spatial Distribution of Population », *Journal of Transport Economics and Policy*, 10, 2 (mai 1976), p. 126-135.

La circulation automobile à Montréal et le transport en commun

Le développement des réseaux de circulation automobile et du transport en commun au centre-ville montréalais lors des années 1950 et 1960 a aussi été un élément important de la modernisation de la métropole québécoise. Les mesures visant à améliorer la circulation avaient comme objectif d'encourager le développement du centre-ville de Montréal et de l'est de la ville. Les difficultés de circulation étaient depuis longtemps perçues comme une entrave majeure à l'essor de ces quartiers. Selon Linteau, Lasserre, ainsi que Germain et Rose, trois solutions principales ont conséquemment été proposées pour améliorer la circulation : des mesures d'apaisement de la circulation, la réglementation du stationnement et la construction du métro²⁸.

En ce qui concerne l'apaisement de la circulation, Linteau a fait état des nombreuses mesures instaurées par l'administration municipale, dont l'interdiction des virages à gauche dans les grandes artères, ainsi que l'augmentation du nombre de rues à sens unique. De plus, une réglementation plus sévère du stationnement a été mise en place. Ces mesures avaient pour but de faciliter les déplacements dans le centre-ville. Des mesures similaires ont aussi été mises en place dans l'est de la ville²⁹.

Le métro, en particulier, a eu un impact considérable sur la circulation et sur l'économie montréalaise. Il a stimulé l'essor économique du centre-ville grâce à son tracé, qui donnait un accès facile aux commerces de ce quartier. Le réseau a aussi été utilisé pour encourager le développement économique de l'est de la ville, avec le choix de la station Berri-de Montigny comme gare centrale. Cependant, malgré les éléments positifs qu'a apportés la construction du réseau, il a été montré que le métro n'a pas été intégré dans un plan urbain concret. Le tracé original du métro desservait plus les commerces du centre-ville

²⁸ Germain et Rose, *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 74-75; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 500-502, 536-537; Ludger Beauregard, « Le transport en commun à Montréal », dans Ludger Beauregard, dir. *Montréal, guide d'excursions/ Field Guide, Montréal*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1972, p. 186; Marc H. Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, p. 35; Lasserre, « Difficultés de la planification des infrastructures lourdes en milieu urbain : le cas de Montréal », p. 64; Germain et Rose. *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 75.

²⁹ Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 537; Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, p. 35.

que les districts résidentiels. L'opinion a aussi été avancée qu'une meilleure planification du réseau aurait pu permettre le développement de nouveaux quartiers résidentiels et commerciaux autour des stations³⁰. De plus, selon Roy, le développement du réseau routier a nui à l'efficacité du transport en commun en encourageant l'utilisation des voitures³¹.

Bref, malgré les quelques débats entourant le projet, le métro est un exemple clair du gouvernement municipal montréalais intervenant directement dans l'organisation urbaine dans le but de la moderniser. Le projet a atteint ses objectifs en facilitant la circulation dans la ville, ainsi qu'en revitalisant l'économie du centre-ville. Au projet de métro se sont aussi ajoutées plusieurs mesures d'apaisement de la circulation et de réglementation du stationnement.

Le développement urbain

De nombreuses villes de l'Amérique du Nord, dont Toronto, New York, St-Louis, Chicago et Cleveland, ont été le théâtre d'importants projets de construction et de rénovation dans les années 1950 et 1960. Ceci fut le cas, en partie, puisque la construction neuve était vue comme un moyen de résorber une crise économique dans l'après-guerre. Plusieurs chercheurs ont noté que la rénovation urbaine gagna en popularité. Cette politique était perçue comme un outil crucial dans la lutte contre l'insalubrité, dans la modernisation du logement et dans l'amélioration de la qualité de vie des citoyens. Pendant ces années-là, la rénovation comportait la démolition d'immeubles (ou de quartiers) jugés problématiques, suivie par la construction de nouveaux immeubles pour les remplacer. À ces projets s'ajoutait souvent un but moralisateur, soutenant que l'amélioration du logement mènerait au redressement moral des citoyens concernés³².

³⁰ Lasserre, « Difficultés de la planification des infrastructures lourdes en milieu urbain : le cas de Montréal », p. 64; Germain et Rose. *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 74-75, 84; Beaugard, « Le transport en commun à Montréal », p. 186; Gignac, *Jean Drapeau : le maire qui rêvait sa ville*, p. 119-129; Jean Roy, *Montréal, ville d'avenir : projet collectif pour les Montréalais*, Montréal, Les Éditions Quinze, 1978, p. 120-126; Patricia Conway George, « Mass Transit: Problem and Promise », *Design Quarterly*, 71 (1968), p. 11; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 500-502, 536-537.

³¹ Jean Roy, *Montréal, ville d'avenir : projet collectif pour les Montréalais*, p. 120-121.

³² W. Förster, H. Gruber, K. E. Hansen, I. Tosics, E. Szolgayova, et E. Hauri, *Stratégies pour la mise en oeuvre des politiques de rénovation urbaine et de modernisation de l'habitation*, New York, Organisation des Nations Unies, 1996, p. 14-17; Christopher Klemek, « From Political Outsider To

Il faut aussi noter que le développement urbain peut être lié au développement économique d'une ville. Cette conceptualisation du développement économique mena à la réalisation de plusieurs projets de construction³³. Selon Filion et Gad, au Canada, cela s'est traduit par d'importants projets de construction urbains dans les années 1950 et 1960. Pendant cette période, les projets entrepris par diverses administrations municipales, ainsi que la mise en place de certaines politiques par celles-ci ont encouragé le secteur privé à investir dans les centres-villes du pays. Ces investissements menèrent à la construction de gratte-ciels de tailles jamais vues au Canada, ainsi qu'à de vastes réseaux de magasinage intérieurs dans quelques centres-villes du pays³⁴.

Le développement urbain à Montréal

Le développement urbain représente aussi un indice de la modernisation montréalaise durant les années 1950 et 1960. La question du logement abordable pour les citoyens démunis était un grand sujet de débat vers la fin des années 1950. La solution proposée par la Ville fut la démolition d'un quartier résidentiel délabré, pour ensuite construire un réseau moderne de logements à loyers modiques sur le même site. Choko, Collin et Germain ont montré que les promoteurs du projet croyaient que construire des logements abordables et de qualité pour les Montréalais à faible revenu mènerait à leur redressement moral et à une amélioration de la société. Ce projet, qui devint les Habitations Jeanne-Mance, s'inscrit donc dans le courant de projets de rénovation urbaine, discuté plus haut. Le projet en question améliora considérablement la qualité de vie des citoyens du secteur. Il était animé par une croyance profonde de la part des dirigeants municipaux et provinciaux que le gouvernement

Power Broker in Two "Great American Cities" : Jane Jacobs and the Fall of the Urban Renewal Order in New York and Toronto », *Journal of Urban History*, 34 (janvier 2008), p. 311-327; Joseph Heathcott, « The City Quietly Remade : National Programs and Local Agendas in the Movement to Clear the Slums, 1942 -1952 », *Journal of Urban History*, 34 (janvier 2008), p. 221-236; Daniel Bluestone, « Preservation and Renewal in Post-World War II Chicago », *Journal of Architectural Education*, 47, 4 (mai 1994), p. 211-222; Preston H. Smith II, « The Quest for Racial Democracy : Black Civic Ideology and Housing Interests in Postwar Chicago », *Journal of Urban History*, 26 (janvier 2000), p. 132-151; William D. Jenkins, « Before Downtown : Cleveland, Ohio, and Urban Renewal, 1949-1958 », *Journal of Urban History*, 27 (mai 2001), p. 471-492.

³³ Förster, Gruber, Hansen, Tosics, Szolgayova et Hauri, *Stratégies pour la mise en oeuvre des politiques de rénovation urbaine et de modernisation de l'habitation*, p. 14-17; Daniel Bluestone « Preservation and Renewal in Post-World War II Chicago », p. 211-222.

³⁴ Filion et Gad, « Urban and Suburban Downtowns: Trajectories of Growth and Decline », p. 173.

municipal pouvait intervenir dans ce domaine au profit des citoyens démunis. Toutefois, les démolitions et les expropriations engendrées par le projet ont suscité d'importants débats dans la société montréalaise³⁵.

La revitalisation économique et la modernisation du centre-ville ont aussi été parmi les priorités de l'administration de Montréal pendant les années 1950 et 1960. Plusieurs auteurs ont fait état des politiques et des projets mis en place durant cette période pour attirer des promoteurs immobiliers voulant construire des gratte-ciels au centre-ville. Parmi ces derniers, nous trouvons : la construction du Boulevard Dorchester, la réduction d'obstacles bureaucratiques à la construction d'immeubles à plusieurs étages, ainsi que des politiques encourageant le développement de la ville souterraine de Montréal³⁶.

Il est aussi important de parler du développement urbain qui a été stimulé par l'Exposition universelle de 1967. En effet, Quintrieux, Linteau, ainsi que Germain et Rose ont noté que l'Expo a mené à d'importants projets de construction, gérés autant par le secteur privé que par le secteur public. Cependant, l'expansion rapide du cadre bâti de la ville menaçait les quartiers résidentiels de la métropole et a engendré des expropriations³⁷.

³⁵ Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, p. 19, 34, 38, 85; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 505-506, 513-517; Marc H. Choko, Jean-Pierre Collin et Annick Germain, « Le logement et les enjeux de la transformation de l'espace urbain : Montréal, 1940-1960. Première partie », *Urban History Review/ Revue d'histoire urbaine*, 15, 2 (octobre 1986), p. 128, 130; Collin et Germain, « Les transformations du pouvoir local à Montréal : retour historique sur quelques expériences d'aménagement », p. 24; Marc H. Choko, Jean-Pierre Collin et Annick Germain, « Le logement et les enjeux de la transformation de l'espace urbain : Montréal, 1940-1960. Deuxième partie », *Urban History Review/ Revue d'histoire urbaine*, 15, 3 (février 1987), p. 244-251.

³⁶ Alan F. J. Artibise, « Canada as an Urban Nation » *Daedalus*, 117, 4 (automne 1988), p. 249; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 501-503, 536-537; Ludger Beauregard, « Le centre-ville », dans Ludger Beauregard, dir. *Montréal, guide d'excursions/ Field Guide, Montréal*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1972, p. 69-70; Ahmed El-Geneidy, Lisa Kastelberger, et Hatem T. Abdelhamid, « Montréal's roots: Exploring the growth of Montréal's Indoor City », *The Journal of Transport and Land Use*, 4, 2 (été 2011), p. 38-39, 43; Germain et Rose. *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 76-77; Max Barlow et Michael R. Taylor, « Commercial Complexes in the Downtown Area », dans David B. Frost, dir. *Montreal geographical essays*, Montréal, Occasional Papers in Geography Number 1, Concordia University, 1981, p. 145-149; McKenna et Purcell, *Drapeau*, p. 138; Kenneth Greenberg et Vitomir Ahtik, « Transformations urbaines de deux centre-ville : Toronto, Montréal », *Cahiers de recherche sociologique*, 6, 2 (1988), p. 74.

³⁷ Germain et Rose, *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 83-84, 88-89, 91; Gignac, *Jean Drapeau : le maire qui rêvait sa ville*, p. 135-144; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 536-537, 539; Chantal Quintrieux, « Conséquences de l'Exposition internationale de

Bref, lors des années 1950 et 1960, avec l'objectif de moderniser le cadre bâti montréalais, la Ville a mis en place de nombreux projets et mesures de développement urbain.

Les chambres de commerce nord-américaines

Lors des années 1950 et 1960, un nombre appréciable de chambres de commerce urbaines de l'Amérique du Nord partageait des valeurs similaires quant à la croissance de leurs villes respectives. C'est le cas notamment des chambres de commerce de St-Louis, Cleveland, Los Angeles et Toronto, influencées par un même courant idéologique. Ce courant voyait certains des sujets pertinents à la présente recherche comme intrinsèques à l'essor des villes. D'après Heathcott, à St-Louis, la construction de logements à loyers modiques, dans le but de remplacer des taudis, a été prônée par le maire Joseph Darst. Élu en 1949, Darst était un membre important et connu de la chambre de commerce de St-Louis. Ses opinions sur la construction de logements à loyers modiques étaient appuyées par la majorité des membres de la communauté d'affaires de sa ville³⁸. Selon Jenkins, à Cleveland, la chambre de commerce joua un rôle actif dans l'administration municipale dès la fin du 19^e siècle. Pendant la première moitié du 20^e siècle, cet organisme a aussi encouragé le développement urbain, l'amélioration du réseau de transport, l'assainissement des mœurs politiques et la rénovation urbaine³⁹. D'après Roth, une chambre de commerce de Los Angeles a encouragé le développement routier pour favoriser le commerce dans les années 1920⁴⁰. Dans sa recherche sur le Toronto Board of Trade, G.H. Stanford a montré que l'organisme patronal torontois voyait la modernisation des pratiques politiques, le développement du réseau de circulation et le développement urbain comme étant essentiels à la modernisation et à l'essor de la ville reine⁴¹.

1967 sur la morphologie urbaine de Montréal », *Annales de Géographie*, 80, 437 (1971), p. 45-64; Hétu, *Une ville sous tutelle : Brève histoire de l'administration de Montréal*, p. 100; Greenberg et Ahtik, « Transformations urbaines de deux centre-ville : Toronto, Montréal », p. 75-76.

³⁸ Joseph Heathcott, « The City Quietly Remade : National Programs and Local Agendas in the Movement to Clear the Slums, 1942 -1952 », p. 231-233.

³⁹ Jenkins, « Before Downtown : Cleveland, Ohio, and Urban Renewal, 1949-1958 », p. 472-473.

⁴⁰ Matthew W. Roth, « Whittier Boulevard, Sixth Street Bridge, and the Origins of Transportation Exploitation in East Los Angeles », *Journal of Urban History*, 30 (juillet 2004), p. 735.

⁴¹ G.H. Stanford, *To Serve the Community: The Story of Toronto's Board of Trade*, Toronto, University of Toronto Press, 1974, p. 197-257.

La Chambre de commerce de Montréal

Les recherches de Levine, ainsi que de Bélanger et Fournier montrent que, vers la fin des années 1950, la montée d'idéologies comme le nationalisme encouragea l'essor de la communauté d'affaires francophone québécoise (et, particulièrement, montréalaise). Les idéologies de cette communauté ont aussi changé : désirant se distancier du duplessisme, elle réclame une modernisation du modèle économique québécois⁴². À l'origine de ce renouveau idéologique se trouvait la nouvelle élite économique francophone. Ce groupe est décrit par Marc Levine comme étant central à la modernisation de Montréal. Le nationalisme, certaines politiques du gouvernement provincial et l'apport des caisses populaires ont tous été cités comme des raisons qui ont mené à cet essor. Un autre contributeur à cette montée en importance a été l'école des Hautes études commerciales (HEC)⁴³.

La Chambre de commerce a été étroitement liée avec les HEC lors des années 1950 et 1960. Notamment, l'ouvrage de Rumilly sur les HEC a fait état de l'influence de l'organisme sur l'administration de l'université⁴⁴. Toutefois, relativement peu est connu sur la Chambre de commerce de Montréal pour la période en question. Malgré le fait que quelques études sur la communauté d'affaires francophone existent, l'influence de la Chambre lors des années 1950 et 1960 n'a pas été largement étudiée⁴⁵. Dans l'histoire de la Révolution tranquille, le patronat a souvent été ignoré. Cette période a été dominée par des politiques de gauche, visant à accroître la taille et le pouvoir de l'État. Ainsi, la droite est souvent écartée

⁴² Yves Bélanger et Pierre Fournier, *L'entreprise québécoise : développement historique et dynamique contemporaine*, LaSalle, Québec, Éditions Hurtubise HMH Limitée, 1987, p. 90-91; Levine, *The Reconquest of Montreal: Language Policy and Social Change in a Bilingual City*.

⁴³ Bélanger et Fournier, *L'entreprise québécoise : développement historique et dynamique contemporaine*, p. 90-91; Levine, *The Reconquest of Montreal: Language Policy and Social Change in a Bilingual City*, p. 196-207.

⁴⁴ Robert Rumilly, *Histoire de l'École des Hautes Études Commerciales de Montréal 1907-1967*, Montréal, Québec, Librairie Beauchemin Limitée, 1966, p. 168-171, 175-177.

⁴⁵ Fernande Roy, *Progrès, harmonie, liberté : le libéralisme des milieux d'affaires francophones de Montréal au tournant du siècle*, Montréal, Boréal, 1988; Jean-Marie Toulouse, *L'entrepreneurship au Québec*, Montréal, Fides/HEC, 1979, p. 19-80. Yves Bélanger, *Québec inc. : L'entreprise québécoise à la croisée des chemins*, Montréal, Éditions Hurtubise HMH, 1998, p. 75-136; La Chambre de commerce de Montréal, *Un siècle à entreprendre : La Chambre de commerce de Montréal 1887-1987*, Montréal, Éditions Libre Expression, 1987; Omer Plouffe, *Analyse idéologique de la Chambre de commerce du district de Montréal (1945-1955)*, Mémoire de M.A. (Histoire), Université de Montréal, février 1987.

dans les analyses de la Révolution tranquille. Il est probable que la communauté d'affaires, pour des raisons évidentes, a été regroupée avec la droite et a similairement été peu étudiée⁴⁶.

Nous savons cependant que, durant son histoire, la Chambre de commerce de Montréal a été un des lobbyistes les plus puissants dans la politique municipale de Montréal et dans la politique québécoise. Représentant les intérêts du patronat — et plus précisément du patronat canadien-français (les francophones à travers le Canada entier)⁴⁷ — elle s'est fréquemment penchée sur des sujets d'actualité politique et les membres de son conseil exécutif avaient droit à des audiences privées avec les chefs de gouvernement à tous les niveaux⁴⁸. L'organisme avait aussi un caractère nationaliste, avec un intérêt marqué pour la défense de la langue française. Cependant, la Chambre n'a jamais penché vers l'indépendantisme québécois, appuyant toujours un lien fort avec le reste du Canada⁴⁹.

Durant les années 1960, la puissance de la Chambre de commerce de Montréal semblait être à son apogée, grandissant avec l'essor économique et le renouveau politique engendrés par la Révolution tranquille. D'après l'étude effectuée par Omer Plouffe ainsi que les rapports annuels de la Chambre, lors des décennies 1950 et 1960, la Chambre comptait entre 3500 et 4000 membres individuels. Les frais d'adhésion payés par les membres individuels (25 \$ ou 35 \$) et les activités de financement généraient entre 75 000 \$ et 250 000 \$ de revenus par année. Parmi les membres individuels, on pouvait trouver des hommes d'affaires et des individus de plusieurs professions différentes, tels que des gestionnaires, des notaires et des financiers. La forte majorité des membres individuels occupaient des postes de direction au sein d'entreprises. À cela s'ajouta une centaine de membres corporatifs, qui versaient entre 100 \$ et 400 \$ par année à l'organisme. Parmi ce

⁴⁶ Xavier Gélinas, *La droite intellectuelle québécoise et la Révolution tranquille*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2007, p. 1-13.

⁴⁷ « Le fait canadien français », *Commerce-Montréal*, vol. 19, no 11 (15 octobre 1962), p. 1,3.

⁴⁸ « Rencontre avec le premier ministre », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 27 (12 février 1968), p. 6; Plouffe, *Analyse idéologique de la Chambre de commerce du district de Montréal (1945-1955)*, p. 21-25; « M. Saulnier a la parole », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 33 (20 mars 1961), p. 2.

⁴⁹ La Chambre de commerce de Montréal, *Un siècle à entreprendre : La Chambre de commerce de Montréal 1887-1987*, p. 107-110, 114-115, 123-124, 137-140; « Le fait canadien français », *Commerce-Montréal*, vol. 19, no 11 (15 octobre 1962), p. 1, 3; « “Mesure de notre taille et mesures pour l'accroître” », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 5 (11 septembre 1967), p. 1-3.

type de membre, on retrouvait plusieurs des plus importantes entreprises montréalaises⁵⁰. La taille de l'organisme faisait donc de la Chambre un lobbyiste influent auprès de l'administration municipale⁵¹. Il faut aussi noter qu'avant 1992, la Chambre de commerce et le Montreal Board of Trade étaient deux organismes séparés, représentant chacun un groupe linguistique distinct⁵². Ceci, en plus de sa position sur la langue française mentionnée plus haut, nous permet de confirmer le rôle de la Chambre comme représentante et comme défenseure des intérêts de la communauté d'affaires francophone de la métropole.

Problématique

L'objectif de mon mémoire est d'étudier le courant de modernisation qui a enveloppé Montréal lors des années 1950 et 1960 par la lentille qu'est la Chambre de commerce de Montréal. L'hypothèse centrale de la recherche est la suivante : « Durant les années 1950 et 1960, la Chambre de commerce de Montréal a contribué aux débats concernant la modernisation de Montréal et l'a préconisée ». Les désirs de la Chambre pour la modernisation de Montréal l'ont poussée à étudier, analyser, critiquer et soutenir les projets de modernisation entrepris par l'administration de la métropole, pour ensuite en faire part à ses membres. Par conséquent, les publications de l'organisme des années 1950 et 1960 représentent un outil crucial pour étudier les manières dont la Chambre percevait la politique de son époque. De plus, ces écrits permettent d'examiner les courants de pensée et les projets qui ont dominé la période en question, par le biais des opinions d'un organisme qui était intéressé par la modernisation de la métropole et qui s'est impliqué dans le processus, tout en étant directement touché par ce dernier.

Ainsi, mon mémoire vise à inscrire Montréal dans le courant de modernisation urbaine qui a enveloppé l'Amérique du Nord pendant les années 1950 et 1960. Ce courant avait parmi ses thèmes principaux la modernisation des pratiques politiques, de la circulation

⁵⁰ Plouffe, *Analyse idéologique de la Chambre de commerce du district de Montréal (1945-1955)*, p. 13-16; Rapports annuels de la Chambre de commerce, 1950-1970; Dickinson et Young, *A Short History of Québec*, p. 312-313; « Il nous faut pignon sur rue! », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 21 (26 décembre 1966), p. 1; « La direction du commerce à la maison du commerce », *Commerce-Montréal*, vol. 25, no 1 (19 août 1968), p. 1.

⁵¹ Plouffe, *Analyse idéologique de la Chambre de commerce du district de Montréal (1945-1955)*, p. 23.

⁵² Chambre de commerce du Montréal métropolitain. *History*, [En ligne].

et du cadre bâti des villes concernées. Mes recherches montrent aussi que la Chambre de commerce elle-même faisait partie d'un courant assez commun à l'époque quant au niveau d'implication des chambres de commerce nord-américaines dans la politique municipale.

La période retenue pour cette étude s'étend de 1950 à 1970. Ces deux décennies ont été choisies parce qu'elles représentent des années centrales dans l'histoire de Montréal. La politique municipale montréalaise a été marquée par un puissant régime durant les années 1940 et 1950, celui du duo Houde-Asselin. Ce régime a été caractérisé par ses vues conservatrices et ses mœurs politiques parfois malsaines. L'effritement du pouvoir de Houde et la montée de Drapeau dans les années 1950 nous permettent de fixer une démarcation entre deux époques politiques différentes et d'établir les années 1950 et 1960 comme une période de transformations. Ceci les différencie du conservatisme populiste de Houde des décennies précédentes⁵³.

Le début des années 1950 a été marqué par une polémique sur les mœurs politiques montréalaises, suivie d'une commission d'enquête sur la vie politique municipale. La fin des années 1960 marqua la fin de l'époque des grands projets. En effet, mis à part les Jeux olympiques de 1976, les grands événements et projets politiques survenus à Montréal lors de la deuxième moitié du vingtième siècle ont presque tous eu lieu entre 1950 et 1970⁵⁴. Ces deux décennies marquèrent aussi la montée et l'apogée de Jean Drapeau, un des dirigeants politiques principaux de cette Révolution tranquille montréalaise. Cet homme, qui a été le maire de Montréal pendant presque trente ans, a fait son entrée en scène comme avocat lors de la commission Caron, qui portait sur la moralité publique, la corruption et les mœurs politiques. À part les années 1957-1960, il a siégé comme maire de 1954 à 1986. De 1954 à 1970, il fut un personnage dominant dans la politique de la ville. Pendant les années 1960, son pouvoir politique semblait imbattable. Cependant, l'opposition contre Drapeau et contre son parti, le Parti civique, a connu un essor dès le début des années 1970⁵⁵. Puisque la

⁵³ Brodeur, *Vice et corruption à Montréal : 1892-1970*, p. 50-53, 59; Dickinson et Young, *A Short History of Québec*, p. 305-307; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 531-535; McKenna et Purcell, *Drapeau*, p. 93-94.

⁵⁴ Brodeur, *Vice et corruption à Montréal : 1892-1970*, p. 50; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 537.

⁵⁵ Hétu, *Une ville sous tutelle : Brève histoire de l'administration de Montréal*, p. 80-81, 99-100; Lapointe, *Le Comité de moralité publique, l'enquête Caron et les campagnes de la moralité publique à*

majorité des projets politiques qui seront analysés dans ce mémoire ont été conçus lorsque le pouvoir de Drapeau et de son parti était à son zénith, il ne semble pas pertinent d'étudier le règne complet du Parti civique. Poursuivant l'objectif de cerner une Révolution tranquille montréalaise, il m'est apparu nécessaire de me concentrer sur les années qui ont connu le plus d'innovations et de transformations politiques.

Source et méthodologie

Pour effectuer cette recherche, les points de vue de la Chambre de commerce du district de Montréal seront mis au jour grâce à sa revue, *Commerce-Montréal*. Cette revue, publiée sur une base hebdomadaire dès 1946 et comportant environ huit pages par numéro, était utilisée par la Chambre de commerce pour publiciser les événements qu'elle organisait et pour diffuser ses prises de position sur la politique et sur la société québécoise et montréalaise. Les contributeurs de *Commerce-Montréal* écrivaient souvent des commentaires sur la politique ou sur l'actualité, ce qui nous permet d'étudier facilement l'évolution des perceptions de la Chambre sur de multiples sujets. Le travail de rédaction était une collaboration de tous les chefs de service de l'organisme; l'éditorial n'était jamais signé, pour montrer qu'il reflétait l'opinion officielle de la Chambre⁵⁶. De plus, dès 1951, « l'éditorial et tous les articles de *Commerce-Montréal* où on exprime des opinions sont placés sous la surveillance du président de la Chambre »⁵⁷. L'objectif de cette mesure était d'assurer que les opinions émises dans la revue étaient toujours conformes aux idéologies de la Chambre⁵⁸. La revue était donc l'organe officiel de cet organisme⁵⁹.

La revue permettait aussi d'unifier le travail des nombreux comités de la Chambre dans un format cohérent. L'assemblée générale de l'organisme n'avait lieu que sur une base trimestrielle et était essentiellement symbolique, avec peu de discussions portant sur des

Montréal, 1940-1954, p. 449-457; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 531-538, 540-541; McKenna et Purcell, *Drapeau*, p. 93-94; Artibise, « Canada as an Urban Nation », p. 249;

⁵⁶ Plouffe, *Analyse idéologique de la Chambre de commerce du district de Montréal (1945-1955)*, p. 18-19.

⁵⁷ *Ibid.*, p. 19.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 19.

⁵⁹ « Une opinion officielle : La Confessionnalité dans l'enseignement du Québec », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 24 (4 avril 1966), p. 1; « Cent ans passés ou cent ans à venir », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 23 (9 janvier 1967) p. 1; Plouffe, *Analyse idéologique de la Chambre de commerce du district de Montréal (1945-1955)*, p. 13-16.

sujets controversés. Ainsi, la grande majorité du travail et des prises de position de la Chambre étaient faits par des comités qui se concentraient sur des dossiers spécifiques, tels que l'habitation, la circulation et le développement urbain. Jusqu'à une vingtaine de ces comités pouvaient être en fonction dans une même année⁶⁰. En tant qu'organe officiel de la Chambre, *Commerce-Montréal* est donc devenu le véhicule de prédilection de l'organisme, lui permettant d'unir et de synthétiser ses opinions sur divers sujets d'actualité, pour ensuite les diffuser à ses membres, qui en recevaient tous une copie⁶¹.

J'ai fait un dépouillement complet de la revue durant la période 1950-1970 dans le but d'identifier les façons dont les projets, les événements et les règlements proposés par la Ville ont d'abord été perçus à leurs débuts, pendant leurs réalisations et après avoir été complétés. Ceci a permis d'examiner l'évolution des opinions de la Chambre de commerce de Montréal sur les propositions en question. Les éléments centraux de l'histoire politique montréalaise des années 1950 et 1960 (la gouvernance, la circulation et le développement urbain) seront analysés de cette manière. Il sera ainsi possible d'identifier l'opinion de la Chambre sur la modernisation de Montréal.

Le mémoire se divise en trois chapitres. Le premier porte sur la gouvernance de Montréal. Il se concentre sur les opinions de la Chambre sur l'optimisation de la productivité des institutions de gouvernance, aux niveaux municipal et supramunicipal. Le deuxième chapitre étudie les opinions de la Chambre de commerce sur la circulation automobile et sur le transport en commun. Ce dernier montre que l'accélération du débit de la circulation urbaine était au cœur de la vision de la modernisation préconisée par l'organisme. Finalement, le troisième chapitre montre que la Chambre voyait le développement urbain comme intrinsèque à la modernisation de Montréal.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 16-17.

⁶¹ *Ibid.*, p. 18-19.

Chapitre 1

La gouvernance

Introduction

Le chapitre suivant étudie les opinions de la Chambre de commerce de Montréal sur la gouvernance municipale lors des années 1950 et 1960. Le but du chapitre est de montrer que la Chambre préconisait la modernisation de Montréal par l'optimisation de la productivité des institutions de gouvernance municipale. Trois approches seront prises pour présenter les points de vue de la Chambre : premièrement, les problèmes identifiés par l'organisme en ce qui a trait à la gouvernance seront traités; ensuite, il sera question des solutions avancées par la Chambre sur le plan politique; finalement, ses opinions sur les réformes qui ont été adoptées seront analysées. Toutefois, avant de procéder à l'étude de ces points, il serait pertinent de faire état de la gouvernance montréalaise pendant la période 1950-1970.

D'après la Chambre, les institutions municipales et supramunicipales devaient jouer un rôle clé dans la modernisation de Montréal. La création des projets nécessaires pour cette modernisation requérait du pouvoir et des ressources que seules ces dernières possédaient¹. Cependant, au début des années 1950, la Chambre commença à voir les inefficacités de ces institutions comme étant innées, ce qui la troubla². Ainsi, pendant toute la période 1950-1970, la Chambre réclamait un gouvernement qui allait être un moteur de développement pour Montréal, tout en étant un modèle d'efficacité et de transparence³. Pendant cette période, les rôles du gouvernement municipal et des divers régimes supramunicipaux deviennent de plus en plus importants pour la modernisation de la métropole. Pour permettre à ces institutions de

¹ « Pas des Saints... DES HOMMES », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 22 (26 février 1951), p. 1-2; « Il faudra donner suite... », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 43 (8 juin 1959), p. 1-2; « Pour la ville de Montréal : Le régime britannique contemporain », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 31 (5 mars 1962), p. 1-4, 6; « Concordia Salus », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 13 (31 octobre 1960), p. 1.

² « Un exemple : \$ 2500 au lieu de \$ 400 », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 3 (22 août 1960), p. 1; « Pitié, seigneur, pour Montréal... », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 7 (19 septembre 1960), p. 1-2.

³ « Pas des Saints... DES HOMMES », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 22 (26 février 1951), p. 1-2; « Il faudra donner suite... », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 43 (8 juin 1959), p. 1-2; « Pour la ville de Montréal : Le régime britannique contemporain », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 31 (5 mars 1962), p. 1-4, 6; « Concordia Salus », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 13 (31 octobre 1960), p. 1.

gouvernance de continuer à favoriser le développement de Montréal, de nombreuses réformes ont été adoptées, tant par le gouvernement municipal que par le gouvernement provincial. En étudiant toutes les facettes de ce processus, nous comptons mettre en évidence sa centralité pour la modernisation de Montréal.

1.1 L'état de la gouvernance

La corruption dans l'administration montréalaise a fait l'objet d'une polémique au début des années 1950. Pour enquêter sur ce sujet, la Commission Caron sur la moralité publique a été formée au début de la décennie⁴. Le juge Caron a accusé J. O. Asselin (le président du comité exécutif) et quelques conseillers « d'avoir eu connaissance de ces infractions [la corruption], d'y avoir acquiescé et de les avoir favorisées »⁵. Toutefois, la police a été la cible principale du rapport de la commission⁶. Ce rapport a néanmoins mené à des changements importants dans la politique municipale de Montréal, notamment en favorisant l'élection de la Ligue d'action civique (LAC), le parti de Jean Drapeau, en 1954.⁷

Un des éléments ayant engendré la corruption au niveau municipal était le système politique de l'époque. Lors des années 1940 et 1950, le comité exécutif de la ville détenait beaucoup de pouvoir, ce qui facilitait la protection de politiciens ayant des liens avec la corruption⁸. De plus, la présence de trois classes d'électeurs a encouragé l'inefficacité. Les trois classes (A, B et C) choisissaient leurs propres conseillers pour les représenter. Chaque classe élisait donc le tiers des 99 conseillers municipaux. Ceci donnait l'opportunité à certains groupes de citoyens d'exercer une plus grande influence sur la politique de la ville que d'autres et favorisait aussi le trafic d'influence⁹.

⁴ Brodeur, *Vice et corruption à Montréal: 1892-1970*, p. 52, 59; Lapointe, *Le Comité de moralité publique, l'enquête Caron et les campagnes de la moralité publique à Montréal, 1940-1954*, p. 285; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 531-535.

⁵ Brodeur, *La délinquance de l'ordre. Recherches sur les commissions d'enquête I. (En ligne)*, p. 130.

⁶ *Ibid*, p. 130.

⁷ Brodeur, *Vice et corruption à Montréal: 1892-1970*, p. 59-62; Lapointe, *Le Comité de moralité publique, l'enquête Caron et les campagnes de la moralité publique à Montréal, 1940-1954*, p. 449-457; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 533; McKenna et Purcell, *Drapeau*, p. 93-94.

⁸ Lapointe, *Le Comité de moralité publique, l'enquête Caron et les campagnes de la moralité publique à Montréal, 1940-1954*, p. 427-428.

⁹ Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance: un projet social au centre-ville*, p. 30; Héту, *Une ville sous tutelle: Brève histoire de l'administration de Montréal*, p. 79, 82; Linteau, *Histoire de Montréal depuis*

Ce système a été étudié par la Commission Champagne (la commission d'enquête sur le processus politique de Montréal) en 1960. Les réformes qui ont suivi cette commission ont facilité la formation de gouvernements municipaux unis, cohésifs et homogènes¹⁰. Cette cohésion a favorisé l'efficacité et la mise en place d'importants projets¹¹. Ainsi, le gouvernement municipal a pu plus facilement s'impliquer, d'une manière directe, dans la modernisation de Montréal.

Pendant les années 1950 et 1960, l'administration de Montréal a donc tenté, par plusieurs moyens, de moderniser la ville. Néanmoins, pendant cette même période, les effets de la suburbanisation commencèrent à être ressentis. Ce phénomène a accentué les divisions linguistiques, territoriales et socioéconomiques qui existaient déjà à Montréal. De plus, il a aussi mené à d'importantes tensions politiques entre la métropole et sa banlieue. D'un côté, la Ville soutenait que les citoyens qui habitaient la banlieue utilisaient souvent les services et l'infrastructure de la métropole. Ainsi, l'administration municipale réclamait des contributions financières accrues de la part de ces districts. Cependant, les villes de banlieue ne voulaient pas verser plus d'argent à Montréal sans se faire accorder une place plus appréciable dans la structure politique de la ville¹².

la Confédération, p.532, 544; Collin et Germain, « Les transformations du pouvoir local à Montréal: retour historique sur quelques expériences d'aménagement. », p. 21-22.

¹⁰ Adam, « Les carences démocratiques des institutions politiques de Montréal. », p. 159-161, 166-167; Adam, *La démocratie à Montréal ou le vaisseau dort*, p. 25-32; Gagnon-Lacasse, *Évolution des institutions politiques de la ville de Montréal (1921-1965)*, p. 220-238; Collin et Germain, « Les transformations du pouvoir local à Montréal : retour historique sur quelques expériences d'aménagement. », p. 24; Roy, « L'évolution des pouvoirs du Comité exécutif de la ville de Montréal (1954-1983). », p. 152-153; Héту, *Une ville sous tutelle : Brève histoire de l'administration de Montréal*, p.84; McKenna et Purcell, *Drapeau*, p.142.

¹¹ Gignac, *Jean Drapeau : le maire qui rêvait sa ville*, p. 75-76, 85, 268-269; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 429-431, 536-537; Germain et Rose, *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 116-125; Lapointe, *Le Comité de moralité publique, l'enquête Caron et les campagnes de la moralité publique à Montréal, 1940-1954*, p. 427-428; Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, p. 30; Héту, *Une ville sous tutelle : Brève histoire de l'administration de Montréal*, p. 79, 82; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 532, 544; Collin et Germain, « Les transformations du pouvoir local à Montréal : retour historique sur quelques expériences d'aménagement. », p. 21-22; « De grâce... Messieurs », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 14 (3 novembre 1958), p. 1; « Pour la ville de Montréal : Le régime britannique contemporain », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 31 (5 mars 1962), p. 1-4, 6.

¹² Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 548-549.

Dès la fin des années 1950, un nouveau régime métropolitain fut mis en place pour gérer les conflits entre Montréal et la banlieue¹³. Aux premiers stades de ce projet, la métropole avait une aversion pour ce type de régime, préférant l'annexion à Montréal des villes de banlieue. Néanmoins, pendant les années 1960, la Ville a commencé à concevoir le régime supramunicipal comme un moyen d'assurer son développement économique et d'exercer une influence sur la banlieue. Toutefois, des tensions considérables existaient au sein des régimes métropolitains qui se sont succédé au cours des années 1950 et 1960. Montréal voulait être la force hégémonique dans la structure politique des régimes métropolitains. La banlieue réclamait une division plus équitable des pouvoirs et des droits des municipalités intégrées dans le régime supramunicipal¹⁴. Les districts de la banlieue craignaient aussi une perte de leur autonomie. Le régime de Drapeau était si puissant sur la scène politique montréalaise que plusieurs villes et districts, dont ceux de Laval et de la Rive-Sud, avaient longtemps refusé de former un gouvernement métropolitain avec Montréal, de peur d'être soumis à la domination de la métropole. Un exemple de l'hostilité qui existait entre la banlieue et Montréal est le cas du transport en commun. Pendant les années 1960 et 1970, des conflits entre ces municipalités ont mené à l'échec de deux projets visant l'extension du métro : la construction d'une troisième ligne, ainsi que le prolongement du réseau jusqu'à Laval¹⁵.

Bref, comme nous pouvons le constater, les inefficacités et les conflits représentaient des défis considérables pour la gouvernance montréalaise lors des années 1950 et 1960. La corruption, ainsi que l'inefficacité de l'administration et du système politique de la Ville ont été (du moins partiellement) à la base de ces problèmes. Les solutions mises en place, tant par le gouvernement provincial que par le gouvernement municipal, tentèrent donc de rectifier cette situation. Ainsi, les gouvernements espéraient encourager la modernisation de Montréal.

¹³ Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 549-550; « Un problème régional », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 5 (3 septembre 1957), p. 7; « Corporation de Montréal Métropolitain : Il faut vite régler le problème », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 4 (28 août 1961), p. 1.

¹⁴ Lasserre, « Difficultés de la planification des infrastructures lourdes en milieu urbain : le cas de Montréal. », p. 66; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 548-554; Jean-Pierre Collin et Laurence Bherer, « Une île, des villes : Montréal et sa proche banlieue », dans Dany Fougères, dir. *Histoire de Montréal et de sa région, Tome II*, Québec : Les Presses de l'Université Laval, 2012, p. 937

¹⁵ Lasserre, « Difficultés de la planification des infrastructures lourdes en milieu urbain : le cas de Montréal. », p. 66.

1.2 Les problèmes identifiés

Plusieurs éléments de la gouvernance municipale ont été identifiés comme problématiques par la Chambre de commerce de Montréal. Il est cependant possible de regrouper ces aspects en deux catégories principales : la corruption et l'inefficacité administrative. D'après la Chambre, ces deux éléments représentaient d'importants obstacles à la modernisation de Montréal, parce qu'ils avaient une influence négative sur la productivité des élus et de l'administration. Cette opinion est très révélatrice des valeurs politiques de la Chambre. Pour cet organisme, l'administration de Montréal devait être au cœur de la modernisation de la ville. Ainsi, l'improductivité créée par la corruption et par l'inefficacité administrative est devenue une des cibles principales des critiques de la Chambre¹⁶.

Au début des années 1950, la corruption et l'immoralité sont devenues des sujets prioritaires pour la Chambre de commerce de Montréal. D'après l'organisme, un politicien qui ne maintenait pas de hauts standards de moralité ne pouvait pas gouverner avec succès et ne devait pas occuper sa fonction¹⁷. Dans un article de *Commerce-Montréal* de 1950, la Chambre soutint que l'immoralité et la corruption s'étaient étendues à tous les niveaux du processus politique. Les mœurs électorales malsaines furent d'abord mises en cause : le bourrage des urnes, le harcèlement des électeurs, et la fraude électorale (permettant à certains de voter plusieurs fois) furent cités comme des exemples de corruption et d'immoralité ayant lieu avec fréquence à Montréal. La Chambre affirma que ce système était maintenu en place par des politiciens, des policiers et des membres partisans de l'administration, qui utilisaient la corruption et la fraude électorale pour conserver leur pouvoir ou pour s'assurer le maintien du statu quo à l'hôtel de ville¹⁸. Selon l'organisme, les policiers participaient à cette corruption en refusant d'arrêter les fraudeurs. De même, il accusa l'administration municipale d'approuver, implicitement, ce comportement « immoral »¹⁹.

¹⁶ « Pas des Saints... DES HOMMES », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 22 (26 février 1951), p. 1-2; « Il faudra donner suite... », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 43 (8 juin 1959), p. 1-2; « Pour la ville de Montréal : Le régime britannique contemporain », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 31 (5 mars 1962), p. 1-4, 6; « Concordia Salus », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 13 (31 octobre 1960), p. 1.

¹⁷ « Gouvernements à l'œuvre », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 1 (11 septembre 1950), p. 5.

¹⁸ « Haut le coeur », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 15 (18 décembre 1950), p. 1.

¹⁹ *Ibid.*, p. 1.

Cependant, la dégénérescence des mœurs n'était pas uniquement confinée aux pratiques électorales. La Chambre accusa la police montréalaise d'ignorer plusieurs infractions et crimes (des contraventions, le jeu illégal et la prostitution) en échange de pots-de-vin. De plus, selon la Chambre, la corruption s'était généralisée à tous les niveaux de l'administration de la métropole. Elle soutenait que le paiement de pots-de-vin était nécessaire pour accélérer les projets de construction ou pour s'assurer l'accès aux services municipaux. La Chambre s'opposait avec véhémence à cette situation²⁰. Dans un article portant sur ce sujet, elle déclara :

La Chambre de Commerce du district de Montréal, bien qu'on puisse lui dire qu'elle n'a pas à se mêler à ces affaires, estime que cette corruption petite à la base, mais qui va s'amplifiant, doit cesser. On estime que cette compromission risque d'avoir des résultats terribles : des rackets organisés, une corruption totale, la pratique du pot-de-vin généralisée²¹!

Curieusement, les pages de *Commerce-Montréal* ne fournissent pas de commentaires pertinents sur la Commission Caron et sur son rapport, même si ceux-ci ont mené à des changements importants au paysage politique montréalais²². D'ailleurs, le seul autre cas où la Chambre critiqua ouvertement la dégénérescence des mœurs politiques a été dans les semaines précédant l'élection municipale de 1960, lorsqu'elle a accusé le gouvernement municipal d'être corrompu²³. L'absence d'articles sur ce sujet est difficilement justifiable. Une hypothèse possible est que l'organisme désirait éviter de critiquer les élus et les membres de l'administration qui l'avaient soutenu par le passé, dont le maire Houde²⁴. Il est également difficile d'expliquer pourquoi la Chambre a évité de critiquer le régime de Jean Drapeau²⁵. Pour comprendre cette lacune, il s'avère pertinent de considérer la période

²⁰ « Montréal, ville CORROMPUE! », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 38 (25 juin 1951), p. 3.

²¹ *Ibid.*, p. 3.

²² Brodeur, *Vice et corruption à Montréal: 1892-1970*, p. 59-62; Lapointe, *Le Comité de moralité publique, l'enquête Caron et les campagnes de la moralité publique à Montréal, 1940-1954*, p. 449-457; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 533; McKenna et Purcell, *Drapeau*, p. 93-94.

²³ « Pitié, seigneur, pour Montréal... », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 7 (19 septembre 1960), p. 1-2; « S.V.P. remettez à plus tard... », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 5 (6 septembre 1960), p. 1.

²⁴ Plouffe, *Analyse idéologique de la Chambre de commerce du district de Montréal (1945-1955)*, p. 23-24; « Deus ex machina », *Commerce-Montréal*, vol. 10, no 15 (15 novembre 1954), p. 3.

²⁵ McKenna et Purcell, *Drapeau*, p. 133-135, 142-145, 350-351; Clark, *Montréal: ses citoyens, son establishment*, p. 210-211; Héту, *Une ville sous tutelle: Brève histoire de l'administration de Montréal*, p. 84; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 544-545; Adam, *La démocratie à Montréal ou le vaisseau dort*, p. 53-54; Lasserre, « Difficultés de la planification des infrastructures lourdes en milieu urbain : le cas de Montréal. », p. 66; Brodeur, *Vice et corruption à*

historique qui est à l'étude. La décennie 1960 a peut-être été le zénith politique de Drapeau et du Parti civique²⁶. La Chambre n'hésitait pas à reconnaître la puissance politique de Drapeau et ses habiletés de politicien²⁷. Il est donc concevable que l'organisme voulût éviter de trop critiquer le régime Drapeau, comme il l'avait fait avec son prédécesseur pendant les années 1950. De plus, Drapeau et Lucien Saulnier, le président du comité exécutif de Montréal au cours de la décennie 1960, manifeste un grand respect pour la Chambre et ses activités²⁸. La Chambre aurait donc préféré préserver des liens cordiaux avec l'élite politique montréalaise.

Lors des années 1950 et 1960, l'efficacité administrative a aussi été un sujet de prédilection pour la Chambre. L'organisme avait un grand respect pour le système démocratique et le processus électoral. Toute atteinte à sa perception parfois idéaliste de la démocratie recevait de fortes critiques²⁹. Dans un article de *Commerce-Montréal* de septembre 1953, la Chambre exposa ainsi ses opinions sur la démocratie :

Gouvernement du peuple... c'est l'organisation, la promotion, la protection des relations de citoyens à citoyens, de groupes de citoyens à groupes de citoyens, de collectivités de citoyens à collectivités de citoyens... sous le signe du bien commun.

Gouvernement pour le peuple... c'est l'organisation qui favorise l'harmonie, la vie heureuse du citoyen et des groupes de citoyens... sous le signe du bien commun.

Gouvernement par le peuple... c'est l'organisation activement voulue et suscitée par les citoyens eux-mêmes directement ou par voie de délégation nettement exprimée en vue du bien commun³⁰.

Montréal: 1892-1970, p. 59; Lapointe, *Le Comité de moralité publique, l'enquête Caron et les campagnes de la moralité publique à Montréal, 1940-1954*, p. 426, 430-431.

²⁶ Gignac, *Jean Drapeau: le maire qui rêvait sa ville*, p. 75-76, 85, 268-269; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 429-431, 536-537; Germain et Rose, *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 116-125.

²⁷ « Tendances essentielles du vote à Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 19, no 18 (3 décembre 1962), p. 3, 7; « 'Mesure de notre taille et mesures pour l'accroître' », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 5 (11 septembre 1967), p. 7.

²⁸ « M. Saulnier a la parole », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 33 (20 mars 1961), p. 2; « 'À votre service, Monsieur le Maire' », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 14 (7 novembre 1960), p. 1; « Bravo monsieur le maire! », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 25 (23 janvier 1967), p. 7; « Proclamation de la semaine d'éducation touristique : Du 16 au 22 avril 1961 », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 36 (17 avril 1961), p. 1-2.

²⁹ « Montréal ah!...ah! », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 12 (27 novembre 1950), p. 5; « À vous, à nous de choisir », *Commerce-Montréal*, vol. 9, no 7 (14 septembre 1953), p. 1; « De grâce pas sur les tablettes », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 2 (15 août 1960), p. 1; « De grâce... Messieurs », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 14 (3 novembre 1958), p. 1.

³⁰ « À vous, à nous de choisir », *Commerce-Montréal*, vol. 9, no 7 (14 septembre 1953), p. 1.

La Chambre suivit cette position en insinuant que les systèmes politiques de Montréal, du Québec et du Canada n'encourageaient pas assez la démocratie³¹.

La Chambre percevait donc négativement tout élément d'inefficacité présent dans l'organisation politique ou dans le gouvernement de Montréal. Par exemple, des articles de 1959 critiquent le niveau d'efficacité de l'administration de la métropole. La Chambre croyait que le développement continu de Montréal nécessitait une gestion saine et efficace. Néanmoins, d'après l'organisme, les cadres administratifs en place à cette époque ne suffisaient pas aux besoins de gestion d'une ville moderne. La Chambre jugea que cette situation faisait en sorte que l'administration était mal organisée, mal coordonnée et donc inefficace³². À plusieurs reprises, la Chambre nota que cette inefficacité menait à l'inflation des dépenses municipales et à une mauvaise gestion des fonds publics³³.

Le système politique de Montréal était au cœur des causes de cette inefficacité. Pendant les années 1950, l'électorat et, donc, les conseillers municipaux étaient divisés en trois classes : A, B et C. La classe A représentait les propriétaires; la classe B, l'ensemble des électeurs; la classe C était entièrement choisie par treize associations représentant divers intérêts, tels que le monde des affaires, les syndicats et le monde de l'éducation supérieure. En conséquence, chaque classe élisait 33 des 99 conseillers municipaux³⁴. La Chambre nommait deux des conseillers de la classe C (une responsabilité qu'elle prenait très au sérieux)³⁵. Néanmoins, même si ce système lui permettait d'avoir une influence directe sur la politique montréalaise, l'organisme n'hésitait pas à le critiquer. La Chambre croyait que ce

³¹ *Ibid.*, p. 1.

³² « Monsieur le Maire... », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 40 (14 mai 1959), p. 5; « Il faudra donner suite... », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 43 (8 juin 1959), p. 1-2; « Le rapport Caron et associés », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 43 (8 juin 1959), p. 3; « L'arbitrage en matière de relations patronales – Cité de Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 19 (7 décembre 1959), p. 4.

³³ « De grâce pas sur les tablettes », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 2 (15 août 1960), p. 1; « Un exemple : \$ 2500 au lieu de \$ 400 », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 3 (22 août 1960), p. 1; « Tout ça pour un trou », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 3 (22 août 1960), p. 7; « Les numéros civiques », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 4 (29 août 1960), p. 6.

³⁴ Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance: un projet social au centre-ville*, p. 30; Héту, *Une ville sous tutelle: Brève histoire de l'administration de Montréal*, p. 79, 82; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 532, 544; Collin et Annie Germain, « Les transformations du pouvoir local à Montréal: retour historique sur quelques expériences d'aménagement. », p. 21-22; Collin et Bherer, « Une île, des villes : Montréal et sa proche banlieue », p. 937

³⁵ « 2 sur 99 », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 12 (27 novembre 1950), p. 8; « Au conseil municipal », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 9 (30 septembre 1957), p. 7.

dernier engendrait trop d'inefficacités et de conflits dans la gouvernance montréalaise. Effectivement, dans cette organisation politique, les conseillers, une fois élus par les citoyens, désignaient les six membres du comité exécutif. Puisque le maire était élu directement par les citoyens, il arrivait que son parti ne soit pas le groupe majoritaire au conseil, ce qui menait inévitablement à un comité exécutif divisé. Selon la Chambre, l'organisation politique idéale encouragerait la formation d'un comité exécutif homogène et puissant. Le système en place représentait donc un obstacle important à la modernisation de la ville³⁶. La Chambre jugeait aussi que l'organisation politique de la ville était antidémocratique, encourageant le trafic d'influence et la corruption générale³⁷. Notamment, un citoyen pouvait être membre de deux classes (plus souvent le A et le B). Cette situation semait non seulement la confusion dans l'électorat, mais elle permettait à certains de voter plus d'une fois. La Chambre l'expliqua de la manière suivante :

[...] le territoire de la Cité de Montréal se divise pour les élections municipales, en onze immenses districts à l'intérieur desquels chaque électeur est appelé à voter pour le maire et en certains cas six conseillers municipaux. Si l'électeur est propriétaire d'un immeuble, il est invité à élire trois conseillers représentant les propriétaires au conseil municipal. Comme le propriétaire paie aussi une taxe locative, il vote de plus avec les locataires pour élire trois autres conseillers d'une catégorie différente³⁸.

Ainsi, d'après l'organisme : « le système corporatif et administratif de la Cité de Montréal donne lieu à des abus qui nuisent à son prestige de même qu'à sa position financière et commerciale »³⁹.

L'opposition de la Chambre au système politique montréalais s'est cristallisée à la fin des années 1950 et au début des années 1960. De 1957 à 1960, Jean Drapeau et son parti, la Ligue d'action civique (LAC), ont formé l'opposition à l'hôtel de ville de Montréal. Comme plusieurs conseillers de la LAC avaient été élus, le parti a procédé à une tactique

³⁶ « Vingt fois sur le métier », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 27 (8 février 1960), p. 3, 7; « L'Administration de la Cité : à la recherche du mieux », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 3 (21 août 1961), p. 1, 4; « Pour la ville de Montréal : Le régime britannique contemporain », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 31 (5 mars 1962), p. 1-4, 6; « L'administration municipale », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 1 (8 août 1960), p. 2; « Conférence de presse », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 41 (30 mai 1960), p. 1-2.

³⁷ « Pitié, seigneur, pour Montréal... », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 7 (19 septembre 1960), p. 1-2; « S.V.P. remettez à plus tard... », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 5 (6 septembre 1960), p. 1.

³⁸ « Pour la ville de Montréal : Le régime britannique contemporain », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 31 (5 mars 1962), p. 6

³⁹ « L'intérêt public est en cause », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 20 (14 décembre 1959), p. 1.

d'obstruction systématique pour entacher la crédibilité de l'administration en place⁴⁰. La Chambre s'est ardemment opposée à cette pratique. Dans un article de *Commerce-Montréal* de novembre 1958, elle nota :

Mercredi, le 5 novembre 1958, à 3.30 P.M., le Conseil municipal de Montréal se réunira pour, entre autres choses, continuer l'agenda de sa dernière réunion qui cessa faute de quorum, après avoir été l'occasion d'un spectacle vraiment disgracieux et indigne des citoyens de la métropole du Canada. Plusieurs journaux ont commenté dans leurs pages éditoriales ces séances ridicules qui devraient faire rougir de honte ceux qui en sont les responsables. Pendant qu'il y a tant à faire pour notre cité dans tous les domaines qui sont leur responsabilité, les membres du Conseil se livrent à des excès démagogiques qui n'ajoutent certes rien à l'efficacité de l'administration. [...] 'Le Comité exécutif, déjà surchargé de travail, se voit submergé d'intérêts divers et d'hostilités irréconciliables. Une trop grosse proportion de ses projets sont défaits au moment du vote, non pas parce que la proposition est mauvaise, mais simplement parce qu'elle émane du camp ennemi. Et cette situation intolérable, c'est le contribuable qui en est, en définitive, la victime⁴¹'.

Les problèmes d'inefficacité et d'abus au conseil municipal ont perduré jusqu'au début de la décennie 1960. Plusieurs articles font état de l'insatisfaction de la Chambre vis-à-vis de l'organisation politique de l'époque et des inefficacités créées par le système des classes de conseillers⁴². D'après la Chambre :

La dégénérescence du Conseil est incontestable, témoins : les solutions d'exceptions, le troc des avantages, l'instabilité et l'oscillation des attitudes, la distribution des charges rémunératrices et de tout repos entre les conseillers, les décisions dictées par l'intérêt personnel au détriment du bien commun, l'enchère aux votes, le trafic des influences, les luttes n'ayant d'autre but que l'obtention de positions stratégiques d'opinion publique, le manque de dignité et de discipline rebutant la minorité plus sérieuse, etc.⁴³.

Cependant, même si elle a été un important sujet d'étude pour la Chambre lors des années 1950 et au tout début des années 1960, l'efficacité administrative n'a été que rarement examinée par l'organisme après le début du deuxième mandat de Drapeau. En effet, mis à part quelques critiques du système des classes de conseillers, qui fut aboli par étapes entre

⁴⁰ Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 535.

⁴¹ « De grâce... Messieurs », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 14 (3 novembre 1958), p. 1.

⁴² « Pitié, seigneur, pour Montréal... », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 7 (19 septembre 1960), p. 1-2; « S.V.P. remettez à plus tard... », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 5 (6 septembre 1960), p. 1; « Conférence de presse », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 41 (30 mai 1960), p. 1-2.

⁴³ « S.V.P. remettez à plus tard... », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 5 (6 septembre 1960), p. 1.

1960 et 1962, la Chambre ne publia presque aucune critique sur la gestion de la ville lors de la décennie 1960⁴⁴.

L'absence d'articles sur ce sujet peut être expliquée par deux facteurs principaux. Premièrement, un respect mutuel appréciable existait entre la Chambre de commerce et l'administration Drapeau⁴⁵. Deuxièmement, le Parti civique détenait une forte majorité au conseil municipal pendant cette décennie. D'après les dires de la Chambre, ceci permettait d'avoir un comité exécutif homogène et puissant, qui était donc très efficace⁴⁶. Ainsi, il est concevable que la Chambre ait épargné l'administration Drapeau de critiques, puisqu'elle le percevait comme étant beaucoup plus efficace que ses prédécesseurs.

En somme, d'après la Chambre de commerce de Montréal, la corruption et l'inefficacité administrative étaient les plus importants obstacles à la modernisation de Montréal, particulièrement lors des années 1950. Principalement mis en cause fut le système politique de l'époque. Selon la Chambre, celui-ci encourageait la corruption, le conflit et donc l'inefficacité. Il est évident que, pour l'organisme, l'administration de Montréal ne devait pas simplement gérer la ville, mais aussi encourager sa modernisation par le biais de divers projets politiques. Un conseil municipal et un comité exécutif inefficace ne pouvaient pas atteindre cet objectif. En conséquence, les institutions politiques montréalaises ont été les cibles des critiques de la Chambre.

⁴⁴ « L'Administration de la Cité : à la recherche du mieux », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 3 (21 août 1961), p. 1, 4; « Pour la ville de Montréal : Le régime britannique contemporain », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 31 (5 mars 1962), p. 1-4, 6; « Les élections municipales », *Commerce-Montréal*, vol. 19, no 1 (6 août 1962), p. 6; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 544.

⁴⁵ « Tendances essentielles du vote à Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 19, no 18 (3 décembre 1962), p. 3, 7; « 'Mesure de notre taille et mesures pour l'accroître' », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 5 (11 septembre 1967), p. 7; « M. Saulnier a la parole », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 33 (20 mars 1961), p. 2; « 'À votre service, Monsieur le Maire' », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 14 (7 novembre 1960), p. 1; « Bravo monsieur le maire! », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 25 (23 janvier 1967), p. 7; « Proclamation de la semaine d'éducation touristique : Du 16 au 22 avril 1961 », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 36 (17 avril 1961), p. 1-2; « Bravo aux bâtisseurs de l'Expo! Bienvenue à ses visiteurs! », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 38 (24 avril 1967), p. 1.

⁴⁶ « Pour la ville de Montréal : Le régime britannique contemporain », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 31 (5 mars 1962), p. 1-4, 6; « Concordia Salus », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 13 (31 octobre 1960), p. 1.

1.3 Les solutions avancées

La Chambre de commerce a présenté la majorité de ses critiques envers la politique montréalaise lors des années 1950. Toutefois, l'organisme a proposé plusieurs améliorations à la gestion de la métropole tout au long de la période 1950-1970. S'il est vrai que l'organisme a vivement contesté la corruption des mœurs politiques montréalaises au début des années 1950, il ne priorisait que très peu le sujet par après. Ainsi, les solutions avancées par la Chambre quant à la politique montréalaise traitent majoritairement de deux sujets : la transformation du système politique et la gestion de la région métropolitaine de Montréal⁴⁷.

L'organisation politique de la ville, et, en particulier, le système des classes de conseillers ont été les cibles premières des critiques émises par la Chambre à la fin des années 1950 et au début des années 1960. Les réformes politiques concernant ce système représentaient une compétence du gouvernement provincial. Cependant, la pertinence de ces réformes pour la gestion de Montréal fait d'elles un élément intrinsèque à la modernisation de la ville. Ainsi, il est important d'étudier les opinions de la Chambre quant à ces réformes, puisqu'elles ont eu des conséquences majeures sur la gouvernance montréalaise pendant les années 1960.

Dès le début des années 1960, l'organisme commença à réclamer des modifications considérables au système électoral montréalais⁴⁸. La Commission Champagne, dont le mandat était d'enquêter sur le processus politique de la ville, fut nommée par le gouvernement provincial en mars 1960⁴⁹. La formation cette commission a encouragé la Chambre à émettre plusieurs suggestions de réforme. Elle revendiquait que le système des classes de conseillers soit aboli, que chaque citoyen ne puisse voter qu'une fois et que de nouveaux districts électoraux, ayant relativement le même nombre d'habitants, soient

⁴⁷ « L'intérêt public est en cause », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 20 (14 décembre 1959), p. 1.

⁴⁸ « Vingt fois sur le métier », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 27 (8 février 1960), p. 3, 7.

⁴⁹ Adam, « Les carences démocratiques des institutions politiques de Montréal. », p. 166-167; Adam, *La démocratie à Montréal ou le vaisseau dort*, p. 25-32; Gagnon-Lacasse, *Évolution des institutions politiques de la ville de Montréal (1921-1965)*, p. 220-238; Collin et Germain, « Les transformations du pouvoir local à Montréal: retour historique sur quelques expériences d'aménagement. », p. 24; « L'administration de la Cité à la recherche du mieux », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 3 (21 août 1961), p. 1, 4.

établis⁵⁰. De plus, l'organisme demanda que tout candidat pour le conseil municipal ait son « domicile ou sa principale place d'affaires, à Montréal, [...] dans le district électoral de sa candidature »⁵¹ et qu'il « détienne une propriété immobilière d'une valeur résiduelle nette d'au moins mille dollars »⁵². Nous voyons donc que, même si la Chambre voulait que le processus politique montréalais soit plus démocratique⁵³, elle désirait tout de même qu'une qualification foncière soit une condition d'éligibilité.

Parallèlement à ses recommandations sur la réforme du système électoral montréalais, la Chambre réclamait aussi des modifications à la structure de gouvernance de la ville. L'organisme suggéra alors de remplacer cette dernière par le système parlementaire britannique. D'après la Chambre, ce système favoriserait plus l'homogénéité et la cohésion au conseil municipal et au comité exécutif, ce qui encouragerait la modernisation de Montréal. Selon cette approche, le conseil municipal serait similaire à la Chambre des communes, le poste de président du comité exécutif correspondrait à celui de premier ministre et le comité deviendrait son cabinet. Comme le premier ministre, le président du comité exécutif serait à la fois un conseiller élu et le chef du parti municipal majoritaire au conseil. Le poste de maire deviendrait plutôt honorifique, ressemblant à celui de président de la Chambre des communes. Le maire ne serait donc plus membre du comité exécutif. De plus, il ne serait plus élu directement par les citoyens, mais choisi par le conseil⁵⁴. La Chambre a aussi suggéré que le poste de « chef officiel de l'opposition au conseil » soit

⁵⁰ « Pour la commission Champagne », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 39 (16 mai 1960), p. 5; Pour la ville de Montréal : Le régime britannique contemporain », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 31 (5 mars 1962), p. 1-4, 6; « Devant la Commission Champagne », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 40 (23 mai 1960), p. 1-4; « L'administration de la Cité », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 5 (6 septembre 1960), p. 1; « Cartes sur la table », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 12 (24 octobre 1960), p. 1, 6; « L'administration de la Cité à la recherche du mieux », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 3 (21 août 1961), p. 1, 4.

⁵¹ Pour la ville de Montréal : Le régime britannique contemporain », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 31 (5 mars 1962), p. 2.

⁵² *Ibid.*, p. 2.

⁵³ « Montréal ah!...ah! », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 12 (27 novembre 1950), p. 5; « À vous, à nous de choisir », *Commerce-Montréal*, vol. 9, no 7 (14 septembre 1953), p. 1; « De grâce pas sur les tablettes », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 2 (15 août 1960), p. 1; « De grâce... Messieurs », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 14 (3 novembre 1958), p. 1.

⁵⁴ « Pour la ville de Montréal : Le régime britannique contemporain », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 31 (5 mars 1962), p. 1-4, 6; « Devant la Commission Champagne », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 40 (23 mai 1960), p. 1-4; « L'administration de la Cité à la recherche du mieux », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 3 (21 août 1961), p. 1, 4.

créé⁵⁵. D'après l'organisme, « il faut connaître toutes les facettes d'un problème et un chef d'opposition aide dans ce travail⁵⁶. » La Chambre désirait donc fortement encourager la mise en place d'un système politique qui serait à la fois efficace et démocratique.

Dans le même ordre d'idées, il était nécessaire d'engager la région métropolitaine de Montréal dans la modernisation de la ville, par la constitution d'un régime métropolitain efficace et puissant. L'organisme voyait un tel régime comme une manière d'encourager le développement de Montréal. Toutefois, la Chambre ne voulait pas que les municipalités de banlieue soient entièrement mises sous le joug de la métropole⁵⁷. Si, pour elle, ces villes et ces districts étaient, en quelque sorte, des satellites de Montréal, il importait que la modernisation de la métropole prenne en compte les habitants de ces banlieues, puisqu'ils allaient se servir des rues et des infrastructures montréalaises. Selon l'organisme, le régime métropolitain idéal permettrait à la Ville d'utiliser les ressources de sa région métropolitaine pour entreprendre de vastes projets de modernisation. De cette manière, Montréal pourrait demeurer un pôle de développement économique⁵⁸. Même si la Chambre soutenait qu'un régime métropolitain serait bénéfique pour toute la région⁵⁹, il est évident que, pour elle,

⁵⁵ « L'administration de la Cité à la recherche du mieux », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 3 (21 août 1961), p. 4.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 4.

⁵⁷ « Corporation de Montréal Métropolitain : Il faut vite régler le problème », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 4 (28 août 1961), p. 1,3; « Un régime métropolitain? E pluribus unum? », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 24 (16 janvier 1961), p. 1-2; « Un problème régional », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 5 (3 septembre 1957), p. 7; « Le projet de loi de la Corporation de Montréal Métropolitain », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 26 (1 février 1960), p. 1-2.

⁵⁸ « Certains aspects d'un régime métropolitain pour Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 36 (29 avril 1957), p. 1-8; « Un problème régional », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 5 (3 septembre 1957), p. 7; « À propos de Montréal métropolitain », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 18 (30 novembre 1959), p. 1-2, 5-6; « Le projet de loi de la Corporation de Montréal Métropolitain », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 26 (1 février 1960), p. 1-2; « Un régime métropolitain? », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 21 (26 décembre 1960), p. 1, 7; « Un régime métropolitain? E pluribus unum? », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 24 (16 janvier 1961), p. 1-2; « Quand Montréal... est une métropole », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 11 (16 octobre 1961), p. 1-2; « Corporation de Montréal Métropolitain : Il faut vite régler le problème », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 4 (28 août 1961), p. 1; « Quand M. Chagnon démissionne », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 14 (6 novembre 1961), p. 1-2; « Pour la région métropolitaine de Montréal : Le système des arrondissements », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 32 (12 mars 1962), p. 1-2.

⁵⁹ « Opinion officielle sur le régime métropolitain », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 28 (16 février 1959), p. 1.

l'objectif premier de ce régime devait être d'assurer la modernisation de Montréal par le développement de sa région métropolitaine⁶⁰.

Plusieurs articles de *Commerce-Montréal* font état de cette vision. Dès 1957, la Chambre réclamait la création d'un régime métropolitain pour appuyer les mesures d'apaisement de la circulation mises en place par la Ville⁶¹. Pendant les années 1950 et 1960, cette conceptualisation du régime métropolitain évolua pour comprendre d'autres aspects de la gouvernance municipale. Selon l'organisme, il était nécessaire de centraliser la gestion des municipalités de banlieue, puisque leurs populations connaissaient une croissance fulgurante. Les habitants de la banlieue représentaient un pourcentage de plus en plus important de la population de la région métropolitaine de Montréal. Cependant, les tailles et les ressources financières de ces municipalités ne leur permettaient pas d'assurer une gestion efficace⁶².

D'après la Chambre :

Nous ne pouvons laisser une multitude de municipalités s'occuper d'une population d'un million d'habitants sans établir de plan d'ensemble. Qui pourra établir le partage des travaux que chacune des municipalités doit faire pour le bien-être de cette population? Qui jugera de la priorité d'une route à construire pour desservir tous ces citoyens? Au nom de quoi telle municipalité pourra-t-elle refuser sa collaboration?

Un million d'habitants, c'est le quart de la population de la province. Si le grand Montréal est la métropole de la province et du Canada au point de vue population, il doit l'être aussi au point de vue efficacité, service, bien-être de la population⁶³.

Ainsi, le régime métropolitain devait assumer le contrôle des projets d'infrastructure, dont la construction d'égouts et d'aqueducs, ainsi que divers services municipaux (le déneigement, la police, transport en commun, etc.)⁶⁴.

⁶⁰ « Un problème régional », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 5 (3 septembre 1957), p. 7; « À propos de Montréal métropolitain », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 18 (30 novembre 1959), p. 1-2, 5-6; « Le projet de loi de la Corporation de Montréal Métropolitain », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 26 (1 février 1960), p. 1-2; « Quand Montréal... est une métropole », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 11 (16 octobre 1961), p. 1-2; « Quand M. Chagnon démissionne », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 14 (6 novembre 1961), p. 1-2.

⁶¹ « Un problème régional », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 5 (3 septembre 1957), p. 7.

⁶² « Quand Montréal... est une métropole », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 11 (16 octobre 1961), p. 1-2.

⁶³ *Ibid.*, p. 2.

⁶⁴ « Oui ou non à la communauté urbaine de Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 25, no 45 (23 juin 1966), p. 7; « Votre Chambre s'occupe aussi d'administration métropolitaine », *Commerce-Montréal*, vol. 26, no 4 (6 octobre 1969), p. 1; « Communauté urbaine de Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 26, no 10 (12 janvier 1970), p. 1-2.

Cependant, même si la Chambre appuyait le concept d'un régime métropolitain, elle éprouvait quelques inquiétudes quant à ce système. Elle réclamait que le régime permette aux municipalités de banlieue de garder, en partie, leur indépendance, tout en divisant équitablement les coûts pour la construction de projets d'infrastructure dans la région métropolitaine⁶⁵. Pour la Chambre, il était important que les municipalités de la région métropolitaine de Montréal gardent leurs « caractéristiques propres »⁶⁶. De même, elle voulait éviter les tensions entre la banlieue et la métropole qui venaient avec l'annexion⁶⁷. L'efficacité du régime supramunicipal préoccupait aussi la Chambre. Ce régime devait encourager une gestion efficace de la région métropolitaine dans le but de favoriser la modernisation de Montréal. Ainsi, ses pouvoirs devaient être assez larges pour gérer toutes les questions d'ordre métropolitain⁶⁸.

1.4 Les réformes adoptées

Les gouvernements municipal et provincial partageaient certaines des inquiétudes de la Chambre au sujet de la gouvernance. Ainsi, pendant les années 1950 et 1960, ils adoptèrent plusieurs réformes et politiques pour tenter de favoriser une meilleure gestion de Montréal. Certaines de ces réformes avaient comme objectif d'encourager l'efficacité administrative et l'éradication de la corruption, ce que la Chambre salua⁶⁹. Néanmoins, comme la Chambre, les

⁶⁵ « Corporation de Montréal Métropolitain : Il faut vite régler le problème », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 4 (28 août 1961), p. 1,3; « Un régime métropolitain? E pluribus unum? », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 24 (16 janvier 1961), p. 1-2; « Opinion officielle sur le régime métropolitain », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 28 (16 février 1959), p. 1.

⁶⁶ « Corporation de Montréal Métropolitain : Il faut vite régler le problème », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 4 (28 août 1961), p. 3; « Opinion officielle sur le régime métropolitain », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 28 (16 février 1959), p. 1.

⁶⁷ « M. Saulnier a la parole », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 33 (20 mars 1961), p. 2; « Un régime métropolitain? E pluribus unum? », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 24 (16 janvier 1961), p. 1-2; « Opinion officielle sur le régime métropolitain », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 28 (16 février 1959), p. 1.

⁶⁸ « Quand M. Chagnon démissionne », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 14 (6 novembre 1961), p. 1-2; « Contre le gouvernement métropolitain », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 29 (24 février 1958), p. 4-5; « Opinion officielle sur le régime métropolitain », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 28 (16 février 1959), p. 1.

⁶⁹ « C'est un fait », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 44 (15 juin 1959), p. 4; « Il faudra donner suite... », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 43 (8 juin 1959), p. 1-2; « Le rapport Caron et associés », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 43 (8 juin 1959), p. 3; « Moralité », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 12 (26 novembre 1951), p. 3.

sujets qui ont principalement retenu l'attention de ces deux paliers de gouvernement ont été le système politique de Montréal et la gouvernance de sa région métropolitaine.

Une initiative clé de la réforme de l'organisation politique montréalaise a été la formation de la Commission Champagne. La Chambre voyait cette commission comme une opportunité de participer aux discussions concernant cette réforme et de publiciser ses opinions sur le sujet⁷⁰. Les réformes suggérées dans le rapport de la Commission ont donc retenu l'attention de la Chambre. Entre autres, le rapport recommandait plusieurs éléments que la Chambre appuyait, dont l'adoption du système parlementaire britannique et la mise en place d'un exécutif puissant et homogène⁷¹. Le gouvernement provincial a appliqué plusieurs de ces suggestions, en permettant l'abolition des classes de conseillers et en modifiant la structure de gouvernance municipale pour renforcer les pouvoirs de l'exécutif. Toutefois, les rôles du président du comité exécutif et du maire n'ont pas été modifiés d'une manière appréciable⁷².

La Chambre appuya les recommandations du rapport de la Commission Champagne, ainsi que certaines des réformes qui en ont résulté. Néanmoins, elle était insatisfaite de celles-ci. Après la publication de ce rapport, le gouvernement provincial a décidé d'organiser un référendum sur la suppression de la classe électorale C (dont la Chambre était membre) à l'élection municipale d'octobre 1960. La Chambre s'opposa, hypocritement, à cette démarche. À maintes reprises, elle avait réclamé l'abolition du système des classes de conseillers. Cependant, lorsqu'il a été suggéré d'éliminer uniquement la classe à laquelle la Chambre appartenait, elle protesta catégoriquement contre cette mesure. La Chambre

⁷⁰ « Pour la Commission Champagne », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 39 (16 mai 1960), p. 5; « Devant la Commission Champagne », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 40 (23 mai 1960), p. 1-4; « Conférence de presse », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 41 (30 mai 1960), p. 1-2; « L'Administration de la Cité : à la recherche du mieux », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 3 (21 août 1961), p. 1, 4.

⁷¹ « L'Administration de la Cité : à la recherche du mieux », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 3 (21 août 1961), p. 1, 4; « Pour la ville de Montréal : Le régime britannique contemporain », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 31 (5 mars 1962), p. 1-4, 6.

⁷² Adam, « Les carences démocratiques des institutions politiques de Montréal. », p. 159-161, 166-167; Collin et Germain, « Les transformations du pouvoir local à Montréal: retour historique sur quelques expériences d'aménagement. », p. 24; « L'Administration de la Cité : à la recherche du mieux », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 3 (21 août 1961), p. 1, 4; « Pour la ville de Montréal : Le régime britannique contemporain », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 31 (5 mars 1962), p. 1-4, 6; « Les élections municipales », *Commerce-Montréal*, vol. 19, no 1 (6 août 1962), p. 6.

soutenait que la classe C contribuait à une gestion saine et démocratique du gouvernement de la ville. L'organisme croyait aussi qu'il était injuste de l'abolir si les deux autres classes électorales étaient maintenues⁷³. Dans un article de *Commerce-Montréal* publié quelques mois avant le référendum sur la classe C, la Chambre nota :

Les conseillers C ont contribué à l'étude de problèmes complexes, d'une part, ont empêché certaines mesures néfastes, d'autre part. Comme groupe, ils ont cependant vu croître leur impopularité : certains démagogues assimilant faussement leur désignation au crime atroce de lèse démocratie⁷⁴!

Ainsi, même si la Chambre prétendait être un lobbyiste en faveur de la démocratisation de la gouvernance municipale, elle s'opposa à la perte de ses privilèges. La classe C était l'élément le moins démocratique du système politique montréalais de l'époque, permettant à des groupes d'intérêts d'élire le tiers des conseillers municipaux. Il n'est pas surprenant qu'un organisme comme la Chambre ait voulu conserver son influence sur la politique montréalaise. Cependant, après s'être dépeinte comme une défenseure de la démocratie, elle semble faire preuve de duplicité avec cette opinion sur le sujet des classes électorales.

Pour ce qui est de la création d'un régime métropolitain pour la région montréalaise, même si la Chambre appuyait le projet, elle était souvent insatisfaite des mesures adoptées à cet égard. L'organisme a ouvertement critiqué la Commission métropolitaine de Montréal, la Corporation du Montréal métropolitain et la Communauté urbaine de Montréal, les principaux régimes métropolitains de la période 1950-1970⁷⁵. Particulièrement, la Chambre

⁷³ « Une affaire sérieuse », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 10 (10 octobre 1960), p. 1-2; « La Chambre plonge! », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 11 (17 octobre 1960), p. 1, 4; « Cartes sur la table », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 12 (24 octobre 1960), p. 1, 6; « Pour la commission Champagne », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 39 (16 mai 1960), p. 5; Pour la ville de Montréal : Le régime britannique contemporain », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 31 (5 mars 1962), p. 1-4, 6; « Devant la Commission Champagne », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 40 (23 mai 1960), p. 1-4; « L'administration de la Cité », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 5 (6 septembre 1960), p. 1; « L'administration de la Cité à la recherche du mieux », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 3 (21 août 1961), p. 1, 4; « Conférence de presse », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 41 (30 mai 1960), p. 1.

⁷⁴ « Conférence de presse », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 41 (30 mai 1960), p. 1.

⁷⁵ Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 548-554; Réseau canadien d'information archivistique, *Fonds de la Corporation de Montréal métropolitain. - 1969* [En ligne]; « Un problème régional », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 5 (3 septembre 1957), p. 7; « Corporation de Montréal Métropolitain : Il faut vite régler le problème », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 4 (28 août 1961), p. 1; « Communauté urbaine de Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 10 (12 janvier 1970), p. 1-2; Pierre Hamel et Bernard Jouve, « In search of a stable urban regime for Montreal: issues and challenges in

reprocha à ces derniers d'être trop limités dans leurs pouvoirs de gestion. D'après l'organisme, la Commission métropolitaine de Montréal était inefficace parce qu'elle ne pouvait pas mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation au niveau métropolitain. La Chambre croyait qu'il était crucial que les initiatives prises par l'administration montréalaise en matière de circulation automobile soient appuyées par le régime métropolitain. Selon la Chambre, les difficultés de circulation que connaissait Montréal à cette époque ne pouvaient pas être rectifiées uniquement par des règlements municipaux; les politiques de circulation dans la région métropolitaine entière devaient être coordonnées⁷⁶.

Pour des raisons similaires, la Corporation du Montréal métropolitain, le régime en place au début des années 1960, fut aussi critiquée. D'après la Chambre :

[...] la Corporation de Montréal Métropolitain [*sic*], si elle doit demeurer, doit obtenir au moins les pouvoirs nécessaires à ce que tous s'accordent à proclamer comme son principal et premier objectif : l'établissement et la réalisation d'un réseau de routes à caractère métropolitain⁷⁷.

De même, l'organisme croyait que les pouvoirs de ce régime métropolitain étaient trop limités pour permettre le développement de la région montréalaise⁷⁸. La Chambre qualifia même ce régime d'« impuissant »⁷⁹. Elle soutenait aussi que la Corporation du Montréal métropolitain créait des divisions politiques entre le gouvernement de Montréal et ceux de la banlieue. En particulier, le gouvernement montréalais réclamait plus de pouvoir dans ce régime. Il désirait bénéficier d'une représentation majoritaire dans les délibérations d'ordre métropolitain. De plus, il revendiquait des pouvoirs accrus d'annexion. Ainsi, le gouvernement montréalais désirait dominer la gestion métropolitaine. Pour des raisons

metropolitan development ». *Urban Research & Practice*, vol. 1, no 1, p. 26-27 18-35.

⁷⁶ « Le projet de loi de la Corporation de Montréal Métropolitain », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 26 (1 février 1960), p. 1-2; « Un problème régional », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 5 (3 septembre 1957), p. 7.

⁷⁷ « Le projet de loi de la Corporation de Montréal Métropolitain », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 26 (1 février 1960), p. 1

⁷⁸ ; « Quand M. Chagnon démissionne », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 14 (6 novembre 1961), p. 1-2; « Corporation de Montréal Métropolitain : Il faut vite régler le problème », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 4 (28 août 1961), p. 1.

⁷⁹ « Corporation de Montréal Métropolitain : Il faut vite régler le problème », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 4 (28 août 1961), p. 1.

évidentes, les gouvernements de la banlieue se sont opposés à la mise en place de telles mesures. D'après la Chambre, cette discordance a grandement nui à l'efficacité de ce régime⁸⁰.

Le dernier régime métropolitain qui a été étudié par la Chambre pendant la période 1950-1970 a été la Communauté urbaine de Montréal (CUM), qui fut conçue à la fin des années 1960 et adoptée au tout début des années 1970. La Chambre avait une opinion nuancée au sujet de ce régime. D'un côté, elle appuyait la création de la CUM. L'organisme avait toujours réclamé un régime métropolitain plus puissant, et la CUM allait pouvoir régler plusieurs domaines, dont la circulation, le transport en commun, la gestion des ordures, la santé publique, ainsi que tous les domaines administrés au préalable par la Corporation du Montréal métropolitain⁸¹. Néanmoins, l'organisme avait aussi quelques objections à ce projet. La Chambre jugeait qu'il avait été trop hâtivement adopté sans prendre en compte quelques éléments cruciaux à la modernisation de Montréal et de sa région métropolitaine. Le territoire de la CUM était trop limité, parce qu'il n'incluait que l'île de Montréal et L'Île-Bizard. Pour la Chambre, le développement de Montréal nécessitait un régime métropolitain qui contrôlerait un territoire plus large, comprenant l'Île Jésus, la rive sud, la rive nord et la rive Vaudreuil-Soulanges. Elle justifia cette opinion en soutenant que les situations politiques et économiques de ces territoires, ainsi que le rôle que leurs citoyens jouaient dans l'économie de Montréal faisaient en sorte que ces municipalités avaient une influence importante sur le développement de la métropole⁸². De plus, la structure conçue pour la CUM ne comprenait « aucune mesure propre à stimuler l'expansion industrielle de la Communauté »⁸³.

⁸⁰ « Corporation de Montréal Métropolitain : Il faut vite régler le problème », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 4 (28 août 1961), p. 1, 3; « Deux maires... Deux opinions... », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 9 (2 octobre 1961), p. 5; « Quand M. Chagnon démissionne », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 14 (6 novembre 1961), p. 1-2; « Le Grand Montréal : Une Communauté », *Commerce-Montréal*, vol. 20, no 29 (24 février 1964), p. 1-2.

⁸¹ « Oui ou non à la communauté urbaine de Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 25, no 45 (23 juin 1969), p. 7; « Votre Chambre s'occupe aussi d'administration métropolitaine », *Commerce-Montréal*, vol. 26, no 4 (6 octobre 1969), p. 1; « Il faut mettre au point une structure administrative métropolitaine », *Commerce-Montréal*, vol. 26, no 5 (20 octobre 1969), p. 1; « Communauté urbaine de Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 26, no 10 (12 janvier 1970), p. 1-2.

⁸² « Pour la région métropolitaine de Montréal : Le système des arrondissements », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 32 (12 mars 1962), p. 1-2; « Communauté urbaine de Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 26, no 10 (12 janvier 1970), p. 1-2.

⁸³ « Communauté urbaine de Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 26, no 10 (12 janvier 1970), p. 2.

Conclusion

L'examen des opinions de la Chambre de commerce sur la gouvernance de Montréal a permis de faire état de ses aspirations de modernisation. Pendant les années 1950 et 1960, elle critiqua la corruption et l'inefficacité administrative du gouvernement de la métropole; elle suggéra des systèmes de gouvernance qu'elle jugeait être plus efficace que ceux en place; elle se prononça sur les réformes adoptées par le gouvernement provincial. En s'impliquant dans les discussions publiques portant sur la gouvernance de la métropole, la Chambre espérait encourager l'instauration de mesures qui favoriseraient une gouvernance homogène, puissante et efficace.

Les articles publiés dans *Commerce-Montréal* font également état des valeurs de la Chambre au sujet de la politique montréalaise. Pour l'organisme, le gouvernement municipal devait être au centre de la modernisation de la métropole. Cette modernisation nécessitait la création d'importants projets, ce qui requérait un gouvernement efficace et puissant⁸⁴. Toutefois, la Chambre se méfiait souvent de ce dernier. Pour l'organisme, l'inefficacité et la discorde étaient des caractéristiques innées du gouvernement et de l'organisation politique montréalais⁸⁵. Lorsque le gouvernement municipal exerçait efficacement ses fonctions, la Chambre l'attribuait presque au hasard. D'après l'organisme :

De fait, ce sont les électeurs eux-mêmes qui ont rendu cette expérience [un gouvernement homogène de style parlementaire] possible en élisant le maire et la grande majorité des membres du Conseil municipal parmi les candidats d'un même parti.

En dépit de cette forte majorité, la procédure d'élection des membres du Comité Exécutif aurait pu permettre de désigner un ou plusieurs indépendants ou adhérents

⁸⁴ « Pas des Saints... DES HOMMES », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 22 (26 février 1951), p. 1-2; « Il faudra donner suite... », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 43 (8 juin 1959), p. 1-2; « Pour la ville de Montréal : Le régime britannique contemporain », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 31 (5 mars 1962), p. 1-4, 6; « Concordia Salus », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 13 (31 octobre 1960), p. 1.

⁸⁵ « Monsieur le Maire... », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 40 (14 mai 1959), p. 5; « Il faudra donner suite... », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 43 (8 juin 1959), p. 1-2; « Le rapport Caron et associés », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 43 (8 juin 1959), p. 3; « L'arbitrage en matière de relations patronales – Cité de Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 19 (7 décembre 1959), p. 4. « De grâce pas sur les tablettes », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 2 (15 août 1960), p. 1; « Un exemple : \$ 2500 au lieu de \$ 400 », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 3 (22 août 1960), p. 1; « Tout ça pour un trou », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 3 (22 août 1960), p. 7; « Les numéros civiques », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 4 (29 août 1960), p. 6; « Pitié, seigneur, pour Montréal... », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 7 (19 septembre 1960), p. 1-2; « S.V.P. remettez à plus tard... », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 5 (6 septembre 1960), p. 1; « Conférence de presse », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 41 (30 mai 1960), p. 1-2.

d'un parti opposé. L'administration de Montréal n'aurait pas eu alors cet Exécutif fort et homogène qui, selon la Chambre, est une condition essentielle à la bonne conduite des affaires de la Cité⁸⁶.

Il n'est pas surprenant qu'un organisme tel que la Chambre de commerce ait été un lobbyiste en faveur de l'efficacité administrative et du contrôle des dépenses gouvernementales. Néanmoins, elle ne réclamait pas uniquement un gouvernement plus efficace; elle en revendiquait un qui serait à son image. Par exemple, la Chambre a été un défenseur ardent de la classe électorale C et elle s'est opposée à sa suppression en 1960. L'organisme jugeait alors que cette classe électorale contribuait d'une manière vitale à la politique montréalaise. D'après la Chambre, la classe C était responsable, travaillante et avait une vision à long terme sur divers enjeux sociopolitiques⁸⁷. Lorsque la pertinence de cette classe a été mise en doute, la Chambre s'est offusquée, traitant ceux qui s'y opposaient de « démagogues »⁸⁸. Pourtant, il est presque impossible de justifier la nécessité de conserver la classe C. Seulement treize « associations ou corps publics » choisissaient les 33 conseillers de cette classe⁸⁹. Même si ces groupes étaient influents, il est inexplicable, sur le plan démocratique, qu'ils puissent nommer le tiers des conseillers de la métropole. Nous voyons donc une contradiction dans les dires de la Chambre. L'organisme réclamait un gouvernement plus efficace, mais il s'opposait à l'abolition d'une structure politique dont la pertinence était douteuse, parce que cette structure défendait (en partie) les intérêts du patronat.

Similairement, lorsque la Chambre a présenté ses critiques sur le projet de loi qui permettait de créer la Communauté urbaine de Montréal, elle reprocha au gouvernement de ne pas avoir consulté les corps intermédiaires (tels que la Chambre) avant de le proposer. Cette réprimande était relativement insignifiante, mais la Chambre l'a placée sur un pied d'égalité avec ses autres critiques, qui portaient sur le financement ou sur la gestion de la

⁸⁶ « Pour la ville de Montréal : Le régime britannique contemporain », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 31 (5 mars 1962), p. 1.

⁸⁷ « Une affaire sérieuse », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 10 (10 octobre 1960), p. 1-2; « La Chambre plonge! », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 11 (17 octobre 1960), p. 1, 4; « Cartes sur la table », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 12 (24 octobre 1960), p. 1, 6; « Conférence de presse », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 41 (30 mai 1960), p. 1.

⁸⁸ « Conférence de presse », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 41 (30 mai 1960), p. 1.

⁸⁹ « Conférence de presse », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 41 (30 mai 1960), p. 1; Collin et Bherer, « Une île, des villes : Montréal et sa proche banlieue », p. 937

CUM⁹⁰. Nous voyons donc que la Chambre pouvait, sans hésitation, délaissier ses valeurs concernant l'efficacité administrative afin d'augmenter l'influence patronale sur la politique montréalaise.

La centralité que la Chambre accordait à Montréal dans ses prises de position mérite aussi d'être soulignée. Il est logique qu'un organisme montréalais soit préoccupé par la modernisation de sa propre ville. Néanmoins, l'organisme croyait que stimuler le développement économique montréalais devait être l'objectif primaire de ces régimes. Certes, la Chambre voulait aussi que la région métropolitaine se développe, mais elle priorisait, vivement, la modernisation de Montréal⁹¹. De fait, si la Chambre de commerce désirait faire avancer les points de vue du patronat, son objectif premier est toujours demeuré la modernisation de Montréal.

⁹⁰ « Communauté urbaine de Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 26, no 10 (12 janvier 1970), p. 1-2.

⁹¹ « Certains aspects d'un régime métropolitain pour Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 36 (29 avril 1957), p. 1-8; « Un problème régional », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 5 (3 septembre 1957), p. 7; « À propos de Montréal métropolitain », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 18 (30 novembre 1959), p. 1-2, 5-6; « Le projet de loi de la Corporation de Montréal Métropolitain », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 26 (1 février 1960), p. 1-2; « Un régime métropolitain? », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 21 (26 décembre 1960), p. 1, 7; « Un régime métropolitain? E pluribus unum? », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 24 (16 janvier 1961), p. 1-2; « Quand Montréal... est une métropole », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 11 (16 octobre 1961), p. 1-2; « Corporation de Montréal Métropolitain : Il faut vite régler le problème », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 4 (28 août 1961), p. 1; « Quand M. Chagnon démissionne », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 14 (6 novembre 1961), p. 1-2; « Pour la région métropolitaine de Montréal : Le système des arrondissements », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 32 (12 mars 1962), p. 1-2.

Chapitre 2

La circulation automobile au centre-ville et le transport en commun

Introduction

Le chapitre suivant porte sur les opinions de la Chambre de commerce de Montréal sur la circulation automobile et sur le transport en commun dans la ville lors des années 1950 et 1960. L'objectif du chapitre est de montrer que la Chambre préconisait la modernisation de Montréal par l'amélioration de la circulation urbaine. Ses sujets d'intérêt à cet égard furent : l'apaisement de la circulation, le stationnement, ainsi que le métro et les autres moyens de transport en commun. Le chapitre examinera donc ses positions sur ces sujets. Cependant, pour comprendre les motivations de la Chambre de commerce, il s'avère pertinent de faire d'abord état de la situation de la circulation à Montréal pendant ces deux décennies.

Pour la Chambre de commerce, l'accélération du débit de la circulation automobile au centre-ville de Montréal allait de pair avec la modernisation de la métropole. Elle croyait qu'une amélioration de l'efficacité de la circulation encouragerait le développement économique du centre-ville, en favorisant des échanges commerciaux et les affaires en général¹. Néanmoins, l'organisme ne conceptualisait pas l'amélioration de la circulation de la même manière dont elle est vue aujourd'hui. Les écrits de la Chambre font état d'une vision de la circulation construite autour de l'automobile. Que ce soit ses opinions sur la circulation, le stationnement ou le transport en commun, il est clair que la priorité de l'organisme était l'amélioration de la circulation *automobile* à Montréal². La popularisation de l'automobile en

¹ « La circulation à Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 3 (25 septembre 1950), p. 4-5; « Les bobos de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 28 (20 février 1956), p. 4-5; « Les problèmes de circulation dans la région économique de Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 40 (14 mai 1956), p. 4-7; « Votre chambre... la circulation et le stationnement », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 21 (22 décembre 1958), p. 1, 5-6; « C'est une situation intolérable! », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 24 (19 janvier 1959), p. 1.

² « D'où viendra l'argent lorsque la nouvelle Commission de transport voudra municipaliser LE TRAMWAY? », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 3 (25 septembre 1950), p. 1; « Les problèmes de circulation dans la région économique de Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 40 (14 mai 1956), p. 4-7; « Le service de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 12 no 14 (19 novembre 1956), p. 1.

soi peut être considérée comme un symbole de la modernisation, et la Chambre souscrivait, de toute évidence, à cette pensée. Cette opinion était aussi probablement inspirée par les conditions de circulation montréalaises de l'époque. En partie à cause de l'utilisation de plus en plus commune de l'automobile, la congestion routière était devenue un sujet prioritaire, tant pour la Chambre que pour la Ville.

2.1 L'état de la circulation

Effectivement, au début des années 1950, la circulation à Montréal devient de plus en plus problématique. Comme de nombreuses autres villes de l'Amérique du Nord à cette époque, la popularisation de l'automobile a augmenté l'achalandage des rues de Montréal, menant à la congestion routière. Plusieurs solutions ont été proposées dans ces villes pour rectifier cette situation. L'amélioration du transport en commun a été une initiative commune implantée pour tenter de résoudre ce problème³. L'approche prise par l'administration montréalaise avait plusieurs volets. Tout comme la Chambre, la Ville désirait améliorer la circulation pour stimuler la croissance économique du centre-ville et encourager le développement économique des quartiers de l'est de Montréal⁴.

Durant les années 1950 et 1960, le gouvernement municipal a implanté plusieurs mesures pour tenter d'atteindre ces objectifs. Une initiative importante a été la construction du boulevard Dorchester en 1954-1955⁵. L'administration municipale a aussi commencé à réglementer le stationnement plus vigoureusement, en plus d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation⁶. Des politiques visant l'amélioration de la circulation et du

³ Clay Mcshane, « The Origins and Globalization of Traffic Control Signals. », 380-390; Igor Vojnovic, « Urban Infrastructures. », 128; Gordon W. Davies, « The Effect of a Subway on the Spatial Distribution of Population. », 126-135; « Des statistiques », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 14 (19 novembre 1956), p. 5; « Statistiques », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 14 (19 novembre 1956), p. 7; « Le service de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 12 no 14 (19 novembre 1956), p. 1; Claire Poitras, « A City on the Move : The Surprising Consequences of Highways », dans Stéphane Castonguay et Michèle Dagenais, dirs. *Metropolitan natures: environmental histories of Montreal*, Pittsburgh, Pennsylvania, University of Pittsburgh Press, 2011, p. 168- 183.

⁴ Germain et Rose, *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 74-75; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 502, 536-537.

⁵ Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 500-501.

⁶ *Ibid.*, p. 537.

stationnement dans l'est de Montréal ont également été adoptées⁷. À cette époque, les mesures d'apaisement de la circulation étaient perçues comme essentielles à l'augmentation de l'efficacité de la circulation. Des initiatives aussi simples que limiter les virages à gauche sur les artères principales ou dégager une voie en y interdisant le stationnement ont permis d'accélérer le débit de la circulation au centre-ville d'une manière appréciable⁸. Ce genre de mesures était donc central aux plans de modernisation de la circulation proposés par la Chambre et par l'administration municipale.

Au début des années 1960, la Ville commença à conceptualiser la circulation d'une manière différente. L'idée de construire un métro, un système de transport rapide et moderne, est alors devenue la première mesure d'amélioration de la circulation montréalaise. Le métro a longtemps été perçu comme un projet avant-gardiste. Pourtant, dès le début du vingtième siècle, la construction d'un métro est devenue un sujet de discussion dans l'administration montréalaise⁹. Lorsque la Ville décida, en 1961, de passer à la construction d'un modèle de transport souterrain au lieu d'un train ou d'un monorail extérieur, la rhétorique utilisée pour décrire le projet était celle de l'innovation, de la modernité. À l'époque, il n'y avait que six villes en Amérique du Nord possédant un métro, ce qui donnait un air d'avant-gardisme au projet¹⁰.

Le tracé conçu pour le métro favorisait l'accès au centre-ville et aux commerces qui y sont situés, avec l'objectif d'encourager les citoyens à utiliser le métro pour magasiner dans ce district du commerce et des affaires. Cette route originale privilégiait tant le centre-ville qu'elle fut critiquée de ne pas assez bien desservir les quartiers ouvriers¹¹. Néanmoins, le métro a amélioré la mobilité des Montréalais, en plus d'avoir mené à la relance des activités

⁷ Marc H. Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, 34-35; Linteau 516-517; Marc H. Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, 35.

⁸ « Plus vite », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 14 (19 novembre 1956), p. 3; « M. Jean Lacoste et la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 9 (3 octobre 1955), p. 6-7; « Encore plus vite », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 25 (27 janvier 1958), p. 5.

⁹ George, « Mass Transit: Problem and Promise », p. 11; Roy, *Montréal, ville d'avenir : projet collectif pour les Montréalais*, p. 121, 126.

¹⁰ Gignac, *Jean Drapeau : le maire qui rêvait sa ville*, p. 119-129; Roy, *Montréal, ville d'avenir : projet collectif pour les Montréalais*, p. 120-126.

¹¹ Germain et Rose, *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 75.

économiques et immobilières du centre-ville¹². Dans le même ordre d'idées, la station Berri-de Montigny (maintenant nommée Berri-UQAM) a été choisie comme gare centrale pour tenter de stimuler la croissance dans l'est de la ville. Cependant, cette initiative a eu peu d'influence, et l'Est francophone de Montréal continua d'être moins favorisé que l'Ouest¹³.

Bref, remédier aux problèmes de la circulation était une priorité pour l'administration de Montréal lors des années 1950 et 1960. Ainsi, plusieurs mesures ont été mises en place pour tenter d'accélérer le débit de la circulation. Le projet le plus connu est celui du métro, mais il ne faut pas minimiser l'importance des autres politiques adoptées pour tenter de rectifier ce problème.

2.2 L'apaisement de la circulation automobile

D'après la Chambre de commerce de Montréal, l'amélioration de la circulation était cruciale à la modernisation de Montréal. Dès le début des années 1950, l'organisme s'était montré très critique envers le système de circulation de la ville. La Chambre jugeait que ce système n'était pas adapté aux demandes contemporaines de la circulation automobile. Ainsi, elle réclamait plusieurs mesures du gouvernement municipal destinées à moderniser le système routier pour le préparer à accueillir un nombre croissant de véhicules¹⁴. Selon la Chambre, rectifier les difficultés qu'éprouvaient les citoyens à circuler au centre-ville mènerait directement à la croissance économique de Montréal. En limitant les ralentissements de la circulation, les citoyens allaient pouvoir se rendre plus facilement à leurs emplois et à des rencontres¹⁵. De plus, les problèmes de circulation entravaient la livraison de produits,

¹² Lasserre, « Difficultés de la planification des infrastructures lourdes en milieu urbain : le cas de Montréal », p. 64; Beauregard, « Le transport en commun à Montréal », p. 186; Germain et Rose, *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 74-75, 84; Gignac, *Jean Drapeau : le maire qui rêvait sa ville*, p. 119-129; Roy, *Montréal, ville d'avenir : projet collectif pour les Montréalais*, p. 120-126; George, « Mass Transit: Problem and Promise », p. 11; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 500-502, 536-537.

¹³ Germain et Rose, *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 75.

¹⁴ « D'où viendra l'argent lorsque la nouvelle Commission de transport voudra municipaliser LE TRAMWAY? », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 3 (25 septembre 1950), p. 1; « Les problèmes de circulation dans la région économique de Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 40 (14 mai 1956), p. 4-7; « Le service de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 12 no 14 (19 novembre 1956), p. 1.

¹⁵ « La circulation à Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 3 (25 septembre 1950), p. 4-5; « Les bobos de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 28 (20 février 1956), p. 4-5; « Les

une activité qui, en soi, causait aussi d'importants retards¹⁶. Finalement, la Chambre estimait que ces problèmes menaient au gaspillage de l'essence, ainsi qu'à des ralentissements et à des inefficacités dans plusieurs industries, étant ainsi très coûteux pour la population montréalaise¹⁷.

La Chambre résuma ses opinions sur les coûts du lent débit de la circulation de la manière suivante :

Si nous voulons vivre, il faut, non seulement prévenir, construire, réaliser, mais utiliser ce que nous avons de la façon la plus adéquate possible, car c'est chaque jour que les retards, les délais et les difficultés de la circulation à Montréal coûtent à la population des milliers d'heures de travail perdues, des milliers de gallons d'essence gaspillés, des milliers de livraisons en retard, des pertes énormes qu'il est impossible de tolérer plus longtemps¹⁸.

Pour tenter de remédier à ce problème, plusieurs mesures d'apaisement de la circulation ont été suggérées, comme : élargir les rues; synchroniser les feux de circulation ainsi qu'en accroître leur nombre; augmenter le nombre de rues à sens unique; régler plus sévèrement le stationnement (le prohiber sur les petites rues et le limiter sur les artères lors des heures de pointe) – tout en fournissant des lieux de stationnement hors rue; interdire les virages à gauche sur les grandes rues; créer un organisme central ayant comme but de résoudre les problèmes de la circulation; étager les voies aux intersections achalandées; ainsi qu'augmenter la quantité de tramways et d'autobus¹⁹.

problèmes de circulation dans la région économique de Montréal' », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 40 (14 mai 1956), p. 4-7; « Votre chambre... la circulation et le stationnement », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 21 (22 décembre 1958), p. 1, 5-6; « C'est une situation intolérable! », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 24 (19 janvier 1959), p. 1.

¹⁶ « M. Jean Lacoste et la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 9 (3 octobre 1955), p. 6-7; « C'est une situation intolérable! », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 24 (19 janvier 1959), p. 1.

¹⁷ « Votre chambre... la circulation et le stationnement », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 21 (22 décembre 1958), p. 6; « C'est une situation intolérable! », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 24 (19 janvier 1959), p. 1.

¹⁸ « Votre chambre... la circulation et le stationnement », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 21 (22 décembre 1958), p. 6.

¹⁹ « D'où viendra l'argent lorsque la nouvelle Commission de transport voudra municipaliser LE TRAMWAY? », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 3 (25 septembre 1950), p. 1; « La circulation à Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 3 (25 septembre 1950), p. 4-5; « Le service de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 12 no 14 (19 novembre 1956), p. 1-2; « Plus vite », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 14 (19 novembre 1956), p. 3; « Au comité de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 11 (12 octobre 1959), p. 4; « Un service autonome de circulation! », *Commerce-Montréal*, vol. 10, no 23 (10 janvier 1955), p. 1-2; « La circulation à Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 11 (19 novembre 1951), p. 4-5.

Certaines de ces mesures ont été mises en place au début des années 1950, mais la plupart des projets de circulation de l'administration municipale au début de cette décennie portaient sur l'asphaltage des rues et des trottoirs. Malgré l'importance évidente de l'asphaltage, d'après la Chambre, l'apaisement de la circulation à Montréal n'allait venir qu'en utilisant de multiples approches. Selon cet organisme, la construction routière était lente et multipliait les difficultés de circulation en créant plus de rues inefficaces au centre-ville. Construire de nouvelles rues n'était pas assez; il fallait aussi s'assurer d'implanter des mesures qui allaient permettre aux voitures de circuler rapidement et sans ennui²⁰. D'après l'organisme :

Depuis longtemps, on a constaté et déterminé les déficiences de notre réseau routier; on a reconnu l'importance relative de construire des ponts et des tunnels, des voies distributrices et surélevées, des voies de pénétration et de ceinture, des étagements aux carrefours et des parcs de stationnement, etc.

La solution aux problèmes de la circulation ne sera jamais réalisée par un seul remède. Il est nécessaire d'élaborer un plan d'ensemble, d'appliquer plusieurs mesures qui se compléteront les unes les autres²¹.

Ce n'est qu'au milieu des années 1950 que bon nombre des suggestions de la Chambre ont été adoptées par l'administration municipale sous Drapeau. La construction du Boulevard Dorchester a été d'abord mise de l'avant. Ce projet a été perçu très positivement par la Chambre, tant pour son apport au développement urbain que pour ses contributions notables à l'accélération de la circulation dans le centre-ville montréalais. Plus tard, les mesures d'apaisement proposées ont été implantées, dont l'interdiction du virage à gauche, la réglementation plus sévère du stationnement, la synchronisation des feux de circulation et l'augmentation du nombre de rues à sens unique, telles que décrites plus tôt²².

²⁰ « La circulation : peut-on en rire...? », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 7 (22 octobre 1951), p. 1; « La circulation à Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 11 (19 novembre 1951), p. 4-5; « Vers une ère nouvelle... », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 14 (10 décembre 1951), p. 2; « La circulation et ses problèmes », *Commerce-Montréal*, vol. 8, no 27 (9 mars 1953), p. 2-3; « Les problèmes de circulation dans la région économique de Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 40 (14 mai 1956), p. 4-7.

²¹ « Les problèmes de circulation dans la région économique de Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 40 (14 mai 1956), p. 5.

²² Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 500-501, 537; « Malgré tout, ça avance... », *Commerce-Montréal*, vol. 8, no 30 (30 mars 1953), p. 1; « De l'amélioration », *Commerce-Montréal*, vol. 14 no 24 (19 janvier 1959), p. 2; « Finie la tolérance », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 16 (17 novembre 1958), p. 1; « La circulation, c'est la vie », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 8 (22 septembre 1958), p. 6; « La circulation : Extraits du mémoire transmis à son Honneur le Maire », *Commerce-Montréal*, vol. 10, no 23 (10 janvier 1955), p. 3-7; « La circulation et le port », *Commerce-Montréal*, vol. 14 no 28 (16 février 1959), p. 2; « Nouveaux feux de circulation », *Commerce-*

L'administration municipale songeait aussi à accélérer le débit de la circulation sur la rue Sainte-Catherine. Pour ce faire, les tramways sur cette rue ont été remplacés par des autobus, qui étaient jugés comme étant plus efficaces²³.

L'administration de la circulation a également été confiée à un organisme central, le Service de la circulation, en 1955. À la tête de ce nouveau Service a été nommé Jean Lacoste, qui assumait le poste de directeur²⁴. D'après ce dernier, la quantité croissante de véhicules dans les rues montréalaises représentait un obstacle important à l'essor de la ville, puisque le système routier n'était pas prêt à accueillir ce mode de transport dans un contexte moderne. Des mesures d'apaisement de la circulation sont alors devenues cruciales à l'accélération du débit de la circulation, en partie parce qu'il était possible de les appliquer sur une grande échelle; la construction routière, de son côté, n'influence que les secteurs entourant les projets de construction²⁵.

Lorsque les mesures d'apaisement ont été adoptées, une amélioration notable de la circulation a pu être notée. Effectivement, pendant la deuxième moitié des années 1950, le Service de la circulation mesurait régulièrement le débit de la circulation au centre-ville montréalais. Pour ce faire, le territoire montréalais était divisé en zones circulaires mesurant chacune un mille (1,61 km) de largeur et émanant d'un point central, le carré Dominion (aujourd'hui nommé le carré Dorchester). Ensuite, en voiture, les employés du Service parcouraient des trajets préétablis dans ces secteurs, à des heures différentes de la journée, en notant la vitesse moyenne qu'ils atteignaient. Le Service pouvait ainsi établir des statistiques sur le débit de circulation moyen dans les différents secteurs de Montréal. Cette méthode paraît peut-être un peu simpliste, mais elle permettait au Service d'évaluer l'impact des mesures d'apaisement de la circulation. Les résultats de ces évaluations étaient clairs : les

Montréal, vol. 14 no 33 (23 mars 1959), p. 4; « Fini les sens uniques... alors? », *Commerce-Montréal*, vol. 14 no 41 (25 mai 1959), p. 8.

²³ « Bravo et merci », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 4 (10 septembre 1956), p. 1-2; « Les bobos de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 28 (20 février 1956), p. 4.

²⁴ « Le service de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 12 no 14 (19 novembre 1956), p. 1-2; « La chambre et la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 15 (14 novembre 1955), p. 6; « M. Jean Lacoste et la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 9 (3 octobre 1955), p. 6-7; « Les bobos de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 28 (20 février 1956), p. 4.

²⁵ « Encore plus vite », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 25 (27 janvier 1958), p. 5; « La circulation, c'est la vie », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 8 (22 septembre 1958), p. 3, 6-8; « De l'amélioration », *Commerce-Montréal*, vol. 14 no 24 (19 janvier 1959), p. 2.

mesures implantées ont réussi à accélérer le débit de la circulation au centre-ville montréalais. En effet, selon les résultats de ces études, entre 1955 et 1957, le débit de la circulation dans le premier mille entourant le carré Dominion est passé de 11,87 milles par heure (19,10 km/h) à 13,73 milles par heure (22,10 km/h). De plus, le débit moyen de la circulation dans un rayon de 8 milles (12,87 km) entourant le carré Dominion a accéléré de plus de 4 milles par heure (6,44 km/h)²⁶.

Néanmoins, d'après la Chambre, cette augmentation du débit, à elle seule, ne permettait pas de remédier à la congestion routière montréalaise. Cette congestion était aussi causée par un achalandage trop important de voitures sur un système routier qui était incapable de les accueillir. Ce sous-développement du réseau routier inquiétait donc beaucoup la Chambre de commerce. L'organisme réclamait des investissements majeurs de la part de l'administration municipale dans l'extension du réseau²⁷. Lacoste partageait les inquiétudes de la Chambre quant au sous-développement du réseau²⁸. Pour remédier à ce manque de « surface de roulement », il a suggéré de nombreux projets visant à étendre le réseau routier, telles que la construction de voies à circulation rapide dans les directions est-ouest et nord-sud dans le centre (un investissement dont la Chambre approuvait aussi), la construction de voies étagées et l'addition de nouvelles rues²⁹. En 1962, Claude Robillard (alors directeur du Service d'urbanisme de la ville de Montréal) a réitéré l'importance d'améliorer la circulation au centre-ville. Comme la Chambre, Robillard était inquiet du lent débit de la « circulation en surface »³⁰. Le réaménagement des rues et la canalisation de la

²⁶ « M. Jean Lacoste et la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 9 (3 octobre 1955), p. 6-7; « Plus vite », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 14 (19 novembre 1956), p. 3; « Encore plus vite », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 25 (27 janvier 1958), p. 5; « La circulation, c'est la vie », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 8 (22 septembre 1958), p. 6; « Les bobos de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 28 (20 février 1956), p. 4-5.

²⁷ « Plus vite », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 14 (19 novembre 1956), p. 3; « Espace requis », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 14 (19 novembre 1956), p. 3; « Le problème : Un déficit », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 21 (14 janvier 1957), p. 3; « Encore plus vite », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 25 (27 janvier 1958), p. 5; « Ce qui s'impose... c'est de l'action », *Commerce-Montréal*, vol. 14 no 8 (22 septembre 1958), p. 1.

²⁸ « La circulation, c'est la vie », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 8 (22 septembre 1958), p. 3, 6-8.

²⁹ « Encore plus vite », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 25 (27 janvier 1958), p. 5; « La circulation, c'est la vie », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 8 (22 septembre 1958), p. 3, 6-8.

³⁰ « On a parlé de circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 18 no 36 (9 avril 1962), p. 7.

circulation du centre-ville vers les autoroutes ont été proposés comme des solutions à privilégier pour remédier à la congestion montréalaise³¹.

Un autre problème créant de l'achalandage, d'après la Chambre, était que l'administration montréalaise avait peu d'influence sur la réglementation de la circulation dans la région métropolitaine de Montréal (sauf par le biais de la Commission métropolitaine de Montréal). Ainsi, mis à part le Boulevard Métropolitain, l'administration municipale n'avait aucun contrôle sur l'afflux quotidien de voitures de la banlieue vers la métropole. Compléter rapidement ce boulevard était donc une priorité, autant pour la Ville que pour la Chambre³². Par la suite, la construction routière est demeurée un élément clé des mesures mises en place pour tenter d'accélérer le débit de la circulation à Montréal. De même, pour la Chambre, cette question était nécessaire pour assurer l'efficacité du réseau routier³³. L'accroissement de cette efficacité était jugé comme central à la modernisation de la circulation montréalaise³⁴.

2.3 Le stationnement

La Chambre était aussi préoccupée par les difficultés liées au stationnement, un problème considéré comme une des grandes entraves à la circulation efficace à Montréal. Plus précisément, l'organisme décriait les ralentissements causés par le stationnement dans la rue³⁵. Dans un article de décembre 1956, l'organisme qualifia même le stationnement comme

³¹ *Ibid.*, p. 7.

³² « Le rond point de Ville St-Laurent », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 38 (28 avril 1958), p. 5; « Un problème régional », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 5 (3 septembre 1957), p. 7; « C'est urgent », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 26 (2 février 1959), p. 7.

³³ « Finie la tolérance », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 16 (17 novembre 1958), p. 1; « C'est une situation intolérable! », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 24 (19 janvier 1959), p. 1; « Les autoroutes nord-sud », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 26 (9 février 1959), p. 4; « Circulation! Circulation! Circulation! », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 41 (30 mai 1960), p. 2; « Mémoire sur La circulation à Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 19, no 35 (1 avril 1963), p. 1, 8; « D'où viendra l'argent lorsque la nouvelle Commission de transport voudra municipaliser LE TRAMWAY? », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 3 (25 septembre 1950), p. 1.

³⁴; « D'où viendra l'argent lorsque la nouvelle Commission de transport voudra municipaliser LE TRAMWAY? », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 3 (25 septembre 1950), p. 1; « 'Les problèmes de circulation dans la région économique de Montréal' », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 40 (14 mai 1956), p. 4-7; « Le stationnement : une plaie nécessaire », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 18 (17 décembre 1956), p. 5-7.

³⁵ « Pas de stationnement », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 4 (29 août 1955), p. 5; « Les bobos de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 28 (20 février 1956), p. 4-5; « Le stationnement : une

« le problème numéro 1 de la circulation » dans la métropole³⁶. D'après la Chambre, l'achalandage croissant dans les rues de la ville faisait en sorte qu'il était nécessaire de maximiser la surface de circulation. Par contre, ceci n'était pas possible, puisque les voies bordant les trottoirs étaient encombrées par des voitures garées³⁷. Les motivations pour l'amélioration de la circulation furent d'abord économiques : pour s'assurer que l'économie de Montréal soit moderne et productive, il était nécessaire de garantir une circulation fluide au centre-ville, particulièrement dans le secteur des affaires. Si les rues restaient encombrées par des voitures stationnées, la Chambre craignait que la circulation manque d'efficacité, retardant les travailleurs et les citoyens dans leurs déplacements, causant, en conséquence, des effets négatifs sur l'économie³⁸.

Selon l'organisme, les ralentissements causés par le stationnement étaient considérables :

Sur une rue occupée par les transports en commun, la rue devient presque inutile pour la circulation, si le stationnement y est permis. Selon le Highway Research Board, un organisme américain, la capacité d'une rue de 40 pieds de largeur, où les virages à gauche sont permis, passe de 750 à 1,400 véhicules à l'heure, si on y prohibe le stationnement. En fait, une rue de 40 pieds où le stationnement est prohibé peut accommoder le même volume de circulation qu'une rue de 70 pieds où le stationnement est permis³⁹.

De plus, d'après la Chambre, lorsque le transport en commun devait partager la rue avec des voitures stationnées en bordure, les voies devenaient trop encombrées pour permettre la circulation automobile efficace⁴⁰.

plaie nécessaire », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 18 (17 décembre 1956), p. 5-7; « Circulation! Circulation! Circulation! », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 41 (30 mai 1960), p. 2; « Calamité! », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 17 (10 décembre 1956), p. 3; « Le stationnement ». *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 1 (4 août 1958), p. 3.

³⁶ ; « Le stationnement : une plaie nécessaire », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 18 (17 décembre 1956), p. 5.

³⁷ « Calamité! », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 17 (10 décembre 1956), p. 3; « La circulation, c'est la vie », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 8 (22 septembre 1958), p. 3,6.

³⁸ « Stationnement à Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 10, no 46 (20 juin 1955), p. 1; « Le stationnement : une plaie nécessaire », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 18 (17 décembre 1956), p. 5-7; « Cataplasmes! », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 21 (14 janvier 1957), p. 1-2; « Où stationner? », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 21 (14 janvier 1957), p. 6-7; « Le problème : Un déficit », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 21 (14 janvier 1957), p. 3.

³⁹ « La prohibition », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 21 (14 janvier 1957), p. 4-5.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 4-5.

Les solutions proposées par la Chambre aux problèmes de stationnement montréalais comportaient deux volets. La Chambre considérait la réglementation et l'extension de l'infrastructure routière comme les solutions clés aux problèmes de circulation montréalais. Les suggestions de l'organisme quant au stationnement furent similaires : il fallait limiter le stationnement dans la rue (voire le prohiber par une réglementation plus sévère) et construire des sites de stationnement hors rue. Ceci permettrait aux conducteurs d'amener leurs voitures au centre-ville et de les garer, sans causer d'entrave à la circulation⁴¹. De 1950 à 1955, les solutions proposées dans les articles de *Commerce-Montréal* ciblent des cas particuliers, tels que le stationnement sur les rues à sens unique ou dans le quartier des affaires. En 1955, le stationnement commence à être étudié d'une manière plus large. Il est alors caractérisé comme étant une entrave à la circulation en général. Les demandes faites par la Chambre pour l'interdiction du stationnement (particulièrement sur les grandes artères) se multiplièrent dès le milieu des années 1950 et persistent jusqu'au début des années 1960, lorsque le sujet perdit de son intérêt⁴².

L'administration municipale, de son côté, ne s'était pas particulièrement préoccupée du stationnement au début des années 1950. Ce fut sous le premier gouvernement Drapeau qu'elle s'intéressa plus au sujet, notamment par la création du Service de la circulation en 1955. Les responsabilités du Service comprenaient, entre autres, la réglementation du stationnement et la planification de sites de stationnement hors rue⁴³. Les premières initiatives de ce département dans le domaine du stationnement visaient à limiter le stationnement dans la rue par le biais de la réglementation. Ainsi, le stationnement fut

⁴¹ « Cataplasmes! », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 21 (14 janvier 1957), p. 1-2; « Où stationner? », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 21 (14 janvier 1957), p. 6-7; « Des hypocrites! », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 6 (8 septembre 1958), p. 1-2.

⁴² « 'La rue n'est pas un garage' alors... du stationnement hors rue », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 20 (19 décembre 1960), p. 1, 6; « La circulation à Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 3 (25 septembre 1950), p. 4-5; « La circulation : peut-on en rire...? », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 7 (22 octobre 1951), p. 1 « Pas de stationnement », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 4 (29 août 1955), p. 5; « M. Jean Lacoste et la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 9 (3 octobre 1955), p. 7; « Le stationnement : une plaie nécessaire », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 18 (17 décembre 1956), p. 5-7; « La rue n'est pas un garage mais... il faut tout de même stationner », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 21 (26 décembre 1960), p. 2-3; « La rue n'est pas un garage », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 30 (27 février 1961), p. 1; « À Montréal : La nuit est un garage pour 60, 000 voitures », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 33 (20 mars 1961), p. 3; « La rue n'est pas un garage », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 34 (27 mars 1961), p. 9;

⁴³ « Le service de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 12 no 14 (19 novembre 1956), p. 1-2; « Les rouages du service », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 14 (19 novembre 1956), p. 4-5.

prohibé entre certaines heures et sur un côté de la rue sur plusieurs artères, dans le but d'encourager un débit de circulation plus rapide⁴⁴. Ces mesures concordaient presque entièrement avec les demandes de la Chambre, qui les appuya⁴⁵.

Dans certains cas, le stationnement dans la rue fut même interdit, avec l'objectif de faciliter la circulation et le déneigement de rues étroites ou particulièrement achalandées⁴⁶. Notamment, lorsqu'un quartier avait beaucoup de places de stationnement hors rue (des garages ou des terrains de stationnement) disponibles, mais sous-utilisées, le Service de la circulation réglementait plus sévèrement le stationnement dans la rue. Le but de cela était non seulement de faciliter la circulation, mais aussi de libérer des places pour des voitures ou pour des camions de livraison. Avec plus de places disponibles, les livreurs avaient moins besoin de se garer en double, une pratique qui était perçue comme étant très néfaste pour la circulation⁴⁷. Ces mesures ont également reçu l'approbation de la Chambre de commerce⁴⁸.

De même, l'administration installa des parcomètres dans le centre-ville. L'objectif financier des parcomètres est évident, mais il ne faut pas négliger l'apport considérable de cette technologie à la gestion du stationnement. La Chambre, cependant, n'approuvait pas complètement cette mesure, parce qu'elle la voyait comme un incitatif pour les conducteurs à délaissé les sites de stationnement hors rue⁴⁹. En 1958, la Ville créa aussi un comité pour étudier le stationnement. Ce comité était formé de membres de l'administration municipale, ainsi que de représentants de la Chambre de commerce, du Montreal Board of Trade (la chambre de commerce anglophone de Montréal) et du Royal Automobile Club⁵⁰.

Nonobstant cette nouvelle volonté d'améliorer le stationnement, la Chambre jugeait que l'intérêt de la Ville pour le sujet était plus théorique que pratique. Selon l'organisme,

⁴⁴ « Réalisations », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 14 (19 novembre 1956), p. 6-7.

⁴⁵ « Le service de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 12 no 14 (19 novembre 1956), p. 1-2;

« Les rouages du service », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 14 (19 novembre 1956), p. 4-5;

« Réalisations », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 14 (19 novembre 1956), p. 6-7.

⁴⁶ « De l'amélioration », *Commerce-Montréal*, vol. 14 no 24 (19 janvier 1959), p. 2

⁴⁷ « Il y a de la place pour 2,000 automobiles », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 27 (9 février 1959), p. 7.

⁴⁸ « De l'amélioration », *Commerce-Montréal*, vol. 14 no 24 (19 janvier 1959), p. 2; « Il y a de la place pour 2,000 automobiles », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 27 (9 février 1959), p. 7.

⁴⁹ « Oui! ... mais, attention! », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 32 (16 mars 1959), p. 7.

⁵⁰ « Encore le stationnement », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 2 (11 août 1958), p. 6.

même si l'administration municipale mettait en place des règlements limitant le stationnement, il n'y avait pas assez de policiers pour bien les faire appliquer. De plus, une tolérance générale envers certaines pratiques de stationnement, telles que le stationnement en double ou le non-respect des contraintes, faisait en sorte que les règlements n'étaient pas efficaces⁵¹. Jean Lacoste, le directeur du Service de la circulation de Montréal, a aussi véhiculé des inquiétudes quant au stationnement, soulignant les ralentissements que celui-ci causait. Néanmoins, Lacoste jugea lui-même que la Ville n'avait pas assez accompli quant à la gestion du stationnement durant la deuxième moitié de la décennie 1950⁵².

Lorsque Jean Drapeau est revenu au pouvoir en 1960, la Ville s'intéressa plus sérieusement au sujet du stationnement. Le maire Drapeau, en particulier, voulait que l'administration municipale assume un rôle très actif dans la gestion du stationnement. Malgré le fait que le stationnement était géré par des groupes indépendants dans d'autres municipalités, la Ville jugea qu'il serait plus bénéfique de conserver ce pouvoir. Drapeau désirait voir une réglementation plus sévère du stationnement, dans le but de dégager les rues et de permettre une circulation plus rapide⁵³. C'est aussi au début des années 1960 que l'administration municipale s'intéresse de plus en plus à la construction de sites de stationnement hors rue⁵⁴. Par exemple, en 1962, la Ville a pris la décision de consacrer un fonds de cinq millions de dollars annuellement «à l'amélioration des conditions de stationnement»⁵⁵. Le Comité de stationnement du comité exécutif de la Ville avait fait des études sur les besoins de stationnement de Montréal, dans le but de déterminer quelles zones requéraient la construction de garages de stationnement. La Ville a alors décidé d'utiliser l'argent de ce nouveau fonds pour construire trois garages dans les zones ciblées par ces études, soit dans le district est de la rue de Montigny (aujourd'hui le Boulevard de

⁵¹ « Tolérance injustifiée », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 19 (9 décembre 1956), p. 11; « Le stationnement », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 1 (4 août 1958), p. 3; « Ce qui s'impose... c'est de l'action », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 8 (22 septembre 1958), p. 1; « C'est scandaleux », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 10 (6 octobre 1958), p. 1; « Finie la tolérance », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 16 (17 novembre 1958), p. 1.

⁵² « La circulation, c'est la vie », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 8 (22 septembre 1958), p. 7; « Au comité de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 11 (12 octobre 1959), p. 4.

⁵³ « 'La rue n'est pas un garage' alors... du stationnement hors rue », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 20 (19 décembre 1960), p. 1, 6.

⁵⁴ « La rue n'est pas un garage mais... il faut tout de même stationner », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 21 (26 décembre 1960), p. 2-3.

⁵⁵ « Enfin la première pelletée de terre... », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 22 (1^{er} janvier 1962), p. 1.

Maisonneuve) et près de la Plaza St-Hubert. La Chambre de commerce a salué ce geste. Pour l'organisme, rectifier la situation du stationnement à Montréal était une priorité; la Chambre appuyait donc toute initiative qui visait cet objectif⁵⁶.

Comme nous pouvons le constater, le stationnement est rapidement devenu un élément central du plan d'amélioration de la circulation montréalaise. D'après la Chambre de commerce, il était nécessaire d'améliorer la situation du stationnement à Montréal pour corriger les problèmes de congestion présents dans le centre-ville. L'administration de la métropole a adopté des points de vue similaires sur le sujet. En prenant directement le contrôle du stationnement à Montréal, par le biais du Comité de la circulation et par le Comité de stationnement, ainsi que par une réglementation plus sévère, la Ville a tenté de faire en sorte que la circulation se déroule d'une manière efficace, ce que la Chambre appuyait⁵⁷.

2.4 Le métro et le transport en commun

Diverses solutions aux problèmes de circulation montréalais ont été proposées et mises en place pendant les années 1950 et au début des années 1960. Cependant, dès les premières années de la décennie 1960, la construction d'un système de métro est devenue l'initiative principale de la municipalité pour accélérer la vitesse de la circulation au centre-ville⁵⁸. Nonobstant le fait que la circulation et le stationnement sont demeurés quelque peu problématiques après l'ouverture du métro⁵⁹, le système a rapidement pris la place de l'apaisement de la circulation et du stationnement en tant que sujet principal des articles de *Commerce-Montréal* sur la circulation. En raison de sa rapidité et de sa capacité de transporter un grand nombre de passagers, ce système représentait la solution la plus moderne

⁵⁶ *Ibid.*, p. 1-2.

⁵⁷ « Calamité! », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 17 (10 décembre 1956), p. 3; « Le stationnement : une plaie nécessaire », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 18 (17 décembre 1956), p. 5-7; « Cataplasmes! », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 21 (14 janvier 1957), p. 1-2; « Où stationner? », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 21 (14 janvier 1957), p. 6-7; « Le problème : Un déficit », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 21 (14 janvier 1957), p. 3; « La prohibition », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 21 (14 janvier 1957), p. 4-5; « Enfin la première pelletée de terre... », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 22 (1^{er} janvier 1962), p. 1; « Réalisations », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 14 (19 novembre 1956), p. 6-7.

⁵⁸ « On a parlé de circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 18 no 36 (9 avril 1962), p. 7.

⁵⁹ « Pitié pour notre Parc Lafontaine », *Commerce-Montréal*, vol. 23 no 14 (7 novembre 1966), p. 1.

aux difficultés de congestion de la ville. Le métro permettait d'augmenter l'efficacité de la circulation montréalaise et le projet en soi était considéré comme très avant-gardiste à l'époque de sa conception et de sa construction. Puisque peu de villes en Amérique du Nord (ou même au monde) avaient un métro au début des années 1960 (lorsque le projet fut annoncé), Montréal parut comme une ville moderne et ouverte à l'innovation⁶⁰.

Les débats sur la construction d'un métro à Montréal datent du début du 20^e siècle⁶¹. En effet, la Chambre avait longtemps réclamé la construction d'un métro, une initiative qu'elle a appuyée tout au long des années 1950⁶². D'après l'organisme, le transport en commun à Montréal n'était pas assez accessible aux citoyens. Mis en cause fut le coût d'utilisation du réseau, que l'organisme jugea élevé et prohibitif⁶³. De plus, d'après la Chambre, le système de transport en commun montréalais était considérablement sous-développé : l'organisme jugeait que la Ville devait accroître son parc d'autobus et acheter de nouveaux tramways⁶⁴. L'organisme croyait aussi que les réseaux de tramways et d'autobus devraient être aménagés d'une manière à minimiser la congestion routière. Par exemple, il a suggéré (paradoxalement) l'utilisation des rues secondaires pour les autobus, la limitation des virages à gauche pour les tramways dans certaines intersections, ainsi que l'aménagement de

⁶⁰Beauregard, « Le transport en commun à Montréal », p. 186; Lasserre, « Difficultés de la planification des infrastructures lourdes en milieu urbain : le cas de Montréal. », p. 64; Germain et Rose, *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 74-75, 84; Gignac, *Jean Drapeau : le maire qui rêvait sa ville*, p. 119-129; Roy, *Montréal, ville d'avenir : projet collectif pour les Montréalais*, p. 120-126; George, « Mass Transit: Problem and Promise », p. 11; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 500-502, 536-537; « Les métros du monde », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 27 (8 février 1960), p. 4; « Combattre le vandalisme, c'est la responsabilité de tous », *Commerce-Montréal*, vol. 23 no 14 (7 novembre 1966), p. 2; « Transport en commun », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 43 (13 juin 1960), p. 2.

⁶¹ George, « Mass Transit: Problem and Promise », p. 11; Roy, *Montréal, ville d'avenir : projet collectif pour les Montréalais*, p. 121, 126; « La circulation et ses problèmes », *Commerce-Montréal*, vol. 8, no 27 (9 mars 1953), p. 2-3.

⁶² « Circulation et transport en commun », *Commerce-Montréal*, vol. 9, no 43 (24 mai 1954), p. 6; « Gouvernements à l'œuvre », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 1 (11 septembre 1950), p. 5; « Consultation sur le métro : Rapport des scrutateurs », *Commerce-Montréal*, vol. 9, no 34 (22 mars 1954), p. 3.

⁶³ « On tourne en rond ... », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 19 (12 décembre 1955), p. 1-2.

⁶⁴ « La circulation à Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 3 (25 septembre 1950), p. 4-5; « D'où viendra l'argent lorsque la nouvelle Commission de transport voudra municipaliser LE TRAMWAY? », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 3 (25 septembre 1950), p. 1; « La circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 25 (3 mars 1952), p. 6; « Les bobos de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 28 (20 février 1956), p. 4-5.

lignes « express » d'autobus et de tramway pour accélérer le débit de la circulation⁶⁵. Il faut aussi noter que, durant les années 1950, la Chambre revendiqua le remplacement des tramways par des autobus, parce qu'ils causaient moins d'entraves à la circulation⁶⁶. Elle voyait alors le transport en commun non comme une solution de remplacement au transport automobile, mais simplement comme une autre mesure d'apaisement de la circulation, dont le but primaire était d'accélérer le débit automobile.

Néanmoins, la Chambre considérait le transport collectif comme une solution clé aux problèmes de circulation montréalais. Cependant, au milieu des années 1950, l'organisme soutenait que le système de transport en commun n'était pas assez efficace pour encourager les Montréalais et ceux vivant dans la région métropolitaine à remiser leurs voitures et à circuler en transport collectif au centre-ville. D'après la Chambre, cette faiblesse faisait en sorte que le système ne remédiait pas aux difficultés de circulation de la métropole. Ainsi, une nouvelle conceptualisation du transport en commun était nécessaire⁶⁷. L'organisme imaginait le système de transport collectif idéal comme étant confortable, rapide, et ayant un service fréquent. Selon la Chambre, le transport en commun montréalais des années 1950 ne possédait pas ces caractéristiques⁶⁸. En particulier, la Chambre critiqua l'autobus en raison de son inconfort et nota qu'un « chemin de fer métropolitain » serait nettement plus efficace que ce dernier⁶⁹.

⁶⁵ « La circulation à Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 11 (19 novembre 1951), p. 4-5; « Le transport en commun », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 30 (18 mars 1957), p. 1-3; « Heureuses initiatives », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 44 (24 juin 1957), p. 7; « Les bobos de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 28 (20 février 1956), p. 4.

⁶⁶ « Les bobos de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 28 (20 février 1956), p. 4-5; « Bravo et merci », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 4 (10 septembre 1956), p. 1-2; « La circulation à Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 11 (19 novembre 1951), p. 4-5.

⁶⁷ « 'Les problèmes de circulation dans la région économique de Montréal' », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 40 (14 mai 1956), p. 6; « Transport en commun », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 43 (13 juin 1960), p. 2; « Circulation et transport en commun », *Commerce-Montréal*, vol. 9, no 43 (24 mai 1954), p. 6; « Encore la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 30 (18 mars 1957), p. 1; « Le transport en commun », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 30 (18 mars 1957), p. 1-3; « Heureuses initiatives », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 44 (24 juin 1957), p. 7; « La circulation, c'est la vie », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 8 (22 septembre 1958), p. 6-7.

⁶⁸ « Transport en commun », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 43 (13 juin 1960), p. 2; « 'Les problèmes de circulation dans la région économique de Montréal' », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 40 (14 mai 1956), p. 6.

⁶⁹ « Transport en commun », *Commerce-Montréal*, vol. 16, no 43 (13 juin 1960), p. 2.

Jean Lacoste partageait des opinions similaires à celles de la Chambre au sujet du transport en commun. Il soutenait que le but de ce système devrait être d'encourager la population à se déplacer en transport en commun, diminuant ainsi la congestion routière. Puisqu'il était difficile (voire impossible) d'étendre le réseau routier de surface, il jugea l'établissement d'un réseau de transport rapide et agréable comme nécessaire. Comme la Chambre, il était convaincu que le système d'autobus ne pourrait pas atteindre cet idéal : il affirma que les problèmes de congestion de la ville continueraient si un système de transport rapide — qui n'encombrerait pas les voies de circulation — n'était pas mis en place. Ainsi, Lacoste voyait le métro comme la solution parfaite aux problèmes de circulation de Montréal⁷⁰.

Lorsque le gouvernement municipal décida de se pencher à nouveau sur le sujet de la construction d'un métro, à la fin 1961, la Chambre était très enthousiaste. L'organisme nota alors qu'il était primordial que le tracé choisi pour le métro s'intègre efficacement dans le réseau de circulation montréalais. De plus, il a demandé que le tracé tienne compte des origines et des destinations des voyageurs, pour permettre de maximiser l'utilité du système. Néanmoins, avant tout, l'organisme voyait la construction du métro comme l'élément clé à la modernisation de la circulation à Montréal, pour accélérer son débit⁷¹.

D'après la Chambre :

Au rythme où s'élèvent nos gratte-ciels, au rythme où se multiplient les voitures automobiles, moyennes et grosses, nous risquons, dans un avenir prochain, de ne plus circuler à Montréal qu'à la vitesse des tortues dans un âge où on pourra passer un week-end [sur] la lune⁷².

Ainsi, la Chambre a accueilli le début de la construction du réseau d'une manière très positive, disant même se réjouir du fait que les Montréalais allaient bientôt avoir un réseau de transport rapide⁷³.

⁷⁰ « La circulation, c'est la vie », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 8 (22 septembre 1958), p. 7; « Au comité de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 11 (12 octobre 1959), p. 4.

⁷¹ « Le métro : Encore quelques jours... », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 10 (9 octobre 1961), p. 1-2; « La Chambre et le métro », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 12 (23 octobre 1961), p. 1; « La Chambre et le métro », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 29 (19 février 1962), p. 1-2; « Le métro », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 44 (4 juin 1962), p. 3.

⁷² « Le métro : Encore quelques jours... », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 10 (9 octobre 1961), p. 1.

⁷³ « Le métro », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 44 (4 juin 1962), p. 3.

L'engouement de la Chambre pour le métro s'est manifesté de nouveau lorsque le système fut inauguré en octobre 1966. L'organisme qualifia le métro comme un succès frappant pour la circulation à Montréal et pour l'image de la ville. D'après la Chambre de commerce, la mise en place du métro avait permis d'augmenter l'efficacité et l'achalandage du réseau de transport en commun montréalais⁷⁴. L'année suivante, lors de l'Exposition universelle de 1967, le métro a été central au succès qu'a connu le réseau de transport en commun de la ville. D'ailleurs, ce réseau a été salué pour avoir transporté plusieurs dizaines de millions de voyageurs avec efficacité⁷⁵.

Il est donc possible d'affirmer que la décision prise par l'administration Drapeau de construire le métro au début des années 1960 fut un tournant en ce qui concerne la modernisation du système de circulation de la métropole. En effet, la construction du métro a permis à la Ville de se doter d'un réseau moderne, urbain, diversifié et capable de répondre à la demande grandissante pour l'amélioration de la circulation à long terme. Le métro est devenu l'élément central des mesures de l'administration municipale de Montréal visant la modernisation de la circulation dans la ville. Malgré l'impact appréciable des initiatives d'apaisement de la circulation, de l'extension du réseau routier et du contrôle du stationnement implantées lors des années 1950 et 1960, la construction du métro est le projet qui a eu le plus grand effet sur la circulation à Montréal, en particulier au centre-ville⁷⁶.

Conclusion

L'examen des positions adoptées par la Chambre de commerce de Montréal sur la circulation dans la ville a permis de montrer les visées réformatrices de l'organisme. Lors des années 1950 et 1960, la Chambre de commerce préconise la modernisation de la circulation

⁷⁴ « Le plus beau... », *Commerce-Montréal*, vol. 23 no 12 (24 octobre 1966), p. 2; « Combattre le vandalisme, c'est la responsabilité de tous! », *Commerce-Montréal*, vol. 23 no 14 (7 novembre 1966), p. 2; « Prenez-vous le métro? », *Commerce-Montréal*, vol. 23 no 18 (5 décembre 1966), p. 3.

⁷⁵ « Grève de la CTM : La Chambre prie le gouvernement d'intervenir », *Commerce-Montréal*, vol. 24 no 8 (2 octobre 1967), p. 1,7; « Déficit pour la C.T.M. », *Commerce-Montréal*, vol. 25 no 10 (21 octobre 1968), p. 7.

⁷⁶ Lasserre, « Difficultés de la planification des infrastructures lourdes en milieu urbain : le cas de Montréal. », p. 64; Germain et Rose, *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 75; « La circulation, c'est la vie », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 8 (22 septembre 1958), p. 7; « On a parlé de circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 18 no 36 (9 avril 1962), p. 7; « Au comité de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 11 (12 octobre 1959), p. 4.

montréalaise par divers moyens. En appuyant des mesures concernant l'apaisement de la circulation, la réglementation du stationnement et la construction du métro, la Chambre désirait améliorer l'efficacité de la circulation dans la métropole. D'après l'organisme, des progrès dans ce domaine permettraient à la ville de connaître un essor appréciable et, ainsi, de poursuivre sur le chemin de la modernisation.

Les politiques adoptées par l'administration de Montréal à cette époque s'inscrivirent dans un vaste courant de modernisation de la circulation, qui concernait plusieurs villes nord-américaines à cette période⁷⁷. Les objectifs de la Chambre s'alignèrent sur un courant commun aux Chambres de commerce nord-américaines pendant cette période⁷⁸. Dans les deux cas, la notion de la modernité se trouve au centre de ces conceptualisations de la croissance urbaine. Les écrits de la Chambre de commerce de Montréal nous permettent donc d'affirmer que, dans les années 1950 et 1960, l'organisme a contribué à la réflexion sur la modernisation de Montréal en encourageant des améliorations au réseau de circulation.

Néanmoins, les prises de position émises par la Chambre de commerce ne montrent pas uniquement ses points de vue sur l'amélioration de la circulation, mais font aussi état des valeurs de l'organisme quant à ce sujet. Les opinions véhiculées par la Chambre sur l'apaisement de la circulation, le stationnement et le transport en commun montrent à quel point l'organisme privilégiait la circulation automobile. De toute évidence, pour la Chambre, l'amélioration de la circulation au centre-ville avait comme objectif de faciliter le transport par automobile⁷⁹. C'est pour cette raison que plusieurs paradoxes existent dans les opinions

⁷⁷ Vojnovic, « Urban Infrastructures. », p. 128; Miller, « Transportation and Communication. », p. 104-105, 107-108; Davies, « The Effect of a Subway on the Spatial Distribution of Population. », p. 126-135; Poitras, « A City on the Move : The Surprising Consequences of Highways », p. 168-183.

⁷⁸ Heathcott, « The City Quietly Remade : National Programs and Local Agendas in the Movement to Clear the Slums, 1942 -1952 », p. 231-233; Jenkins, «Before Downtown : Cleveland, Ohio, and Urban Renewal, 1949-1958 », p. 472-473; Matthew W. Roth, « Whittier Boulevard, Sixth Street Bridge, and the Origins of Transportation Exploitation in East Los Angeles » *Journal of Urban History* 30 (juillet 2004) , p. 735; Stanford, *To Serve the Community: The Story of Toronto's Board of Trade*, p. 197-257.

⁷⁹ « D'où viendra l'argent lorsque la nouvelle Commission de transport voudra municipaliser LE TRAMWAY? », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 3 (25 septembre 1950), p. 1; « 'Les problèmes de circulation dans la région économique de Montréal' », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 40 (14 mai 1956), p. 4-7; « Le service de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 12 no 14 (19 novembre 1956), p. 1; « La circulation à Montréal », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 11 (19 novembre 1951), p. 4-5; « Le transport en commun », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 30 (18 mars 1957), p. 1-3; « Heureuses initiatives », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 44 (24 juin 1957), p. 7; « Les bobos de la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 28 (20 février 1956), p. 4.

de la Chambre sur la circulation. Elle voulait améliorer le réseau de transport en commun, mais proposait des autobus sur des rues secondaires. Elle désirait augmenter l'achalandage du système de transport en commun, mais elle préconisait la suppression des tramways et s'intéressait peu aux autobus. Elle désirait encourager le développement économique de la ville, mais elle croyait que la livraison de produits était une entrave à la circulation. Ainsi, pour la Chambre, l'automobile devait être au centre de toute conceptualisation de la circulation urbaine.

Le raisonnement de l'organisme sur cet aspect était assez apparent. Il voyait la voiture comme le moyen de transport des hommes d'affaires ou des consommateurs, et non comme l'outil du prolétaire. La Chambre divisait donc la circulation en deux catégories. Jugés essentiels (rentables) furent les déplacements des hommes d'affaires en route vers des rencontres et des consommateurs, qu'il fallait privilégier⁸⁰. Cependant, les déplacements quotidiens des travailleurs et la livraison n'étaient pas essentiels; il fallait donc les décourager⁸¹. De toute évidence, le rôle de la Chambre comme organisme patronal a eu une influence idéologique appréciable sur ses perceptions de la circulation. Toutefois, la modernisation de la métropole est demeurée l'objectif prioritaire de l'organisme, tout au long des années 1950 et 1960.

⁸⁰ « 'Les problèmes de circulation dans la région économique de Montréal' », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 40 (14 mai 1956), p. 4-7; « Votre chambre... la circulation et le stationnement », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 21 (22 décembre 1958), p. 1, 5-6; « C'est une situation intolérable! », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 24 (19 janvier 1959), p. 1; « Stationnement — \$\$\$ », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 8 (22 septembre 1958), p. 1-2.

⁸¹ « M. Jean Lacoste et la circulation », *Commerce-Montréal*, vol. 11, no 9 (3 octobre 1955), p. 6-7; « C'est une situation intolérable! », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 24 (19 janvier 1959), p. 1; « Stationnement — \$\$\$ », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 8 (22 septembre 1958), p. 1-3.

Chapitre 3

Le développement urbain

Introduction

La Chambre de commerce de Montréal voyait le développement urbain comme intrinsèque à la modernisation de la ville. Les opinions de la Chambre sur le sujet sont bien fondées : d'après l'organisme, lors des années 1950 et 1960, le cadre bâti de la ville (tant résidentiel que commercial) était désuet, nécessitant d'être réparé ou remplacé — une évaluation plutôt exacte¹. Pendant cette période, les mesures et les politiques mises en place par la Ville montrent que l'administration municipale avait une perception similaire à celle de la Chambre quant aux besoins de modernisation de Montréal. La Ville, tout comme la Chambre, était inquiète des mauvaises conditions de vie dans certains quartiers et du sous-développement du centre-ville. Pour assurer la modernisation de la ville, il fallait améliorer la qualité de vie des citoyens démunis et stimuler la croissance économique². La Chambre perçut les besoins de Montréal d'une manière similaire, agissant comme lobbyiste en faveur des mesures de modernisation. Pour tous, les projets de modernisation devaient avoir un impact tant humain qu'économique sur la vie montréalaise.

La Chambre croyait que la modernisation de la ville nécessitait d'importants projets de développement urbain. Le chapitre qui suit étudie son opinion sur le développement urbain pendant les années 1950 et 1960. Le but du chapitre est de montrer que la Chambre préconisait la modernisation de Montréal par la croissance urbaine dans le centre-ville et dans les quartiers résidentiels de l'Est. Les sujets qui ont reçu le plus son attention furent : le logement, le développement du centre-ville, et les effets d'entraînement de l'Exposition universelle de 1967. Après avoir fait état du développement urbain à Montréal pendant les

¹ « Malgré tout, ça avance... », *Commerce-Montréal*, vol. 8, no 30 (30 mars 1953), p. 1.

² Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, p. 30-34, 38, 85; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 505-506, 515-516; Choko, Collin et Germain, « Le logement et les enjeux de la transformation de l'espace urbain : Montréal, 1940-1960. Première partie. », p. 128, 130; Artibise, « Canada as an Urban Nation. », p. 249; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 536-537; McKenna et Purcell, *Drapeau*, p. 138. Beauregard, « Le centre-ville. », p. 69-70; Barlow et Taylor, « Commercial Complexes in the Downtown Area. », p. 145-149; Greenberg et Ahtik, « Transformations urbaines de deux centre-ville : Toronto, Montréal. », p. 74.

années 1950 et 1960, ce chapitre examinera les opinions de la Chambre sur ces sujets. Ceci nous permettra de montrer que les mesures de développement urbain étaient centrales au modèle de la modernisation préconisé par la Chambre de commerce de Montréal pendant cette période.

3.1 L'état du développement urbain

Lors des années 1950, une pénurie de logements à prix abordables et la qualité insalubre de ceux-ci ont créé une polémique dans la société montréalaise³. La solution évoquée pour ces problèmes fut la démolition de logements insalubres et la construction de logements à loyer modique⁴. À cette aspiration s'ajouta un but moralisateur : la croyance à l'effet que la mauvaise qualité des logements encourageait le vice et la paresse⁵. Le plus important projet de logements à loyer modique fut celui des Habitations Jeanne-Mance⁶. Leur construction débuta en octobre 1958 et les premiers logements furent inaugurés le 15 octobre 1959⁷. Le projet a été un succès dans le sens qu'il a permis d'améliorer la qualité de vie des résidents du secteur tout en gardant les loyers à un prix plutôt abordable⁸. Néanmoins, une conséquence négative des Habitations Jeanne-Mance a été l'expropriation et la dispersion de plusieurs locataires habitant le secteur⁹.

³ Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, p. 19; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 505-506, 513-516; Choko, Collin et Germain, « Le logement et les enjeux de la transformation de l'espace urbain : Montréal, 1940-1960. Première partie. », p. 128, 130.

⁴ Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, p. 30-34, 38, 85; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 505-506, 515-516; Choko, Collin et Germain, « Le logement et les enjeux de la transformation de l'espace urbain : Montréal, 1940-1960. Première partie. », p. 128, 130.

⁵ Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, p. 82; Choko, Collin et Germain, « Le logement et les enjeux de la transformation de l'espace urbain : Montréal, 1940-1960. Deuxième partie. », p. 244-251; « Habitation », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 8 (29 octobre 1951), p. 2; « Une plaie... en plein visage », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 14 (10 décembre 1951), p. 1; « Malgré tout, ça avance... », *Commerce-Montréal*, vol. 8, no 30 (30 mars 1953), p. 1; « Le hasard... L'est... La ville », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 13 (30 octobre 1961), p. 1, 5

⁶ Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 516-517.

⁷ Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, p. 46-48, 58-61; Collin et Germain, « Les transformations du pouvoir local à Montréal : retour historique sur quelques expériences d'aménagement. », p. 24.

⁸ Marc H. Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, 34, 38, 85; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, 505-507, 515-516.

⁹ Marc H. Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, p. 85; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 505-506, 515-518.

Les Habitations Jeanne-Mance n'ont pas été le seul projet urbain de grande envergure entrepris lors de cette période. Pendant les années 1950 et 1960, l'administration municipale a tenté, par plusieurs moyens, d'encourager la revitalisation économique du centre-ville¹⁰. La construction et le réaménagement du boulevard Dorchester (aujourd'hui René-Lévesque), entrepris par la Ville dans le milieu des années 1950, ont mené au développement d'un nouveau district financier à Montréal. Ce projet a attiré plusieurs promoteurs immobiliers désireux de construire des gratte-ciels à Montréal, dont ceux de Place Ville-Marie¹¹.

Dans le même ordre d'idée, la construction de Place Ville-Marie, à la fin des années 1950 et au début des années 1960, a stimulé le réaménagement du centre-ville en un quartier d'affaires moderne¹². Plusieurs entreprises et promoteurs immobiliers ont été inspirés par le caractère multifonctionnel de cet édifice, qui loge des bureaux, des magasins et des restaurants¹³. Place Ville-Marie a également été au cœur du développement de la ville souterraine de Montréal. Originellement conçue comme un tunnel menant de Place Ville-Marie vers le métro, dans lequel ont été aménagés des commerces, la ville souterraine a grandi massivement dans les années 1960 à l'aide des politiques favorables mises en place par la Ville¹⁴. En particulier, l'administration montréalaise a permis aux promoteurs ayant joint leurs édifices au métro de construire d'importantes aires de magasinage souterraines, qui excédaient de loin l'espace maximum permis par les lois de zonage¹⁵. Nous pouvons donc attribuer le développement du centre-ville pendant cette période à des initiatives prises par la Ville et par le secteur privé.

Pendant les années 1950 et 1960, l'Exposition universelle de 1967 et les préparations pour cet événement ont aussi eu un effet d'entraînement sur le développement urbain à Montréal. Par le biais de l'Expo, le gouvernement municipal tentait d'entreprendre un projet de modernisation qui aurait un impact positif sur l'économie et sur la société montréalaise.

¹⁰ Artibise, « Canada as an Urban Nation. », p. 249; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 536-537; McKenna et Purcell, *Drapeau*, p. 138. Beauregard, « Le centre-ville. », p. 69-70; Barlow et Taylor, « Commercial Complexes in the Downtown Area. », p. 145-149; Greenberg et Ahtik, « Transformations urbaines de deux centre-ville : Toronto, Montréal. », p. 74.

¹¹ Beauregard, « Le centre-ville. », p. 69-70; Artibise, « Canada as an Urban Nation. », p. 249.

¹² Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 501-503.

¹³ Barlow et Taylor, « Commercial Complexes in the Downtown Area. », p. 145-149.

¹⁴ Germain et Rose, *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 76-77.

¹⁵ El-Geneidy, Kastelberger, et Abdelhamid, « Montréal's roots: Exploring the growth of Montréal's Indoor City. », p. 38-39, 43.

Les estimations élevées quant au nombre de visiteurs attendus à Montréal pendant l'événement ont stimulé le marché immobilier de la ville, menant à la construction de nombreux édifices, ainsi que des hôtels et des immeubles à logement. De plus, l'Expo a encouragé l'achèvement efficace de la construction du métro, ainsi que plusieurs autres projets de construction d'infrastructures¹⁶.

Cependant, l'Exposition universelle de 1967, ainsi que les autres projets de développement urbain mentionnés plus haut ont affecté la population démunie de Montréal. Les démolitions récurrentes et les expropriations nécessaires pour l'aménagement de ces sites ont occasionné plusieurs problèmes pour ces citoyens. Certes, il aurait nécessairement fallu démolir plusieurs logements et immeubles pour une construction d'une envergure similaire à celle entreprise à Montréal pendant les années 1950 et 1960; toutefois, ces multiples démolitions ont causé un exode de la population résidente du centre-ville et de ses environs, engendrant des conséquences économiques négatives pour Montréal¹⁷.

Bref, lors des années 1950 et 1960, la modernisation de Montréal par le développement urbain est devenue une priorité pour l'administration de la ville. Trois projets ressortent, en particulier : le logement, le développement du centre-ville et l'Exposition universelle de 1967. Par ces projets, la Ville désirait moderniser Montréal et en assurer sa prospérité.

3.2 Le logement

Dès le début des années 1950, le sujet du logement (plus précisément le logement pour les familles défavorisées) a captivé la Chambre de commerce. En effet, l'organisme croyait que, pour moderniser Montréal, il était nécessaire de moderniser le logement urbain

¹⁶ Chantal Quintric, « Conséquences de l'Exposition internationale de 1967 sur la morphologie urbaine de Montréal. », p. 45-64; Germain et Rose, *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 83-84; Gignac, *Jean Drapeau : le maire qui rêvait sa ville*, p. 135-144; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 536, 539; « La première fois », *Commerce-Montréal*, vol. 21, no 28 (22 avril 1963), p. 2. L'exposition universelle à Montréal en 1967 », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 12 (20 octobre 1958), p. 1; « que réserve 1968 et sa...? », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 3 (30 août 1965), p. 1

¹⁷ Greenberg et Vitomir, « Transformations urbaines de deux centre-ville : Toronto, Montréal. », p. 75-76; Germain et Rose, *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 83-84, 88-89, 91; Héту, *Une ville sous tutelle : Brève histoire de l'administration de Montréal*, p. 100; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 539.

de la ville, notamment en construisant des logements à loyer modique¹⁸. Par exemple, dans un article de *Commerce-Montréal* d'octobre 1950, la Chambre salua des initiatives de rénovation urbaine implantées dans le quartier de Regent Park, à Toronto. L'article note, avec enthousiasme, les bienfaits de ces projets qui, selon la Chambre, menaient à la « rénovation sociale et économique »¹⁹ du quartier. En particulier, la démolition des taudis et le remplacement de ceux-ci par des immeubles à logement modernes ont été louangés²⁰. La construction d'un centre récréatif pour enfants dans le secteur a également reçu des éloges, la Chambre notant que ce dernier permettrait aux jeunes du quartier d'éviter les « influences néfastes qui se manifestent dans les milieux où la paresse et la pauvreté côtoient le mécontentement »²¹. La Chambre croyait que la rénovation de quartiers défavorisés mènerait non seulement à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens qui y habitaient, mais aussi à leur redressement moral²².

D'après l'organisme, les problèmes d'insalubrité et d'entassement étaient communs dans certaines zones de Montréal, notamment dans le quadrilatère formé par les rues de Bullion, Beaver Hall, Ontario et Craig (aujourd'hui rue Saint-Antoine)²³. Toutefois, la Chambre ne voyait pas les taudis comme un problème mineur, confiné à un quartier particulier de la métropole. Dans un article de *Commerce-Montréal* de décembre 1951, elle énonça que les taudis étaient assez répandus, estimant qu'il y en avait au moins 4000 à Montréal. Les taudis furent alors comparés à une plaie sur le visage de la ville²⁴.

Selon l'organisme, les taudis causaient de multiples problèmes sociaux. La Chambre soutenait que les habitants de ces quartiers n'avaient pas les moyens de répondre à leurs besoins essentiels et étaient donc susceptibles de sombrer dans le crime²⁵. Elle était d'avis que les taudis engendrent « des misères physiques et morales indescriptibles ou

¹⁸ « Chapeau bas devant Toronto », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 5 (9 octobre 1950), p. 1-2; « Pas des Saints... DES HOMMES », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 22 (26 février 1951), p. 1-2; « Malgré tout, ça avance... », *Commerce-Montréal*, vol. 8, no 30 (30 mars 1953), p. 1.

¹⁹ « Chapeau bas devant Toronto », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 5 (9 octobre 1950), p. 2.

²⁰ *Ibid.*, p. 1-2.

²¹ *Ibid.*, p. 1.

²² « Chapeau bas devant Toronto », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 5 (9 octobre 1950), p. 1-2; « Malgré tout, ça avance... », *Commerce-Montréal*, vol. 8, no 30 (30 mars 1953), p. 1; « Habitation », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 8 (29 octobre 1951), p. 2.

²³ « Habitation », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 8 (29 octobre 1951), p. 2.

²⁴ « Une plaie... en plein visage », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 14 (10 décembre 1951), p. 1.

²⁵ « Habitation », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 8 (29 octobre 1951), p. 2.

inconcevables, souvent incompréhensibles au premier abord à celui qui jouit d'un standard de vie normal²⁶. » La Chambre souligna également les effets néfastes qu'avaient les taudis sur l'économie de Montréal. Elle nota, en particulier, que les taudis pourraient avoir une influence négative sur les valeurs immobilières de leurs quartiers. De plus, l'organisme suggéra que les conditions des taudis causaient un besoin accru pour le service de prévention des incendies. Il insinua aussi que les services policiers, hospitaliers et juridiques étaient plus sollicités à cause des taudis, une situation coûteuse pour la municipalité²⁷.

Pour la Chambre, l'élimination des taudis devint donc centrale pour la modernisation de Montréal. Une amélioration de la qualité de vie des citoyens démunis mènerait à une plus grande prospérité pour la métropole²⁸. L'organisme justifia ainsi l'importance de la démolition des taudis :

Pour cette œuvre de destruction qui est une œuvre de construction, la Cité mérite les louanges de tous ses citoyens éclairés qui ne peuvent manquer de souhaiter encore de pareils miracles dans d'autres parties de notre ville. Il reste tant à faire pour qu'enfin nous soyons débarrassés de nos taudis : foyers d'insalubrité, de misère et de vice, mais qu'on ne manque pas cependant de fournir à cette population délogée l'occasion d'une meilleure vie²⁹.

La Chambre approuvait donc ouvertement les initiatives proposées par la Ville visant la rectification de cette situation. Initialement, la peur du socialisme rendait la Chambre quelque peu inconfortable avec le projet de construction de logements à loyer modique. Néanmoins, l'organisme changea d'avis et approuva les mesures de ce genre, croyant qu'elles permettraient d'améliorer la qualité de vie des citoyens des quartiers défavorisés de la ville³⁰. La Chambre s'intéressa tant à ce sujet qu'elle créa son propre « Comité du logement à bas loyer » pour promouvoir ce genre d'initiative³¹.

²⁶ « Une plaie... en plein visage », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 14 (10 décembre 1951), p. 1.

²⁷ *Ibid.*, p. 1.

²⁸ « Malgré tout, ça avance... », *Commerce-Montréal*, vol. 8, no 30 (30 mars 1953), p. 1.

²⁹ *Ibid.*, p. 1.

³⁰ « Montréal et le problème de taudis », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 25 (19 mars 1951), p. 4; « Accession à propriété, Logements à loyers modiques, Élimination des taudis, tous nécessaires! », *Commerce-Montréal*, vol. 10, no 34 (28 mars 1955), p. 1.

³¹ « Une plaie... en plein visage », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 14 (10 décembre 1951), p. 1; « L'habitation à prix modique : une utopie », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 21 (4 février 1952), p. 4.

La Chambre a appuyé le rapport Dozois sur l'élimination des logements insalubres et la construction de logements à loyer modique, lorsqu'il fut publié en 1954³². Le projet qui en découlait, formulé par un comité de l'administration municipale visant l'élimination des taudis, captiva tant la Chambre qu'elle en a publié les détails centraux sur la première page d'un numéro de *Commerce-Montréal*, en octobre de la même année. Cet article explique que le projet visait la construction de dix immeubles de huit étages, principalement dans le quadrilatère formé par les rues Sanguinet, St-Dominique, De-Montigny (aujourd'hui le boulevard De Maisonneuve) et Ontario. Suite à quelques modifications, ce projet devint les Habitations Jeanne-Mance. Ces immeubles allaient être des plus modernes : chauffage central, eau chaude, ascenseurs et salles de lavage et de séchage étaient tous prévus. Au total, ils comprendraient 1388 logements, avec des loyers ajustables selon le revenu des habitants³³. Dans un article de mars 1955, l'organisme soutint que « l'acquisition des terrains et la démolition des immeubles vétustes en cause doivent être considérées comme une opération d'assainissement imputable à la collectivité »³⁴.

Toutefois, l'organisme n'était pas entièrement d'accord avec le projet proposé par le rapport Dozois. Ce que la Chambre priorisait, avant tout, était l'amélioration des conditions de logement par l'élimination des taudis, ainsi que la construction de logements à loyer modique. Cependant, des inquiétudes existaient quant au type de logement mis de l'avant : en effet, la Chambre préférait que les habitations construites soient adaptées pour accueillir, prioritairement, des familles³⁵. Malgré ces inquiétudes, l'appui de l'organisme pour le projet Dozois fut constant, puisqu'il remplissait les exigences de la Chambre pour la modernisation

³² « Accession à propriété, Logements à loyers modiques, Élimination des taudis, tous nécessaires! », *Commerce-Montréal*, vol. 10, no 34 (28 mars 1955), p. 1; « Le rapport Dozois », *Commerce-Montréal*, vol. 10, no 9 (4 octobre 1954), p. 1-2.

³³ « Le rapport Dozois », *Commerce-Montréal*, vol. 10, no 9 (4 octobre 1954), p. 1-2; Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, p. 30-34, 38, 54-60, 85; Germain et Rose, *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 82; Choko, Collin et Germain, « Le logement et les enjeux de la transformation de l'espace urbain : Montréal, 1940-1960. Première partie. », p. 128, 130; Choko, Collin et Germain, « Le logement et les enjeux de la transformation de l'espace urbain : Montréal, 1940-1960. Deuxième partie. », p. 244-251; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 505-506, 515-516.

³⁴ « Accession à propriété, Logements à loyers modiques, Élimination des taudis, tous nécessaires! », p. 1

³⁵ « Sur le sujet de l'habitation des taudis », *Commerce-Montréal*, vol. 10, no 38 (25 avril 1955), p. 1-3.

du logement à Montréal³⁶. L'importance accordée par la Chambre à l'élimination des taudis a persisté au cours des années 1960. Pendant cette décennie, la Chambre a continué d'appuyer la construction de logements à loyer modique. De plus, l'organisme a soutenu la création d'un code du logement en 1965, croyant que ce dernier sera bénéfique pour la ville sur les plans économique et social³⁷.

Bref, la Chambre de commerce de Montréal était une partisane de l'idéologie de la rénovation urbaine, qui a captivé plusieurs villes et chambres nord-américaines de l'époque³⁸. La Chambre, tout comme ces organismes, percevait la rénovation urbaine comme un élément central de la modernisation³⁹. Elle déplorait la quantité nombreuse de logements insalubres à Montréal et soutenait que ce type d'habitation pouvait avoir des effets négatifs sur ceux qui y habitaient, tant physiques que psychologiques⁴⁰. Cet aspect moralisateur ou paternaliste est intrinsèque à l'idéologie de la rénovation urbaine, et la Chambre n'a pas hésité à critiquer la

³⁶ « Élimination des taudis, loyers modiques », *Commerce-Montréal*, vol. 10, no 45 (13 juin 1955), p. 6; « Élimination des taudis », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 17 (10 décembre 1956), p. 1; Choko, *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, 30-34.

³⁷ « Un projet de réaménagement », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 34 (26 mars 1962), p. 1; « Pensez-y pendant qu'il est encore temps », *Commerce-Montréal*, vol. 21, no 20 (21 décembre 1964), p. 7; « Le Code du Logement », *Commerce-Montréal*, vol. 21, no 36 (12 avril 1965), p. 6; « C'était votre recommandation... », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 11 (25 octobre 1965), p. 4; « La complexité du problème de l'augmentation des loyers », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 28 (19 février 1968), p. 3.

³⁸ Förster, Gruber, Hansen, Tosics, Szolgayova, et Hauri, *Stratégies pour la mise en oeuvre des politiques de rénovation urbaine et de modernisation de l'habitation*, p. 14-17; Klemek, «From Political Outsider To Power Broker in Two "Great American Cities" : Jane Jacobs and the Fall of the Urban Renewal Order in New York and Toronto. », p. 311-327; Heathcott, «The City Quietly Remade : National Programs and Local Agendas in the Movement to Clear the Slums, 1942 -1952. », p. 221- 236; Bluestone, «Preservation and Renewal in Post-World War II Chicago.», p. 211-222; Smith II, « The Quest for Racial Democracy : Black Civic Ideology and Housing Interests in Postwar Chicago. », p. 132-151; Jenkins, « Before Downtown : Cleveland, Ohio, and Urban Renewal, 1949-1958. »,p. 471-492.

³⁹ « Chapeau bas devant Toronto », p. 1-2; « Pas des Saints... DES HOMMES », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 22 (26 février 1951), p. 1-2; « Malgré tout, ça avance... », *Commerce-Montréal*, vol. 8, no 30 (30 mars 1953), p. 1; « Élimination des taudis, loyers modiques », *Commerce-Montréal*, vol. 10, no 45 (13 juin 1955), p. 6; « Élimination des taudis », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 17 (10 décembre 1956), p. 1; « La complexité du problème de l'augmentation des loyers », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 28 (19 février 1968), p. 3.

⁴⁰ « Une plaie... en plein visage », *Commerce-Montréal*, vol. 7, no 14 (10 décembre 1951), p. 1; « Pas des Saints... DES HOMMES », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 22 (26 février 1951), p. 1-2; « Montréal et le problème de taudis », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 25 (19 mars 1951), p. 4; « Accession à propriété, Logements à loyers modiques, Élimination des taudis, tous nécessaires! », *Commerce-Montréal*, vol. 10, no 34 (28 mars 1955), p. 1.

qualité de vie des citoyens des quartiers défavorisés ou à les accuser de « paresse »⁴¹. La solution proposée par la Chambre pour rectifier les problèmes de logement à Montréal fut donc la démolition de logements jugés insalubres et la construction de nouvelles habitations modernes et saines⁴².

3.3 Le développement du centre-ville

Au début des années 1950, la Chambre de commerce de Montréal s'intéressa aussi au développement et à la modernisation du centre-ville. Ceci cadrerait bien avec les plans de l'administration municipale, qui avait établi un programme de modernisation des infrastructures de ce quartier (construction de rues, d'égouts, etc.). Pour stimuler le développement et la croissance (économique et géographique) de Montréal, tous croyaient que la Ville devait investir massivement dans des projets de construction et de modernisation des infrastructures de la métropole⁴³.

La construction routière a été utilisée pour encourager la croissance économique du centre-ville, notamment en stimulant le développement immobilier. Le boulevard Dorchester (aujourd'hui René-Lévesque) a été une des initiatives municipales avec cet objectif en tête pour la croissance d'un quartier des affaires moderne. Effectivement, la construction de ce boulevard a entraîné d'importants projets de construction immobilière sur les sites qui le bordaient. Des commerces, des immeubles et des logements, qui étaient devenus décrépits,

⁴¹ « Le hasard... L'est... La ville », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 13 (30 octobre 1961), p. 1, 5; « Malgré tout, ça avance... », *Commerce-Montréal*, vol. 8, no 30 (30 mars 1953), p. 1; « Chapeau bas devant Toronto », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 5 (9 octobre 1950), p. 1-2; Förster, Gruber, Hansen, Tosics, Szolgayova, et Hauri, *Stratégies pour la mise en oeuvre des politiques de rénovation urbaine et de modernisation de l'habitation*, p. 14-17; Klemek, «From Political Outsider To Power Broker in Two "Great American Cities" : Jane Jacobs and the Fall of the Urban Renewal Order in New York and Toronto. », p. 311-327; Heathcott, «The City Quietly Remade : National Programs and Local Agendas in the Movement to Clear the Slums, 1942 -1952. », p. 221- 236; Bluestone, « Preservation and Renewal in Post-World War II Chicago. », p. 211-222; Smith II, « The Quest for Racial Democracy : Black Civic Ideology and Housing Interests in Postwar Chicago. », p. 132-151; Jenkins, « Before Downtown : Cleveland, Ohio, and Urban Renewal, 1949-1958. », p. 471-492.

⁴² « Élimination des taudis, loyers modiques », *Commerce-Montréal*, vol. 10, no 45 (13 juin 1955), p. 6; « Élimination des taudis », *Commerce-Montréal*, vol. 12, no 17 (10 décembre 1956), p. 1; « Accession à propriété, Logements à loyers modiques, Élimination des taudis, tous nécessaires! », p. 1.

⁴³ « Pas des Saints... DES HOMMES », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 22 (26 février 1951), p. 1-2; « Votre ville qui bouge », *Commerce-Montréal*, vol. 6, no 25 (19 mars 1951), p. 6.

ont été démolis durant ce projet et remplacés par des constructions neuves⁴⁴. Dès le début de ces démolitions, des plans ont été préparés pour construire de nouveaux bâtisses et magasins qui, d'après la Chambre, « envahiront un secteur qui était devenu une plaie au visage de Montréal »⁴⁵. La construction du boulevard Dorchester peut être considérée à la fois comme un projet de modernisation de la circulation et comme un important projet de développement du centre-ville.

La construction du boulevard Dorchester et la mise en place de nombreuses politiques visant à stimuler le développement du centre-ville ont incité le secteur privé à jouer un rôle actif dans la modernisation urbaine de Montréal. En encourageant ainsi les promoteurs, la Ville espérait créer un engouement pour la construction au centre-ville et faire en sorte que plusieurs projets aient lieu simultanément⁴⁶. Un des premiers promoteurs qui a profité de ces conditions favorables fut William Zeckendorf, président de la firme Webb & Knapp, qui a construit Place Ville-Marie. Zeckendorf lui-même partageait les opinions de la Ville au sujet du développement immobilier : il maintenait que la construction de Place Ville-Marie allait stimuler la croissance dans le centre-ville. La Chambre, de son côté, voyait très positivement le projet de Zeckendorf, ainsi que son apport au développement immobilier et à la modernisation du centre-ville⁴⁷. D'après la Chambre :

En parlant de la Place Ville Marie l'autre jour lors d'un déjeuner de la Chambre, M. Zeckendorf affirmait que ce projet ne retarderait pas la construction dans le secteur, mais au contraire accélérerait son développement.

Il faisait à cette occasion un parallèle avec le Rockefeller Center à New York.

Au lendemain même de cette déclaration, on annonçait la construction prochaine, à quelques centaines de pieds de la future place Ville-Marie, d'un édifice de 42 étages, [...] un projet de l'ordre de \$ 45 millions.

Voilà une nouvelle preuve de la confiance qu'on met dans l'avenir prometteur de Montréal⁴⁸.

L'enthousiasme de la Chambre pour le projet a persisté tout au long de sa construction. À la fin de 1959, un article a été publié dans *Commerce-Montréal* pour faire

⁴⁴ « Malgré tout, ça avance... », *Commerce-Montréal*, vol. 8, no 30 (30 mars 1953), p. 1.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 1.

⁴⁶ Artibise, « Canada as an Urban Nation. », p. 249; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 501- 503, 536-537; Beaugard, « Le centre-ville. », p. 69-70; Barlow et Taylor, « Commercial Complexes in the Downtown Area. », p. 145-149; Mckenna et Purcell, *Drapeau*, p. 138; Greenberg et Ahtik, « Transformations urbaines de deux centre-ville : Toronto, Montréal. », p. 74.

⁴⁷ « M. William Zeckendorf », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 15 (10 novembre 1958), p. 7; « Il avait bien raison », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 16 (17 novembre 1958), p. 7.

⁴⁸ « Il avait bien raison », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 22 (28 décembre 1959), p. 2.

état des travaux. L'article a pris soin de noter l'efficacité de ceux-ci, en plus de leur taille impressionnante. Par exemple, il a été souligné que les contrats pour les ascenseurs, les escaliers roulants et les plateformes métalliques qui supportent les planchers furent parmi les plus grands contrats jamais octroyés pour ce genre de projet⁴⁹. Dès 1962, l'année d'inauguration de Place Ville-Marie, la Chambre la considérait comme un site prestigieux pour l'établissement de bureaux d'entreprises ou d'agences gouvernementales⁵⁰. De plus, la construction de Place Ville-Marie, en conjonction avec celle du métro, a permis au développement d'un réseau de souterrains (qui s'étendit pour former la « ville souterraine » de Montréal). L'organisme appuya la construction de ce réseau, saluant son utilité⁵¹.

De toute évidence, la Chambre approuva l'utilisation de mesures incitatives pour encourager le développement immobilier au centre-ville, comme cela a été le cas lors de la conception de Place Ville-Marie. En mai 1958, elle réclama à la Ville de mettre en place des mesures pour encourager la construction de nouveaux bureaux pour Radio-Canada. Pour ce faire, elle demanda aux autorités municipales :

d'offrir aux conditions les plus avantageuses à la Société Radio-Canada, l'endroit désigné entre les rues St-Laurent et St-Denis, Ste-Catherine et Ontario, ou tout autre secteur de son choix dans le centre commercial, aux fins d'y ériger dans le plus bref délai, ses édifices qui seront un apport considérable pour le progrès de la ville de Montréal⁵².

La construction de bureaux pour Radio-Canada ne fut pas le seul grand projet que l'organisme réclama pendant cette période. Dès 1955, la Chambre a appuyé la construction d'une salle de concert municipale à Montréal, un projet qui devint la Place des Arts⁵³. Elle soutenait qu'un projet de ce genre était nécessaire pour que Montréal puisse « recevoir plus convenablement les plus grands artistes et les troupes de réputation internationale »⁵⁴. D'une

⁴⁹ « Place Ville-Marie », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 16 (17 novembre 1958), p. 7.

⁵⁰ « Les préposés aux renseignements touristiques du Québec s'installeront Place Ville-Marie », *Commerce-Montréal*, vol. 19, no 47 (24 juin 1963), p. 4.

⁵¹ « Saviez-vous que votre métro : », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 19 (12 décembre 1966), p. 2; « Les concessions commerciales dans les stations de métro », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 5 (5 septembre 1966), p. 6; « Du métro à la Maison du Commerce », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 30 (4 mars 1968), p. 2; Germain et Rose, *Montréal : The Quest for a Metropolis*, p. 76-77; El-Geneidy, Kastelberger et T. Abdelhamid. « Montréal's roots: Exploring the growth of Montréal's Indoor City. », p. 38-39, 43.

⁵² « Pour une offre à Radio-Canada », *Commerce-Montréal*, vol. 13, no 39 (5 mai 1958), p. 4.

⁵³ « Pour une salle de concert », *Commerce-Montréal*, vol. 10, no 35 (4 avril 1955), p. 1; « Nous aurons notre salle de concert », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 41 (25 mai 1959), p. 4.

⁵⁴ « Nous aurons notre salle de concert », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 41 (25 mai 1959), p. 4.

manière similaire aux autres grands projets urbains de l'époque, la Chambre croyait que la construction de la Place des Arts allait stimuler le développement immobilier dans la ville, ajoutant qu'elle « contribuera à régénérer tout un quartier de Montréal »⁵⁵. D'après l'organisme, la Place des Arts serait également un lieu de rassemblement pour les hommes d'affaires, ce qui encouragerait des échanges commerciaux⁵⁶.

L'engouement de la Chambre de commerce pour toute construction importante à Montréal a perduré tout au long de la décennie 1960⁵⁷. Dans un article de *Commerce-Montréal* de 1965, la Chambre nota, avec beaucoup d'enthousiasme, les importants projets de construction qui avaient eu lieu à Montréal pendant les années précédentes, tels que :

la Place Ville-Marie, la Place Victoria, le Banque Impériale de Commerce, l'Édifice C.I.L. [...], la Place Bonaventure, la Place du Canada, les projets de Morgan et d'Eaton, des dizaines de conciergeries, des centres d'achats, des développements domiciliaires, des nouvelles zones industrielles⁵⁸.

En somme, lors des années 1950 et 1960, la multiplication d'importants projets de construction devient centrale à la conceptualisation de la modernisation de Montréal adoptée par la Chambre de commerce. L'approche soutenue par l'organisme pour ces projets ressembla à celle préconisée pour la question du logement. La Chambre croyait que la modernisation de Montréal nécessitait le remplacement des vieilles bâtisses par de nouvelles constructions. De plus, l'organisme préféra des projets de construction modernes et innovateurs, comme Place Ville-Marie, Place des Arts, Place Bonaventure et la ville souterraine. Ces projets, par leurs tailles, par leurs utilisations de matériaux et par leurs concepts mêmes, incarnent à la perfection les opinions de la Chambre à cette époque.

3.4 Effets d'entraînement d'Expo 67 sur le développement urbain

Lors des années 1950 et 1960, l'Exposition universelle de 1967 est devenue un sujet d'intérêt premier pour la Chambre. En effet, l'organisme s'intéressa au projet à tous ses stades : l'obtention de l'exposition, sa planification, son déroulement et les projets qui l'ont

⁵⁵ *Ibid.*, p. 4.

⁵⁶ « Ce qu'on dit sur l'Expo 67 aux hommes d'affaires américains », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 37 (17 avril 1967), p. 3.

⁵⁷ « que réserve 1968 et sa....? », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 3 (30 août 1965), p. 1; « LA construction à Montréal en 1968 », *Commerce-Montréal*, vol. 26, no 2 (8 septembre 1968), p. 6, 8.

⁵⁸ « que réserve 1968 et sa....? », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 3 (30 août 1965), p. 1.

suivie⁵⁹. Avant même que l'événement soit octroyé au Canada, elle l'a appuyé avec enthousiasme et a agi comme lobbyiste en faveur de l'Expo auprès de tous les niveaux de gouvernement⁶⁰. Dès 1958, elle commença à réclamer la tenue de l'exposition universelle de 1967 à Montréal⁶¹. Les raisons pour cela étaient multiples :

Une exposition universelle mettrait notre ville en vedette par le monde entier. À la longue, il s'agirait d'une précieuse assistance à nos efforts en vue de promouvoir le développement industriel et commercial de Montréal, celui de son port, de même que les divers aspects de l'activité économique, sociale et culturelle. Un tel évènement accroîtrait la fierté que nous éprouvons pour notre ville, de même que notre civisme. Il s'agit là d'un élément immatériel mais essentiel au progrès de toute cité⁶².

Ces apports potentiels à l'économie et au développement urbain de Montréal ont fait en sorte que la Chambre perçoive l'Exposition universelle de 1967 comme un élément indispensable à la modernisation de la métropole. D'après l'organisme, l'Expo allait permettre à Montréal de montrer son caractère moderne et prospère au monde entier⁶³.

La Chambre était d'avis que l'événement encouragerait des investissements de la part de tous les niveaux de gouvernement et que les revenus touristiques générés par l'Expo seraient appréciables⁶⁴. L'organisme croyait aussi que l'événement bénéficierait au secteur

⁵⁹ « L'exposition universelle à Montréal en 1967 », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 12 (20 octobre 1958), p. 1; « Engin c'est un fait », *Commerce-Montréal*, vol. 19, no 16 (19 novembre 1962), p. 1; « Expo 67 », *Commerce-Montréal*, vol. 19, no 26 (28 janvier 1963), p. 1; « Qu'est-ce qu'on attend? Des miracles? », *Commerce-Montréal*, vol. 25, no 6 (23 septembre 1968), p. 11; « La Terre des Hommes nous a grandis! », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 14 (13 novembre 1967), p. 7; « Des îles communautaires », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 23 (15 janvier 1968), p. 1; « Vive 'Terre des hommes' ! », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 28 (19 février 1968), p. 1; « En marge de notre merveilleuse Expo : Félicitations! Félicitations! », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 1 (14 août 1967), p. 3.

⁶⁰ « En 1967 », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 15 (9 novembre 1959), p. 1; « L'exposition universelle de 1967 : Bravo Me Asselin! », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 28 (15 février 1960), p. 1.

⁶¹ « L'exposition universelle à Montréal en 1967 », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 12 (20 octobre 1958), p. 1.

⁶² *Ibid.*, p. 1.

⁶³ « L'exposition universelle à Montréal en 1967 », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 12 (20 octobre 1958), p. 1; « Expo 67 », *Commerce-Montréal*, vol. 19, no 26 (28 janvier 1963), p. 1; « 'Mesure de notre taille et mesures pour l'accroître' », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 5 (11 septembre 1967), p. 1-3, 6-7; « Exposition universelle 1967 », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 46 (18 juin 1962), p. 8.

⁶⁴ « Exposition universelle 1967 », *Commerce-Montréal*, vol. 18, no 46 (18 juin 1962), p. 8; « La première fois », *Commerce-Montréal*, vol. 21, no 28 (22 avril 1963), p. 1-3; « Le tourisme au Canada », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 4 (6 septembre 1965), p. 6-8, 10; « L'exposition universelle de 1967 : Bravo Me Asselin! », *Commerce-Montréal*, vol. 15, no 28 (15 février 1960), p. 1; « que réserve 1968 et sa....? », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 3 (30 août 1965), p. 1; « Mémoire sur le tourisme », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 11 (25 octobre 1965), p. 5; « Tous veulent préparer

privé montréalais en stimulant les échanges commerciaux. La Chambre expliqua que l'Exposition universelle et ses diverses activités connexes créeraient des conditions idéales pour le réseautage et pour des échanges entre hommes d'affaires⁶⁵.

Malgré les apports économiques d'Expo 67, les effets de l'événement sur le développement urbain de Montréal ont particulièrement captivé la Chambre de commerce. Les articles de *Commerce-Montréal* sur ce sujet montrent non seulement la prédilection de l'organisme pour la modernisation urbaine, mais aussi l'évolution de ses opinions sur les méthodes à adopter pour l'assurer.

La Chambre voyait l'Expo comme un incitatif idéal à la modernisation urbaine⁶⁶.

Dans un article de 1958, elle nota :

Où se déroule l'exposition à Montréal, il y aurait vraisemblablement des travaux publics permanents à exécuter : des routes, des autoroutes, parcs, installations permanentes d'exhibition, immeubles publics permanents, démolition de taudis, etc. Toute une section de la ville pourrait être rénovée, ou une section négligée retrouver une vie nouvelle⁶⁷.

En 1965, elle remarqua que « l'Expo 67 a été pour nous [les Montréalais] l'occasion de construire un métro, des ponts, des autoroutes, des hôtels, des motels, des édifices de tous les genres.⁶⁸ » Dans la même année, un article de *Commerce-Montréal* expliqua que la démolition complète de certains quartiers avait permis des investissements substantiels dans le développement immobilier montréalais⁶⁹.

l'EXPO! Mais qui la prolongera? », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 32 (21 mars 1966), p. 1-2,4; « Vouloir, c'est... Il s'agit de vouloir! », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 30 (27 février 1967), p. 3; « Montréal, carrefour du tourisme international : Honni soit qui mal reçoit! », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 32 (13 mars 1967), p. 6; « Quelques aspects économiques de l'Expo », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 43 (29 mai 1967), p. 3; « Expo 67 : 18 mois après », *Commerce-Montréal*, vol. 25, no 11 (28 octobre 1968), p. 2.

⁶⁵ « Tous veulent préparer l'EXPO! Mais qui la prolongera? », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 32 (21 mars 1966), p. 1-2, 4; « Les hommes d'affaires se rencontreront à l'Expo! », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 10 (10 octobre 1966), p. 7; « 1967 année d'épreuve! », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 22 (2 janvier 1967), p. 7; « Saurons-nous profiter pleinement de l'Expo '67? », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 34 (27 mars 1967), p. 3; « Ce qu'on dit sur l'Expo 67 aux hommes d'affaires américains », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 37 (17 avril 1967), p. 3; « Quelques aspects économiques de l'Expo », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 43 (29 mai 1967), p. 3; « Des contacts...vous n'en aurez jamais trop! », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 24 (22 janvier 1968), p. 2.

⁶⁶ « L'exposition universelle à Montréal en 1967 », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 12 (20 octobre 1958), p. 1.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 1.

⁶⁸ « La première fois », *Commerce-Montréal*, vol. 21, no 28 (22 avril 1963), p. 2.

⁶⁹ « que réserve 1968 et sa....? », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 3 (30 août 1965), p. 1.

Un projet notable résultant directement de la tenue de l'Exposition universelle de 1967 à Montréal a été la construction de l'aquarium municipal par Alcan. D'après la Chambre, ce projet était une « magnifique contribution civique » à la ville et à l'Expo⁷⁰. Selon l'organisme :

Un aquarium sera très approprié et plus que justifiable à Montréal. Une telle réalisation sera incontestablement une attraction des plus valables tant pour le public local que pour le tourisme de passage en nos murs⁷¹.

De même, l'organisme a noté que de nombreuses villes importantes de l'Amérique du Nord possédaient des aquariums; il présuma qu'un tel projet augmenterait donc le prestige international de la ville⁷².

Après la conclusion de l'Exposition universelle, la Chambre a fortement appuyé la décision, prise par la Ville, de convertir le site en exposition permanente. L'organisme croyait que ce projet encouragerait le tourisme à Montréal et permettrait à la ville de profiter continuellement de l'héritage de l'Exposition universelle. D'après la Chambre, l'Expo avait été un événement transformateur pour Montréal, et elle jugea donc qu'il était pertinent de la préserver. La Chambre a alors donné son soutien à l'important projet de construction nécessaire sur le site de l'Exposition pour le convertir en exposition permanente. Cette nouvelle exposition fut inaugurée en 1968⁷³. De plus, en mai 1968, la Ligue de baseball majeure octroya une concession à Montréal. La ville ne possédant pas de stade pour le baseball, le gouvernement municipal décida d'en construire un au parc Jarry. La Chambre appuya cette décision quelque peu coûteuse, la voyant comme un investissement dans

⁷⁰ « Nous félicitons l'Alcan », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 20 (27 décembre 1965), p. 7-8.

⁷¹ *Ibid.*, p. 7.

⁷² *Ibid.*, p. 7-8.

⁷³ « Qu'est-ce qu'on attend? Des miracles? », *Commerce-Montréal*, vol. 25, no 6 (23 septembre 1968), p. 11; « La Terre des Hommes nous a grandis! », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 14 (13 novembre 1967), p. 7; « Des îles communautaires », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 23 (15 janvier 1968), p. 1; « Vive 'Terre des hommes' ! », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 28 (19 février 1968), p. 1; « Heureux de te revoir 'Terre des hommes' ! », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 40 (13 mai 1968), p. 1; « Votre Chambre et l'Expo 67 », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 40 (13 mai 1968), p. 6; « Terre des Hommes vivra à condition de le vouloir! », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 44 (10 juin 1968), p. 2; « Ce n'est qu'un au revoir », *Commerce-Montréal*, vol. 25, no 9 (14 octobre 1968), p. 2; « Terre des hommes vivra à condition de le vouloir! », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 44 (10 juin 1968), p. 2.

l'économie de la ville. Selon l'organisme, une équipe de baseball majeur encouragerait le tourisme et serait profitable pour Montréal, nécessitant ainsi la construction d'un stade⁷⁴.

Un article de *Commerce-Montréal* publié en septembre 1967, lorsque l'Exposition universelle tirait à sa fin, nous montre jusqu'à quel point la Chambre voyait l'événement comme intrinsèque au développement urbain de la métropole. Dans l'article, la Chambre soutenait que l'Exposition universelle avait stimulé une période de croissance urbaine spectaculaire à Montréal, lui permettant de se hisser au premier rang parmi les villes canadiennes. D'après l'organisme, cette croissance avait aussi un aspect symbolique : les nombreux développements qu'avait connus la ville lors des années précédentes étaient vus comme l'atteinte du plein potentiel de l'ingéniosité canadienne-française⁷⁵. Il est donc possible d'affirmer que la Chambre voyait l'Exposition universelle de 1967 comme un élément central à la modernisation urbaine de Montréal.

Cependant, même si la Chambre de commerce de Montréal préconisait le développement urbain en lien avec l'Expo lors des années 1950 et 1960, ses points de vue sur les manières d'assurer ce développement ont évolué pendant cette période. Si elle avait auparavant perçu l'élimination de taudis comme une heureuse conséquence de l'Exposition universelle, elle s'est rapidement rendu compte des problèmes engendrés par les politiques de démolition⁷⁶. Dès 1965, le sujet de l'expropriation commença à être étudié par l'organisme⁷⁷. Plus particulièrement, la Chambre nota que la multiplication de grands projets de construction, tels qu'Expo 67, le métro et les Habitations Jeanne-Mance, avait entraîné une augmentation appréciable du nombre de citoyens touchés par l'expropriation. D'après la

⁷⁴ « Qu'est-ce qu'on attend? Des miracles? », *Commerce-Montréal*, vol. 25, no 6 (23 septembre 1968), p. 11; *Commerce-Montréal*, vol. 25, no 36 (21 avril 1969), p. 1; Gignac, *Jean Drapeau : le maire qui rêvait sa ville*, p. 157-160; Presse Américaine. « La Métropole Canadienne dans le baseball majeur. » *L'action*, (28 mai, 1968), p. 12; American Press. « Major League Baseball Expanding to Montreal. » *The Montreal Gazette*, (28 mai, 1968), p. 1; Ted Blackman, « Drapeau savors latest victory. » *The Montreal Gazette*, (8 avril, 1969), p. 1.

⁷⁵ « 'Mesure de notre taille et mesures pour l'accroître' », *Commerce-Montréal*, vol. 24, no 5 (11 septembre 1967), p. 1-3, 6-7.

⁷⁶ « L'exposition universelle à Montréal en 1967 », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 12 (20 octobre 1958), p. 1; « que réserve 1968 et sa...? », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 3 (30 août 1965), p. 1; « Expropriation : droit ou abus », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 14 (15 novembre 1965), p. 6-7; « C'est le droit le plus exorbitant de toute notre législation! ...L'EXPROPRIATION », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 12 (24 octobre 1966), p. 1-2.

⁷⁷ « À la défense des locataires », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 1 (16 août 1965), p. 10-11; « Expropriation : droit ou abus », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 14 (15 novembre 1965), p. 6-7.

Chambre, cette situation était inacceptable et injuste : elle soutenait que l'expropriation était une pratique coûteuse qui créait des problèmes sociaux⁷⁸.

La faible compensation offerte aux familles expropriées était au cœur des conséquences négatives de la pratique. La Chambre réclamait donc l'introduction de lois limitant l'expropriation et garantissant une compensation plus élevée pour les familles touchées par cette pratique. L'organisme croyait qu'il était impossible d'effectuer des évaluations précises de la valeur de propriétés expropriées, puisque certaines familles avaient vécu dans les logements concernés depuis plusieurs années. D'après la Chambre, le fait d'habiter de longue date le même logement ajoutait une valeur intangible à celui-ci, qui devait alors être incluse dans la compensation octroyée aux familles expropriées. De cette manière, les familles en question pourraient être dédommées pour les ennuis reliés à leur expropriation, ce que la Chambre appela « des frais additionnels pour le dérangement et les dommages »⁷⁹, en plus de la compensation habituelle accordée aux familles expropriées⁸⁰.

Le sujet de l'expropriation inquiéta tant la Chambre qu'elle créa son propre comité sur le sujet. En décembre 1965, elle organisa un colloque sur l'expropriation pour débattre de ses enjeux⁸¹. Des « hauts fonctionnaires responsables des expropriations au ministère de la Voirie, à la ville de Montréal, à Hydro-Québec, à la SCHL⁸², etc. » ont participé à ce colloque, dont la qualité des discussions et le nombre de participants ont surpris même la Chambre⁸³. Toutefois, malgré les inquiétudes de l'organisme quant à l'expropriation, la Chambre adopta un point de vue nuancé sur cette pratique. Même si elle croyait que

⁷⁸ « Expropriation : droit ou abus », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 14 (15 novembre 1965), p. 6-7; « C'est le droit le plus exorbitant de toute notre législation! ...L'EXPROPRIATION », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 12 (24 octobre 1966), p. 1-2.

⁷⁹ « Un autre exemple : Le Québec étudie et l'Ontario agit », *Commerce-Montréal*, vol. 25, no 16 (2 décembre 1968), p. 3.

⁸⁰ « Bravo! Québec étudie... l'Expropriation », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 21 (6 janvier 1966), p. 1; « Loi des estimateurs en expropriation : En faveur... avec conditions! », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 28 (21 février 1966), p. 1; « C'est le droit le plus exorbitant de toute notre législation! ...L'EXPROPRIATION », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 12 (24 octobre 1966), p. 1-2.

⁸¹ « Colloque – Expropriation : Droit ou abus? », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 15 (22 novembre 1965), p. 5; « Vos comités à l'œuvre », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 16 (29 novembre 1965), p. 5; « Expropriation : Droit ou Abus? », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 20 (27 décembre 1965), p. 2.

⁸² « SCHL » est le sigle pour la Société canadienne d'hypothèques et de logement, à cette époque nommée la Société centrale d'hypothèques et de logement. D'après le site internet de la SCHL : <http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/inso/info/hi/index.cfm>.

⁸³ « Expropriation : Droit ou Abus? », *Commerce-Montréal*, vol. 22, no 20 (27 décembre 1965), p. 2.

l'expropriation créait des problèmes pour les citoyens qui en étaient concernés, elle voyait aussi la pratique comme un mal nécessaire, permettant à Montréal de connaître un développement immobilier constant⁸⁴.

Bref, lors des années 1950 et 1960, la Chambre de commerce de Montréal considérait les effets d'entraînement d'Expo 67 sur le développement urbain de la ville comme intrinsèques à la modernisation de la métropole. Les projets qui ont eu lieu en lien avec l'Expo émanaient tant du secteur privé que du secteur public. De cette manière, les perceptions de la Chambre sur cet événement rejoignaient celles de l'organisme sur le développement du centre-ville. En effet, d'après la Chambre, si la Ville ne pouvait pas, elle-même, assurer le développement de la métropole, elle pouvait néanmoins encourager celui-ci par le biais de mesures incitatives. Ainsi, la Chambre voyait l'Exposition universelle non seulement comme un événement touristique important, mais également comme un projet encourageant la modernisation urbaine de Montréal. Nonobstant ce fait, la Chambre était consciente des conséquences négatives du développement rapide qui a eu lieu dans la ville pendant cette période. Même si la Chambre appuyait le développement urbain de Montréal, elle réclamait des restrictions plus sévères sur l'expropriation.

⁸⁴ « Vos comités à l'œuvre », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 16 (29 novembre 1965), p. 5;
« Expropriation : droit ou abus », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 14 (15 novembre 1965), p. 6-7.

Conclusion

L'examen des opinions adoptées par la Chambre de commerce de Montréal sur le développement urbain de la ville a permis de faire état des aspirations de modernisation de l'organisme. Au cours des années 1950 et 1960, la Chambre de commerce préconisa la modernisation du cadre bâti montréalais par plusieurs moyens. Elle appuya des mesures concernant l'élimination des taudis et le développement du centre-ville, ainsi que les projets qui découlèrent de l'Exposition universelle de 1967. La Chambre croyait que les projets de développement urbain décrits ci-haut permettraient d'améliorer la qualité de vie des Montréalais et d'assurer la croissance économique de la métropole, favorisant ainsi sa modernisation.

Pour les mêmes raisons, les politiques adoptées à cet égard par l'administration de Montréal pendant les décennies 1950 et 1960 visaient la modernisation et la croissance de la ville⁸⁵. Les politiques en question étaient aussi inspirées par les idéologies de la modernisation urbaine et de la rénovation urbaine, qui étaient très influentes dans les villes de l'Amérique du Nord pendant cette période⁸⁶. Ces conceptualisations, qui prônaient la modernisation du cadre bâti urbain et l'élimination de taudis, ont également influencé plusieurs chambres de commerce nord-américaines, dont la Chambre de commerce de Montréal⁸⁷. Ces points de vue dictèrent que le développement urbain devait être un des éléments centraux de la modernisation dans le contexte municipal. Les articles publiés par la Chambre de commerce dans *Commerce-Montréal*, qui adoptèrent des positions similaires

⁸⁵ Artibise, « Canada as an Urban Nation. », 249; Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p., 536-537.

⁸⁶ Förster, Gruber, Hansen, Tosics, Szolgayova, et Hauri, *Stratégies pour la mise en oeuvre des politiques de rénovation urbaine et de modernisation de l'habitation*, p. 14-17; Klemek, «From Political Outsider To Power Broker in Two "Great American Cities" : Jane Jacobs and the Fall of the Urban Renewal Order in New York and Toronto. », p. 311-327; Heathcott, «The City Quietly Remade : National Programs and Local Agendas in the Movement to Clear the Slums, 1942 -1952. », p. 221- 236; Bluestone, « Preservation and Renewal in Post-World War II Chicago. », p. 211-222; Smith II, « The Quest for Racial Democracy : Black Civic Ideology and Housing Interests in Postwar Chicago. », p. 132-151; Jenkins, « Before Downtown : Cleveland, Ohio, and Urban Renewal, 1949-1958. », p. 471-492; Filion et Gad, « Urban and Suburban Downtowns: Trajectories of Growth and Decline. », 173.

⁸⁷ Heathcott, « The City Quietly Remade : National Programs and Local Agendas in the Movement to Clear the Slums, 1942 -1952. », p. 231-233; Jenkins, «Before Downtown : Cleveland, Ohio, and Urban Renewal, 1949-1958. », p. 472-473; Stanford, *To Serve the Community: The Story of Toronto's Board of Trade*, p. 197-257.

quant à la modernisation, permettent donc d'affirmer que, lors des années 1950 et 1960, l'organisme a contribué à la réflexion sur la modernisation de Montréal en encourageant de vastes projets de développement urbain.

Les points de vue de la Chambre sur la croissance urbaine étaient fortement influencés par le courant de la rénovation urbaine, une idéologie caractérisée par un paternalisme assez prononcé. À travers les grands projets comme les Habitations Jeanne-Mance, la Place des Arts, la construction du boulevard Dorchester et bien d'autres, la Chambre croyait qu'en démolissant leurs logements et en dispersant leurs communautés, la Ville venait en aide aux citoyens démunis de Montréal. De fait, la Chambre estimait que la piètre qualité de ces logements ne faisait qu'encourager le vice et la paresse⁸⁸.

Ainsi, même si l'organisme voulait améliorer la qualité de vie des Montréalais démunis, il croyait que la paresse et le vice étaient la source de leur misère, sans considérer d'autres facteurs, telle que la pauvreté endémique de certains quartiers. L'idéologie de la Chambre visait le développement, presque à tout prix. Elle voyait donc l'expropriation et l'élimination des taudis simplement comme un autre outil de modernisation. Certes, l'organisme s'est plus tard opposé au recours excessif à l'expropriation, mais il a néanmoins passé plusieurs années à réclamer la destruction des quartiers les plus démunis de Montréal, parfois au détriment des communautés qui y habitaient.

La question des taudis ne fut pas le seul cas où la Chambre priorisa, avant tout, le développement urbain. Lorsqu'un article de *Commerce-Montréal* avait comme sujet la Place des Arts, l'analyse de la Chambre se concentrait principalement sur les apports potentiels de ce projet au développement de Montréal et à la communauté des affaires. La Chambre ne voyait pas la construction de la Place des Arts comme un moyen d'encourager la culture, ou le développement artistique montréalais ou québécois. L'organisme la voyait plutôt comme un lieu de rencontre pour les hommes d'affaires ou comme une salle de concert de premier plan, qui allait augmenter le prestige international de Montréal.⁸⁹ Cette perception cadre

⁸⁸ « Malgré tout, ça avance... », *Commerce-Montréal*, vol. 8, no 30 (30 mars 1953), p. 1.

⁸⁹ « Pour une salle de concert », *Commerce-Montréal*, vol. 10, no 35 (4 avril 1955), p. 1; « Nous aurons notre salle de concert », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 41 (25 mai 1959), p. 4; « Nous aurons notre salle de concert », *Commerce-Montréal*, vol. 14, no 41 (25 mai 1959), p. 4; « Ce qu'on dit sur

entièrement avec l'idéologie de la Chambre de commerce. Même si les analyses effectuées par la Chambre à cette époque touchaient à plusieurs sujets, dont le logement, les arts ou le tourisme (pour n'en nommer que quelques-uns), l'objectif premier de l'organisme a constamment été la modernisation de Montréal. Il est indéniable que sa vision de la modernisation par le développement urbain était restreinte et influencée par sa fonction comme représentant de la communauté des affaires; néanmoins, les écrits de la Chambre témoignent de l'existence d'un organisme profondément dévoué à la modernisation de Montréal.

l'Expo 67 aux hommes d'affaires américains », *Commerce-Montréal*, vol. 23, no 37 (17 avril 1967), p. 3; « Trois pelletées de terre... », *Commerce-Montréal*, vol. 17, no 29 (20 février 1961), p. 3.

Conclusion

Pendant les années 1950 et 1960, Montréal s'est engagée dans un vaste courant de modernisation. Ce courant était commun à plusieurs villes de l'Amérique du Nord à cette époque et il était basé sur une interprétation ayant cours chez certains penseurs voulant que le développement économique (entre autres) soit un élément central de la modernité. Cet élan en faveur de la modernisation présente plusieurs points en commun avec la Révolution tranquille québécoise. En effet, l'administration de Montréal a mis en place diverses politiques et mesures pour tenter d'encourager la modernisation de la métropole pendant ces deux décennies. En ce sens, on peut dire que la Ville a connu, elle aussi, une forme de révolution tranquille. Même si plusieurs domaines ont été touchés par cet élan, les trois suivants ont été ciblés dans mon mémoire : la gouvernance, la circulation et le développement urbain. Ces éléments ont été au centre des débats sur la modernisation de la ville et étaient donc particulièrement pertinents à cette dernière.

Les apports de la Ville à cette modernisation sont bien connus. Toutefois, les opinions des acteurs extérieurs sur ce sujet ont souvent été négligées. Notamment, peu d'informations existent sur la façon dont la Chambre de commerce de Montréal, l'organisme représentant la communauté d'affaires francophone de la ville, percevait les transformations de cette époque. Mon mémoire avait donc comme objectif de mettre en lumière les opinions de cet organisme. Mes recherches m'ont permis d'examiner une perspective largement ignorée de l'histoire de Montréal pendant la période 1950-1970. L'examen approfondi de *Commerce-Montréal*, la revue hebdomadaire de la Chambre, a montré que les positions adoptées par l'organisme étaient largement favorables à la modernisation de Montréal.

Les thèmes de la gouvernance, de l'assainissement des mœurs politiques et de l'augmentation de l'efficacité administrative ont été au centre des revendications effectuées par la Chambre afin de favoriser la modernisation de Montréal. Pour corriger le problème de l'inefficacité administrative, l'organisme a suggéré la refonte du système politique de la ville et du système de gestion de sa région métropolitaine, dans l'objectif de favoriser une gestion homogène ainsi que de centraliser le pouvoir.

Pour ce qui est de la circulation, les recommandations de la Chambre rejoignaient souvent les mesures établies par la Ville. Ainsi, pendant les années 1950 et 1960, l'administration municipale tenta, par plusieurs moyens, d'accélérer le débit de la circulation à Montréal. En particulier, des mesures d'apaisement de la circulation furent mises en place, le stationnement fut réglementé plus sévèrement et le métro fut construit. La plupart de ces mesures ont reçu l'appui de la Chambre. Pour l'organisme, le lent débit de la circulation routière montréalaise représentait donc une entrave majeure à son développement.

Au sujet du développement urbain, l'organisme croyait que la modernisation de Montréal requérait le renouvellement du cadre bâti. La Ville partageait (du moins en partie) cette opinion. Ainsi, elle décida d'éliminer des taudis et de construire les Habitations Jeanne-Mance, d'encourager les projets de construction au centre-ville ainsi que d'utiliser l'Exposition universelle de 1967 comme moteur de développement pour la ville; des initiatives que la Chambre appuyait, majoritairement.

L'examen des articles de *Commerce-Montréal* m'a aussi permis de saisir le système de valeurs de la Chambre. Son engagement actif sur la scène politique municipale, et plus particulièrement en faveur de la modernisation de la métropole, avait comme but de favoriser la prospérité de Montréal et d'améliorer la qualité de vie de ses citoyens. Par contre, les opinions de la Chambre ont souvent été influencées par sa fonction de représentante de la communauté d'affaires francophone. Pour l'organisme, la prospérité et la qualité de vie étaient intrinsèquement reliées à la richesse et cet aspect prédominait sur les autres considérations. Ainsi, la Chambre s'intéressait principalement à la dimension économique des mesures de modernisation au détriment des considérations sociales. Certes, la mise en place de pareilles mesures requiert des investissements considérables. Néanmoins, en se limitant à cette perspective, l'organisme a souvent négligé d'autres facettes de la modernisation de Montréal.

Quant à la gouvernance, l'organisme jugeait que la gestion de Montréal était inefficace. Elle ne réclamait pas uniquement une ville mieux gérée, mais une ville gérée à son image, qui allait promouvoir sa vision de la modernisation. Ainsi, la Chambre prétendait défendre la démocratie, mais ses revendications visaient souvent une réduction de celle-ci, dans l'objectif de privilégier l'efficacité. En suggérant l'adoption du système parlementaire

britannique au niveau municipal, l'organisme réclamait un système qui allait réduire l'influence de l'opposition et augmenter le pouvoir de l'exécutif. D'après la Chambre, légiférer nécessitait des débats, mais ils devaient être limités pour permettre au gouvernement en place d'entreprendre de vastes projets de modernisation. Similairement, en revendiquant que la classe électorale C soit maintenue, malgré le fait que cette dernière représentait l'antithèse de la démocratie, la Chambre nous montre qu'elle voyait la démocratie et le débat politique comme des entraves à l'efficacité administrative.

Il en va de même pour ce qui est de la circulation. La Chambre soutenait des mesures comme l'accélération du débit et la construction du métro principalement parce que celles-ci allaient bénéficier à l'économie de la ville. Ainsi, les besoins de transport du prolétaire furent souvent ignorés. Selon l'organisme, puisque les hommes d'affaires et les consommateurs avaient une influence considérable sur l'économie de Montréal, il fallait établir des mesures qui allaient leur permettre de circuler efficacement et rapidement en ville. Les travailleurs n'utilisaient leurs voitures que pour se rendre au travail et pour rentrer en fin de journée; leurs déplacements n'étaient donc pas considérés comme assez rentables pour Montréal, puisqu'ils ralentissaient le débit de la circulation. Les travailleurs obstruaient aussi les rues de la ville en y stationnant leurs voitures pendant la journée. Ainsi, les réclamations de la Chambre visaient à dégager les rues de tout ce que l'organisme jugeait encombrant, dont la circulation inefficace, le stationnement et, illogiquement, le transport en commun. La Chambre privilégiait tellement l'utilisation de l'automobile personnelle pour cesdits « déplacements profitables » qu'elle ignora souvent les bienfaits potentiels du transport en commun, le voyant plutôt comme une mesure d'apaisement de la circulation.

De même, en ce qui concerne le développement urbain, l'organisme revendiquait la création de grands projets qui allaient moderniser la ville et encourager sa prospérité. Toutefois, la Chambre ignorait souvent les effets qu'allaient avoir ces projets sur les communautés démunies de Montréal. La Chambre a réclamé la mise en place de restrictions sur l'expropriation, mais elle ne s'est pas ouvertement opposée à cette pratique, la voyant souvent comme une conséquence inévitable du développement urbain. Dans certains cas, elle voyait l'expropriation et la démolition de quartiers résidentiels comme nécessaires au redressement moral des citoyens défavorisés, que l'organisme jugeait être la cause de leur propre misère.

De plus, la manière dont la Chambre priorisait les enjeux quant à la gouvernance, la circulation et le développement urbain nous éclaire sur ses allégeances politiques. Les réclamations de la Chambre, considérées individuellement, semblent souvent apolitiques. L'organisme exigeait que le gouvernement soit le moteur de la modernisation, que la circulation s'améliore et que le cadre bâti soit renouvelé; bref, des éléments qui ne sont propres à aucune idéologie. Cependant, en analysant intégralement les opinions de la Chambre, le conservatisme de l'organisme devient évident. En particulier, sa méfiance envers le gouvernement ainsi que la hiérarchisation sociale que la Chambre associa aux questions de la circulation et du développement urbain nous confirment son penchant vers la droite de l'échiquier politique.

Il n'est pas surprenant qu'un organisme patronal épouse des valeurs de la droite. Toutefois, pendant la période étudiée, la Chambre tenta de paraître neutre idéologiquement et de composer avec chaque gouvernement élu. La Chambre n'a jamais donné son appui à un candidat ou à un parti lors d'une élection. Aussi, elle n'a jamais milité pour un parti quelconque. Lorsque la Chambre appuyait une mesure ou une proposition de la Ville, elle s'empressait souvent de dire que ces dernières émanaient de l'administration en général, plutôt que d'un parti politique ou d'un politicien particulier. L'organisme désirait se présenter comme un lobbyiste contribuant à la modernisation de Montréal. À cette fin, la Chambre a décidé d'adopter une perspective politique plutôt neutre. De cette manière, elle pouvait maintenir de bonnes relations avec divers politiciens et régimes — tout en tentant de les influencer — sans paraître partisane. Ainsi, une étude limitée des prises de position de l'organisme n'aurait pas permis de faire état de son conservatisme. Ce n'est qu'en examinant l'évolution des opinions de la Chambre sur plusieurs années que les failles dans son masque apolitique deviennent évidentes.

Néanmoins, malgré ses partialités, l'objectif ultime de l'organisme a toujours été la modernisation de Montréal. Dans ce sens, ses opinions rejoignaient souvent celles de la Ville. Ceci nous permet donc de confirmer que, durant les années 1950 et 1960, la Chambre de commerce de Montréal a contribué aux débats concernant la modernisation de Montréal et l'a préconisée.

En somme, mon mémoire a permis de documenter les manières dont la représentante principale de la communauté d'affaires francophone de Montréal percevait et vivait les changements politiques et sociaux qui ont marqué la métropole au milieu du 20^e siècle. De plus, mes recherches ont exposé les divers enjeux de la modernisation montréalaise. Cette modernisation n'a pas suivi une formule exacte ou planifiée, mais a plutôt été le fruit de nombreuses initiatives à travers plusieurs secteurs, et plus particulièrement par le truchement de l'administration de la ville. Finalement, mon mémoire montre que la Chambre appartenait à un courant relativement commun à l'époque, dans lequel les chambres de commerce urbaines s'impliquaient activement dans la politique municipale.

Étonnamment, la Chambre de commerce n'a été que rarement le sujet d'études historiques, malgré sa présence considérable dans les débats publics lors des années 1950 et 1960. Ainsi, mes recherches ont été motivées non seulement par le désir d'explorer une nouvelle perspective sur la modernisation de Montréal, mais aussi par ma curiosité quant à cet organisme quelque peu méconnu. Pour continuer dans cette voie, il serait donc souhaitable que plus d'études soient effectuées dans l'objectif de comprendre les opinions d'autres organismes similaires à la Chambre de commerce, tels que le Montreal Board of Trade, la chambre de commerce anglophone de la ville. De plus, il serait aussi pertinent de quantifier l'influence qu'a eue ce genre d'organisme sur la politique montréalaise et sur la gestion de la ville. Des liens tangibles semblent exister entre les décisions prises par la Ville au sujet de la modernisation et les réclamations faites par la Chambre. Cependant, il n'est pas encore possible de déterminer si la Chambre ne faisait que véhiculer les tendances de l'époque, ou si l'organisme a eu une influence réelle sur les décisions prises par l'administration de Montréal. Pour ce faire, il serait nécessaire d'examiner la documentation produite à l'interne par les élus et par les fonctionnaires de la Ville. Ceci permettrait de voir le niveau d'intérêt suscité par les prises de position de la Chambre de commerce et des autres organismes qui animent la vie municipale dans une période particulièrement riche en changements.

Bibliographie

Archives

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Collection nationale, Revues, Commerce-Montréal/ Chambre de commerce du district de Montréal (C-621 PER CON).

HEC Montréal, Fonds de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (P003).

Revue Commerce-Montréal et rapports annuels de la Chambre de commerce.

Ouvrages

Adam, Marcel. *La démocratie à Montréal ou le vaisseau dort*. Montréal, Éditions du jour, 1972. 268 pages.

Adam, Marcel. « Les carences démocratiques des institutions politiques de Montréal » dans Guy Bourassa et Jacques Léveillé, dirs. *Le système politique de Montréal*, Montréal, Cahiers de l'ACFAS, 1986. P. 159-173.

Barlow, Max, et Michael R. Taylor. « Commercial Complexes in the Downtown Area » dans David B. Frost, dir. *Montreal geographical essays*, Montréal, Occasional Papers in Geography Number 1, Concordia University, 1981. P. 136-157.

Beauregard, Ludger. « Le centre-ville » dans Ludger Beauregard, dir. *Montréal, guide d'excursions/ Field Guide, Montréal*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1972. P. 65-77.

Beauregard, Ludger. « Le transport en commun à Montréal » dans Ludger Beauregard, dir. *Montréal, guide d'excursions/ Field Guide, Montréal*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1972. P. 179-189.

Bélanger, Yves. *Québec inc. : L'entreprise québécoise à la croisée des chemins*. Montréal, Éditions Hurtubise HMH, 1998. 201 pages.

Bélanger, Yves, et Pierre Fournier. *L'entreprise québécoise : développement historique et dynamique contemporaine*. LaSalle, Québec, Éditions Hurtubise HMH Limitée, 1987. 187 pages.

- Brodeur, Jean-Paul. *La délinquance de l'ordre. Recherches sur les commissions d'enquête I [En ligne]*. Montréal, Éditions Hurtubrise HMH, 1984. 290 pages.
http://classiques.uqac.ca/contemporains/brodeur_jean_paul/delinquance_de_ordre/delinquance_ordre.html (Page consultée le 10 novembre, 2012).
- Brodeur, Magaly. *Vice et corruption à Montréal : 1892-1970*. Québec, Presses de l'Université du Québec, 2011. 129 pages.
- Choko, Marc H. *Les Habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*. Montréal, Les Éditions Saint-Martin, 1995. 128 pages.
- Christie, Nancy et Michael Gauvreau, « Introduction: Recasting Canada's Post-war Decade » dans Nancy Christie et Michael Gauvreau, dirs. *Cultures of Citizenship in Post-war Canada, 1940-1955*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2003. P. 3-26.
- Clark, Gerald. *Montréal : ses citoyens, son establishment*. Montréal, Les Éditions de l'Homme, 1982. 258 pages.
- Collin, Jean-Pierre, et Annick Germain. « Les transformations du pouvoir local à Montréal : retour historique sur quelques expériences d'aménagement » dans Juan Luis Klein, dir. *Aménagement et développement : vers de nouvelles pratiques?*, Montréal, Les Cahiers de l'ACFAS, no. 38, 1986. P. 19-28.
- Collin, Jean-Pierre, et Laurence Bherer. « Une île, des villes : Montréal et sa proche banlieue » dans Dany Fougères, dir. *Histoire de Montréal et de sa région, Tome II*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2012. P. 925-958.
- Cooper, Frederick. *Colonialism in Question : Theory, Knowledge, History*. Berkeley et Los Angeles, Californie, University of California Press, 2005. 327 pages.
- Cullather, Nick. « Modernization Theory » dans Michael J. Hogan et Thomas G. Paterson, dirs. *Explaining the History of American Foreign Relations*. 2^e éd. New York, Cambridge University Press, 2004. P. 212-220.
- Dickinson, John, et Brian Young. *A Short History of Québec*. 3^e éd. Montréal, McGill-Queen's University Press, 2003. 431 pages.
- Filion, Pierre et Gunter Gad. « Urban and Suburban Downtowns: Trajectories of Growth and Decline » dans Trudi Bunting et Pierre Filion, dirs. *Canadian Cities in Transition : Local Through Global Perspectives*, Don Mills, Ontario, Oxford University Press, 2006. P. 171-191.

- Förster, W., H. Gruber, K. E. Hansen, I. Tosics, E. Szolgayova, et E. Hauri. *Stratégies pour la mise en oeuvre des politiques de rénovation urbaine et de modernisation de l'habitation*. New York, Organisation des Nations Unies, 1996. 41 pages.
- Gélinas, Xavier. *La droite intellectuelle québécoise et la Révolution tranquille*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2007. 486 pages.
- Germain, Annick, et Damaris Rose. *Montréal : The Quest for a Metropolis*. Toronto, John Wiley & Sons, LTD, 2000. 306 pages.
- Gignac, Benoit. *Jean Drapeau : le maire qui rêvait sa ville*. Montréal, Les Éditions La Presse, 2009. 296 pages.
- Hétu, Luc. *Une ville sous tutelle : Brève histoire de l'administration de Montréal*. Montréal, Liber, 2009. 160 pages.
- Kaika, Maria. *City of Flows: Modernity, Nature, and the City*. New York, Routhledge, 2005. 200 pages.
- La Chambre de commerce de Montréal. *Un siècle à entreprendre : La Chambre de commerce de Montréal 1887-1987*. Montréal, Éditions Libre Expression, 1987. 191 pages.
- Levine, Marc V. *The Reconquest of Montreal: Language Policy and Social Change in a Bilingual City*. Philadelphia, Temple University Press, 1990. 285 pages.
- Linteau, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. 2^e éd. Montréal, Les Éditions du Boréal. 627 pages.
- McKenna, Brian, et Susan Purcell. *Drapeau*. Markham, Ontario, Penguin Books Canada, 1981. 375 pages.
- McRoberts, Kenneth, et Dale Posgate. *Développement et modernisation du Québec*. Montréal, Les Éditions du Boréal express, 1983. 350 pages.
- Meren, David. *With friends like these : entangled nationalisms and the Canada-Quebec-France triangle, 1944-1970*. Vancouver, UBC Press, 2012. 355 pages.
- Miller, Eric J. «Transportation and Communication » dans Trudi Bunting et Pierre Filion, dirs. *Canadian Cities in Transition : Local Through Global Perspectives*, Don Mills, Ontario, Oxford University Press, 2006. P. 102-122.
- Mills, Sean. *The Empire Within: Postcolonial Thought and Political Activism in Sixties Montreal*. Montréal, McGill-Queen's University Press, 2010. 303 pages.

- Postras, Claire. « A City on the Move : The Surprising Consequences of Highways » dans Stéphane Castonguay et Michèle Dagenais, dirs. *Metropolitan natures: environmental histories of Montreal*, Pittsburgh, Pennsylvania, University of Pittsburgh Press, 2011. P. 168- 183.
- Rémy, Jean, et Liliane Voyé. *La ville : vers une nouvelle définition?* Paris, Éditions L'Harmattan, 1992. 173 pages.
- Rostow, Walt Whitman. *The stages of economic growth : A non-communist manifesto*. 3^e éd. New York, Cambridge University Press, 1991. 272 pages.
- Rouillard, Jacques. « La Révolution tranquille : origines et signification (traduction de la version originale, publiée en anglais) » dans R. Douglas Francis et Donald B. Smith, dirs. *Readings in Canadian History, Post-Confederation*, Toronto, Nelson Thomson Learning, 2002. P. 440-453 (version française, P. 1-21).
- Roy, Fernande. *Progrès, harmonie, liberté : le libéralisme des milieux d'affaires francophones de Montréal au tournant du siècle*. Montréal, Boréal, 1988. 301 pages.
- Roy, Jean. « L'évolution des pouvoirs du Comité exécutif de la ville de Montréal (1954-1983) » dans Guy Bourassa et Jacques Léveillé, dirs. *Le système politique de Montréal*, Montréal : Cahiers de l'ACFAS, 1986. P. 141-157.
- Roy, Jean. *Montréal, ville d'avenir : projet collectif pour les Montréalais*. Montréal, Les Éditions Quinze, 1978. 295 pages.
- Rumilly, Robert. *Histoire de l'École des Hautes Études Commerciales de Montréal 1907-1967*. Montréal, Librairie Beauchemin Limitée, 1967. 214 pages.
- Sancton, Andrew. «City Politics: Municipalities and Multi-Level Governance » dans Trudi Bunting et Pierre Filion, dirs. *Canadian Cities in Transition : Local Through Global Perspectives*, Don Mills, Ontario, Oxford University Press, 2006. P. 306-319.
- Simmons, Jim, et Larry McCann. «The Canadian Urban System: Growth and Transition » dans Trudi Bunting et Pierre Filion, dirs. *Canadian Cities in Transition : Local Through Global Perspectives*, Don Mills, Ontario, Oxford University Press, 2006. P. 40-64.
- Stanford, G.H. *To Serve the Community: The Story of Toronto's Board of Trade*. Toronto, University of Toronto Press, 1974. 270 pages.
- Tard, Louis-Martin. *Camilien Houde. Le Cyrano de Montréal*. Montréal, XYZ Éditeur, 1999. 215 pages.

Toulouse, Jean-Marie. *L'entrepreneurship au Québec*. Montréal, Fides/HEC, 1979. 139 pages.

Vojnovic, Igor. «Urban Infrastructures » dans Trudi Bunting et Pierre Fillion, dirs. *Canadian Cities in Transition : Local Through Global Perspectives*, Don Mills, Ontario, Oxford University Press, 2006. P. 123-137.

Mémoires et thèses

Gagnon-Lacasse, Francine. *Évolution des institutions politiques de la ville de Montréal (1921-1965)*. Mémoire de M.A. (Science politique), Université de Montréal, 1967. 306 pages.

Lapointe, Mathieu. *Le Comité de moralité publique, l'enquête Caron et les campagnes de la moralité publique à Montréal, 1940-1954*. Thèse de Ph.D. (Philosophie), Université York, décembre 2010, 484 pages.

Plouffe, Omer. *Analyse idéologique de la Chambre de commerce du district de Montréal (1945-1955)*. Mémoire de M.A. (Histoire), Université de Montréal, février 1987. 159 pages.

Articles de périodiques

Artibise, Alan F. J. « Canada as an Urban Nation ». *Daedalus*, 117, 4 (automne 1988), p. 237-264.

Bluestone, Daniel. «Preservation and Renewal in Post-World War II Chicago ». *Journal of Architectural Education*, 47, 4 (mai 1994), p. 210-223.

Charbonneau, Jean-Pierre. « La pègre, un milieu d'affaires... ». *Criminologie*, 10, 1 (1977), p. 29-45.

Choko, Marc H., Jean-Pierre Collin, et Annick Germain. « Le logement et les enjeux de la transformation de l'espace urbain : Montréal, 1940-1960. Première partie ». *Urban History Review/ Revue d'histoire urbaine*, 15, 2 (octobre 1986), p. 127-136.

Choko, Marc H., Jean-Pierre Collin, et Annick Germain. « Le logement et les enjeux de la transformation de l'espace urbain : Montréal, 1940-1960. Deuxième partie », *Urban History Review/ Revue d'histoire urbaine*, 15, 3 (février 1987), p. 243-253.

- Davies, Gordon W. «The Effect of a Subway on the Spatial Distribution of Population ». *Journal of Transport Economics and Policy*, 10, 2 (mai 1976), p. 126-136.
- El-Geneidy, Ahmed, Lisa Kastelberger, et Hatem T. Abdelhamid. « Montréal's roots: Exploring the growth of Montréal's Indoor City ». *The Journal of Transport and Land Use*, 4, 2 (été 2011), p. 33-46.
- Fagin, Henry. « Urban Transportation Criteria ». *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 352 (mars 1964), p. 141-151.
- George, Patricia Conway. « Mass Transit: Problem and Promise ». *Design Quarterly*, 71 (1968), p. 3-39.
- Greenberg, Kenneth, et Vitomir Ahtik. « Transformations urbaines de deux centre-ville : Toronto, Montréal ». *Cahiers de recherche sociologique*, 6, 2 (1988), p. 65-94.
- Hamel, Pierre, and Bernard Jouve. « In search of a stable urban regime for Montreal: issues and challenges in metropolitan development ». *Urban Research & Practice*, 1, 1 (mars 2008), p. 18-35.
- Heathcott, Joseph. «The City Quietly Remade : National Programs and Local Agendas in the Movement to Clear the Slums, 1942 -1952 ». *Journal of Urban History*, 34 (janvier 2008), p. 221-242.
- Higgins, Donald. « The Processes of Reorganizing Local Government in Canada ». *Canadian Journal of Political Science / Revue canadienne de science politique*, 19, 2 (juin 1986), p. 219-242.
- Inglehart, Ronald, et Wayne E. Baker. « Modernization, Cultural Change, and the Persistence of Traditional Values ». *American Sociological Review*, 65, 1 (février 2000), p. 19-51.
- Jenkins, William D. « Before Downtown : Cleveland, Ohio, and Urban Renewal, 1949-1958 ». *Journal of Urban History*, 27 (mai 2001), p. 471-496.
- Klemek, Christopher. «From Political Outsider To Power Broker in Two "Great American Cities" : Jane Jacobs and the Fall of the Urban Renewal Order in New York and Toronto ». *Journal of Urban History*, 34 (janvier 2008), p. 309-332.
- Lasserre, Jean-Claude. « Difficultés de la planification des infrastructures lourdes en milieu urbain : le cas de Montréal ». *Revue de géographie de Lyon*, 58, 1 (1983), p. 61-68.
- Mcshane, Clay. «The Origins and Globalization of Traffic Control Signals ». *Journal of Urban History*, 25 (mars 1999), p. 379-404.

- Quintrie, Chantal. « Conséquences de l'Exposition internationale de 1967 sur la morphologie urbaine de Montréal ». *Annales de Géographie*, 80, 437 (1971), p. 45-64.
- Roth, Matthew W. « Whittier Boulevard, Sixth Street Bridge, and the Origins of Transportation Exploitation in East Los Angeles ». *Journal of Urban History*, 30 (juillet 2004), p. 729-748.
- Rouillard, Jacques. « La Révolution Tranquille, rupture ou tournant? » [En ligne]. *Université de Montréal*, hiver 1998, p. 1-46.
http://classiques.uqac.ca/contemporains/rouillard_jacques/revolution_tranquille/revolution_tranquille.pdf (Page consultée le 10 mars 2012). Article originalement publié dans la revue *Journal of Canadian Studies/Revue d'études canadiennes*, 32, 4 (hiver 1998), pp. 23-51.
- Rudin, Ronald. « Revisionism and the Search for a Normal Society: A Critique of Recent Quebec Historical Writing ». *Canadian Historical Review*, 73, 1 (mars 1992), p. 30-61.
- Smith II, Preston H. « The Quest for Racial Democracy : Black Civic Ideology and Housing Interests in Postwar Chicago ». *Journal of Urban History*, 26 (janvier 2000), p. 131-157.

Articles de journaux

- American Press. « Major League Baseball Expanding to Montreal » [En ligne]. *The Montreal Gazette*, 28 mai 1968, p. 1.
<http://news.google.ca/newspapers?nid=Fr8DH2VBP9sC&dat=19680528&printsec=frontpage> (Page consultée le 18 novembre, 2012).
- Blackman, Ted. « Drapeau savors latest victory » [En ligne]. *The Montreal Gazette*, 8 avril 1969, p. 1.
<http://news.google.ca/newspapers?nid=Fr8DH2VBP9sC&dat=19690408&printsec=frontpage> (Page consultée le 18 novembre, 2012).
- La Presse Américaine. « La Métropole Canadienne dans le baseball majeur » [En ligne]. *L'action*, 28 mai 1968, p. 12.
<http://collections.banq.qc.ca/erezFullScreen?erezLang=english&fsiFile=http://collections.banq.qc.ca/fsi/132247.fsi> (Page consultée le 18 novembre 2012).

Sites internet

Chambre de commerce du Montréal métropolitain. *History*, [En ligne].

<http://www.btmq.ca/en/boardoftrade-history> (Page consultée le 12 novembre 2012).

Réseau canadien d'information archivistique. *Fonds de la Corporation de Montréal métropolitain. - 1969*, [En ligne].

http://www.archivescanada.ca/english/search/ItemDisplay.asp?sessionKey=999999999_142&l=0&lvl=1&v=0&coll=1&itm=162353&rt=1&bill=1 (Page consultée le 10 avril 2013).

