

La ville en mouvement. Les formes urbaines et architecturales du système automobile, 1900-1960

Par **Claire Poitras**, INRS-Urbanisation, Culture et Société
Les chantiers de l'Atlas historique du Québec: Le fait urbain, sous la direction
de Claude Bellavance et Marc St-Hilaire – www.atlas.cieq.ca

POUR CITER CET ARTICLE, UTILISER L'INFORMATION SUIVANTE:

Poitras, Claire, *La ville en mouvement. Les formes urbaines et architecturales du système automobile, 1900-1960*. Québec, CIEQ (coll. « Les chantiers de l'Atlas historique du Québec: Le fait urbain », 2015, 16 p.

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URL <http://www.erudit.org/apropos/utilisation.html>

Tous droits réservés. Centre interuniversitaire d'études québécoises (CIEQ)
Dépôt légal (Québec et Canada), 1^{er} trimestre 2015.
ISBN 978-2-921926-51-5 (PDF)

Les chercheurs du CIEQ, issus de neuf universités, se rejoignent pour étudier les changements de la société québécoise, depuis la colonisation française jusqu'à nos jours. Leurs travaux s'inscrivent dans trois grands axes de recherche: les populations et leurs milieux de vie, les institutions et les mouvements sociaux et la culture québécoise: diversité, échanges et transmission. Ils privilégient une approche scientifique pluridisciplinaire originale pour comprendre le changement social et culturel dans ses dimensions spatiotemporelles – www.cieq.ca

LA VILLE EN MOUVEMENT. LES FORMES URBAINES ET ARCHITECTURALES DU SYSTÈME AUTOMOBILE, 1900-1960

Par **Claire Poitras**, INRS-Urbanisation, Culture et Société

Tous droits réservés. Centre interuniversitaire d'études québécoises (CIEQ)

Dépôt légal (Québec et Canada), 1^{er} trimestre 2015.

ISBN 978-2-921926-51-5 (PDF)

ISBN 978-2-921926-52-2 (HTML)

VILLE DIFFUSE, VILLE ÉTALÉE, VILLE RÉTICULÉE, VILLE ÉMERGENTE, VILLE PÉRIPHÉRIQUE, URBANISATION SANS LIMITES, VOILÀ AUTANT D'EXPRESSIONS UTILISÉES EN ÉTUDES URBAINES POUR QUALIFIER LES GRANDES VILLES CONTEMPORAINES CARACTÉRISÉES PAR LA DISPERSION SPATIALE DES ACTIVITÉS ET LA PRIMAUTÉ DE LA PÉRIPHÉRIE SUR LA VILLE-CENTRE EN TERMES DÉMOGRAPHIQUES (FILION ET BUNTING, 2006). BIEN QU'IL CONCENTRE LES INSTITUTIONS PRESTIGIEUSES ET LES EMPLOIS RATTACHÉS AU SECTEUR TERTIAIRE MOTEUR, LE CENTRE-VILLE JOUE DE MOINS EN MOINS SON RÔLE D'ESPACE POLARISANT. SUR SON POURTOUR IMMÉDIAT SE DÉPLOIENT DES QUARTIERS RÉSIDENTIELS OÙ HABITENT DES MÉNAGES PROVENANT DES DEUX EXTRÉMITÉS DE L'ÉCHELLE SOCIALE, DE MÊME QUE DES FRICHES INDUSTRIELLES EN VOIE DE REQUALIFICATION. EN BANLIEUE SE TROUVENT LES SECTEURS PEUPLÉS PAR LES COUCHES MOYENNES OÙ PRÉDOMINE L'HABITAT PAVILLONNAIRE. DES CENTRES DE SERVICES ET DES PARCS INDUSTRIELS Y SONT AMÉNAGÉS EN BORDURE DES GRANDS AXES ROUTIERS. ON ATTRIBUE AU SYSTÈME AUTOMOBILE ET À LA MOBILITÉ - DÉFINIE ICI COMME LES PRATIQUES DE DÉPLACEMENT - UN RÔLE CLÉ DANS LA MISE EN FORME DES ESPACES URBAINS. EN OUTRE, DANS LA SECONDE MOITIÉ DU XX^e SIÈCLE, EN FAVORISANT L'ACCESSIBILITÉ AU DÉTRIMENT DE LA PROXIMITÉ, LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU AUTOROUTIER URBAIN ET PÉRIURBAIN A CONTRIBUÉ À LA MISE EN FORME DE CETTE NOUVELLE ORGANISATION SPATIALE.

Pour comprendre les villes québécoises au XX^e siècle, il importe de considérer le système automobile, y inclus les transformations urbaines qu'il a engendrées. Comment le tissu urbain des villes québécoises a-t-il été transformé sous l'influence de l'usage de l'automobile, des infrastructures et des services qui y sont rattachés? De quelle manière ce nouveau système de mobilité s'est-il intégré aux villes québécoises et qui en a fait la promotion? Quels nouveaux types d'aménagement ont été mis en place pour répondre aux besoins de la mobilité urbaine individuelle? Pour répondre à ces questions, nous rappelons d'abord les principales conséquences de la mise en place du système automobile au XX^e siècle sur le développement et la planification des villes. Ensuite, nous dressons un portrait

succinct de la motorisation au Québec afin d'en dégager quelques traits particuliers. Enfin, nous examinons à une échelle plus fine les implications urbanistiques et architecturales de la place accrue qu'occupent les véhicules à moteur dans l'espace urbain au cours des premières décennies du XX^e siècle.

Le système automobile et la ville

Synonyme de déconcentration et d'étalement – tandis que la ville évoque la densité, la compacité et la centralité –, l'automobile poursuit en fait une tendance amorcée avec le développement des réseaux de transport collectif dans la seconde moitié du XIX^e siècle, alors que le front d'urbanisation est repoussé à la périphérie. Pensons ici aux villes de banlieue résidentielles dorénavant intégrées à la ville-centre, comme Villeray ou Ahuntsic à Montréal (Hanna, 1998: 122), ou encore aux quartiers Montcalm et Limoilou à Québec (Vachon et Luka, 2002: 15) dont le développement a été facilité par les tramways électriques grâce, en partie, aux promoteurs immobiliers qui ont participé à la mise en place du réseau (figure 1). Très répandues aux États-Unis et au Canada, ces «*banlieues à tramway*» (streetcar suburbs) ont été étudiées notamment par Sam Bass Warner (1962) dans le cas de Boston.



FIGURE 1 RUE NON IDENTIFIÉE, MONTRÉAL (QUÉBEC), 1925.
Wm. Notman & Son. Musée McCord, VIEW-23301.

On peut voir que l'automobile est en voie de supplanter la traction animale. Les voies de tramway témoignent de l'importance de ce mode de transport dans l'extension de la ville au début du XX^e siècle.

Au XX^e siècle, constituée en système désignant «l'ensemble des éléments qui, avec les véhicules, concourent à assurer régulièrement les déplacements motorisés» (Dupuy, 1995: 2), l'automobile transforme le paysage urbain. Les éléments physiques du système incluent notamment les routes, la signalisation, les stations-service, les stationnements, les garages, les motels et les hypermarchés, auxquels il faut ajouter «l'ensemble des règles qui organisent son fonctionnement» (Dupuy, 1995: 2), en particulier le Code de la sécurité routière. Selon Urry (2004), l'automobile est plus qu'un objet manufacturé que les ménages consomment. Il s'agit d'un système intégrant des pratiques sociales et techniques et qui comprend les composantes suivantes: un objet manufacturé par de colossales entreprises ayant incarné le modèle capitaliste du XX^e siècle et donné lieu à des concepts en sciences sociales (fordisme et postfordisme), un bien de consommation individuel qui, après l'habitation, fournit un statut particulier à celui ou à celle qui le possède et un puissant complexe économique lié à d'autres industries et secteurs d'activité (pièces et accessoires d'automobile, raffinage et distribution du pétrole, construction et entretien des routes, services d'hébergement et de restauration à proximité des routes, ateliers de réparation et de vente d'automobiles). Le système automobile a également facilité la construction d'habitations pavillonnaires à la périphérie des villes et l'implantation de complexes commerciaux et de divertissement. En outre, l'automobile est devenue le moyen de mobilité individuelle qui domine les autres modes de déplacement (marche, vélo, transport collectif, etc.) et qui a contraint les gens à redéfinir leurs pratiques quotidiennes. À l'instar des villes occidentales – et en particulier des villes étasuniennes –, depuis le début du XX^e siècle, les villes québécoises ont été transformées par le système automobile.

L'arrivée de l'automobile dans les villes et les régions québécoises est encouragée par des acteurs et des institutions, en particulier les gens qui militent au sein du mouvement pour les bonnes routes et dont les membres s'inspirent des stratégies adoptées au sud de la frontière. C'est que les incidences de l'établissement d'un réseau routier québécois moderne sont nombreuses. Reliant les villes, des chemins de qualité permettent d'accroître le tourisme étranger et de stimuler les économies locales. Pour répondre aux attentes des automobilistes, en 1912 un département de la Voirie est créé – ce dernier est sous la direction du ministère de l'Agriculture – et l'Assemblée législative adopte la Loi des bons chemins qui s'accompagne du financement nécessaire à l'amélioration des routes. Les défenseurs d'un réseau de routes revêtues souhaitent notamment que les axes reliant le sud du Québec aux États-Unis soient privilégiés pour attirer les touristes. En outre, un programme d'aménagement de chemins en bon état permet d'ouvrir de nouvelles régions au tourisme. En abandonnant le système des corvées qui a longtemps caractérisé l'entretien des routes, l'État devient un acteur de premier plan du développement routier et autoroutier (figure 2).

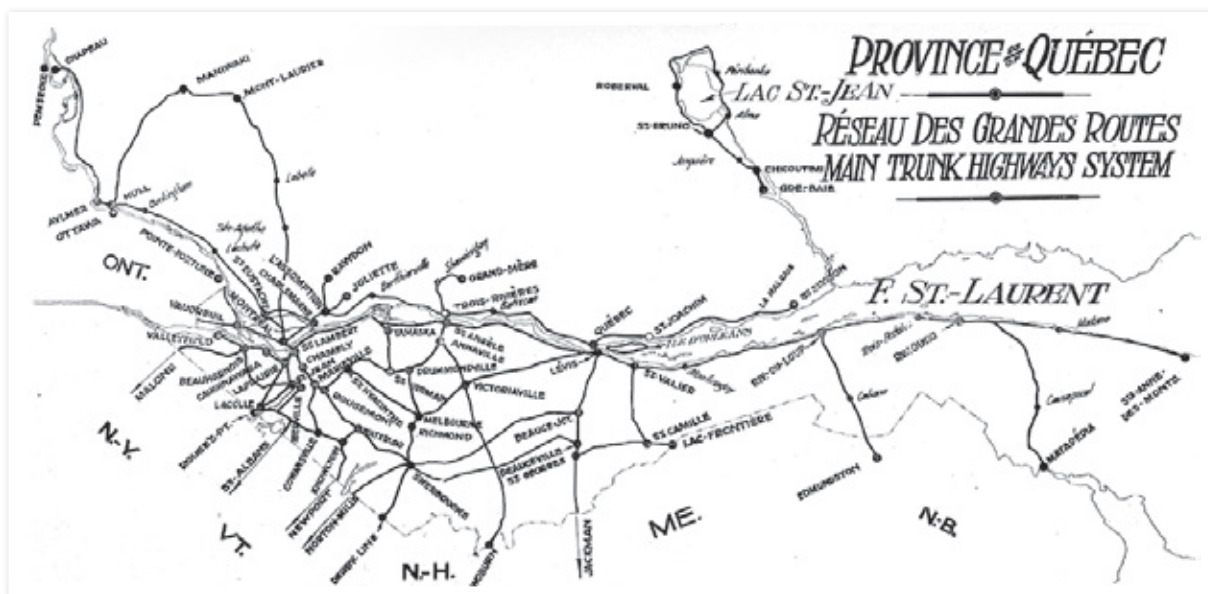


FIGURE 2 RÉSEAU DES GRANDES ROUTES, MINISTÈRE DE LA VOIRIE DU QUÉBEC, 1^{er} DÉCEMBRE 1923. Ministère de la Voirie du Québec, *Rapport annuel*, 1924, p. 13.

Entre son introduction au début du XX^e siècle et les années 1920, l'automobile est utilisée surtout par les membres de l'élite pour accéder aux espaces de détente et de villégiature. En d'autres mots, elle sert à sortir de la ville. À l'instigation du ministère de la Voirie constitué en 1914, qui veille à la construction des chemins et à la promotion touristique, les automobilistes empruntent les grandes routes traversant les villes et les villages pittoresques du Québec. L'amélioration de la surface des chaussées grâce au recours au macadam huilé, à l'asphalte ou encore au béton bitumineux constitue un autre facteur favorisant l'usage accru de l'automobile individuelle.

Conçues d'abord comme des véhicules de promenade, les automobiles circulent de plus en plus dans les rues des villes dont les voies sont larges et revêtues de pavés. À partir des années 1920, ce mode de transport individuel donne ainsi accès aux nouveaux espaces résidentiels aménagés à proximité du centre (figure 3). L'automobile permet alors de dissocier les lieux de travail et d'habitation, les zones d'affaires des zones résidentielles. Les planificateurs et les ingénieurs en circulation se préoccupent de la place accrue de l'automobile dans les villes et des conflits qu'elle engendre (Diefendorf, 2000: 170). Les courants urbanistiques en vogue à partir de la fin du XIX^e siècle en Amérique du Nord, comme l'embellissement civique (*City Beautiful*) ou le *City Efficient*, sont pour la plupart favorables à la présence de l'automobile dans les villes et préconisent la redéfinition formelle et fonctionnelle du réseau viaire au détriment des autres modes de transport considérés incommodes.



FIGURE 3 UNE AUTOMOBILE FORD, MODÈLE T, VERS 1920, GRAVISSANT UNE RUE D'UN NOUVEAU QUARTIER RÉSIDENTIEL AMÉNAGÉ SUR LES FLANCS DU MONT ROYAL À MONTRÉAL ET DONT L'ACCÈS EST FACILITÉ PAR L'AUTOMOBILE.

Musée McCord, MP-0000.587.49.

Au cours de la première moitié du XX^e siècle, décongestionner le centre, canaliser le trafic, soulager les rues encombrées, relier les voies urbaines et assurer des liaisons entre les composantes de la ville sont les principaux besoins que les ingénieurs en circulation doivent assurer (Ville de Montréal, 1944: 31). Les défenseurs d'un réseau viaire moderne reprennent l'idée selon laquelle l'état de santé d'une ville dépend de son système artériel. Utilisant l'analogie entre le corps humain et le réseau routier, ils considèrent que ce dernier doit être un «tracé rationnel et ingénieux qui décongestionne [...] la ville populeuse et enfiévrée...» (Leduc, 1939: 11).

Plusieurs efforts sont déployés pour que les villes s'adaptent à l'automobile. On renonce ainsi à une organisation urbaine considérée périmée en élargissant les rues au détriment de l'espace réservé aux piétons ou encore des rangées d'arbres. Autre conséquence de la circulation, le stationnement des véhicules dans les rues donne lieu à des mesures visant à l'encadrer. En outre, des aires de stationnement sont aménagées hors voirie, la plupart du temps sur des terrains laissés vacants à la suite de la démolition de bâtiments.

Les années 1950 et 1960 marquent une rupture en ce qui a trait à la présence de l'automobile dans les villes québécoises. Soutenus par une vision de la ville et de l'aménagement selon laquelle la circulation efficace est un gage de modernité et d'efficacité, les changements apportés au réseau viaire sont significatifs. Après la Seconde Guerre mondiale, plusieurs travaux routiers d'envergure sont réalisés, notamment à Montréal. Pensons à l'élargissement du boulevard Dorchester (actuellement René-Lévesque) en 1955, à la construction de l'échangeur à la jonction de l'avenue du Parc et de l'avenue des Pins (1959-1961) (figure 4), ou encore à l'aménagement de la voie Camillien-Houde (1958-1961) qui permet de traverser le mont Royal en automobile.

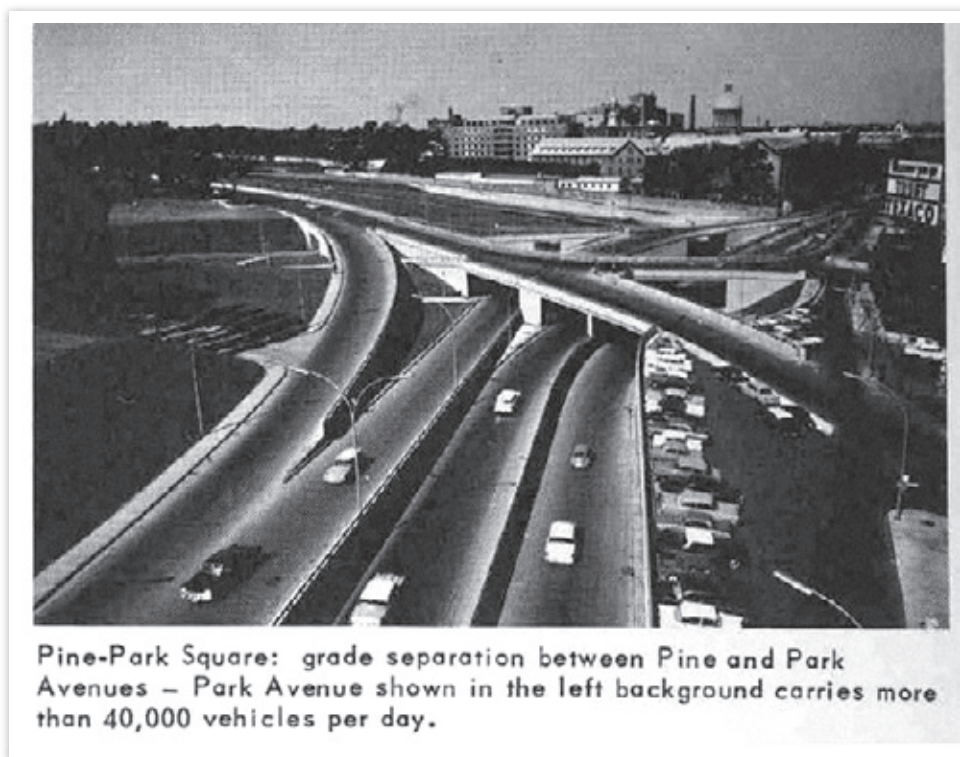


FIGURE 4 LE CARREFOUR DE L'AVENUE DU PARC ET DE L'AVENUE DES PINS À MONTRÉAL AMÉNAGÉ COMME UN ÉCHANGEUR AUTOROUTIER EN 1959-1961.

Canadian Good Roads Association, 1966, *Urban Transportation Developments in Eleven Canadian Metropolitan Areas*, prepared by N. D. Lea & Associates for the Transportation Planning Committee of the Canadian Good Roads Association, Ottawa, Canadian Good Roads Association, p. 8.

Fortement critiqué pour ses effets néfastes sur la vitalité des villes, le système automobile a produit des formes urbaines particulières, en rupture avec celles qui existaient au XIX^e siècle. L'urbain s'est diffusé grâce au recours accru aux technologies de communication et de mobilité. Dans le même temps, l'urbanité – dont l'un des éléments clés est la centralité – aurait perdu de son attrait sous l'effet des interventions visant à adapter la ville à la circulation automobile. Dans les années 1960, le déploiement du réseau autoroutier a particulièrement nui à la vitalité sociale et économique des quartiers centraux et des centres-villes traditionnels. Toutes les villes québécoises ont été bouleversées par ces changements, à divers degrés (figure 5).



FIGURE 5 VUE AÉRIENNE D'UN ÉCHANGEUR DE L'AUTOROUTE JEAN-LESAGE (AUTOROUTE 20) CONSTRUIT EN BORDURE D'UNE PETITE VILLE INDUSTRIELLE (SAINT-PIERRE) DANS L'OUEST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL.

Ministère de la Voirie du Québec, 1967, *Rapport annuel*, p. 177.

La motorisation des villes québécoises, un départ tardif

Comportant moins de deux cents voitures particulières immatriculées en 1901, le parc automobile du Québec connaît une croissance exponentielle au cours des décennies suivantes. Cela dit, à l'échelle canadienne, un examen du taux de motorisation au Québec montre un décollage tardif par rapport à une province de taille démographique comparable, comme l'Ontario (tableau 1). Au cours des années 1920, l'introduction de modèles de voitures particulières plus abordables destinées à un marché de masse donne un élan à la motorisation des ménages québécois. Il reste que l'écart entre le nombre de voitures particulières immatriculées au Québec et en Ontario demeure substantiel, bien qu'il se soit amoindri après la Seconde Guerre mondiale. Ainsi, jusqu'en 1961, on retrouve au moins deux fois plus de voitures particulières immatriculées par 100 habitants en Ontario. Il y a également beaucoup plus d'automobiles immatriculées en Saskatchewan et en Colombie-Britannique qu'au Québec. Il faut regarder du côté du pouvoir d'achat des ménages pour comprendre la progression contrastée qu'affiche le nombre de véhicules immatriculés, notamment entre les deux provinces les plus peuplées (Charland, 1992: 153). Disposant d'un revenu disponible moindre que celui de leurs voisins ontariens, les ménages québécois paraissent sous-motorisés.

TABLEAU 1 AUTOMOBILES IMMATRICULÉES AU QUÉBEC, EN ONTARIO, EN SASKATCHEWAN ET EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, 1901-1961

PROVINCE	ANNÉE	POPULATION	Automobiles immatriculées	
			Nombre	Par 100 habitants
QUÉBEC	1901	1 648 898	*167	0,01
	1911	2 005 776	1 878	0,1
	1921	2 360 510	54 670	2,3
	1931	2 874 662	177 485	6,2
	1941	3 331 882	232 149	7,0
	1951	4 055 681	350 435	8,6
	1961	5 259 211	909 722	17,3
ONTARIO	1901	2 182 947	*1 176	0,05
	1911	2 527 292	11 339	0,5
	1921	2 933 662	206 521	7
	1931	3 431 686	562 216	16,4
	1941	3 787 655	739 194	19,5
	1951	4 597 542	966 357	21
	1961	6 236 092	1 794 444	28,8
SASKATCHEWAN	1901	91 279	*22	0,02
	1911	461 432	1 304	0,3
	1921	757 510	61 184	8,1
	1931	921 785	91 805	9,9
	1941	895 992	94 973	10,6
	1951	831 728	137 038	16,5
	1961	925 181	228 269	24,7
COLOMBIE-BRITANNIQUE	1901	178 657	**176	0,09
	1911	392 480	2 220	0,6
	1921	524 582	32 900	6,3
	1931	694 263	97 932	12,9
	1941	817 861	105 410	12,9
	1951	1 165 210	213 770	18,3
	1961	1 629 082	467 370	28,7

*Donnée disponible pour 1906. **Donnée disponible pour 1907. Source: Statistique Canada, 1983.

D'autres facteurs peuvent expliquer les divergences de trajectoires dans la diffusion de l'automobile. Ainsi, à partir des cas américain et français, plusieurs chercheurs ont montré que l'existence d'un réseau routier de bonne qualité est une condition nécessaire au processus de motorisation des ménages (McShane, 1994 ; Dupuy, 1995). En outre, dès l'avènement de l'automobile au tournant du XX^e siècle, seule la ville offre les services nécessaires à son utilisation: fabricants, vendeurs, mécaniciens, chauffeurs, etc. (McShane, 1994). Comme nous l'avons souligné, loin d'être un mode de transport utilitaire, la voiture est alors un objet de luxe qui sert aux promenades des élites urbaines. Cela dit, des études sur la diffusion de l'automobile dans les milieux ruraux ont montré qu'à partir du moment où les pouvoirs publics s'engagent dans la construction de bonnes routes, le parc automobile rural surpasse celui des villes (Kline, 2000 ; Bloomfield, 1989: 145).

À l'échelle québécoise, comment se comportent les villes quant à la croissance du parc automobile dans le premier tiers du XX^e siècle? Une comparaison entre les trois villes-centres comptant alors le plus d'automobiles au Québec (Marchand, 1988: 27) met en relief qu'en 1921 Sherbrooke – la ville la moins peuplée du trio – est la plus motorisée des trois avec deux fois plus d'automobiles par 100 habitants que Montréal et Québec (tableau 2). En outre, on dénombre sensiblement plus de véhicules motorisés immatriculés à Montréal qu'à Québec.

TABLEAU 2 AUTOMOBILES IMMATRICULÉES À MONTRÉAL, QUÉBEC ET SHERBROOKE, 1901-1931

VILLE	ANNÉE	POPULATION	Automobiles immatriculées	
			Nombre	Par 100 habitants
MONTRÉAL	1901	267 730	*210	0,08
	1911	467 986	1234	0,26
	1921	618 506	**13 500	2,2
	1931	818 577	***62 627	7,7
QUÉBEC	1901	68 840	21	0,03
	1911	78710	87	0,11
	1921	95 193	**2 028	2,1
	1931	130 594	***9 094	7
SHERBROOKE	1901	11 765	16	0,14
	1911	16 405	97	0,6
	1921	23 515	**1 071	4,6
	1931	28 933	3 118	10,8

*Donnée de 1908; **Donnée de 1920; ***Donnée de 1929. Source: Statistique Canada, 1983.

Adapter le cadre bâti à l'automobile

La période qui précède l'ère du tout automobile, c'est-à-dire des espaces et des milieux de vie aménagés en fonction des déplacements faits en voiture motorisée, produit quelques innovations architecturales. Pour accommoder l'automobile, le cadre bâti est transformé de différentes façons. Cela dit, de nouveaux types architecturaux liés à l'automobile, comme le garage, se répandent progressivement. Dans un premier temps, on utilise les remises pour les voitures à cheval afin d'y loger les véhicules automobiles. Généralement, pour différentes raisons, les premiers garages sont détachés de la maison. On craint notamment les explosions et les incendies en raison de la présence du combustible (Goat, 1989: 63). C'est dans les années 1920 que le garage commence à être incorporé à la maison. Ainsi, il est plus facile d'y installer l'eau courante et l'électricité. Implanté en retrait par rapport à la rue, le garage est accessible grâce à une allée (figure 6). À partir du moment où il est intégré à l'habitation, il semble que le garage doive demeurer à l'abri de la vue. Dès lors, dans les beaux quartiers, il est fréquemment dissimulé sous une butte aménagée en rocaille et on y accède par la façade latérale de la maison.



FIGURE 6 MAISON ET GARAGE PHOTOGRAPHIÉS POUR LEWIS BROWN, MONTRÉAL (QUÉBEC), 1931.

Wm. Notman & Son. Musée McCord, VIEW-24945.

Les années 1950 sont particulièrement importantes quant aux conséquences de la présence de l'automobile dans les nouveaux quartiers résidentiels, alors que de plus en plus de lotissements suburbains sont conçus pour accueillir des ménages qui se déplacent en automobile. Jusqu'à ce moment, la présence de garages intégrés aux habitations était limitée et on les retrouvait surtout dans les quartiers aisés. Avec la démocratisation de l'automobile et l'extension des quartiers périphériques, les types d'habitation urbaine comme le duplex sont également transformés pour faire place au

véhicule motorisé. Dans des villes de la banlieue de l'île de Montréal qui connaissent une forte expansion démographique au cours des années 1960, comme Saint-Léonard, Anjou et LaSalle (figure 7), on assiste à la mutation de cette forme d'habitation urbaine petite et collective pour y intégrer un garage. Plus spacieux et mieux éclairés que les anciennes maisons en raison de changements formels, notamment le fait d'être détachés sur trois et parfois quatre côtés, les duplex construits à Montréal après la Seconde Guerre mondiale se distinguent de la formule plus ancienne notamment par la disparition de l'escalier extérieur qui mène à l'étage supérieur. Cela dit, pour permettre l'intégration du garage, le rez-de-chaussée est surélevé.



FIGURE 7 UN DUPLEX À LASALLE DANS L'ÎLE DE MONTRÉAL CONSTRUIT DANS LES ANNÉES 1960 ET QUI INTÈGRE DES GARAGES POUR LOGER LES AUTOMOBILES.
Photo: Claire Poitras, 2004.

Le garage est progressivement intégré dans la planification des immeubles de bureaux et des immeubles d'appartements, des grands magasins et des hôtels. À Montréal, le siège social de l'entreprise Canada Cement inauguré en 1922 sur le square Phillips (figure 8), au cœur du nouveau centre des affaires, serait le premier dans la métropole à être conçu avec un stationnement souterrain (Poitras, 1996). À la fin de la décennie 1920-1930, de plus en plus d'édifices d'importance sont dotés de stationnements. Cela ne va pas sans poser un défi architectural, comme le souligne Jacques Lachapelle au sujet de la planification de l'édifice Dominion Square sur la rue Sainte-Catherine Ouest à Montréal:

[...] les dimensions de la trame structurale doivent permettre les virages, maximiser le nombre de places, donner une visibilité satisfaisante au conducteur, etc. L'accès constitue un autre problème délicat. Il faut éviter la confusion, réduire les dangers pour les piétons, prévenir les engorgements et intégrer ces grandes ouvertures aux élévations (Lachapelle, 2001: 47-48).



FIGURE 8 LE SQUARE PHILLIPS ET LA RUE SAINTE-CATHERINE À MONTRÉAL EN 1922, PEU APRÈS L'INAUGURATION DU CANADA CEMENT BUILDING QU'ON VOIT À GAUCHE. Wm. Notman & Son. Musée McCord, VIEW-20563.

Des bâtiments fonctionnels liés au commerce de l'automobile et dont l'architecture pourrait être *a priori* banale, voire insignifiante, témoignent aussi d'une recherche poussée quant à leur organisation et à leurs attributs architecturaux. Ainsi, les premiers bâtiments construits au tournant des années 1910-1920 pour abriter les commerces de vente d'automobiles affichent des caractéristiques particulières. Généralement, ils sont situés dans les beaux quartiers, à proximité d'une clientèle aisée qui souhaite se procurer ce nouveau bien de consommation. Une analyse de la liste des commerces vendant des automobiles à Montréal fournie dans les annuaires Lovell révèle une proximité spatiale entre marchand et client. Au début des années 1910, les rares vendeurs d'automobiles se trouvent près du centre des affaires (l'actuel Vieux-Montréal), sur les rues Guy, Saint-Jacques et Berri. Même le grand magasin Morgan implanté au square Phillips, sur la rue Sainte-Catherine, offre à ses clients la possibilité d'acheter le nouveau produit de luxe. Une dizaine d'années plus tard, la situation s'est transformée. D'une part, on remarque la multiplication et la spécialisation des commerces liés à l'automobile (pièces, réparations et fabricants) et, d'autre part, le nombre de concessionnaires a explosé. Ces derniers sont implantés sur les rues marchandes des quartiers résidentiels avec une préférence accordée aux secteurs où habitent les couches moyennes et supérieures. Par exemple, dans la petite municipalité suburbaine d'Outremont, on dénombre trois importants concessionnaires sur l'avenue Laurier, la rue Bernard et la rue Durocher (figure 9). La portion où se croisent l'avenue du Parc et la rue De Bleury, près de la rue Sherbrooke à l'extrémité est du Square Mile, concentre aussi plusieurs vendeurs. Il en va de même du tronçon de la rue Sainte-Catherine Ouest, près de la municipalité de Westmount.



FIGURE 9 UN CONCESSIONNAIRE D'AUTOMOBILES INSTALLÉ SUR LA RUE DUROCHER À OUTREMENT (MONTRÉAL) VERS 1920.

Musée McCord, MP-0000.587.62.

Érigés entre la fin des années 1910 et le début des années 1930, les bâtiments servant de salles d'exposition et de lieux de vente affichent des caractéristiques architecturales analogues à celles de bâtiments qui ont les mêmes fonctions aux États-Unis¹. Ainsi, de vastes vitrines au rez-de-chaussée permettent d'exhiber les nouveaux véhicules. D'abord de taille modeste, les édifices gagnent en hauteur au fur et à mesure que l'automobile se répand. Leurs concepteurs ont recours à des structures en béton armé qui permettent d'aménager des rampes d'accès par lesquelles on monte et descend les véhicules. On peut ici mentionner l'étonnant garage Motordrome construit sur la rue Sherbrooke près de la rue Saint-Denis à Montréal en 1919-1920 selon les plans de l'architecte montréalais Ernest Cormier (1885-1980) (Gournay, 1990: 35). Derrière une façade enchâssée dans un alignement d'habitations traditionnelles revêtues de pierre grise se déploie une structure en béton armé accueillant la salle d'exposition et les ateliers d'entretien. Le garage de la rue Sherbrooke Est se distingue par sa grande vitrine dépouillée et encadrée de deux piliers. Situé en plein cœur d'un quartier résidentiel où vivent des représentants des professions libérales, il apparaît comme une étrange intrusion évoquant la modernité technologique. Il constitue néanmoins un exemple éloquent du prestige qu'on souhaite associer à l'automobile.

Au début des années 1930, à Montréal, quelques bâtiments consacrés à l'automobile ont aussi été réalisés dans un esprit Art déco. Cela dit, la modernité sous-jacente au nouveau véhicule motorisé n'est pas forcément reflétée dans les bâtiments conçus pour abriter les vendeurs d'automobiles. Ainsi, des styles architecturaux historicistes sont employés pour maintenir une image de marque et de raffinement. Les façades principales sont revêtues de brique et l'ornementation, parfois élaborée, demeure inspirée du classicisme. Conçus par des architectes locaux de renom, les bâtiments sont implantés sans marge de recul, en continuité avec les façades adjacentes. Leur rôle est analogue à celui des autres magasins, à savoir offrir de vastes vitrines mettant en valeur la marchandise. Les passants, les automobilistes et les personnes circulant en tramway peuvent admirer les produits offerts. En bref, les bâtiments rattachés au commerce de l'automobile érigés dans les années 1920 et 1930 sont conçus pour attirer le client et répondre à des impératifs utilitaires.

Conclusion

Tout au long du XX^e siècle, la ville s'est adaptée aux nécessités de l'automobile, mettant en cause certaines caractéristiques et valeurs de la vie urbaine. La subordination de l'aménagement des villes aux déplacements effectués en automobile a été critiquée avec véhémence par plusieurs penseurs de la ville moderne. La fonction circulatoire s'est substituée à celle de l'habiter (Lefebvre, 1970) et la rue a perdu sa fonction d'espace public pour devenir une voie de circulation (Jacobs, 1961). Les villes québécoises ne sont pas demeurées à l'abri des mutations entraînées par le système automobile, même si les changements survenus se sont faits à un rythme un plus lent qu'aux États-Unis ou dans certaines provinces canadiennes. Ainsi, la structuration urbaine de plusieurs villes intégrées au sein d'une région métropolitaine et qui ont connu un taux de croissance démographique élevé au cours de la seconde moitié du XX^e siècle affiche une quasi totale soumission aux déplacements effectués en automobile. Pensons à Laval, Brossard, ou encore Sainte-Foy, dont les populations sont passées respectivement de 45 000 à 360 000, de 2 500 à 65 000 et de 5 200 à 72 000 habitants entre 1951 et 2001. Les principes de l'urbanisme fonctionnaliste selon lesquels les fonctions urbaines doivent être strictement séparées dans l'espace y sont appliqués avec conviction. Le partage de l'espace urbain s'effectue selon quatre fonctions fondamentales: habiter, travailler, se récréer et circuler. Les règlements relatifs à l'occupation du sol sont conçus de manière à éviter les conflits entre les usages. Aussi, les voies sont hiérarchisées en vue de protéger les espaces résidentiels de la circulation rapide, tout en leur maintenant une bonne accessibilité. Les commerces de tailles diverses, les centres commerciaux, les immeubles de bureaux et les institutions publiques s'étalent le long de grands boulevards anonymes. L'affichage est conçu pour être vu et décodé en roulant en automobile. Les lotissements résidentiels sont aménagés avec des rues en cul-de-sac² en vue de préserver la tranquillité.

Certaines portions de territoire urbain au Québec ont été moins touchées par l'adaptation de la ville à l'automobile. Par exemple, constitués en tant que secteurs protégés depuis les années 1960, les arrondissements historiques de Québec et de Montréal ont fait l'objet d'interventions plus respectueuses du tissu urbain ancien, bien que certaines insertions en aient affecté l'intégrité urbanistique et architecturale. Depuis quelques années, les pouvoirs publics tentent de réparer les méfaits causés par l'emprise de l'automobile sur l'espace urbain. Pensons notamment au stationnement étagé gauchement baptisé place De La Dauversière aménagé en 1956 en face de l'hôtel de ville de Montréal (figure 10). En 1997, cette structure fut démolie pour être remplacée par une place publique. Au cours du XX^e siècle, le Champ-de-Mars et la place D'Youville à Montréal ont aussi été sacrifiés pour permettre aux automobilistes d'accéder plus aisément au centre. Tandis que les milieux suburbains et périurbains continuent à être aménagés en fonction des déplacements effectués en automobile, les centres historiques et les quartiers anciens font l'objet d'interventions urbanistiques visant à discipliner l'usage de la voiture. Restreindre l'espace occupé par l'automobile est devenu un leitmotiv récurrent des responsables de l'aménagement urbain. Il reste que l'influence du système automobile dans la transformation et la constitution des tissus urbains a été fondamentale au XX^e siècle, d'où l'intérêt d'adopter une conception de la ville et des lieux qui s'arrime à celle de la mobilité et des flux.



FIGURE 10 VUE AÉRIENNE DE L'HÔTEL DE VILLE DE MONTRÉAL ET DU STATIONNEMENT À DEUX NIVEAUX CONSTRUIT EN 1955-1956 À L'OUEST DU CHÂTEAU RAMEZAY, QU'ON VOIT À DROITE. À NOTER AUSSI, LE CHAMP-DE-MARS DERRIÈRE L'HÔTEL DE VILLE QUI EST TRANSFORMÉ EN STATIONNEMENT.

Ville de Montréal, Gestion de documents et archives, BC-40-2.

NOTES

1. Dans le Near South Side à Chicago, sur les avenue Michigan, Wabash et Indiana, un secteur patrimonial protégé nommé Motor Row a été constitué. Il regroupe une grande concentration de commerces liés à l'automobile construits durant les trois premières décennies du XX^e siècle. Plusieurs villes aux États-Unis avaient alors un secteur consacré au commerce lié à l'automobile. À Montréal, la géographie du commerce automobile était plus éclatée.

2. L'aménagement des rues en cul-de-sac a été conçu aux États-Unis à Radburn au New Jersey, prototype d'une ville construite à la fin des années 1920 pour l'ère de l'automobile.

BIBLIOGRAPHIE

BLOOMFIELD, Gerald T. (1989), «No Parking Here to Corner: London Reshaped by the Automobile, 1911-1961», *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 18, n° 2, p. 139-158.

CHARLAND, Jean-Pierre (1992), *Système technique et bonheur domestique. Rémunération, consommation et pauvreté au Québec, 1920-1960*, Québec, Institut de recherche sur la culture, 273 p.

DIEFENDORF, Jeffrey M. (2000), «Motor Vehicles and the Inner City», dans Robert Freestone (ed.), *Urban Planning in a Changing World: The Twentieth Century Experience*, Londres, E & FN Spon, p. 158-174.

DUPUY, Gabriel (1995), *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 216 p.

FILION, Pierre, et Trudi BUNTING (2006), «Understanding Twenty-First-Century Urban Structure: Sustainability, Unevenness, and Uncertainty», dans Trudi Bunting et Pierre Filion (ed.), *Canadian Cities in Transition. Local through Global Perspectives*, 3^e édition, Toronto, Oxford University Press, p. 1-23.

GOAT, Leslie G. (1989), «Housing the Horseless Carriage: America's Early Private Garages», Perspectives in *Vernacular Architecture*, vol. 3, p. 62-72.

GOURNAY, Isabelle (1990), «La formation et les premières œuvres d'Ernest Cormier», dans Isabelle Gournay (dir.), *Ernest Cormier et l'Université de Montréal*, Montréal, Centre canadien d'architecture et Éditions du Méridien, p. 31-42.

HANNA, David B. (1998), «Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal», dans Horacio Capel et Paul-André Linteau (dir.), *Barcelona-Montréal. Desarrollo Urbano Comparado/Développement urbain comparé*, Barcelone, Universitat de Barcelona, p. 117-132.

JACOBS, Jane (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Random House, 458 p.

KLINE, Ronald R. (2000), *Consumers in the Country. Technology and Social Change in Rural America*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 372 p.

LACHAPELLE, Jacques (2001). *Le fantasme métropolitain. L'architecture de Ross et Macdonald*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 176 p.

LEDUC, François J. (1939), *Routes modernes, province de Québec*, Montréal, Route moderne, 110 p.

LEFEVRE, Henri (1970), *La vie quotidienne dans le monde moderne*, Paris, Gallimard, 384 p.

MARCHAND, Mario (1988), *La publicité automobile au Québec. Du moyen de transport à l'imaginaire (1905-1930)*, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, mémoire présenté comme exigence partielle de la maîtrise en études québécoises, 99 p.

MCSHANE, Clay (1994), *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, New York, Columbia University Press, 288 p.

POITRAS, Claire (1996), «Sûreté, salubrité et monolithisme. L'introduction du béton armé à Montréal, de 1905 à 1922», *Revue d'histoire urbaine/Review of Urban History*, vol. 25, n° 1, octobre, p. 19-35.

STATISTIQUE CANADA (1983), *Statistiques historiques du Canada* (version électronique).

URRY, John (2004), «The “System” of Automobility», *Theory, Culture and Society*, vol. 21, n^{os} 4-5, p. 25-39.

VACHON, Geneviève, et Nik LUKA (2002), «L'ère du bungalow: portrait urbain et architectural», dans Andrée Fortin, Carole Després et Geneviève Vachon (dir.), *La banlieue revisitée*, Montréal, Nota bene, p. 13-26.

VILLE DE MONTRÉAL (1944), *Urbanisation de Montréal*, Montréal, Ville de Montréal, Service d'urbanisme, Plan directeur, rapport préliminaire, 60 p.

WARNER, Sam Bass Jr. (1962), *Streetcar Suburbs. The Process of Growth in Boston, 1870-1900*, Cambridge, Harvard University Press, 236 p.

RÉVISION LINGUISTIQUE

Solange Deschênes

CONCEPTION GRAPHIQUE

Émilie Lapierre Pintal