

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC
INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
CENTRE – URBANISATION CULTURE SOCIÉTÉ

RÊVER À PLEINE VITESSE :
L'automobile et l'idéal suburbain dans la région de Montréal entre 1945 et 1970

Par

Alexandre WOLFORD

Maître ès arts, M. A.

Mémoire présenté pour obtenir le grade de

Maître ès sciences, M. Sc.

Maîtrise en études urbaines

Programme offert conjointement par l'INRS et l'UQAM

Août 2017

Ce mémoire intitulé

RÊVER À PLEINE VITESSE :

L'automobile et l'idéal suburbain dans la région de Montréal entre 1945 et 1970

et présenté par

Alexandre WOLFORD

a été évalué par un jury composé de

Mme Claire POITRAS, directrice de recherche, INRS - UCS

M. Gilles SÉNÉCAL, examinateur interne, INRS - UCS

M. Nicolas KENNY, examinateur externe, Simon Fraser University

À ma filleule Léonie à qui je souhaite un monde plus humain et plus vert

RÉSUMÉ

Depuis la deuxième moitié du 20^e siècle, l'attrait de la banlieue auprès des ménages montréalais ne diminue pas malgré les critiques et les enjeux croissants à son égard (préservation de l'environnement, paupérisation, vieillissement démographique, désuétude du cadre bâti). Les composantes clés qui ont défini l'idéal suburbain – habitat pavillonnaire, famille nucléaire et lien privilégié avec un environnement verdoyant – sont demeurées pratiquement inchangées depuis la période d'après-guerre. Le mémoire vise à mettre en lumière le rôle de l'automobile dans la mise en forme de l'idéal suburbain entre 1945 et 1970 dans la région de Montréal. Plus qu'un simple mode de déplacement, l'automobile participe de différentes façons au développement de cet idéal. Dans un premier temps, l'automobile permet aux ménages d'accéder au milieu de leur choix en périphérie montréalaise. Simultanément, elle a contribué à définir les principales composantes de l'environnement physique suburbain. Dans un deuxième temps, l'automobile participe activement à la caractérisation des principaux traits de cet idéal en les complétant et en allant jusqu'à renouveler les valeurs (bien-être, intimité, plaisir, progrès, sécurité, statut social, union) qu'ils véhiculent. La place qu'occupe l'automobile dans l'idéal suburbain est perceptible dans différents types de banlieues montréalaises comme en témoigne notre étude portant sur les villes de Beaconsfield et de Brossard. Cette recherche permet de situer la place de l'automobile qui contribue à préserver l'intégrité du rêve suburbain et à le renforcer.

Mots-clés : automobile; idéal; banlieue; histoire; mobilité; transports; après-guerre; Montréal; Beaconsfield; Brossard.

ABSTRACT

Since the second half of the 20th century, the attractiveness of the suburbs to Montreal households has not diminished despite the increasing criticism and issues regarding it (environmental preservation, impoverishment, demographic aging, obsolescence of the built environment). The key components that defined the suburban ideal - suburban habitat, nuclear family and privileged link with a green environment - have remained virtually unchanged since the post-war period. This thesis aims to highlight the role of the automobile in shaping the suburban ideal between 1945 and 1970 in the Montreal region. More than just a transport mode, the automobile participates in different ways in the development of this ideal. First, the automobile allows households to enter the environment of their choice in the periphery of Montreal. At the same time, it helped define the main components of the suburban physical environment. Secondly, the automobile actively participates in the characterization of the main traits of this ideal by completing it and renewing its values (well-being, intimacy, pleasure, progress, security, social status, union). The automobile's place in the suburban ideal is perceptible in different types of Montreal suburbs, as evidenced by our study of the cities of Beaconsfield and Brossard. This research allows us to situate the place of the automobile, which contributes to preserve the integrity of the suburban dream and to reinforce it.

Keywords: automobile; ideal; suburb; history; mobility; transports; postwar; Montreal; Beaconsfield; Brossard.

RESUMEN

Desde la segunda mitad del siglo 20, la atracción de los suburbios para los hogares Montrealeses no ha disminuido, a pesar del aumento de las críticas y objeciones (preservación del medio ambiente, empobrecimiento, envejecimiento demográfico, obsolescencia de las edificaciones). Los componentes claves que definieron el ideal suburbano – habitat suburbano, nucleo familiar y la relación privilegiada con los espacios verdes – se han mantenido virtualmente inalterados desde el período de la posguerra. Esta tesis subraya el papel del automóvil en la configuración del ideal suburbano entre 1945 y 1970 en la región de Montreal. El automóvil no es solamente un modo de transporte, sino que también participa de diferentes maneras al desarrollo de este ideal. Primero, el automóvil permite a los hogares de vivir en el ambiente de su elección en la periferia de Montreal. Al mismo tiempo, el automóvil ayudó a definir los componentes principales del ambiente físico suburbano. En segundo lugar, el automóvil participa activamente en la caracterización de los principales rasgos del ideal, completándolo y renovando sus valores (Bienestar, intimidad, placer, progreso, seguridad, nivel social, unión). El papel del automóvil en el ideal suburbano es perceptible en diferentes tipos de suburbios de Montreal, tal como muestra nuestro estudio de las ciudades de Beaconsfield y Brossard. Esta investigación nos permite situar el papel del automóvil y como contribuye a preservar la integridad y a reforzar el sueño suburbano.

Palabras claves: automóvil; ideal; suburbio; historia; movilidad; transporte; posguerra; Montréal; Beaconsfield; Brossard.

REMERCIEMENTS

La rédaction d'un mémoire de maîtrise n'est pas une sinécure. Il s'agit d'un long exercice de réflexion qui requiert une volonté et surtout des efforts constants pendant plusieurs mois. Pour avoir déjà vécu l'expérience de déposer un mémoire durant mon parcours académique, rien n'est plus stimulant que d'avoir le fruit de son travail entre ses mains. L'atteinte de ce résultat n'aurait pu toutefois être réalisée sans la collaboration de plusieurs personnes et organismes.

Il convient tout d'abord de remercier celle qui a alimenté ce projet avec moi à chaque étape de sa réalisation, je fais référence à ma directrice Claire Poitras. Pour sa patience, pour sa disponibilité, pour son soutien et surtout pour les conseils avisés qu'elle m'a prodigués à chaque fois qu'ils se sont avérés nécessaires. Pour l'ensemble de son aide, je la remercie chaleureusement.

Merci aux membres du jury pour leur évaluation et le temps qu'ils m'ont accordé : Nicolas Kenny, Claire Poitras et Gilles Sénécal. Vos commentaires et vos questions ont été des plus enrichissants. Un merci aussi aux professeurs du centre Urbanisation-Culture-Société de l'INRS qui m'ont accompagné ou appuyé lors de ce parcours : Sandra Breux et Michel Trépanier. L'écoute de M. Trépanier lors de l'une des décisions les plus difficiles de mon parcours est inestimable. Je dois aussi souligner l'apport de Gérard Beudet, professeur titulaire de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal.

Je ne pourrais passer sous silence l'aide précieuse de nombreuses personnes qui ont grandement contribué à faciliter ma recherche. Un merci sincère à Dominique Quirk, avocate et greffière adjointe de même qu'à Cynthia Culley, bibliotechnicienne de la Ville de Beaconsfield. Leur aide a permis de consolider mes données comme je n'aurais pu l'espérer. Merci à Louise Levac de la Société historique et culturelle du Marigot pour ses efforts au début de ma recherche alors que peu d'informations étaient perceptibles. Je tiens aussi à remercier certaines personnes, car sans elles, je n'aurais pu mener à bien cette entreprise: Emily Dingwall de la Division des services de référence de Bibliothèque et Archives Canada, Paule Desjardins, archiviste à HEC Montréal, Marie-Ève Dugas et Linda Joly de l'INRS-UCS, Lucie Dumont et Sylvie Touchette de la Direction des Services juridiques de la Ville de Brossard, Marie-Gisèle Dupoux et Pierre Lafontaine, personnel à CAA-Québec, Pauline Faguy-Girard et Gisèle Hall de la Société

historique Beurepaire-Beaconsfield, Gilles Lafontaine, technicien en gestion de documents et archives à la Ville de Montréal et Georges Lambert, économiste principal à l'APCHQ. Un mot enfin pour remercier les nombreux intervenants qui m'ont permis de reproduire leurs œuvres.

Merci aux organismes qui m'ont fait confiance et qui se sont engagés avec moi en m'octroyant des bourses d'études : la Fondation de l'Association des Transports du Canada, le groupe d'ingénierie et de construction SNC-Lavalin ainsi que l'Institut national de la recherche scientifique – Centre Urbanisation Culture Société.

Merci à tous les lecteurs assidus qui ont lu en partie ou en totalité ce mémoire et qui m'ont offert leurs judicieux conseils et commentaires : Carole Deschamps, Magalie Fournier-Plouffe et Jean-Philippe Santos. Face à un contexte et à un déroulement fort différents de 2015, vous avez encore une fois répondu présent. Je tiens aussi à remercier Nicholas et Silvia Fiscina pour l'aide précieuse dont ils m'ont fait bénéficier. Grâce à vous, la diffusion de ce mémoire aura encore moins de limites.

Je souhaite terminer en remerciant ma famille. Mes parents, Lyne Deschamps et Michel Wolford, qui m'ont toujours encouragé à aller au bout de mes capacités, dans les études comme au quotidien. Le dernier mot va à ma partenaire de tous les jours, Ariane. Son soutien indéfectible et son amour m'ont permis d'aller de l'avant et d'oser croire. Seul, on avance plus rapidement. À deux, on avance plus loin. Merci Pooky.

Pour une dernière fois peut-être, merci.

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	ix
Liste des tableaux	x
Liste des figures	xi
Liste des abréviations et des sigles	xiii
Introduction : La persistance des aspirations suburbaines	1
Chapitre 1 : Problématique : l’essor de la banlieue et l’automobile, une relation complexe ..	6
1.1 Recension des écrits : L’histoire de la banlieue dans la région de Montréal.....	7
1.1.1 <i>La banlieue en Amérique du Nord</i>	7
1.1.2 <i>L’idéal suburbain</i>	13
1.1.3 <i>Automobilité</i>	18
1.1.4 <i>Montréal</i>	23
1.2 Hypothèse de recherche : Embarquement de l’automobile dans le train de l’idéal suburbain	27
1.3 Méthode : Approche historique et multicas.....	30
1.4 Sources : Images, valeurs et composantes clés de l’idéal suburbain.....	33
Chapitre 2 : La démocratisation de l’idéal suburbain à Montréal	37
2.1 Un idéal désormais “ presque ” accessible	38
2.2 L’automobile, un objet dûment intégré à un environnement idéalisé	49
2.2.1 <i>La SCHL et la maison pavillonnaire</i>	50
2.2.2 <i>La consommation à l’ère du motorisé</i>	56
2.2.3 <i>Un milieu aménagé pour et par l’automobiliste</i>	64
2.3 Conclusion.....	69
Chapitre 3 : L’automobile, figure créatrice et destructrice de l’idéal suburbain	71
3.1 Rouler jusqu’à l’idéal	72
3.1.1 <i>Fuir la ville...et la banlieue : La quête de la nature</i>	72
3.1.2 <i>Prolonger la maison...et soi-même</i>	78
3.1.3 <i>Assurer le bien-être de la famille nucléaire</i>	85
3.2 Cul-de-sac : Retour à la réalité	93
3.3 Conclusion.....	100
Chapitre 4 : Regard sur Beaconsfield et Brossard	101
4.1 Deux villes aux antipodes.....	102
4.2 Une vision commerciale unie	108
4.3 Des autorités à la défense d’un idéal condamné.....	119
4.4 Tous dans la même direction : Le choix du banlieusard	130
4.5 Conclusion	137
Conclusion : Un demi-siècle d’utopie plus tard	139
Bibliographie	147
1. Sources manuscrites	147
2. Sources imprimées.....	151
3. Études	153
Annexe 1 : Motorisation de la banlieue montréalaise	166
Annexe 2 : Intégration de l’automobile à l’architecture du bungalow	167
Annexe 3 : Portrait des populations de Beaconsfield et de Brossard en 1971	170

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1 : Augmentation de l'utilisation de l'automobile dans les principales villes canadiennes entre 1981 et 1991.....22

Tableau 2.1 : Évolution des composantes attachées à l'idéal suburbain montréalais face au nombre d'automobiles par logement.....46

LISTE DES FIGURES

Figure 2.1 : Logement ou automobile, la ville se dresse en obstacle.....	42
Figure 2.2 : Potentiel de développement suburbain à partir des réseaux ferroviaires.....	43
Figure 2.3 : Les visites des maisons-modèles sont très courues.....	45
Figure 2.4 : Intégration de l'automobile à la maison canadienne.....	53
Figure 2.5 : Le garage devient un espace familial au même titre que le reste de la maison familiale.....	55
Figure 2.6 : La famille, le bungalow...et l'automobile bien à l'abri.....	56
Figure 2.7 : La conception d'un centre d'achats commence par son stationnement.....	58
Figure 2.8 : Consommer en tenant compte de ses valeurs en banlieue.....	59
Figure 2.9 : Ouverture d'un nouveau A & W Drive-In à Dorval.....	62
Figure 2.10 : Question service ou apparence, l'automobile est accueillie 24h par jour.....	63
Figure 2.11 : L'automobile influence la conception de la banlieue d'après-guerre.....	67
Figure 2.12 : Déneigement, pavage, éclairage, les services publics répondent à l'automobilité comme à la modernité.....	68
Figure 3.1 : Atteindre la nature rêvée.....	75
Figure 3.2 : Vivre l'expérience mobile de la nature.....	77
Figure 3.3 : Le confort de la maison ne vous quitte jamais.....	79
Figure 3.4 : C'est la voiture qui vous introduit à vos voisins.....	82
Figure 3.5 : L'automobile, au cœur des aspirations de la famille.....	86
Figure 3.6 : L'automobile, rendre la famille heureuse n'a jamais été aussi simple.....	89
Figure 3.7 : L'automobile, un instrument de partage.....	90
Figure 3.8 : L'automobile, support clé à la sphère domestique.....	92
Figure 3.9 : Intégrer l'automobile en banlieue amène ses envers.....	96

Figure 4.1 : Le Lac Saint-Louis vu depuis le territoire de Beaconsfield.....	103
Figure 4.2 : Vue sur Brossard en 1960.....	106
Figure 4.3 : La Trend House de Beaurepaire-Beaconsfield.....	109
Figure 4.4: Nothing Old Hat about our house.....	111
Figure 4.5: Ce qui convient à tout Brossardois.....	112
Figure 4.6: Plan directeur de la Ville de Brossard.....	115
Figure 4.7: Ouverture du Fairview Pointe-Claire Shopping Centre.....	116
Figure 4.8: Le motel le Champlain sur le boulevard Taschereau.....	118
Figure 4.9: Le train intègre le paysage de Beaconsfield dès le XIXe siècle.....	120
Figure 4.10: Un zonage destiné à préserver l'idéal existant.....	122
Figure 4.11: Un zonage qui consacre la présence de l'automobile.....	127
Figure 4.12: Le train, mode de transport suburbain dépassé.....	133
Figure 5.1: À Pincourt comme ailleurs, l'automobilité est ancrée de nos jours dans l'imaginaire suburbain montréalais.....	145

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGLES

ANQ	Assemblée nationale du Québec
AVM	Archives de la Ville de Montréal
BAnQ	Bibliothèques et Archives nationales du Québec
CCDM	Chambre de commerce du District de Montréal
CCM	Chambre de commerce de Montréal
CMHC	Central Mortgage and Housing Corporation
CN	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
CP	Chemin de fer Canadien Pacifique
HUDAC	Housing and Urban Development Association of Canada
OAQ	Office des autoroutes du Québec
ONF	Office national du film
RAC	Royal Automobile Club of Canada
SCHL	Société canadienne d'hypothèques et de logement
SCHL	Société centrale d'hypothèques et de logement
SHBB	Société historique de Beaconsfield et Beaufort

INTRODUCTION : LA PERSISTANCE DES ASPIRATIONS SUBURBAINES

« [We had] succumbed to the suburban dream - I mean who is immune? » Betty Friedan (1963, cité dans Ward 1999, 91)

La banlieue nord-américaine a actuellement mauvaise presse. En fait, il serait plus juste d'indiquer qu'un discours critique existe à son endroit depuis de nombreuses décennies, soit dès les années 1970 (Charmes et Keil 2015). Étalement urbain, consommation du territoire, accaparement de terres agricoles, dépendance automobile, les maux associés au milieu suburbain par les experts, les chercheurs et les politiciens sont exposés de manière continue. Ils se superposent d'autant plus à des enjeux globaux de la société contemporaine, qu'ils soient environnementaux tels que les changements climatiques ou sociaux, dont le vieillissement de la population, qui soulèvent des questionnements quant à la viabilité de la banlieue (Fortin, Després et Vachon 2011). Évoquant une série de réalités et d'images, ce milieu se retrouve pour ces motifs au centre de l'actualité et représente un intérêt de recherche certain pour un ensemble de domaines, dont celui des études urbaines (Jaumain et Lemarchand 2008). Terminologiquement, la banlieue nord-américaine où plutôt les banlieues tant elles varient « are smaller urban areas that surround cities » (National Geographic 2011). Zones urbanisées à l'instar des villes, elles n'en constituent pas moins des milieux distincts. Peu denses et se traduisant surtout par une forme spatiale résidentielle, elles comprennent des maisons unifamiliales, des commerces et des services. Toujours selon le National Geographic, ceux qui s'y établissent « may move [to the suburbs] to escape the traffic, noise, or to enjoy a larger residence ». De fait, la banlieue par rapport à la ville accueille de plus grandes maisons et plus de parcs et d'espaces ouverts. C'est en cherchant à remplir l'ensemble de ces conditions que ce milieu provoque de nombreuses répercussions et suscite son lot de critiques.

Or, ce sentiment désapprobateur n'est pas que dans les discours. Il s'inscrit aussi dans l'imaginaire alors que l'on retrouve encore aujourd'hui au Québec un portrait littéraire sur la banlieue qui se résume à une vision résolument négative (Laforest 2013). Inexacte, cette image n'est toutefois pas complètement erronée. Depuis la période d'après-guerre où la croissance des

milieux suburbains a été colossale à l'échelle de l'Amérique du Nord, cette forme spatiale s'est progressivement transformée au fil d'un intérêt général croissant à son égard. Simultanément, des défis s'y sont développés complexifiant quelque peu son côté poli de l'époque: hausse des prix, opposition à la croissance, diversification sociale, spécialisation des services, etc. (Baldassare 1995). Dans ce contexte, la logique voudrait que l'attrait pour la périphérie s'éteigne lentement. Or, il en est tout autre. Si plusieurs villes-centres comme Montréal tendent à un regain de croissance démographique, les banlieues demeurent de façon générale en excellente santé. En constante augmentation depuis 1945, la proportion de la population métropolitaine habitant en banlieue au Canada a atteint 80% en 2006. Dans le Grand Montréal, ce taux est de 86% alors que 84% de cette population suburbaine a recours à l'automobile pour se déplacer (Gordon et Janzen 2013). Comment expliquer cet écart sans cesse plus évident entre la rhétorique d'une partie des élus et des chercheurs et la réalité qui traverse le pays? Si des arguments plus contraignants, à commencer par le coût du logement et la distribution de l'emploi, ont pu et expliquent encore dans une certaine mesure le phénomène de la suburbanisation, la réponse à ce paradoxe qui s'étend toujours plus doit être relevée ailleurs. Au-delà d'une absence d'alternative face à la ville, l'établissement de la population dans la périphérie peut être observé comme un mouvement populaire tributaire du contexte du moment, mais aussi comme un choix, comme une aspiration.

Ce mémoire porte sur l'idéal suburbain et plus précisément sur les aspirations de la société pour un modèle (la banlieue) qui répond à l'ensemble de ses exigences. Car si la banlieue a mauvaise presse, elle est aussi valorisée en tant que milieu à même d'épouser tous les critères de qualité de vie recherchés. En réalité, l'attrait sans répit de la périphérie nord-américaine atteste bien de « l'extension de l'idéal suburbain et de l'accession à la propriété d'une maison entourée d'un jardin à proximité de l'environnement naturel » (Ghorra-Gobin 2013, 127). En ajoutant à cette liste la famille nucléaire, nous avons un portrait type des composantes de l'idéal suburbain nord-américain qui sont demeurées pratiquement intouchées depuis la période d'après-guerre. A-t-on établi exhaustivement la construction de cet idéal qui continue d'influencer la société actuelle (Ward 1999)? Des questions se posent sur notre compréhension de l'idéal de la banlieue d'après-guerre qui a profondément marqué la représentation du milieu suburbain jusqu'à nos jours (Brais et Luka 2002). En effet, l'idéal suburbain est actuellement écartelé entre les aspirations sociales des ménages qui encensent encore le rêve américain reposant sur un style de vie prospère et les enjeux environnementaux et sociaux contemporains qui interpellent les élus et les experts. Or,

selon des chercheurs, si l'on souhaite pérenniser la banlieue, une réflexion s'impose entre autres sur les éléments qui attirent encore les ménages dans ce milieu (Fortin, Després et Vachon 2011). C'est cette question que nous avons voulu examiner dans ce mémoire.

En explorant la formule type de l'idéal suburbain d'après-guerre, cela nous permet de nous intéresser de manière plus générale à l'émergence d'un idéal commun lié à la forme suburbaine existante au sein de la société actuelle. Si plusieurs versions de cet idéal peuvent se côtoyer, se chevaucher ou même s'affronter, elles n'exercent pas la même influence. Plus particulièrement, nous allons dans ce mémoire examiner la composition de l'idéal dominant, soit celui édifié et relayé par la majorité des acteurs qui peuvent interagir dans sa mise en forme (élus locaux, promoteurs immobiliers, experts en aménagement, ménages, etc.), de la banlieue typique d'après-guerre. Si cet idéal est relayé par différents acteurs au sein de la société, aucun portrait ne permet de cibler l'ensemble de ses composantes. Pour plusieurs chercheurs, l'habitat pavillonnaire, la famille nucléaire et ses valeurs clés et un lien privilégié avec un environnement naturel constituent les éléments centraux de l'idéal suburbain. L'automobile comme moyen de transport n'est toutefois pas mentionnée dans la composition de cet idéal d'après-guerre. Alors qu'elle est étroitement liée à la banlieue et à son accès (Hanna 1998) et qu'elle représente, tant en raison de ses coûts économiques et environnementaux que de l'état de dépendance qu'elle crée en lien avec le mode de vie suburbain, un obstacle au renouvellement de ce milieu (Filion 2015), la place qu'elle a occupée dans l'idéal des gens a été peu abordée par les chercheurs. Mal-aimée des sciences sociales, ce n'est qu'à partir des années 1990 que l'on s'intéresse véritablement à l'automobile et aux différentes « représentations sociales qui l'entourent » (Fortin, Villeneuve et Rioux 2011, 291). Elle constitue pourtant un pan essentiel de l'imaginaire durant l'après-guerre étant consommée comme image, et comme symbole, par une société entière (Ladd 2008). Pour cette raison, nous nous intéressons à la dimension du transport et souhaitons analyser le rôle que l'automobile occupe au sein de l'idéal suburbain d'après-guerre. Notre analyse porte sur deux aspects de l'idéal suburbain à savoir, son histoire et sa mise en place entre 1945 et 1970. Spécifiquement, une attention plus approfondie sera accordée à l'île de Montréal, soit hors de la zone centre, de même qu'à la Rive-Sud.

En mettant l'accent sur le rôle de l'automobile dans l'émergence de l'idéal suburbain d'après-guerre, nous souhaitons contribuer à la compréhension de la composition et de la signification de

l'idéal suburbain actuel. Ce rêve demeure encore aujourd'hui axé sur l'accès à une propriété unifamiliale dans un secteur résidentiel ouvert et paisible près de la ville. Nous cherchons de plus à répondre deux objectifs en particulier. En premier lieu, nous voulons identifier les différentes contributions de l'automobile à l'idéal suburbain d'après-guerre. Il sera notamment question de cerner si ce mode de transport et la mobilité qu'elle permet pour accéder au milieu résidentiel constituent une composante spécifique et nécessaire de l'idéal et d'observer de quelle manière elle y participe. Nous cherchons ainsi à contribuer au portrait d'ensemble des caractéristiques de cet idéal relayé par les intervenants du développement des milieux suburbains. Dans le cas du Grand Montréal où ces milieux sont hétérogènes, cet objectif tendra à situer si l'automobile a pu être idéalisée collectivement en dépit des différentes réalités culturelles, socio-économiques, géographiques et politiques existantes.

Le rôle de l'automobile dans la caractérisation d'un idéal suburbain qui serait partagé nous amène à notre second objectif. Il vise à identifier quels acteurs clés ont contribué à définir l'idéal suburbain montréalais d'après-guerre en favorisant l'inclusion ou au contraire le rejet de l'automobile. Nous tenterons aussi de cerner quels arguments ou mécanismes ont été utilisés à cette fin. Mains acteurs sont couramment cités pour leur rôle dans l'établissement de l'idéal suburbain alors que la vision particulière de l'idéal de certains d'entre eux a été interrogée plus longuement (ce que nous verrons plus en détail dans la problématique). D'une part, nous tenterons de situer si ces intervenants couramment identifiés, notamment les élus locaux, les promoteurs immobiliers, les experts en aménagement et les ménages, ont pu agir sur l'inclusion de l'automobile au sein de l'idéal suburbain et dans quelle mesure. D'autre part, nous souhaitons déceler si d'autres acteurs méconnus ou sous-estimés jusqu'alors tels que les groupes lobbyistes ont pu jouer un rôle significatif dans le cadre de ce processus.

Ce mémoire se divise en quatre chapitres. Le premier se consacre à la problématique et à la méthode utilisée pour cette recherche. Nous ferons d'abord l'état de la recherche et présenterons la recension des écrits qui s'articule autour de quatre axes: la banlieue en Amérique du Nord, l'idéal suburbain, l'automobilité et le contexte montréalais. Dans ce cadre seront de plus définis les différents concepts essentiels à notre recherche. Par la suite, nous détaillerons notre hypothèse de recherche et les questions précises qui ont alimenté notre réflexion. Enfin, cette section présentera notre cadre méthodologique et identifiera les sources qui ont été mises à contribution.

Dans le deuxième chapitre, nous abordons le rôle clé joué par l'automobile dans l'émergence de l'idéal suburbain à Montréal dans la période d'après-guerre. Dans un premier temps, nous allons illustrer comment l'automobile a contribué à rendre possible la démocratisation de l'idéal de la banlieue. En offrant un accès à la périphérie qui, contrairement à la ville, facilitait l'accomplissement de cet idéal, l'automobile a rempli un rôle essentiel. Nous verrons ensuite comment elle y a été simultanément intégrée par l'entremise de l'environnement bâti. Il importe d'approfondir la place de l'automobile et de mettre en relief par quoi et par qui son intégration a été menée. Pour ce faire, nous approfondirons les liens entre les pouvoirs publics et la maison pavillonnaire, entre les acteurs privés, les autorités locales et le milieu suburbain.

Intégrée aux principales composantes physiques de l'idéal suburbain et ayant contribué à sa démocratisation, le rôle de l'automobile ne s'arrête pas là. Nous verrons dans le troisième chapitre que sans représenter une facette principale de cet idéal d'après-guerre, l'automobile s'inscrit à part entière dans sa composition. Elle le fait principalement en s'associant aux valeurs véhiculées par cet idéal, les complétant et allant jusqu'à les suppléer. Ces valeurs ne sont ni définies en vase clos, ni exhaustives. L'idéal suburbain enchâsse une multitude de traits et différentes valeurs s'y rattachent. Nous approfondirons ici les liens entre l'automobile et les principales composantes de l'idéal que sont la famille nucléaire, la quête de la nature et la maison unifamiliale. Nous verrons toutefois que tout ne roule pas rond pour l'automobile. Son utilisation massive sera aussi source de conséquences néfastes pour l'idéal suburbain alors qu'elle est susceptible de menacer les mêmes composantes auxquelles elle participe. Somme toute, l'adoption de l'automobile par les banlieusards contribue à réviser la vision historique de l'idéal.

Enfin, le dernier chapitre nous permet de remplir deux objectifs en recourant à une étude multicas portant sur la ville de Beaconsfield et celle de Brossard. D'abord, il est question d'observer si l'idéal suburbain d'après-guerre dominant que nous avons retenu intègre l'automobile de la même façon dans le cas de différentes banlieues montréalaises. Ensuite, ce regard sur différents milieux nous permettra de mettre en perspective la réaction de plusieurs acteurs suburbains, et ce, pour chacune des villes retenues. Suivant un bref historique des deux milieux retenus, nous aborderons comment les acteurs privés, les autorités publiques et les ménages ont réagi avec l'arrivée de l'automobile dans l'idéal suburbain.

CHAPITRE 1 : PROBLÉMATIQUE : L'ESSOR DE LA BANLIEUE ET L'AUTOMOBILE, UNE RELATION COMPLEXE

« L'objectif [...] est de comprendre ce qui attire et retient la population dans des quartiers toujours plus excentrés » (Fortin, Després et Vachon 2011, quatrième de couverture)

Ce mémoire aborde la relation entre l'automobile et l'idéalisation d'un milieu, la banlieue. En approfondissant le cas de Montréal, il s'inscrit dans une tendance très récente sur l'imaginaire de la banlieue au Québec alors que « rares sont les écrits qui traitent de la périphérie montréalaise et plus rares encore sont les cas d'analyse spécifiques » (Breux et Bherer 2009, 14). Pour comprendre ces notions qui sont abordées et leurs liens, nous présenterons un sommaire des principales études qui s'y sont consacrées jusqu'à présent. Nous aborderons les travaux de recherche portant sur la banlieue et son idéal. Il s'avère impératif de parcourir ce qui a été analysé sur ces notions au fil de leur évolution et plus particulièrement depuis 1945 alors que la suburbanisation a progressivement pris le pas sur l'urbanisation. Cette démarche permettra de bien saisir comment l'automobile a été considérée et comment elle est intimement liée à la définition de la banlieue, puis de son développement. Ce sera alors l'occasion de faire l'état des connaissances de l'automobilité. Au-delà du lien de dépendance sous lequel elle est présentée, une pluralité de travaux a démontré les différentes représentations de l'automobile. Nous terminerons en dressant un état des lieux de Montréal et de son contexte d'après-guerre. Si les banlieues nord-américaines partagent de nombreuses similitudes, chacune possède ses particularités étant influencée par l'évolution des régions et des villes-centres dans lesquelles elles s'insèrent. Recenser ces travaux se consacrant au contexte montréalais s'est donc avéré nécessaire.

Nous concluons ce chapitre en dressant nos principales questions de recherche et les hypothèses qui s'y rattachent. Il sera ensuite question de détailler la pertinence sociale et scientifique à la source de ces interrogations. Enfin, nous présenterons la démarche méthodologique. En regard au sujet retenu, la discipline historique a été priorisée au sein de notre approche. Ce choix implique l'emploi de différents types de sources et à cet effet, une section leur a été attribuée.

1.1 Recension des écrits : L'histoire de la banlieue dans la région de Montréal

1.1.1 La banlieue en Amérique du Nord

Le contexte montréalais d'après-guerre est marqué par plusieurs changements profonds qui affectent la société. Les impacts sont nombreux et influencent, à l'instar des autres villes nord-américaines, le développement de la banlieue. Depuis quelques décennies, cette dernière a fait l'objet de multiples études selon différentes approches; ce qui tranche avec un précédent manque d'intérêt scientifique pour le sujet (Palen 1995). La banlieue en tant que notion a été repensée à de nombreuses reprises au fil de ses mutations. En fait, pour abonder dans le sens de plusieurs auteurs, dont Ann Forsyth (2012) qui a entrepris de mieux encadrer sa définition, il n'existe aucun consensus sur ce qu'est la banlieue ou plutôt les banlieues tant les variantes sont multiples. Il est dès lors pertinent de retenir certaines de ses dimensions clés. L'une des plus évidentes se voit avec la localisation. La banlieue peut par exemple se définir comme un milieu « outside of a town or city but belonging to it » (Frost 1991, cité dans Forsyth 2012, 10). Elle peut aussi être interprétée en fonction du transport et d'un mode dominant et se résumer ainsi : « spread-out, drive-thru, car-dependent, newer-the-better suburbia » (Flint 2006, cité dans Forsyth 2012, 12). Enfin, nous pouvons considérer sa dimension socioculturelle et l'entrevoir en tant que « imagined spaces on to which a vast array of fears, desires, insecurities, obsessions and yearnings have been projected and displaced » (Healy 1994, cité dans Forsyth 2012, 14). Pour délimiter ce milieu spécifique, plusieurs auteurs ont tenté d'inclure quelques-unes de ses dimensions. Certaines définitions, dont celle avancée par Johnson en 2006 (cité dans Forsyth 2012, 7) sont très détaillées, mais ne s'adressent pas au contexte de l'Amérique du Nord qui nous intéresse. Ainsi, tout en gardant en tête les dimensions mentionnées ici, nous retiendrons la définition élaborée par Richard Harris et Peter Larkham qui balisent la banlieue nord-américaine selon une approche historique et géographique « par sa localisation périphérique à la ville, son caractère résidentiel, un cadre bâti de faible densité, un haut taux de ménages propriétaires, un mode de vie distinct et des identités propres à chaque communauté » (1999, 14).

La mise en forme de la banlieue s'explique de diverses façons et peut varier selon le contexte socio-économique et culturel. Selon Larry Bourne (1996) qui a formulé une critique du processus

suburbain, ce milieu peut résulter d'une nostalgie du monde rural, d'une volonté d'échapper à la ville et à ses nuisances ou encore des choix et préférences du consommateur. En regard à cette variation dans le processus de suburbanisation, les chercheurs s'accordent pour observer ce milieu selon ses différentes formes et modèles. Pour bien comprendre le phénomène de la banlieue à Montréal, il faut ainsi aller au-delà du modèle américain, auquel un nombre impressionnant d'études se consacrent, et porter attention aux banlieues existant au nord de la frontière. Ces dernières sont teintées d'un héritage historique, d'une croissance plus lente et ordonnée, d'influences multiples et d'une composition ethnique et politique qui les distinguent selon Paul-André Linteau (1987). Bien qu'il ne couvre pas de manière approfondie les différents milieux canadiens, Richard Harris trace en 2004 une première synthèse de l'évolution historique nationale de la banlieue et illustre comment elle possède une grande diversité jusqu'à l'après-guerre. Cette revue des banlieues canadiennes se retrouve à l'échelle régionale où Fortin, Després et Vachon (2002; 2011) se sont attardées à la banlieue d'après-guerre de Québec et aux éléments caractérisant sa population. De même, Jean-Pierre Collin et Claire Poitras (Collin, Champagne, Hamel et Poitras 1998; Collin et Poitras 2002) ont soulevé l'apport et le rôle particulier de la Rive-Sud de Montréal vis-à-vis de la métropole. Au Québec, différentes villes suburbaines canadiennes ont fait l'objet d'une étude approfondie afin d'en retracer les particularités, mais aussi d'exposer des généralisations. Parmi ces villes on compte: Beaconsfield (Baird et Hall 1989), Brossard (Lacroix et Séguin 1984; Pratt 2009), Longueuil (Pelpel 1975), Pointe-Claire (Matthews 1985), Saint-Laurent (Darchen et Poitras 2007), Shawinigan-Sud et Trois-Rivières-Ouest (Gingras 1998).

Si ces travaux mettent en lumière les particularités de différents milieux suburbains, cela ne veut pas dire que leurs traits communs n'alimentent pas la recherche. Au contraire, comme l'indique Linteau, il est possible de résumer la banlieue des deux côtés de la frontière en tant que ville suburbaine nord-américaine. Cette généralisation possède son pouvoir explicatif. La pertinence d'approfondir ses composantes et caractéristiques clés demeure. Longtemps sous-estimée, l'existence de la banlieue moderne nord-américaine est désormais établie au milieu du XIXe siècle. De ce côté, les travaux de Kenneth Jackson (1985) ont contribué à la compréhension de ce pan de l'histoire suburbaine américaine. En publiant une première véritable synthèse sur le sujet, l'auteur identifie les balbutiements suburbains du XIXe siècle. Il adopte une approche plutôt culturelle en affirmant qu'au-delà des facteurs techniques, le développement de la périphérie

repose sur l'adoption de nouvelles valeurs. Favorisé par la classe bourgeoise, ce mouvement implique selon Alan Mace (2013) un renversement de la relation centre-périphérie, une séparation de la sphère travail-famille et la création d'une nouvelle forme urbaine ségréguée et résidentielle. L'engouement pour la banlieue n'est cependant pas qu'élitiste, l'auteur mentionnant la présence dès le tournant du siècle de la classe ouvrière notamment au Canada. Cette volonté de vivre en périphérie nécessite le déploiement de réseaux de transports qui vont, comme nous le rappelle David Hanna (1993), en faciliter grandement l'accès. Les modes utilisés varient alors d'une région à l'autre. À Montréal, le train est ainsi utilisé dans l'Ouest et le tramway vers le Sud. Le développement suburbain demeure néanmoins assez élitiste et de faible ampleur jusque dans les premières décennies du XXe siècle.

C'est à partir de l'après-guerre (1945-1970) que la banlieue prend véritablement son essor. Ce modèle est d'ailleurs celui qui est le plus étudié et qui s'associe aux traits et à la définition évoqués précédemment (Bérubé 2008). Les facteurs et les processus ayant stimulé son développement ont été abondamment observés. Les politiques urbaines instaurées par les pouvoirs publics pour faire face au manque criant de logements et de nouvelles techniques ont haussé le nombre de constructions (Jackson 1985). La motorisation de la population et le développement routier ont facilité l'étalement (Hanna 1998). Enfin, la poursuite d'un idéal (Linteau 1987) qui puise dans plusieurs sources, dont l'univers rural (Estiri 2012) a créé un marché. Néanmoins, « plusieurs chercheurs ont appelé [...] à une meilleure compréhension de l'explosion suburbaine d'après 1945 » (Bérubé 2008, 15) alors que l'attention portée à chacun de ces éléments varie considérablement. Un consensus existe néanmoins où cette conjoncture a encouragé la création d'un seul modèle suburbain.

Différents acteurs sont intervenus en faveur de cette cohérence. Par le biais d'une approche politique, Pierre Hamel et Roger Keil (2015) affirment qu'une gouvernance complexe s'impose en relation au milieu suburbain avec comme premières influences, les États et les intérêts corporatifs. Les autorités des trois paliers gouvernementaux initient plusieurs programmes et mesures afin d'élargir l'accès à la propriété et aux infrastructures de transports lui donnant accès. Les constructeurs de leur côté mettent en pratique de nouvelles techniques de construction et mettent l'accent sur la construction d'habitations individuelles peu coûteuses. Ces acteurs stimulent le développement simultané de milliers d'unités à travers le continent ce qui favorise le

partage de plusieurs traits. La maison pavillonnaire est d'abord élaborée avec un style uniforme et l'inclusion de plusieurs commodités, dont le garage. Si elle adopte des spécificités régionales selon Lucie Morisset et Luc Noppen (2004a; 2004b), un modèle assez commun prend forme. Elle est aménagée dans des quartiers résidentiels ségrégués par un réseau routier local et éloignés de la ville (Stanilov et Scheer 2004). Les développements sont de plus généralement liés à l'exposition d'une autoroute, donc facilement accessibles (Poitras 2011). Enfin, dernier élément à ce portrait, une homogénéité sociale ou raciale est caractéristique de ce milieu d'abord destiné à la famille nucléaire (Jackson 1985).

Ce modèle voit ses principaux attributs se maintenir au cours des années 1960, mais déjà, des lésions commencent à apparaître dans le moule d'après-guerre. Cette interprétation de Barry Schwartz (1976) nous permet d'identifier une diversification des banlieusards et de leur statut. Les femmes ne sont pas qu'au foyer et des gens seuls y habitent. La banlieue commence par ailleurs à susciter la polémique. Menace à l'identité par son conformisme, son individualisme, son conservatisme et son caractère homogène, elle est dès cette décennie sous le feu des critiques au sein des discours populaires, mais aussi académiques (Ward 1999). Elle est aussi défendue par des chercheurs qui adoptent une approche relativiste à son égard. C'est le cas d'Herbert Gans (1967) qui a produit un ouvrage sociologique phare sur l'un des plus importants milieux suburbains d'après-guerre aux États-Unis : Levittown. S'il nuance les bienfaits de cette banlieue, il ne la condamne pas pour autant et confronte les critiques existantes. Bennett Berger (1960) abonde dans le même sens lorsqu'il publie l'une des premières études illustrant que la banlieue d'après-guerre s'est aussi développée pour les ouvriers dans un contexte accru de décentralisation industrielle.

Sans être freinée par les crises conjoncturelles, la banlieue d'après-guerre voit sa croissance ralentir au tournant des années 1970. Son adoption de masse s'accompagne alors de plus en plus de défis similaires à ceux vécus en ville (Baldassare 1986). Alors que de nouveaux enjeux apparaissent comme la hausse du coût des logements, la transformation de la banlieue contemporaine a été amplement approfondie par nombre d'études. Mais la plupart se sont inscrites dans une tendance visant à soulever ses mutations et ses impacts. Depuis l'avènement de la banlieue d'après-guerre, la plupart des facettes la caractérisant et la stéréotypant ont effectivement évolué bien qu'elles s'appliquent encore et confirment sa profonde mutation

(Morin, Fortin et Després 2000; Gallagher 2013). Ainsi, sa densité demeure faible relativement aux villes-centres, mais elle accroît de plus en plus (Filion, Bunting, Pavlic et Langlois 2010; Charmes et Keil 2015). Si le conformisme et la perte du sens de communauté sont durablement ancrés, Tineke Lupi et Sasko Musterd (2006) soulignent l'introduction du nouvel urbanisme qui tente de confronter son individualisation en favorisant un retour à l'aménagement prémoderne et motorisé. Enfin, bien que certaines villes, dont Montréal, demeurent dominantes en ce qui a trait à la concentration des emplois, la banlieue est de moins en moins une ville-dortoir. Selon Laurent Terral et Richard Shearmur (2008), les emplois se diffusent vers la périphérie où des pôles d'attraction économiques se créent.

Néanmoins, toutes les banlieues ne suivent pas cette transformation. En interprétant l'appareil municipal comme un « instrument de différenciation sociospatiale clé » (2012, 899), Poitras soulève les efforts de certaines villes suburbaines montréalaises dans leur quête pour protéger l'intégrité de leur milieu de vie. De plus, alors que l'Amérique du Nord est résolument devenue une nation suburbaine (Gordon et Janzen 2013), un trait semble persister et même se renforcer depuis la dynamique entamée en 1945 : l'utilisation de l'automobile. Si des tentatives sont entreprises depuis les années 1980 pour revoir l'aménagement des banlieues afin de favoriser entre autres choses une offre de transport plus diversifiée (Ghorra-Gobin 2011; SCHL 2013), elles obtiennent peu de succès. Pour Bédard et Fortin (2003), c'est dès lors par la mobilité que la banlieue doit être définie alors que ses autres traits se transforment. En approfondissant cet élément de continuité, Filion s'inscrit autrement dans le débat sur les changements de la banlieue. Selon son analyse, la raison se situe dans le *dispersed suburbanism*, aménagement typique de l'après-guerre qui se traduit par « the almost total reliance on the automobile, and the full adaptation of its configuration to this mode of transportation » (2015, 633). Avec pour conséquence une utilisation ancrée dans une dépendance (Grant 2009). Si Filion approfondit plusieurs facteurs techniques responsables de cette persistance, il évoque aussi la résistance des banlieusards qui perçoivent « a rejection of a lifestyle to which they are committed » (2015, 637). Cette explication est toutefois peu élaborée. L'explication est pourtant essentielle, car pour mieux saisir le raz-de-marée suburbain qui s'est développé depuis 1945, l'exploration de son mode de vie devient un passage obligé. Comme le stipulent Markus Moos et Pablo Mendez (2014), le développement de la banlieue est en étroite corrélation avec l'extension d'un mode de vie suburbain. Son analyse renvoie d'ailleurs à la dimension socioculturelle qui a été évoquée

précédemment (Forsyth 2012). Toutefois, bien que « le mode de vie banlieusard est devenu la forme dominante de l'urbanisation » (Collin 2002, 11), cette notion est très peu étudiée par les chercheurs. Ils ont surtout tendance à l'observer à travers ses connexions vis-à-vis de la banlieue. C'est aussi de cette façon que nous l'aborderons dans ce mémoire.

Selon Moos et Mendez, le mode de vie suburbain représente un processus de diffusion d'une manière de vivre et se définit par la façon dont les gens expérimentent un endroit. Sylvia Fava (1956) est à l'origine de la définition reprise ici et a tenté selon la perspective sociologique de cerner l'application du mode de vie suburbain au sein de la banlieue. Mais différents traits s'appliquent à ce mode de vie qui peut décrire autant des endroits urbains que suburbains (Walks 2012). En Amérique du Nord, il se caractérise par quelques dimensions: le statut social, la vie de famille et la forme bâtie / le mode d'occupation / le mode de déplacement. Cette dernière large dimension peut être découpée en divers indicateurs à savoir les revenus élevés, le recours à l'automobile, l'habitat pavillonnaire et le fait d'être propriétaire. Voilà pourquoi le mode de vie repose moins sur un lieu que sur l'adoption de traits distincts. Ce portrait fait écho aux travaux d'un nombre croissant d'auteurs qui ne situent plus l'urbain et le suburbain en dichotomie. Pour des auteurs tels Mace (2013) et Walks (2012), la banlieue est d'abord et avant tout un mode de vie; être banlieusard n'est pas être citoyen. La pertinence de bien comprendre sur quoi cela repose se justifie aisément. Certains ont analysé la composante de l'habitat pavillonnaire comme Jonathan Lachance (2009) qui a analysé l'architecture de la maison unifamiliale et illustré comment la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) l'a favorisée et associée au mode de vie de la classe moyenne. Stephanie Kolberg (2005) a soulevé comment le mode de vie s'est graduellement transformé, associant moins le travail et plus la consommation et les loisirs. De même, l'automobile et son omniprésence dans le mode de vie suburbain ont été analysées (Duany, Plater-Zyberk et Speck 2000; Fortin, Villeneuve et Rioux 2011).

Or, il ne suffit pas aux chercheurs de s'attarder au mode de vie suburbain pour bien établir les rapports qu'entretient le banlieusard avec le milieu dans lequel il habite. En effet, au fil de la transformation de la banlieue, les perceptions des ménages se sont éloignées de la réalité vécue (Baldassare et Wilson 1995). Sandrine Jean, qui a étudié les choix résidentiels des familles, met en évidence comment le « choix d'habiter la ville ou la banlieue découle d'aspirations liées à un mode de vie en concordance avec leurs valeurs et leurs représentations » (2014, 122). La

présence d'un milieu familial, l'accessibilité à la propriété et la conciliation entre la résidence et la nature constituent des éléments représentés positivement en banlieue. Dès lors, si l'expérience de la banlieue et de son mode de vie peut être réelle, elle devient aussi de plus en plus préconçue. Un système de valeurs définit les paramètres de ce mode de vie, le façonne, l'adapte et le modèle dans le temps soulevant la présence d'un idéal qu'il importe de mieux comprendre.

1.1.2 L'idéal suburbain

L'idéal suburbain influence étroitement la définition de la banlieue, ses réalités et ce qu'elle incarne. Comme l'indique Harris (2015) au sein de ses travaux où il confronte les stéréotypes de la banlieue, si cet idéal est souvent exagéré et ne se concrétise que peu dans la réalité, il influence néanmoins les perceptions, les décisions et les comportements de la société. Il concerne autant les composantes physiques de la banlieue que son mode de vie. Pour cette raison, il n'est pas étonnant que plusieurs chercheurs se soient penchés sur son analyse. Les chercheurs qui ont analysé cet idéal l'associent à trois composantes: la famille, l'habitat pavillonnaire et l'accès à la nature (Corbin Sies 1991; Ghorra-Gobin 2013; Harris 2015). Ces traits se retrouvent dans la plupart des études qui se sont penchées sur la mise en forme de la banlieue. Nous verrons toutefois que sa création, sa caractérisation et son évolution ont reçu une attention inégale.

L'idéal suburbain présenté ici s'apparente principalement à l'idéal dominant qui est partagé par la majorité de la population. D'autres versions peuvent toutefois coexister. L'identification d'une variété de banlieues a aussi amené les chercheurs à identifier comment l'importance accordée aux traits de l'idéal peut différer (Harris 2004). Certains auteurs ont choisi d'observer les différentes représentations de l'idéal suburbain conçues par divers acteurs de la société. Les chercheurs Jean, Walker et Fortin ont analysé l'image de la banlieue à partir des jeunes familles. Si Jean mentionne l'importance de la mobilité au Québec, elle soulève que c'est l'habitation pavillonnaire - le bungalow - qui évoque le plus de valeurs idéalisées auprès des familles (Jean 2014). Walker et Fortin (2011) abondent dans le même sens en démontrant que pour les parents, la maison en banlieue est essentielle pour élever des enfants. L'idéal suburbain a aussi été approfondi du point de vue des retraités. Pour cerner l'idéal qu'ils adoptent, Susan Lucas (2002) s'est penchée sur l'aspect de la famille nucléaire en illustrant comment ils ont ajouté un angle

multigénérationnel. Enfin, en examinant les banlieues résidentielles planifiées, Poitras (2012) a analysé la perspective des autorités locales qui souhaitent protéger un idéal suburbain caractérisé par la famille, l'habitat individuel et un milieu verdoyant.

La mise en forme de cet idéal élaboré à la fin du XIXe siècle s'explique selon les chercheurs par de multiples facteurs. Pour Robert Fishman (1987) qui approfondit comment la banlieue transforme les valeurs urbaines, la volonté de réformer, mais aussi de fuir la ville industrielle existante et l'utopie entourant la vie de famille unie seraient à son origine. Pionnière dans l'étude de l'idéal suburbain du XIXe siècle, Mary Corbin Sies (1987) abonde dans le même sens et stipule qu'il a pour but de préserver les valeurs et le mode de vie communs des classes aisées. Ceux qui l'adoptent et en font la promotion proviennent majoritairement du secteur libéral : hommes d'affaires, experts et professions liées à la culture. Selon elle, l'attrait pour l'idéal est dû à la promesse d'une mobilité et d'un progrès social impliquant une vie confortable et moderne permise par le potentiel illimité de la technologie (Corbin Sies 1991; Morton M. 2002). Jusqu'aux années 1940, cet idéal suburbain tend à peu changer selon Margaret Marsh (1990) qui en attribue les orientations d'abord et avant tout à l'homme. L'environnement bâti et naturel et le mode de vie constituent alors les aspects clés les plus étudiés de cet idéal que les chercheurs résument par un repli sur la vie domestique axée sur une résidence qui devient un lieu familial, un havre de paix et un espace de moralité (Hayden 1986; Silverstone 1997). Par exemple, Michael Flynn (2006) a mis en évidence comment la trame routière suburbaine suggérait l'idéal véhiculé par ses concepteurs soit la tranquillité, la primauté de la famille, etc. Pour Leinberger (2008), cette trame a marqué comment l'idéal s'est construit jusqu'à nos jours en Amérique au fil des modes de transports. Dans ses travaux de recherche portant sur la gouvernance suburbaine, Harold Bérubé (2008) ajoute aux composantes de l'idéal l'autonomie municipale qui facilite selon lui sa réalisation en donnant plus d'outils à ceux qui habitent et gèrent la banlieue.

La prospérité généralisée annonçant l'apogée de la banlieue dans la période d'après-guerre (1945-1970) révèle aux chercheurs un changement fondamental lié à l'idéal suburbain: sa démocratisation (Langlois 1982; Ward 1999). Le rêve d'un univers autrefois réservé à l'élite est désormais accessible à une plus grande partie de la population. Il n'en demeure pas pour autant dissocié; les classes moyennes qui accèdent à la banlieue aspirent à la mobilité sociale qui est promise (Vitale 2011). Sa démocratisation s'explique notamment par le rôle joué par des acteurs

clés non désintéressés. Les pouvoirs publics à commencer par la SCHL encouragent sa réalisation (Gervais, van der Klei et Parent, 2015). Les constructeurs contribuent à le rendre bon marché (Know 2008). Le rôle des promoteurs enfin a aussi amplement été souligné par Linteau (1987) et par Harris (2004) alors qu'ils ont démontré leur influence dans la composition d'un idéal suburbain axé sur l'habitat résidentiel. Les commerçants et vendeurs en tout genre associent et promeuvent leurs produits dans la suite de cet idéal. Dans tous ces cas, ce rêve de la banlieue sert surtout de prétexte selon Kristen Gretemen (2016). Elle affirme que ceux qui l'influencent ne visent pas tant à répondre aux aspirations des consommateurs qu'à développer le milieu, des nouvelles infrastructures routières aux logements qui manquent. Au-delà de ces études, peu d'écrits s'attardent au rôle ou à la perception des acteurs qui influencent l'idéal suburbain et sa caractérisation.

Ce sont les principales composantes de l'idéal suburbain d'après-guerre qui ressortent surtout des différentes études. De manière générale, elles ont toutefois déjà été identifiées auparavant. Par exemple, l'attention qu'accorde Charlotte Ward (1999) aux composantes positives et négatives liées à l'idéal porte sur l'habitation pavillonnaire, la famille nucléaire, les valeurs de liberté, tranquillité, conformité, le progrès et la technologie. L'étude des aspirations des familles a permis à Simon Langlois (1982) de voir que l'idéal d'après-guerre s'est certes démocratisé; mais il s'est aussi redéfini alors que l'atténuation des contraintes économiques a libéré les désirs et permis aux familles d'adopter de nouvelles normes. L'approfondissement des traits existants favorise l'élaboration d'une définition. Celle qui en est faite et que nous retiendrons est plus élaborée que celle décrite précédemment, mais elle demeure sensiblement axée sur les mêmes éléments. Pour Harris (2015), cette notion implique d'une part un rêve populaire incluant la possession d'une maison unifamiliale dans une zone de faible densité en périphérie urbaine, retirée de l'activité commerciale et dotée de grands espaces et d'un environnement paisible. D'autre part, cet idéal n'est principalement accessible qu'aux classes moyennes et légèrement aisées. Ajoutons à cela l'interprétation de Ghorra-Gobin qui reprend les mêmes éléments tout en relevant le rôle du transport en stipulant que la maison en périphérie est « reliée (par le train et le tramway puis par l'autoroute et la voiture) aux zones économiques et espaces de consommation » (2013, 121).

Dans les années 1990, l'analyse de l'idéal d'après-guerre est menée par les chercheurs qui examinent comment différents facteurs se rattachent ou influencent ses traits. Barbara Kelly

(1993) s'est intéressée aux interactions se produisant avec Levittown et a illustré comment l'automobile, la radio et la télévision se sont rapidement jointes à l'imaginaire de la maison familiale, de même qu'à celui entourant la modernité (Stamp 2004). Comme l'explique Lynn Spigel (1992), ces nouvelles technologies sont liées à des attentes culturelles et par leur utilisation, elles contribuent au renouveau des valeurs domestiques associées à l'idéal suburbain. Elles confortent aussi son association à une meilleure qualité de vie (Ward 1999). Dans une autre perspective, Ann Game et Rosemary Pringle (1979) ont approfondi les composantes résidentielle et familiale de l'idéal qui se transforme dans la première moitié du XXe siècle. L'idéal suburbain est influencé par une nouvelle construction mentale où la sexualité et la division du travail favorisent le maintien des femmes au domicile. Privées d'automobile et isolées en banlieue, l'idéal d'après-guerre devient une prison domestique pour les femmes selon Veronica Strong-Boag (1991).

À l'instar de la banlieue d'après-guerre, les chercheurs ont démontré comment son idéal est très rapidement critiqué. En revisitant un mouvement américain des années 1960, Nicholas Bloom (2001) soulève la volonté pour plusieurs de trouver une alternative au rêve banlieusard existant. Qualifié de "New Town", ce mouvement souhaitait déjà transformer l'environnement physique et social de la banlieue qui a émergé dans les années précédentes. L'analyse de trois exemples permet d'entrevoir une réussite partielle du projet, le nouveau modèle accentuant l'aspect communautaire et la diversité sociale, mais échouant à effacer l'attrait pour l'automobile. Ce mouvement fait suite à différentes critiques qui émergent de la société, en particulier des intellectuels qui, selon les travaux de Scott Donaldson (1968) qui tente de les relativiser, voient la banlieue comme un échec alors que son rêve n'est que désillusion. L'idéal suburbain est aussi fortement débattu par les arts qui le connotent de manière positive comme négative (Horvath 2006). Les œuvres littéraires en présentent une version résolument désabusée qui ne serait nourrie que par les publicités selon ce que relève Laforest (2013). Daniel Naud (2013) abonde dans le même sens dans une étude similaire. Il présente comment le discours cinématographique véhicule une image négative de la banlieue qui est réduite à un modèle unique divisé entre la maison et l'automobile. L'analyse de Fortin (2013; 2015) sur la vision qu'en fait le cinéma diffère. Elle permet de voir qu'en dépit de la conformité, l'ennui et les problèmes croissants auxquels elle est associée, la banlieue s'accompagne d'un rêve de statut et d'une vie de famille. Bien qu'elle soit encore peu représentée, elle est rêvée positivement en tant que milieu ouvert aux enfants et en

croissance. Critiqué ou applaudi, cet idéal perdure pendant plusieurs décennies, faute de réelle alternative à proposer (Ward 1999).

Avec l'arrivée de nouveaux enjeux au sein de la société depuis les années 1970, mais plus particulièrement depuis la fin du millénaire, plusieurs chercheurs ont analysé de quelles manières l'idéal suburbain tend à se transformer ou au contraire à persister. L'évolution de l'idéal depuis les années 1970 est surtout observée en fonction de la composante résidentielle à savoir la propriété individuelle. D'après Marian Morton (2002), de nouvelles réalités notamment politiques et démographiques alimentent l'idéal basé sur une communauté exclusivement résidentielle à changer vers la fin des années 1970 et au cours de la décennie suivante. Les quartiers résidentiels rêvés sont menacés par les centres commerciaux et leurs stationnements alors que la population qui les occupe devient plus hétérogène. Pour Bédard et Fortin (2004), l'aspiration à un type de résidence précis se transforme alors et se diversifie. Ce constat est partiellement corroboré par Alan Dabrowski (2009) qui démontre que l'idéalisation de l'habitat pavillonnaire qui se maintient est susceptible de se transformer de manière à être plus durable. Cette perspective n'est toutefois pas unanime. Ainsi, Jill Grant et Daniel Scott (2012) soutiennent l'inverse et indiquent qu'en dépit de la volonté des experts de renouveler l'idéal de la banlieue en transformant la vision du développement suburbain, les ménages aspirent encore à un modèle résidentiel traditionnel qui implique d'être propriétaire d'une maison détachée.

Les études font cependant consensus en ce qui concerne le maintien de deux autres composantes liées à l'idéal suburbain : le lien étroit avec la nature et l'omniprésence de la famille nucléaire. D'une part, les ménages idéalisent encore la banlieue selon un endroit offrant verdure et quiétude (Luka 2001; Brais et Luka 2002). Cette persistance est démontrée par l'étude de Jeffrey Zimmerman (2001) qui soulève comment la quête d'un milieu verdoyant est maintenue. Selon son étude, si la banlieue change physiquement, cela ne se produit qu'afin de conserver un lien avec l'environnement naturel. Lorsqu'elle ne parvient plus à être idéalisée pour cette facette, la banlieue est écartée par le milieu rural qui devient le nouvel idéal à atteindre (Fortin et Després 2008). D'autre part, en dépit des nouvelles réalités qui ont grandement transformé la structure typique de la famille nucléaire, Laura Miller (1995) démontre que son image est omniprésente au sein de l'idéal suburbain. Selon elle, la société idéalise toujours la banlieue comme un cadre où la famille unie peut s'épanouir.

Enfin, contrairement aux études consacrées jusqu'à présent à l'idéal suburbain pré-1970, plusieurs chercheurs ont approfondi le rôle de l'automobile pour analyser son évolution récente. D'un côté, Gallagher (2013), Ghorra-Gobin (2013) et Leinberger (2008) ont fait état de l'abandon progressif de l'automobile rendant possible la transformation de l'idéal d'après-guerre. Ghorra-Gobin stipule que malgré une persistance de l'idéal suburbain, ce dernier pourrait être modifié considérant les nouvelles aspirations de la société pour différents modes de transports. De l'autre côté, Filion (2015) et Grant (2009) estiment au contraire que l'image de la banlieue demeure étroitement liée à l'automobile empêchant de réellement transformer la banlieue et son idéal. En tentant de comprendre l'idée du bonheur associée à la banlieue, Stephane Batigne abonde dans le même sens lorsqu'il affirme que si « l'image de la cité-dortoir n'a plus la même pertinence qu'il y a trente ans [...] celle du banlieusard automobiliste n'a pas pris une ride » (Batigne 2001, 51). L'automobile tend manifestement à s'inscrire dans la construction et le renouvellement de l'idéal suburbain. La majorité de ces études n'entrevoient cependant l'automobile qu'en fonction d'une seule approche. Sa présence vis-à-vis à l'idéal suburbain n'est envisageable qu'à partir d'une forme de dépendance qui est nécessaire à la société pour pouvoir vivre en périphérie.

1.1.3 Automobilité

Pour le milieu académique comme pour la population, l'aménagement de la banlieue pavillonnaire qui est située en périphérie et qui vise un accès à la nature et à une maison unifamiliale renforce l'état de dépendance à l'automobile d'autant qu'il existe peu d'alternatives. Or, le rapport à l'automobile et à son usage ne se résume pas qu'à cela comme le présentent bien Fortin, Villeneuve et Rioux qui estiment qu'il « faut comprendre que le recours à l'automobile n'est pas seulement ou principalement lié à son caractère utilitaire » (2011, 290). Ce constat est d'autant plus vrai au cours des années 1950-1960 alors que l'automobile n'avait pas la même signification qu'à partir des années 1970. Dans cette section, nous ferons état des travaux qui démontrent que l'automobile dépasse la simple fonction de déplacement et qu'elle peut en ce sens avoir un rôle plus important qu'anticipé jusqu'à présent dans la caractérisation de l'idéal suburbain d'après-guerre. Pour cela, il faut commencer par s'éloigner de la notion d'automobile pour plutôt aborder celle de l'automobilité. D'une part, elle inclut « l'ensemble des espaces, des objets, des pratiques, des discours, des habitudes entourant l'automobile et des artères qu'elle

parcourt » (Lambert 2013, 20). D'autre part, elle réfère à une culture avec des mythes et des stéréotypes, mais surtout qui reconnaît à l'automobile une part symbolique, une convergence de valeurs l'amenant à constituer « un marqueur essentiel de l'identité individuelle et collective, bref une chose réelle qui exerce une influence profonde et décisive sur plusieurs aspects intangibles de la vie en société » (Tremblay 2006, 3). Bien que les sciences sociales accordent trop peu d'attention à ces sujets, un intérêt accru est perceptible parmi les chercheurs qui relèvent de plus en plus l'influence de ce type de mobilité sur la vie sociale (Featherstone 2004).

Selon divers auteurs, il est possible d'observer l'emprise de l'automobile dès ses balbutiements au tournant du XXe siècle. L'arrivée de nouvelles technologies de transports comme le tramway favorise une transformation des artères urbaines et surtout une accoutumance des citoyens à la présence de véhicules circulant rapidement (McShane 1994). Ce contexte a contribué avant même les années 1920 à faire accepter l'automobile dans la ville américaine et à modifier la perception du rôle de la rue. Retraçant l'histoire de ce mode de transport au Canada, Dimitri Anastakis (2008) associe l'automobile à un indicateur des rêves des Canadiens et démontre comment elle a représenté un agent de la modernité à partir des années 1910. Mathieu Flonneau qui retrace la civilisation de l'automobile tout au long du siècle abonde dans le même sens. Si elle est de plus en plus contraignante, l'automobile par sa présence et son usage « suppose la permanence d'un désir » (2008, 8). Elle n'est toutefois pas à la portée de tous. Selon le découpage fait par Gary Gartman (1994; 2004), l'automobile est au moment de son introduction un symbole récréatif restreint aux nantis qui est déjà fortement genré et peu accessible à la femme.

Jusqu'aux années 1940, ce mode de transport est demeuré hors d'accès pour les moins aisés. Les chercheurs notent toutefois une multiplication de ses usages et un début de démocratisation (Flonneau 2005). Lambert exemplifie avec justesse cet élargissement des vocations de l'automobile à travers sa thèse sur les expériences du territoire à partir de la mobilité. Elle retrace le développement du réseau routier dans la première moitié du siècle et démontre comment non seulement l'automobile augmente l'accès aux loisirs et à la nature, mais surtout comment les réseaux routiers mettent désormais en valeur les paysages en fonction d'un spectateur en déplacement (Lambert 2013). Dans un processus mutuel, l'automobile a durablement influencé certains esprits qui ont entamé son intégration dans la vie quotidienne des gens. Par l'analyse des

plans et des réalisations de l'architecte américain Frank Lloyd Wright, Bruechert (2006) a mis en évidence son rôle dans une conception architecturale tournée vers l'automobile qui allait de l'ajout du garage à la création de la ville idéale. Folke Kihlstedt (1983) affirme de même que le garage devient dès les années 1930 une composante essentielle de la maison qui est durablement transformée. Cette intégration est toutefois relativisée par Gary Daynes. S'il avance que le garage (ou l'abri d'auto) représente une preuve de l'affection éprouvée envers l'automobile, il limite le choix du banlieusard dans l'acceptation de cette nouvelle composante de la maison (Daynes 1997). L'automobile prend tout de même de plus en plus d'importance selon Joseph Interrante (1983) et s'inscrit dès les années 1920 dans la culture urbaine.

La période d'après-guerre constitue l'âge d'or de l'automobile pour les chercheurs. L'abondance matérielle figure au premier rang des facteurs y contribuant selon Robert Tremblay (2006). L'acquisition d'un véhicule automobile connaît une croissance phénoménale à l'échelle occidentale alors que ce bien grimpe au troisième rang des dépenses des ménages; autant d'éléments qui illustrent la démocratisation de ce bien. Cela est particulièrement marquant au Québec. Claude Fortier (2003) qui a travaillé sur les liens entre l'automobile et la société québécoise démontre à cet égard que le taux de motorisation de la province jusqu'alors en retard s'accélère considérablement à partir des années 1940. Si elle est étroitement associée à l'étalement suburbain dans l'après-guerre, l'automobile est d'abord considérée comme un choix individuel (Bussière 1989). C'est d'ailleurs vers le milieu des années 1950 que l'automobile a été priorisée parmi les désirs du consommateur (Anastakis 2008). Contrairement à l'Europe qui épuise son rêve automobile, Flonneau (2008) constate que l'Amérique le vit toujours aussi pleinement. L'imaginaire que l'automobile suscite ne cesse de se complexifier et de s'élargir bien que c'est l'idée de la liberté qui demeure à l'avant-plan (Monneyron et Thomas 2006). En parallèle, ses styles sont de plus en plus variés et surtout de plus en plus éphémères, l'innovation étant clé selon Gartman (1994) pour conserver l'illusion du progrès. De quelques modèles, l'industrie a eu pour slogan : « A car per purse, purpose, person » (Gartman 1994, 190). À la fin des années 1960, Olivier Choquet (1983) a pu établir que ce bien n'est plus un privilège, mais qu'il fait désormais partie de la classe des banalisés, tant il s'est répandu rapidement.

Cette motorisation de masse durant l'après-guerre se produit simultanément avec la transformation de l'urbanisme qui s'adapte à la culture de l'automobilité. Auteur de l'une des

études les plus approfondies sur l'ère de l'automobile et sur les relations qu'elle suscite avec l'individu, Brian Ladd (2008) a montré comment la ville a été conçue pour s'adapter entièrement à l'automobile à partir de 1945. La ségrégation de l'espace public et de la rue et la hiérarchisation du réseau routier en banlieue ont lieu simultanément à l'accommodation de la ville à l'usage du motorisé. Les investissements sont toutefois moindres au Canada qu'aux États-Unis selon lui alors qu'au Nord, le transport collectif demeure soutenu par les autorités. Cela n'empêche pas les villes-centres d'être traversées par les autoroutes (Wolford 2015). Pour Gérard Beaudet et Pauline Wolff (2012), l'adaptation de la ville à l'automobile découle en partie du discours rhétorique des autorités et des experts. La difficulté à se déplacer en ville et la croissance de la motorisation sont débattues à partir d'une perspective technique. Dès lors, seul le déploiement d'infrastructures lourdes à travers la métropole, à commencer par les autoroutes, représente la solution optimale.

L'automobilité ne s'arrête toutefois pas au réseau routier. Les chercheurs illustrent comment cette tendance affecte tous les secteurs. John Jackle et Keith Sculle (1999) ont approfondi cette intégration dans le domaine de la restauration. De l'architecture des bâtiments faisant écho à la vitesse automobile au développement des « drive-in » et « drive-through » des restaurants « fast food », l'industrie ne sert plus des clients, mais des automobilistes. Une relation étroite se développe aussi entre le cinéma et l'automobile (Segrave 1993). Le développement des ciné-parcs a été substantiel à travers le continent nord-américain et ce succès s'explique selon Kelly Segrave par la passion de l'automobile. Mentionnons enfin les études qui ont été consacrées au centre commercial (Dalcourt 2012), au motel et à la maison mobile (Tremblay 2006).

Désirée de tous et particulièrement associée aux familles, l'automobile est perçue comme une solution progressive aux malaises sociaux. S'il reconnaît la force de changement qu'elle possède, James Flink (1975) critique dans les années 1970 cet amour de l'automobile qui empêche d'admettre son rôle dans la crise socio-économique qui secoue le continent nord-américain. Il adhère aux idées de certains, dont Henri Lefebvre, qui remettent en question l'omniprésence de l'automobile. Au sein de la vie quotidienne qu'il analyse, Lefebvre (1968) identifie l'automobile comme l'építome des objets qui joue un rôle de substitut partout (à l'aventure, aux conditions de vie, au contact humain, à l'érotisme) et qui nourrit le système de consommation de masse. Cette approche sera reprise par de nombreux auteurs qui relèvent au cours des dernières décennies une vision critique de l'automobile et de la dépendance qu'elle crée. Elle est d'abord dénoncée

comme un faux besoin durant l'après-guerre alors qu'elle est surtout un symbole du bonheur et d'un statut (Inglis 2004). Si les accidents qu'elle cause sont soulevés depuis le début du siècle, sa présence accrue à partir de 1945 engendre de nouvelles critiques sur ses effets sonores, environnementaux, etc. (Ladd 2008). Mais c'est surtout à partir de 1970 que ses effets sont décriés (Filion 2015). Tamim Raad (1998) considère que l'automobile engendre une dépendance qui n'a pas une seule cause, mais bien une série de facteurs. Un nouveau style de vie, une décentralisation des emplois et la démographie y figurent et c'est le cas de Montréal qui est le plus explicite au pays alors que la ville a subi la plus grande augmentation d'automobiles au pro rata de sa population. Cette augmentation se confirme aussi du côté de l'utilisation par véhicules-kilomètres (VKT) parcourus. Comme Raad l'illustre, une tendance importante touche le Canada:

Tableau 1.1 : Augmentation de l'utilisation de l'automobile dans les principales villes canadiennes entre 1981 et 1991

% d'augmentation entre 1981-1991			
	Automobile VKT/capital	Population	Automobile VKT
Vancouver	23%	32%	63%
Calgary	30%	20%	56%
Edmonton	?	18%	?
Montréal	45%	10%	64%
Winnipeg	12%	9%	23%
Ottawa	2%	23%	26%
Toronto	18%	6%	26%

Source : Raad 1998

Face à ce courant existe toutefois une autre approche où les chercheurs tentent de mieux saisir les rapports existants vis-à-vis de l'automobile. Pour contribuer à la compréhension de la relation entre l'homme et l'automobile selon une perspective sociologique, Tim Dant (2004) a mis en évidence les rapports de plus en plus profonds qui existent entre les deux et qui s'apparentent à une collaboration et même à une hybridité. Comme l'indique Mimi Sheller (2007), un engagement du corps est nécessaire de même qu'un investissement émotionnel qui va jusqu'à intégrer l'automobile en tant que membre de la famille. D'autres ont tenté comme Jérôme Hardy

de mieux cerner les représentations sociales de l'automobile. Hardy (2006) a pu identifier un ensemble de valeurs attribuées à l'automobile qui est utilisée autrement que pour son aspect utilitaire. Wolfgang Sachs (1992) a approfondi certaines de ces valeurs dont en premier lieu l'appel de la liberté, mais il traite aussi de la relation qu'éprouve l'automobiliste avec la vitesse et la sécurité que procure son véhicule. Nicolas Dubois (2004) a tenté de revoir l'automobile selon une perspective spatiale en étudiant l'expérience de l'espace de l'automobile. Il illustre ainsi comment l'automobile est susceptible de remplir plusieurs fonctions en tant que chez-soi, et ce, autant pour l'homme que pour la femme. Marie-Christine Gagnon (2006) se positionne dans la même optique en comparant l'automobile à la notion de « Home » qui permet de trouver confort et refuge. Enfin, en dénotant la multiplicité des relations pouvant exister entre un lieu et la mobilité, Per Gustafson (2001) est allé plus loin que ces auteurs en suggérant que pour certains, le chez-soi ne constituait pas un lieu, mais bien la route et la mobilité qui lui sont associées. À l'instar de la banlieue, l'automobile a évolué, été critiquée et comprise selon différents angles. Surtout, les deux ont suscité jusqu'à nos jours des passions pour les sociétés nord-américaines.

1.1.4 Montréal

Il ne reste ici qu'à approfondir un peu plus le contexte montréalais par lequel nous souhaitons approcher l'idéal suburbain. L'après 1945 annonce une période de turbulences pour la métropole canadienne qu'est alors Montréal. Progressivement dépassée à plusieurs égards par Toronto, Montréal profite tout de même de la fin de la Seconde Guerre mondiale pour entamer une transformation structurelle et socio-économique substantielle qui aura des conséquences importantes notamment sur le développement de sa périphérie.

La période opulente de l'après-guerre généralement associée aux « Trente glorieuses » a été riche en événements et pour cette raison a suscité l'intérêt d'un grand nombre de chercheurs. Plusieurs d'entre eux tels Fougères (2012), Linteau (1992) et Lortie (2004) ont entrepris la difficile tâche de synthétiser la période historique de 1945 à 1970 de Montréal et d'éclairer les principaux éléments de sa transformation. Paul-André Linteau publie au tournant des années 1990 des synthèses portant sur l'histoire du Québec et sur celle de Montréal qu'il aborde à travers une série de chantiers socio-économiques. Pour la période d'après-guerre, il note l'explosion

démographique des Québécois aussi connue comme étant le *baby-boom*, mais aussi de leur niveau de vie (Linteau 1992). Différents acteurs notamment étatiques ont saisi l'opportunité de relancer l'économie en favorisant la consommation des ménages qui sont plus riches et surtout plus nombreux. Parmi les éléments qui vont de plus en plus accaparer le budget des ménages figure l'automobile qui occupe une place croissante au sein de la société, et le logement, dont la production ne cesse d'augmenter en raison notamment de cette motorisation (Linteau, Durocher, Robert et Ricard 1989). En parallèle à l'élargissement de la classe moyenne, Linteau met en évidence une décentralisation industrielle doublée d'une tertiarisation massive qui affectent Montréal et qui favorisent une importante métamorphose du territoire.

Cette transformation de Montréal doit aussi être vue à l'échelle régionale. Si cette facette est abordée par Linteau, nous la retrouvons surtout dans l'ouvrage collectif dirigé par Dany Fougères (2012). Lutte perdue contre Toronto en ce qui a trait au rôle de capitale financière du Canada, chute de ses réseaux de transports traditionnels, disparités économiques croissantes, les défis rencontrés par la métropole sont nombreux et remettent en perspective le portrait de l'après-guerre qui est souvent réduit à celui de la Révolution tranquille. La question de l'aménagement en fait partie. Comme les auteurs le relèvent bien, si les autorités montréalaises tentent de coordonner l'aménagement de l'île dès les années 1950 avec le plan Gréber qui prévoyait l'encadrement du développement urbain, la situation échappe à leur contrôle alors que la suburbanisation de la région prend une ampleur inégalée et que les autoroutes fractionnent la forme urbaine existante.

Ces changements ne représentent toutefois que la toile de fond des années 1960 et des grandes réalisations entreprises dans la métropole. Telles que présentées par André Lortie, ces réalisations sont de différentes natures, mais s'inscrivent toutes dans un esprit de modernisation et sont souvent catalysées par une intervention étatique, fédérale comme provinciale (Lortie 2004). L'approche de l'auteur ici est résolument plus optimiste et fait abstraction des crises qui émergent. C'est lors de cette période que de grandes politiques métropolitaines de logements, transports et infrastructures sont mises de l'avant. Ces dernières sont considérées dans un tout alors que Lortie souligne le développement d'une vision colossale pour Montréal. Les décideurs anticipent une croissance immuable de la région et entreprennent à cette fin une série de projets à commencer par un réseau autoroutier pouvant facilement lier les villes périphériques, existantes

comme futures. Si la métropole du Canada devient progressivement la métropole du Québec, l'auteur illustre comment Montréal propulse différents chantiers qui visent à tout le moins à lui faire conserver un contrôle sur ses banlieues.

Ces synthèses permettent de brosser un portrait des tendances à l'œuvre à Montréal dans l'après-guerre. Certaines d'entre elles sont toutefois approfondies de manière plus spécifique. C'est le cas du logement. Phénomène déjà existant, mais qui s'aggrave lors de la guerre, la situation du logement à Montréal s'apparente à une véritable crise tant les manques sont criants. Si plusieurs mesures sont appliquées pour corriger la situation, Marc Choko, Jean-Pierre Collin et Annie Germain (1986; 1987) révèlent l'existence de plusieurs enjeux qui complexifient le processus. Le plus important est sans nul doute la mise en opposition de deux modes de vie impliquant l'immeuble à logements, qui domine le marché, et la maison privée qui est en demande. Comme l'indique John Bacher (1993), si le logement locatif a été soutenu par Ottawa, il est possible de saisir très rapidement que c'est la maison unifamiliale dont le ménage est propriétaire qui est mise de l'avant par cet intervenant. Collin (1987) note qu'au Québec, certains groupes catholiques sont aussi très actifs dans la promotion de ce type de logement qui favorise la famille nucléaire. La mise en avant de la maison unifamiliale peut être mieux comprise en approfondissant ses multiples significations. Pouvant représenter un refuge, refléter des valeurs, assurer la sécurité, être le centre des activités et encore plus, le sens donné à la maison unifamiliale peut être complexe et soulever différentes interprétations (Després 1991). Du côté du logement locatif, le gouvernement provincial y est longtemps opposé alors que la Ville de Montréal est demeurée passive jusqu'au milieu des années 1960 selon les propos formulés par l'ancien directeur de l'habitation Guy Legault (2002).

L'épanouissement de la société de consommation représente une autre tendance. Bien qu'encore inférieur vis-à-vis de l'Ontario, le pouvoir d'achat des ménages québécois augmente de manière considérable dans l'après-guerre. Et bien que certains écarts perdurent comme avec les revenus, Gary Caldwell et Dan Czarnocki (1977) démontrent un rattrapage en termes de consommation, alors que les Québécois se motorisent par exemple à une vitesse supérieure. Les auteurs affirment ainsi que les ménages de la province hypothèquent leur futur pour goûter à la même modernité que leurs voisins ontariens. Cette volonté de consommer incite à une transformation de l'espace commercial montréalais. D'abord en ville puis en périphérie, l'apparition du centre d'achat vise à

répondre à un nouveau marché. Annie-Claude Dalcourt s'est intéressée aux premiers commerces du genre dans la région montréalaise et a souligné comment ils sont d'abord « conçus en fonction d'une clientèle motorisée » (2012, 23). La consommation de nouveaux biens suscite plusieurs changements et cela se constate aussi au point de vue de l'espace.

Enfin, la transformation des moyens de déplacement a sans conteste constitué un tournant marquant de cette période. À partir des années 1950, les vieilles villes n'échappent pas à de nombreuses transformations. Cela est le cas à Montréal, mais aussi à Québec où le quartier Saint-Sauveur fait l'objet d'une étude approfondie par Dale Gilbert (2015). Jusqu'alors les citoyens ont un mode de vie principalement axé sur la marche. L'arrivée de l'automobile et de nouveaux commerces transforment les rapports à la proximité ainsi que les pratiques de consommation, de loisirs et de divertissements. Ces nouvelles pratiques s'inscrivent dans une volonté de joindre le progrès et la modernité. Liés à l'adoption de l'automobile, les réseaux locaux s'engorgent et engendrent un nouvel espace bâti plus ouvert muni d'artères dédiées à l'automobile. Mains lieux jusqu'alors fréquentés sont désormais « considérés inaccessibles ou à éviter » (Gilbert 2015, 84).

Tout au long de cette recension des écrits, il a été possible de soulever l'importance d'un élément qui ne semble pas avoir été approfondi en dépit de sa reconnaissance. L'idéalisation de la banlieue a été analysée à partir d'un ensemble de composantes clés, principalement la famille nucléaire, l'habitation pavillonnaire et la proximité de la nature. Or, il convient de réfléchir à la présence d'un élément non négligeable pouvant contribuer à la définition de cet idéal et qui nous permettrait de mieux saisir sa signification: l'automobile. Compte tenu de ce qui existe, étudier le rôle de l'automobile dans la composition de l'idéal suburbain d'après-guerre s'avère à notre avis très pertinent.

La société est actuellement confrontée à un ensemble d'enjeux remettant en question l'étalement urbain. Malgré tout, elle continue d'être attirée par la banlieue amenant les chercheurs à réfléchir autrement aux éléments qui la composent. Il importe de concilier l'existence de ce milieu avec les principes du développement durable (Fortin, Després et Vachon 2011) tout en reconnaissant les qualités qui l'habitent. Dans cette optique, le milieu suburbain peut difficilement être compris sans être lié étroitement à l'automobile. Cela est d'autant plus vrai en ce qui concerne son inscription dans l'idéal de la banlieue, car « si l'on veut évaluer l'effet des représentations de l'espace [...] sur les pratiques spatiales et sociales, il faut assurément le faire en tenant compte du

facteur mobilité » (Bédard, Augustin et Desnoilles 2012, 240). Si la banlieue se comprend à partir de divers éléments, son développement rapide et son extension depuis 1945 s'expliquent entre autres choses par la présence de l'automobile qui a permis aux ménages de s'établir à distance de la ville (Jackson 1985; Harris 2004; Fortin, Després et Vachon 2011). Ce phénomène se comprend aussi par l'établissement d'un mode de vie et d'un idéal particuliers. À l'instar de la banlieue, le mode de vie qui s'y rattache et qui contribue à son essor repose notamment sur le recours à l'automobile où une relation de dépendance tend à s'établir au fil de l'étalement (Fortin, Villeneuve et Rioux 2011). Alors que l'automobile est devenue indissociable de la banlieue et de son mode de vie, ses liens avec l'idéal suburbain sont peu observés. Si les chercheurs ont cerné l'importance de l'automobile face à l'évolution récente de l'idéal (Leinberger 2008; Grant 2009; Ghorra-Gobin 2013; Filion 2015), ils l'ont surtout établi en fonction d'une relation de dépendance comme un passage obligé pour vivre le cadre suburbain désiré. Cette approche permet difficilement de saisir son hypothétique idéalisation en relation avec la banlieue. Or, son rôle spécifique dans la mise en forme de l'idéal suburbain d'après-guerre demeure à être étudié. Alors que l'idéal de cette période continue de nous influencer (Ward 1999) et que cette dernière coïncide avec l'âge d'or de l'automobile en Amérique du Nord, il nous apparaît pertinent de se questionner sur l'influence de l'automobile sur l'idéal suburbain d'après-guerre contribuant ainsi à mieux expliquer l'héritage qu'elle maintient dans les banlieues actuelles.

1.2 Hypothèse de recherche : Embarquement de l'automobile dans le train de l'idéal suburbain

L'actuelle caractérisation de l'idéal de la banlieue d'après-guerre ne permet pas de comprendre pourquoi les ménages sont toujours autant attirés par ce milieu et par son mode de vie qui ont subi de profondes mutations. Compte tenu des divers éléments composant cette problématique, un questionnement ayant reçu peu d'attention doit être évoqué: l'automobile peut-elle occuper un rôle dans le processus de composition de l'idéal suburbain d'après-guerre? L'objectif ne consiste ici pas à juger la perception qui est faite de l'automobile ou de l'idéal par rapport à laquelle on la présente, mais plutôt à comprendre comment se sont articulés ces deux éléments qui conduiront au développement du milieu que l'on connaît. Si l'idéal suburbain se compose de traits tels que la famille nucléaire, l'habitat pavillonnaire et un environnement paisible et verdoyant, nous

estimons que l'automobile peut aussi représenter un pan non négligeable à considérer pour sa caractérisation, mais aussi pour sa diffusion. Observer si l'automobile représente une composante à part entière de l'idéal suburbain d'après-guerre certes, mais aussi ses autres interactions possibles. Ce mémoire tente donc d'identifier les principales manières dont l'automobile a influencé l'émergence de l'idéal de la banlieue après 1945.

Au-delà de cette principale interrogation se posent aussi d'autres orientations auxquelles nous souhaitons donner des éléments de réponses. Il est ainsi question d'établir quels acteurs clés (élus locaux, promoteurs immobiliers, experts en aménagement, ménages, etc.) ont favorisé ou non l'automobil(ité)e et comment ils l'ont interprétée face à l'idéal. La position de certains acteurs privés tels les promoteurs peut être plus facilement anticipée, mais cela n'est pas nécessairement le cas des acteurs publics à commencer par les autorités des villes de banlieues qui reposent sur des bases différentes. Enfin, nous souhaitons examiner comment l'automobile a contribué à remettre en question l'idéal suburbain existant pré-1945. L'automobile a-t-elle modifié le mode de vie suburbain idéalisé jusqu'alors dans certains milieux de la région montréalaise?

Compte tenu des études que nous avons parcourues, nous avons premièrement considéré que l'automobile s'est insérée en tant qu'élément clé de l'idéal suburbain d'après-guerre. Cette présomption reposait d'une part sur son importance pour la banlieue, car elle en a grandement facilité le développement (Bussière 1989; Hanna 1998). D'autre part, elle s'appuyait sur la relation émotionnelle qu'entretient encore la population avec l'automobile (Sachs 1992). Les premières archives que nous avons dépouillées nous ont toutefois amenés à proposer une nouvelle hypothèse en stipulant plutôt que l'automobile représente une composante secondaire de l'idéal suburbain. Cela dit, elle joue tout de même un rôle important en complétant ses principaux éléments et en formant un trait distinct. Dans le cas de Montréal, nous estimons que plusieurs acteurs (groupes économiques et lobbyistes, associations d'automobilistes, politiciens, etc.) ont endossé cette composante et l'ont promu en relation avec les facettes clés existantes de l'idéal. S'il est possible que des acteurs s'y soient opposés, peu d'études nous amènent à croire qu'il s'agisse d'une tendance majeure. Au contraire, elles nous démontrent que l'idéal suburbain a été aisément relayé (Poitras 2012) et que le choix du tout-à-l'automobile a été simultanément influencé par une multitude d'intervenants (Wolford 2015). Nous nous sommes enfin attendus à l'effacement du mode de vie inspiré de l'idéal pré-1945.

L'analyse proposée dans ce mémoire en regard à la formation de l'idéal suburbain montréalais d'après-guerre et au rôle qu'y tient l'automobile contribue aux connaissances scientifiques de même qu'à celles utiles socialement. Dans un premier temps, cette recherche permet de mieux comprendre les facteurs à l'œuvre dans la transformation des régions urbaines. En cernant si l'automobile s'insère au sein des bases de l'idéal suburbain et ce que cela signifie pour les divers intervenants impliqués, les élus et les experts pourront préciser leurs interventions et établir une gouvernance tenant compte des composantes d'un idéal délimité. En considérant que la gouvernance locale est structurée par l'idéal suburbain (Bérubé 2008) et que ce dernier est demeuré inchangé depuis 1970, plus il est défini et plus les mesures des autorités pourront être efficaces. Alors que de nombreux enjeux concernent actuellement la pérennité des banlieues, cet apport est d'autant plus important à saisir. Dans l'optique où l'automobile devient un enjeu sociétal que les décideurs doivent restreindre particulièrement en milieu suburbain, saisir l'importance que lui accorde la société devient critique. Dans un deuxième temps, en analysant ce phénomène, nous souhaitons contribuer au débat public et scientifique sur l'avenir des banlieues dont la forme est étroitement liée à l'idéal que la société façonne (Fortin, Després et Vachon 2011).

En regard aux connaissances scientifiques, étudier le rôle joué par l'automobile dans l'idéal suburbain permet de mieux saisir comment l'automobile a influencé la mise en forme sociale, culturelle et politique des banlieues. En situant quels acteurs sont directement interpellés par la composition de l'idéal et pour quelles raisons ils favorisent ou non l'automobile, cela permettra aux chercheurs de mieux saisir le poids qu'exercent les divers intervenants, enjeux et aspirations sociales sur l'idéal suburbain et indirectement sur la banlieue. En approfondissant historiquement ce phénomène, il sera enfin possible de comprendre davantage comment s'est développé le mode de vie suburbain axé sur l'automobile et les rapports que la société banlieusarde entretient actuellement avec son milieu de vie. Cela permettrait par ailleurs d'améliorer les connaissances historiques de l'idéal suburbain et de la banlieue qui demeurent à être approfondies (Morton M. 2002; Jaumain et Lemarchand 2008).

Si les diverses composantes de la banlieue d'après-guerre ont été amplement étudiées, le même processus demeure inachevé en ce qui concerne son idéal. Certaines composantes sont bien connues, mais ne sont pas arrimées à un tout et les liens les unissant demeurent méconnus. À

l'instar des banlieues, l'idéal suburbain est devenu relativement flou, son évolution s'étant fortement complexifiée au cours des dernières décennies. En éclairant si l'automobile a contribué à la formation et à l'épanouissement de l'idéal du milieu suburbain d'après-guerre, nous souhaitons contribuer à améliorer nos connaissances sur les notions de la banlieue et de son idéal.

1.3 Méthode : Approche historique et multicas

Ce mémoire s'appuie sur une démarche principalement qualitative bien que des éléments méthodologiques appartenant à une démarche quantitative soient aussi utilisés. Notre démarche vise à refléter le caractère multidisciplinaire des études urbaines, mais recourt principalement à des outils appartenant à la discipline historique. Par rapport à notre objet de recherche, le territoire retenu est celui de la région métropolitaine de Montréal qui inclut l'île de Montréal et l'île Jésus (Laval), la Rive-Nord et la Rive-Sud. Pour réaliser cette recherche, il convient d'effectuer une étude à plus petite échelle permettant une compréhension contextualisée. Dans la région de Montréal, l'idéal suburbain demeure dans une large mesure à être analysé après la Seconde Guerre mondiale alors qu'il a déjà été étudié dans plusieurs villes américaines et canadiennes (Ward 1999; Morton M. 2002; Stamp 2004; Harris 2015). Le cas montréalais offre par ailleurs un grand potentiel de recherche. Si son milieu suburbain présente une évolution historique sensiblement décalée face à son vis-à-vis au sud, il demeure distinct des autres banlieues observées. D'une part, sa diversité linguistique et ethnique le distingue de milieux plus homogènes comme Québec (Després, Fortin et Vachon 2002) ou des régions métropolitaines américaines fortement marquées par des tensions raciales (Ward 1999). D'autre part, la région se démarque à l'échelle canadienne, car le processus de suburbanisation s'est produit plus tardivement (Harris 2004).

La période retenue couvre l'après-guerre, soit de 1945 jusqu'à 1970 environ. Cette période constitue « le moment clé au cours duquel l'image stéréotypée de la banlieue conformiste et homogénéisante a été élaborée » (Poitras 2005, 154). En ce qui a trait à 1945, c'est à partir des années 1940 que les milieux suburbains se transforment profondément dû à une pluralité de facteurs socio-économiques (Linteau 1992; Lortie 2004; Fougères 2012). L'acquisition d'une propriété résidentielle est facilitée et une plus grande mobilité laisse entrevoir une « formidable

vague de suburbanisation » (Jalabert 2001, 20). C'est donc à partir de cette période qu'on peut situer l'émergence d'un idéal suburbain particulier qui se distingue de celui prévalant jusqu'alors. L'année 1970 marque un autre tournant. Au Québec et au Canada, la fin de l'âge d'or de la banlieue en 1970 (Bérubé 2008) a coïncidé avec l'achèvement des banlieues modernes qui ont durablement marqué les régions métropolitaines. Cet aboutissement a de même annoncé la fin de l'émergence d'un idéal suburbain représentatif de ce milieu. Cette scission nous permet de cerner ses diverses composantes communes. C'est à partir de ce moment qu'une transformation de la banlieue s'amorce et qu'un écart devient perceptible avec la représentation qui en est faite (Fortin, Després et Vachon 2011).

Pour mettre en lumière l'importance de l'automobile dans l'idéal suburbain d'après-guerre, une étude multicas s'est avérée utile. L'idéal suburbain peut varier selon les acteurs et selon les milieux. Recourir à un seul cas pour analyser et approfondir sa caractérisation face à l'automobile n'aurait pas permis d'obtenir des résultats fiables. Pour reconstituer le contexte suburbain d'après-guerre et établir des constats en lien avec l'idéal, nous avons analysé plus d'un cas ce qui a permis d'identifier des tendances convergentes, mais aussi des particularités propres à certaines banlieues. Pour la région métropolitaine de Montréal, une étude multicas était d'autant plus pertinente que le milieu suburbain qui a été observé est relativement hétérogène. Ainsi, l'analyse d'un seul cas n'aurait pas permis de rendre compte de la diversité existante qui peut influencer l'importance que prend l'automobile dans l'idéal suburbain. Deux cas s'avéraient nécessaires pour répondre adéquatement à notre question de recherche à l'échelle métropolitaine. Deux villes suburbaines typiques de l'après-guerre ont ainsi été retenues en prenant en compte la diversité des milieux montréalais. Cette recherche de variété inclut la sphère culturelle, linguistique, socio-économique et politico-administrative. Deux traits communs ont aussi été considérés. D'une part, chaque ville a été atteinte par un développement résidentiel considérable dans la période d'après-guerre et correspond à la vague de suburbanisation qui marque le continent. D'autre part, bien que déjà équipées en infrastructures de transport (ferroviaires, routières, etc.), ces villes ont toutes deux pu profiter d'un développement d'infrastructures, particulièrement autoroutières, lors de cette période.

Sur l'île de Montréal, nous avons retenu la ville de Beaconsfield. Ville anglophone et relativement aisée, son développement remonte au tournant du XXe siècle grâce principalement

au service ferroviaire. Elle connaît cependant une croissance démographique et spatiale significative dans les années 1950-1960 alors que nombre de quartiers, d'églises, d'écoles, de commerces et de centres institutionnels sont construits. La population a alors déjà accès à divers modes de transports, mais il faut noter la construction dans le secteur de la Route 2 (autoroute 20) et de la Transcanadienne lors de la période qui nous concerne. Du côté de la Rive-Sud, nous avons choisi la ville de Brossard. Ville résidentielle planifiée créée en 1958, à l'époque à majorité francophone et désormais plus multiculturelle, elle connaît un fort développement durant les années 1960. Il faut également considérer la construction de plusieurs liens avec l'île de Montréal durant cette décennie permettant une mobilité et un développement accrus en particulier le pont Champlain. La réalisation de l'autoroute 10 survient aussi à ce moment.

Les villes que nous présentons ici se sont avérées être les plus pertinentes pour notre problématique alors que les secteurs qu'elles représentent ont substantiellement été transformés par les différentes tendances véhiculées dans l'après-guerre. Comme nous le verrons, elles incarnent très bien l'idéal suburbain qui émerge. Elles ne constituent toutefois pas le seul type de ville ou de développement à exister entre 1945 et 1970. Fruit d'une motivation liée à la localisation résidentielle, Beaconsfield et Brossard illustrent la distribution de l'emploi qui modifie la centralité de Montréal. D'autres municipalités suburbaines comme Boisbriand, ville plus industrielle, pourraient nous raconter une tout autre histoire quant aux motifs de ses nouveaux habitants. Le portrait de l'idéal suburbain serait toutefois vraisemblablement le même. Si de nouvelles valeurs influencent les Montréalais, l'expansion des banlieues découle d'un colossal mouvement populaire qui dépasse les particularités de chaque ville périphérique. De même en est-il du cas de Montréal. Tel que présenté précédemment, elle représente une ville unique en Amérique du Nord justifiant sa sélection. Néanmoins, il ne faut pas négliger son américanité. Son développement d'après-guerre est plus tardif et à plus petite échelle, mais il reproduit plusieurs tendances de ses voisines anglo-saxonnes. L'idéal suburbain qui est exploré dans le cadre de ce mémoire permet d'illustrer des tendances généralisées à plus grande échelle.

Pour situer le rôle de l'automobile dans l'idéal suburbain d'après-guerre, nous avons fait un travail en archives. Sans être totalement objective, il s'agit de l'une des meilleures méthodes pour se procurer des éléments fiables pour la période 1945-1970. Nous avons eu recours à divers types de données primaires (voir section suivante) qui nous ont permis d'analyser la place de

l'automobile dans les discours des acteurs de l'époque. En cernant les différents éléments de l'idéal suburbain qui se dégagent des propos des acteurs, nous avons pu voir quelle place et quel rôle y joue l'automobile. Comme outil d'analyse, nous avons retenu l'analyse documentaire qui a été utilisée au moyen d'une méthode historique. Cet outil a été essentiel pour procéder à l'analyse de l'idéal existant entre 1945 et 1970, nos résultats ne pouvant provenir que de l'interprétation des données liées aux archives récoltées. En basant notre point de vue sur celui des acteurs sociaux, il a été possible d'expliquer leurs actions et leurs milieux. Cette orientation perspective nous a permis de saisir l'insertion de l'automobile au sein d'un idéal qui est continuellement produit et transformé par la société.

1.4 Sources : Images, valeurs et composantes clés de l'idéal suburbain

Établir le rôle de l'automobile dans la construction de l'idéal suburbain d'après-guerre dans le Grand Montréal a nécessité le recours à différents types de sources. Dans ce cas-ci, nous avons été confrontés à la difficulté d'accéder aux sources institutionnelles des milieux municipaux suburbains notamment dû au fait que les processus de conservation des écrits n'étaient pas répandus à l'époque auprès des petites municipalités. Les villes sollicitées à l'exception de Montréal sont relativement jeunes en tant qu'institutions. D'un côté, il semble que peu de ressources aient été et sont consacrées au traitement des archives publiques et privées. De l'autre côté, la culture des archives ne semble pas durablement ancrée. Ainsi, au-delà des documents légaux exigés par le gouvernement provincial tels les procès-verbaux, très peu de sources documentaires ont été disponibles. Cet état de fait a cependant varié selon les villes sollicitées bien que le constat général demeure.

En dépit de cette difficulté, les sources institutionnelles représentent un pan important du corpus d'archives que nous avons dépouillé, car elles sont essentielles pour cerner la vision des élus. Les autorités possèdent un rôle et une influence clés dans le processus menant à l'intégration de l'automobile à l'univers suburbain ce qui a justifié nos recherches auprès de différentes entités. Autant en ce qui a trait au dépouillement qu'à l'analyse documentaire, nous avons tenté de relever toute réaction ou intervention favorables ou non à l'automobile. Nous avons mis l'accent sur les archives municipales en particulier celles de la Ville de Montréal (AVM). Si elles

couvrent les banlieues métropolitaines, elles le font de manière peu approfondie. Ces archives constituent néanmoins un passage nécessaire afin de bien comprendre comment a évolué l'idéal suburbain au cœur du Grand Montréal, point de départ vers la périphérie. Nous avons surtout concentré notre attention sur les bobines de la série 1 des dossiers de presse créés par le service des archives et facilement localisables par mots-clés grâce à leur index. Articles de journaux, rapports officiels, publications de revues : plusieurs documents ont pu être dépouillés en lien avec la circulation, le logement ou encore la relation entre Montréal et les villes de banlieue. Quelques fonds tels le fonds de la Corporation de Montréal Métropolitain ont complété notre dépouillement.

Notre mémoire portant sur l'idéal suburbain, les archives des villes périphériques ont naturellement été considérées. Nous avons cependant limité notre dépouillement aux deux villes retenues pour notre étude multicas à savoir la ville de Beaconsfield et celle de Brossard. Les procès-verbaux étant exigés en vertu d'une loi provinciale, ces documents relativement complets ont constitué la base de notre recherche. Leur analyse nous a permis de mieux comprendre la réaction des différents acteurs face à l'arrivée de l'automobile dans l'univers suburbain. Au-delà de ces documents, les archives dépouillées diffèrent selon la ville. Du côté de Beaconsfield, des publications officielles, des revues et des études académiques ont été parcourues alors que du côté de Brossard, nous avons surtout eu accès à des règlements de circulation et de zonage, à des correspondances avec le gouvernement provincial et à des rapports de ce dernier.

Outre les archives municipales, nous avons aussi étendu nos recherches aux instances provinciales et fédérales. En ce qui a trait aux archives provinciales, nous avons procédé à un dépouillement des débats de l'Assemblée législative du Québec qui sont situés à la bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec (ANQ). La consultation a été limitée aux années retenues (1945-1970) et a été réalisée à partir de plusieurs mot-clés tels banlieue, automobile, aménagement, ciné-parc, Beaconsfield, etc. L'objectif a consisté à trouver des échanges sur la place de l'automobile et sur le rôle joué par le gouvernement provincial dans sa démocratisation. Du côté du gouvernement fédéral, nous nous sommes intéressés aux archives de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) et à d'autres documents connexes conservés au Centre canadien de documentation sur l'habitation. Des guides destinés aux constructeurs domiciliaires et des documents d'informations sur l'automobile ou sur des habitations

pavillonnaires ont pu être dépouillés en plus de documents officiels américains portant sur l'aménagement des milieux à l'automobile. Nous avons aussi procédé à une analyse sommaire de différents documents de recensements produits par Statistiques Canada pour la période. Portant sur la population, le logement, les commerces, etc., nous avons porté attention à travers ces documents à l'évolution de la population suburbaine montréalaise, aux nouveaux logements créés, au statut d'occupation et au taux de possession automobile par secteur.

Si les sources institutionnelles ont occupé une place importante au sein de notre corpus, il faut aussi considérer à cet égard les publications conservées à Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ) de Montréal. De manière à pouvoir appréhender comment l'automobile était publicisée et quelle image les acteurs privés souhaitaient en projeter, nous avons procédé au dépouillement d'hebdomadaires régionaux et suburbains pour la période entre 1945 et 1970. L'accent a été mis sur les publicités portant sur l'automobile, sur les bungalows et sur les commerces suburbains. Une attention a néanmoins aussi été consacrée aux articles pertinents à notre recherche. Les commanditaires de ces publicités provenaient autant du secteur bancaire, des instances gouvernementales, des concessionnaires automobiles, des promoteurs immobiliers, etc. L'hebdomadaire régional francophone *La Patrie* de même que les journaux francophones *Le Courrier du Sud* pour la Rive-Sud et anglophone *Lakeshore News & West Island Chronicles* pour l'Ouest de l'île de Montréal ont été retenus. Considérant le volume de données à dépouiller, nous avons toutefois choisi de retenir une année sur deux (1946, 1948, 1950, etc.), choix qui a grandement réduit l'énergie consacrée tout en permettant la latitude temporelle nécessaire aux publicités de se renouveler. Ces données ont été particulièrement utiles afin de nous donner un portrait plus approfondi sur les perceptions des acteurs privés qui sont difficilement présentes au sein d'autres types de sources. Nous avons aussi dépouillé l'ensemble des numéros des périodiques *Cités et Villes* et *Bâtiment* entre 1957 et 1970. Destinées surtout au milieu municipal et à ses acteurs institutionnels et corporatifs, ces revues, dont le contenu varie du déneigement hivernal au centre d'achats, nous ont offert un regard similaire à celui des journaux pour ce qui est de la perception des acteurs publics dans ce cas-ci. Notons que nous avons aussi procédé à quelques recherches dans les archives nationales. Cela nous a permis d'analyser plusieurs plans d'habitations destinées aux banlieues montréalaises des années 1950 et 1960. Quelques archives provenant d'acteurs tiers, dont des organismes, des associations, de même que des sociétés historiques ont également été consultées. Elles nous ont permis de nous renseigner sur les

réactions existantes quant à l'intrusion de l'automobile à Montréal et en banlieue. La Chambre de commerce de Montréal (CCM) en fait partie. Hébergés par HEC Montréal, les fonds d'archives de cette association ont été des plus pertinents considérant le rôle proactif qu'elle a joué au sein de la société. Nous avons dépouillé différents mémoires déposés par la CCM et qui jettent un éclairage sur les problèmes de Montréal en termes de logements et de transports. Des documents académiques, divers rapports et plusieurs numéros de la revue *Commerce* nous ont aussi permis de mieux saisir la perception des commerçants et des usagers face à l'automobile. En plus de la CCM, nous avons parcouru les archives de l'association lobbyiste du Royal Automobile Club of Canada (RAC). Un dépouillement exhaustif a été effectué pour *The News Letter* qui rassemble les différentes communications faites aux membres pour les années disponibles, soit de 1945 à 1969. Ces publications contenaient plusieurs informations pertinentes sur les différents usages de l'automobile (voyages, vacances, personnification) et sur ses dangers (accidents, vitesse).

Les sociétés historiques du Marigot et de Beaurepaire-Beaconsfield ont aussi été mises à contribution. Leur apport a été non négligeable, amenant un complément aux archives municipales de Beaconsfield et Brossard. Publications de commerçants et des villes, articles de journaux, cartes, les sources dépouillées étaient diverses et nous ont renseignés à différents niveaux. Plus particulièrement du côté de Beaconsfield, elles ont notamment jeté un éclairage différent sur le développement commercial de la ville, sur l'état d'esprit de la population et sur l'évolution de la ville dans les années 1960.

Nous avons enfin procédé à l'analyse de quelques sources littéraires et audiovisuelles. Ces données n'offrent pas suffisamment d'éléments de manière à pouvoir les exploiter systématiquement, mais un usage ponctuel et complémentaire aux autres sources est des plus pertinents. Le visionnement de documentaires de l'ONF tels *YUL 871* (1966) et des projections phares de l'époque comme *Deux femmes en or* (1970) nous ont offert une vitrine visuelle sur l'imaginaire de l'époque quant aux banlieues et à l'arrivée de l'automobile, mais aussi sur la perception de la population qui est généralement absente des autres types de sources. Les œuvres littéraires analysées, tel *Nègres blancs d'Amérique* de Vallières (1966) et dont le récit autobiographique se déroule à Longueuil en banlieue de Montréal, ont joué un rôle similaire.

CHAPITRE 2 : LA DÉMOCRATISATION DE L'IDÉAL SUBURBAIN À MONTRÉAL

« Symbolic of the new city are the two-car family, the single family subdivision, the shopping center, the one story factory, the motel and the drive-in restaurant. » Smith and Associates (1961, cité dans Bloomfield 1989, 139)

Lorsque la Seconde Guerre mondiale s'achève, la banlieue est déjà rêvée depuis plusieurs décennies en Occident. La période qui s'annonce permet toutefois à un nombre sans précédent d'individus de l'atteindre, à tout le moins d'y aspirer réellement. Pour ce faire, ils doivent sérieusement considérer l'acquisition d'un nouveau bien, l'automobile, lui aussi désiré et désormais à la portée de plusieurs. Dans ce chapitre, nous examinerons comment l'automobile s'est insérée physiquement dans l'idéal suburbain d'après-guerre. Plus précisément, nous allons approfondir la mutuelle diffusion de l'idéal suburbain et de l'automobile individuelle. Dans un premier temps, il sera question d'observer comment l'accès à l'automobile permet de démocratiser la banlieue et son idéal à l'échelle métropolitaine de Montréal. Alors que la situation économique des Montréalais s'améliore grandement, réaliser l'acquisition d'une propriété unifamiliale près de la nature sans être trop éloigné de la ville-centre est plus ardu. Nous verrons comment l'automobile, dont l'utilisation se complexifie aussi dans la métropole, permet d'atteindre la périphérie comme jamais et ainsi de donner corps à certaines des principales composantes de l'idéal suburbain.

Dans un deuxième temps, nous démontrerons comment l'automobile a été intégrée à différentes échelles à l'environnement bâti du milieu suburbain rendant leur association inexorable dans l'imaginaire populaire. C'est d'abord par la maison unifamiliale que nous constatons cette propagation alors que la SCHL encourage rapidement les constructeurs à considérer l'automobilité dans leurs projets. Ce processus se traduit ensuite par l'accommodation des commerces par les acteurs privés. Restauration, divertissements, services, plusieurs secteurs sont touchés. Enfin, c'est l'aménagement même de la structure du milieu suburbain qui illustre le mieux l'intégration de l'automobile à cet univers.

2.1 Un idéal désormais “ presque ” accessible

Les « Trente glorieuses » sont associées à une période de grande prospérité économique en Occident et à ce sujet, la région métropolitaine de Montréal ne fait pas exception (Linteau 1992). D'une part, de forts investissements privés et publics, surtout à compter des années 1960, stimulent l'activité économique de la métropole. Le nombre d'emplois va jusqu'à doubler et la vitalité de Montréal dépasse même temporairement celle de Toronto (Fougères 2012). D'autre part, la consommation est enfin au rendez-vous après plus d'une décennie de privations. Non seulement les ménages peuvent-ils désormais dépenser, mais encore en ont-ils les moyens. Après 1945, alors que les prix demeurent sensiblement les mêmes au fil des années, le salaire moyen augmente de manière appréciable. En regard à la croissance des revenus qui font plus que doubler en une décennie, le pouvoir d'achat individuel affiche une hausse de près de 3% annuellement (Caldwell et Czarnocki 1977; Linteau 1989).

Ce relâchement des contraintes économiques contraste avec le rationnement et la crise économique qui ont précédé. Il permet alors progressivement aux Montréalais de libérer leurs désirs tout en adoptant de nouvelles normes qui redéfinissent leurs besoins et leurs aspirations (Langlois 1982). La possibilité d'améliorer leur qualité de vie se traduit notamment par l'acquisition de différents biens associés à la modernité et au progrès social. La quasi-totalité des ménages québécois s'équipe d'un téléviseur au cours des années 1950 alors que le service de téléphonie voit son taux de possession augmenter de 4% par année tout au long de l'après-guerre (Caldwell et Czarnocki 1977). Cette consommation accrue est toutefois comparable à celle qui existe à travers l'ensemble du pays. C'est par la hausse de la motorisation que la croissance d'achats des Québécois se distingue réellement. Jusqu'à la fin des années 1940, les Québécois sont de loin les moins adeptes de l'automobile au pays. Cette situation change à partir de 1945 alors que le taux de croissance québécois de la motorisation double le taux ontarien tout au long des années 1950-1960. Cette croissance impressionnante indique hors de tout doute que les ménages québécois « ont été amenés à affecter leurs ressources à leur motorisation massive » à un point qui dépasse même leurs moyens (Caldwell et Czarnocki 1977, 41). Plus disponible que jamais, l'automobile représente l'acquisition la plus convoitée :

À partir du moment où l'accès à l'automobile se généralise, la possession de celle-ci se trouve motivée par un ou plusieurs facteurs en lien avec l'acte de consommation. L'utilité de l'automobile (déplacements facilités, confort, sécurité), le plaisir d'acquérir celle-ci (satisfaction personnelle, consommation hédoniste) et la signification associée à l'automobile (style de vie, distinction, signe d'appartenance) sont autant de raisons justifiant l'achat d'une première voiture. (Fortier 2003, 2)

La progression de la motorisation des ménages peut être partiellement expliquée par la nouvelle abordabilité de l'automobile et par les moyens accrus des ménages. L'engouement qu'elle suscite amène néanmoins à prendre en considération qu'il s'agit d'un choix pour ce type de mobilité¹ (Bussièrès 1989). L'automobile est désirée par tout consommateur en mesure de l'acquérir.

Cet accroissement du pouvoir d'achat permet surtout aux Montréalais d'enfin accéder à l'idéal de la banlieue et à son mode de vie qui se confond de plus en plus avec l'*American way of life*. Les ménages nord-américains, particulièrement au sud de la frontière, ont de manière générale déjà entrepris la réalisation de cet objectif. Cet idéal qui existe depuis le XIXe siècle a jusqu'alors été restreint aux couches plus aisées de la population (Corbin Sies 1987). L'amélioration des conditions de vie permet désormais à un nombre élargi de ménages d'y accéder et surtout d'y être associé (Vitale 2011). La consommation de biens et de services s'inscrit dans ce mode de vie prospère. L'un des éléments les plus emblématiques qui est idéalisé se voit avec l'acquisition d'une propriété privée et plus précisément d'une maison unifamiliale. Il s'agit de la première possession qui est souhaitée (Silverstone 1997). D'une part, être propriétaire est alors associé à des bénéfices financiers, une forme d'autonomie et surtout une stabilité (Jackson 1985; Ward 1999). D'autre part, la maison détachée est privilégiée comme type d'habitation, car elle est susceptible d'offrir une meilleure qualité de vie notamment pour les enfants. Une forte proportion de ménages tente en effet de trouver l'endroit approprié pour y élever leur (future) famille. L'union et la protection qu'elle offre face à la société en font un objectif de vie à différents égards (Jackson 1985). Bien qu'elles soient de plus petite taille, notons que la famille nucléaire comportant deux enfants est de plus en plus associée au noyau idéal. Les familles sont encore nombreuses d'autant plus que le *baby-boom* fait grimper la population de plus de 25% pour la

¹ Avant 1945, le transport collectif a été sur-utilisé avec un réseau fortement dégradé. Malgré de nouveaux modes, ce type de mobilité a été désavoué par une partie de la population. Pour plus de détails, voir Gilbert et Poitras 2015.

seule décennie des années 1950 (Linteau 1989). Or, pour l'Église catholique qui exerce toujours une forte influence sur la société québécoise, la maison unifamiliale est sans conteste le logement à acquérir dès que les moyens le permettent. Pour la famille, la maison est assez vaste pour offrir une intimité à chaque membre lui assurant un épanouissement qui est complété à l'extérieur par un bon voisinage, une communauté (Collin 1987). L'accès à la nature près de la maison est enfin garant du bonheur, permettant de fait un milieu plus sain pour le ménage. En ayant de meilleurs revenus, les ménages peuvent bonifier leurs attentes. S'ils peuvent enfin anticiper l'acquisition d'une maison, ils rehaussent aussi leurs critères en termes de qualité et de taille (Shearmur 2012).

L'atteinte de l'idéal relié à la banlieue et l'expérience du mode de vie qui lui est associé sont toutefois difficilement réalisables à Montréal. À l'instar des différentes métropoles nord-américaines, la ville-centre, bien que devenue prospère et dynamique, est trop urbanisée et tend aux yeux de plusieurs citoyens à aliéner les valeurs de la famille et de la communauté (Ward 1999). Les transformations qui surviennent dans l'après-guerre occasionnent effectivement plusieurs répercussions sur sa forme urbaine. Le développement démographique est considérable, la population de la région de Montréal double pratiquement entre 1951 et 1971 (Poitras 2012), alors que les projections sont encore plus impressionnantes amenant un débordement de la taille de Montréal. Cette croissance engendre une pression importante sur le développement de la périphérie et stimule de fait la construction d'un imposant réseau de routes, puis d'autoroutes. Par ailleurs, malgré l'apogée de l'économie industrielle à Montréal, la ville entame une tertiarisation dans les années 1950. Les chantiers se multiplient allant du Boulevard Métropolitain à la place Ville-Marie. Simultanément, l'accessibilité accrue à l'électricité et la capacité de recourir au camionnage et aux nouveaux réseaux de transport incitent plusieurs entreprises à s'éloigner du centre qui ne détient plus autant d'avantages qu'auparavant (Shearmur 2012). Le cœur de la métropole se transforme inévitablement prenant de plus en plus les allures d'une ville moderne emplies de gratte-ciels alors que l'accès à la périphérie s'améliore et que les emplois se déplacent. Montréal devient incompatible à la nouvelle vie rêvée. Bien plus, elle traverse plusieurs crises au tournant des années 1950 qui sont de nature à encore plus entraver le citoyen qui tente de vivre une vie plus prospère, réussie et heureuse.

D'abord, il faut relever la crise du logement. À l'aube de l'après-guerre, Montréal demeure résolument une ville de locataires. Près de 90% des logements sur son territoire sont constitués

d'appartements alors qu'à peine 7% sont des maisons unifamiliales (Bureau fédéral de la statistique 1941; 1947). Le portrait quant au mode d'occupation reflète la même tendance alors que plus de 88% sont locataires. D'emblée, le marché montréalais ne peut correspondre aux attentes des ménages. Si la production importante de duplex dans la métropole cède tranquillement sa prédominance au profit de l'unifamilial, la tendance est nettement insuffisante (Linteau 1992). Elle est d'ailleurs combattue au même titre que l'idéal, qui est avancé par les ménages, par des élus montréalais (AVM, dossier de presse 200, *La Presse* 1959). Différents intervenants critiquent ouvertement la situation qui prévaut. La ligue ouvrière catholique qui milite pour la construction de maisons unifamiliales au profit des ouvriers exerce rapidement une pression sur la SCHL au tournant des années 1950, car cette dernière « n'a à peu près rien changé au problème de l'habitation » (AVM, dossier de presse 347, *Le Devoir* 1947). Car problème, il y a. Non seulement les ménages ne sont-ils pas en mesure d'effectuer le choix domiciliaire idéalisé, mais encore plusieurs sont tout simplement incapables de se loger. Le conflit 1939-1945 a cristallisé un besoin criant de logements dans la métropole. De plus, une forte migration interne doublée d'un manque de constructions ont mené à de sévères pénuries de logements et à la hausse des prix (Choko, Collin et Germain 1986). Or la situation tend à s'empirer. Si d'un côté, la ville s'assure d'accélérer sa construction immobilière de manière importante, de l'autre côté, elle procède à une transformation de son territoire. Le processus de tertiarisation s'accroît et amène à la destruction d'une partie du centre-ville. Sans compter les nombreux projets d'infrastructures de transports qui sont initiés, ces transformations entraînent la démolition de milliers de logements et l'éviction de leurs occupants à un rythme parfois supérieur à celui de la construction de nouvelles unités résidentielles (Altrows, Hamel et Roy 1975). Cette problématique se produit bien que la construction domiciliaire du centre de Montréal soit la plus frénétique au pays (AVM, dossier de presse 347, Boyle 1962). Pour devenir propriétaire d'une maison unifamiliale dans la région métropolitaine durant la période d'après-guerre, la périphérie représente de plus en plus le milieu à considérer.

Ce constat est tout aussi valide en ce qui concerne la capacité de circuler. Ceux qui aspirent à devenir propriétaires sont tentés par tout ce qui est moderne, à commencer par l'automobile (Stamp 2004). Au Québec et particulièrement à Montréal, l'engouement est pressenti. En 1951, la ville-centre de Montréal affiche une faible proportion de 60 000 automobiles pour un peu plus d'un million d'habitants (Bureau fédéral de la statistique 1953). Le taux est alors plus élevé à

l'extérieur de ses limites, mais de manière générale, une forte augmentation est appréhendée en termes de possession automobile dans la province. Elle aurait même le plus grand potentiel du pays (AVM dossier de presse 568, *La Presse* 1964). Anticipant un taux similaire à celui des États-Unis, soit un ratio d'un véhicule pour deux personnes, les Montréalais pourraient posséder jusqu'à un million de véhicules d'ici les années 1980 (Service d'urbanisme 1955).

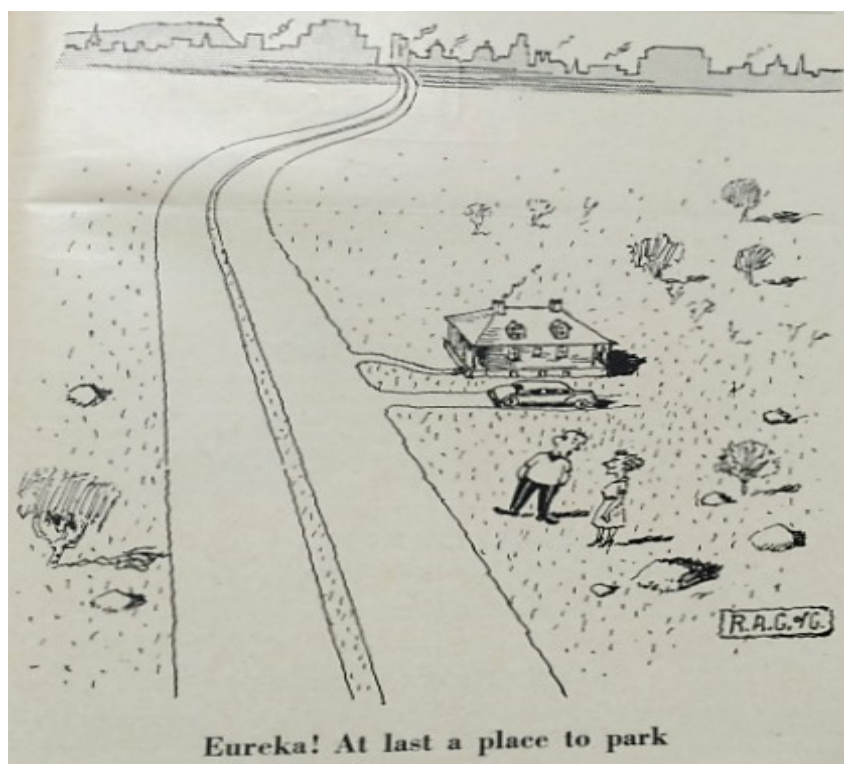


Figure 2.1 : Logement ou automobile, la ville se dresse en obstacle

Description : Caricature illustrant les difficultés de stationnement en ville.

Source : RAC 15 juin 1954. Reproduction autorisée par CAA-Québec.

Posséder et surtout utiliser ce mode de transport à Montréal relève par contre de l'exploit dans l'après-guerre. Malgré une présence automobile encore relativement faible, la ville affiche un déficit de surface de roulement qui se chiffre en termes de millions de mètres dans les années 1950 (*Commerce* 1956). Jusqu'à l'arrivée du maire Jean Drapeau en 1954, les autorités municipales sont peu enclines à s'attaquer à la question des transports alors que les mesures qui sont avancées ne tiennent compte d'aucun plan directeur (Archives HEC Montréal 1960). Pendant plusieurs années, diverses associations lobbyistes et organismes font des pressions afin que la situation soit enfin analysée et tentent de mettre la question de la circulation à l'avant-plan des enjeux montréalais (Wolford 2015).

Au-delà des multiples répercussions que cette problématique peut engendrer pour la métropole (perte de compétitivité, perturbation des services publics, relégation de ses réseaux à l'échelle internationale), c'est d'abord et avant tout la liberté d'utilisation de l'automobile qui est brimée. Le citoyen qui possède ou aspire à un véhicule automobile est de plus en plus entravé dans le déroulement de ses activités quotidiennes et de celles de sa famille (Wolford 2015). L'inquiétude qui est suscitée en regard au rôle utilitaire de l'automobile est tout aussi vive en ce qui concerne ses autres fins. Lorsque le Royal Automobile Club of Canada basé à Montréal dénonce le manque d'infrastructures routières de la métropole en 1956, il fait directement allusion à cette atteinte au plaisir de l'automobiliste : « We have reached a point in [Montreal] where it is almost impossible to supply the transportations desires for automobile transportation by the conventional surface street » (RAC janvier 1954, 7). Si elle ne constitue plus un luxe, l'automobile n'est pas pour autant détournée de sa vocation initiale à savoir récréative; du moins pas complètement. Le plaisir de conduire et l'utilisation de l'automobile à des fins non nécessaires représentent le cinquième des déplacements des automobilistes au tournant des années 1950 (RAC octobre 1947). Considérée en tant que technologie comme un support au progrès social associé à l'idéal suburbain, l'automobile tend à représenter au mieux un fardeau en ville. Peu importe sa finalité, cet objet convoité comble difficilement les désirs des Montréalais et Montréalaises.

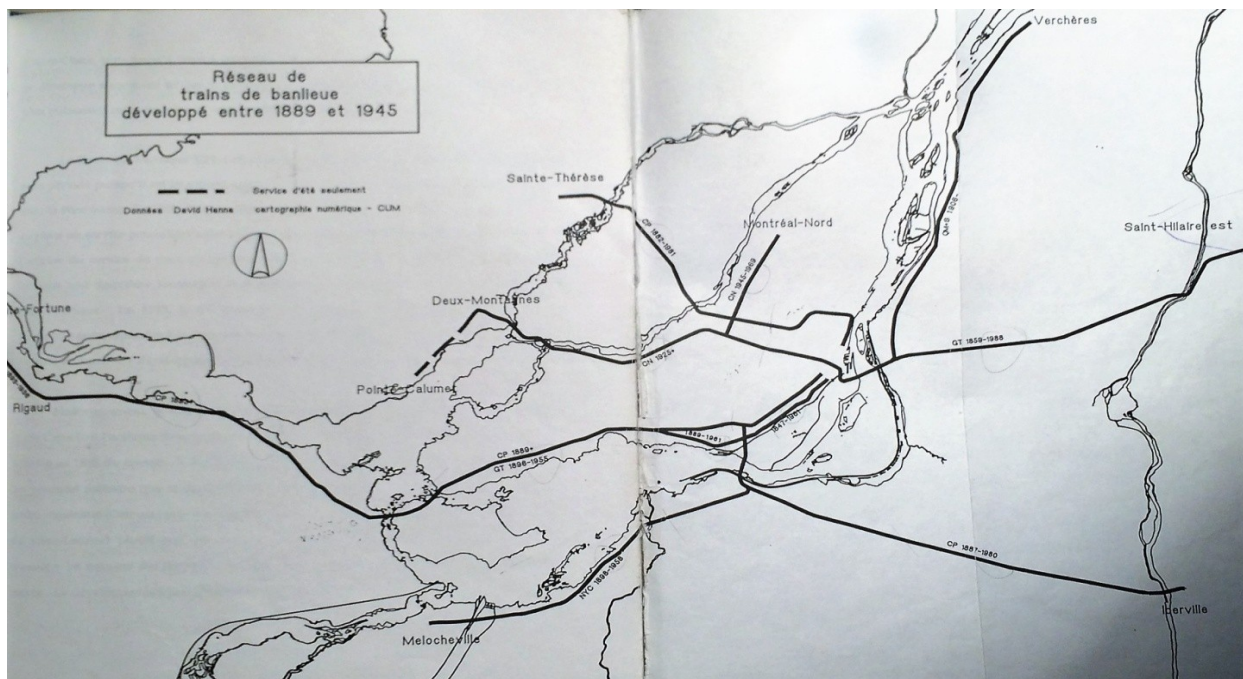


Figure 2.2 : Potentiel de développement suburbain à partir des réseaux ferroviaires
 Source : Hanna 1993. Reproduction autorisée par David B. Hanna.

Nombreux sont ceux qui idéalisent le mode de vie suburbain par « l’accession à la propriété d’une maison individuelle entourée d’un jardin, localisée à proximité d’un environnement naturel » (Ghorra-Gobin 2013, 121). Or, si ce rêve est possible à Montréal, il est hors de la portée d’une majorité de ménages. Malgré une hausse du pouvoir d’achat, de nombreux obstacles subsistent. Pour l’atteindre, il faut migrer vers la périphérie, la banlieue devenant une nécessité (Baynes 1997). Comme nous allons pouvoir l’observer au cours des prochains paragraphes et chapitres, la volonté d’aller en banlieue se justifie parfaitement. De fait, elle s’apparente à un vaste mouvement populaire encouragé par un ensemble d’acteurs de la société. Les gouvernements facilitent le développement du territoire comme l’acquisition d’une propriété alors que les villes adoptent, lorsqu’elles le font, une réglementation conciliante permettant aux promoteurs de construire à bon marché des parcs immobiliers à une vitesse folle (Morton 2002). Même l’Église se joint à la danse et enjoint les jeunes ménages à vivre dans ce milieu périphérique. Les avantages sont nombreux alors que simultanément, les villes comme Montréal apparaissent en mauvaise condition (Estiri 2012). Le coût d’acquisition (maison + terrain) est abordable comparativement en ville. La faible densité qui est offerte permet non seulement d’avoir un terrain pour mener divers projets, mais aussi d’assurer une certaine vie privée à la famille. De plus, tout est neuf, de qualité et satisfait les normes de modernité (Fortin 2002). La banlieue étant située à proximité du centre, l’ensemble des services demeurent accessibles. Réputé pour une tranquillité et une sécurité optimales, ce milieu répond à une qualité de vie recherchée qui contraste avec les difficultés vécues pendant la Grande Dépression puis la Seconde Guerre mondiale. En résumé, la banlieue attire non sans raison les ménages à s’y établir.

Ce constat n’est pas nouveau. La bourgeoisie fait de même depuis des décennies. Bien que l’automobile donne accès à certains milieux résidentiels près de la ville-centre (Poitras 2015), le mouvement est principalement dû à l’utilisation du service ferroviaire (Hanna 1998). Le recours à ce type de mobilité n’est toutefois pas de nature à élargir la réalisation du milieu convoité. D’une part, il faut rappeler les coûts importants nécessaires pour emprunter le train réduisant ses utilisateurs potentiels. D’autre part, il faut tenir compte des restrictions imposées par le réseau montréalais. Constituées d’infrastructures fixes et lourdes dans le cas du train, les dessertes ferroviaires (et du tramway) demeurent limitées à quelques axes dans la région. Favorisés par les promoteurs immobiliers, ces réseaux de transports collectifs permettent certes la création de

quelques banlieues limitrophes à la ville-centre (Poitras 2015). Néanmoins, le développement suburbain est dépendant des tracés existants et restreint à un faible rayon.



Figure 2.3 : Les visites des maisons-modèles sont très courues

Source : BAnQ, *Bâtiment* Novembre 1964. Reproduction autorisée par Rogers Media Inc. Tous droits réservés.

Voilà pourquoi la démocratisation de l'automobile dans la période d'après-guerre est si importante dans la concrétisation massive de la banlieue montréalaise certes, mais d'abord et avant tout de son idéal. Moyen de transport désiré et désormais accessible à une majorité de Montréalais, l'automobile libère de contraintes ceux qui aspirent à un nouveau milieu. En effet, non seulement permet-elle de s'éloigner de Montréal, ce qui accentue les chances de réaliser l'idéal en adoptant le mode de vie suburbain désiré (Moos et Mendez 2014), mais encore augmente-t-elle les alternatives en banlieue rendant son adoption comme un véritable choix répondant aux critères souhaités. Si Montréal ne permet pas à tous d'atteindre l'idéal suburbain, c'est notamment en raison de la disponibilité et du prix des espaces et de la taxation (Hanna 1998). Ces limites peuvent aussi se retrouver à différents degrés dans les banlieues. L'automobile atténue ces effets en permettant au citoyen d'opter pour le secteur périphérique qui convient à ses aspirations et à ses moyens financiers. Alors que le taux de possession automobile à Montréal est relativement faible en regard à la population, la corrélation existant dans les banlieues atteste de son importance (voir Annexe 1). L'acquisition d'une propriété unifamiliale près d'un environnement naturel se fait main dans la main avec l'achat d'une automobile. Quelques données nous donnent d'ailleurs un bon aperçu de l'évolution de ce phénomène (Tableau 2.1).

Tableau 2.1 : Évolution des composantes attachées à l'idéal suburbain montréalais face au nombre d'automobiles par logement.

Ville suburbaine	Population		Nombre de maisons détachées		Nombre de familles nucléaires (1-2 enfants)		Logements pourvus d'automobile (s)	
			Nombre de propriétaires		Nombre total de familles		1	
			Nombre total de logements				2 ou +	
	1951	1971	1951	1971	1951	1971	1951	1971
Pierrefonds (Ste-Geneviève)	1 436	33 010	250	5 995	138	3 840	170	5 640
			210	5 985				
			324	8 005	320	7 795	-	1 925
Laval (île Jésus*)	37 843	228 010	4455	32 865	3 152	24 765	2220	40 210
			4670	36 015	7 628	53 040	-	9 725
			7825	56 670				
Pointe-aux-Trembles	8 241	35 565	810	2 570	748	3 565	455	5 935
			910	3 765	1 767	7 845	-	815
			1725	8 350				
Saint-Lambert	8 615	18 620	985	2 550	1 061	2 025	910	3 335
			1410	3 240	2 269	4 635	-	1 145
			2276	5 435				
Mascouche**	-	8 872	-	1 970	-	805	-	1 510
			-	1 810	-	1 975	-	300
			-	2 150				

* L'île Jésus devient une seule entité (Laval) en 1965 **Aucune donnée n'est disponible en 1951

Source : Auteur; données (Bureau fédéral de la statistique 1953; Statistique Canada 1973; 1974)

En accordant un bref regard aux données du tableau précédent² et appuyé par différentes études, il est possible de confirmer le rôle joué par l'automobile dans la démocratisation de l'idéal suburbain dans la région métropolitaine de Montréal durant l'après-guerre. La liberté qu'offre l'automobile facilite grandement l'accès au milieu près de la nature rêvée par les ménages montréalais (Fortin, Després et Vachon 2011). Chaque site peut être considéré et comparé selon les attributs qui sont recherchés. Les alternatives sont alors bien présentes. Avec une urbanisation en balbutiement, les sites naturels avec du potentiel sont nombreux. Forêts, lacs, campagnes, le choix est invitant d'autant que les planificateurs conçoivent « les espaces libres des couronnes périurbaines comme un réservoir de nature disponible pour des citoyens de la société des loisirs » (Sénécal et Vachon 2012, 888). De fait, l'après-guerre, c'est aussi le développement des loisirs. Une cinquantaine de plages parsèment les pourtours de Montréal (Décarie 2005). La pêche récréative donne lieu à l'ébauche d'efforts pour protéger ce qui deviendra des parcs régionaux par exemple la création au début des années 1960 de la Réserve de chasse et de pêche de Deux-Montagnes (Piédalue 2007). L'automobile permet d'accéder à ces lieux, mais aussi aux ensembles résidentiels qui sont construits à proximité. Les visites de maisons modèles se font par ce type de mobilité alors que des parades de voitures sont même organisées entre les sites proposés (Figure 2.3). La réalisation de deux des principales composantes associées à l'idéal suburbain, la propriété unifamiliale et l'atteinte du milieu naturel, se produit simultanément dans plusieurs zones de la région. Dans certains cas, les citoyens s'établissent dans des milieux plus naturels que la ville-centre, tel Pointe-aux-Trembles, mais demeurent tout de même près, semblant ainsi faire un compromis entre l'idéal désiré et les services publics qu'ils souhaitent maintenir (Gingras 1998). Si l'automobile libère des contraintes spatiales, « a careful mixture of nature and city » est privilégié et suffisant pour plusieurs (Vitale 2011, 41). Elle demeure néanmoins essentielle pour rejoindre aisément ces secteurs. Dans ce cas-ci, pendant que la population de Pointe-aux-Trembles quadruple, le taux de logements ayant au moins une automobile passe de 26 à 81%.

Dans d'autres cas, le phénomène touche des milieux jusqu'alors moins accessibles et plus près de la nature comme l'île Jésus, des secteurs de la Rive-Nord et Sud ou les villes de l'Ouest-de-l'Île

² Nous avons tenté de retenir une ville suburbaine, en alliant des villes de différentes tailles en 1951, par ensemble régional du Grand Montréal. Pour ce qui est de l'île de Montréal, une ville de l'Est et de l'Ouest ont été considérées. Chacune est demeurée une entité autonome au cours de la période et a connu une forte croissance.

de Montréal, zone très associée à l'idéal de la nature (Dabrowski 2009). Pour les citoyens, ce rapprochement à la nature est essentiel et vise à contrecarrer certains effets associés à la vie moderne (Corbin Sies 1991). La ville de Pierrefonds se situe un peu plus en périphérie de Montréal. Ses habitants sont dès lors déjà motorisés dans une certaine mesure avec un taux de logement ayant au moins une automobile de 54% en 1951. Néanmoins, alors que la population croît de façon exponentielle, ce taux grimpe à 95% en 1971. Essentiel, l'accès à cette nature n'en est pas moins subordonné à la technologie (Corbin Sies 1987).

L'automobile étend ainsi progressivement l'ouverture à un milieu où la nature est plus présente qu'en ville. Elle contribue de même à la démocratisation du reste de l'idéal suburbain comme en témoigne la progression continue des autres principaux éléments le constituant à travers les différentes banlieues montréalaises entre le début et la fin de la période d'après-guerre. Les données du Tableau 2.1 en ce qui concerne la ville de Laval sont éloquentes. En l'espace de deux décennies, l'explosion démographique et domiciliaire expérimentée sur l'île Jésus s'accompagne d'une progression du taux de propriétaires à 63% et d'occupants de maisons détachées à 58%. La proportion de familles dites nucléaires affiche aussi une croissance. Si les familles d'un enfant sont incluses au portrait³, nous pouvons estimer qu'une partie de ces ménages ne vont pas se limiter à un seul enfant, nous n'avons pas retenu les couples n'ayant pas d'enfants; à n'en pas douter qu'un nombre non négligeable d'entre eux sont constitués de futures familles. Les cas de Saint-Lambert et de Mascouche nous conduisent à établir des conclusions similaires. Alors que les premières données détaillées concernant Mascouche débutent suivant sa reconnaissance comme municipalité en 1970, elles illustrent un impressionnant taux de propriétaires (84%) et d'occupants de maisons détachées (92%). Nous avons pu constater un portrait comparable au sein des différentes municipalités suburbaines du Grand Montréal. L'importance de l'idéal suburbain dans l'exode qui affecte Montréal est évidente alors que « 90% des acheteurs de maisons neuves [de la banlieue] sont d'anciens locataires montréalais » (Dagenais J.-P. 1982, 39). L'étroite relation qu'occupe l'automobile dans cette équation est tout aussi équivoque. En parallèle à l'évolution de ces composantes, le taux de ménages par logement ayant au moins une automobile a rejoint 82% du côté de Saint-Lambert, 84% à Mascouche et 88% à Laval.

³ Le découpage des données effectué par le Bureau fédéral de la statistique ne nous permet pas de dissocier les familles de deux enfants dans les années 1950.

Alors que le processus de suburbanisation canadien a été qualifié de graduel (Linteau 1987), l'évolution de l'adoption des composantes idéalisées de ce milieu est somme toute aussi modérée dans le cas présent. Si les ménages montréalais sont nombreux à choisir la banlieue, tous n'embrassent pas intégralement l'idéal dominant qui est promu. D'autres visions de la banlieue coexistent. Certains ménages peuvent ne prioriser que l'accès à la nature ou à la maison. Les données affichées ici révèlent que le mode de vie suburbain tel qu'idéalisé était par ailleurs déjà bien implanté en périphérie montréalaise au tournant des années 1950 à une échelle très réduite. La banlieue représente un milieu rêvé par des milliers de citadins de la grande ville. Durant la période de l'après-guerre, l'automobile permet à un nombre sans précédent d'entre eux d'acquérir une propriété unifamiliale dans un environnement plus verdoyant que celui de Montréal.

Depuis longtemps a-t-on fait le lien entre la croissance de la motorisation des Montréalais (et des Nord-Américains de manière générale) et l'expansion des banlieues. L'automobile n'a pas créé la banlieue, mais elle en a grandement facilité l'accès d'où sa croissance colossale dans l'après-guerre alors que ce type de mobilité s'est sans conteste démocratisé. Nous ajoutons ici qu'avant de démocratiser l'accès à un milieu, ce sont ses attributs idéalisés que l'automobile a permis d'atteindre à une échelle sans précédent.

2.2 L'automobile, un objet dûment intégré à un environnement idéalisé

Durant les premières décennies de l'après-guerre, l'automobile a contribué à la démocratisation de l'idéal de la banlieue en offrant un accès facilité à la périphérie montréalaise. Simultanément, il est possible d'observer la propagation de l'automobile dans le milieu suburbain ce qui renforce les liens entre cette dernière et le milieu rêvé. Dans l'optique d'aménager un environnement parfait, plusieurs acteurs croient que la technologie sous ses différentes formes peut optimiser le processus de suburbanisation, car elle possède un « limitless potential for improving the residential environment » (Corbin Sies 1987, 89). L'intégration de l'automobile devient une étape essentielle à cet égard.

Encore une fois, une ville comme Montréal pose des difficultés quant à cette orientation étant donné que ses ressources sont limitées pour permettre une telle adaptation à l'automobile (Ladd 2008). La banlieue s'avère le milieu idéal à façonner où l'utilisation de ce mode de transport

permet un réel épanouissement. De l'habitation au réseau public en passant par les commerces, le processus visant à moderniser la banlieue conduit à un aménagement planifié des diverses composantes de son environnement physique. Ce faisant, ce sont aussi les éléments définissant l'idéal de ce milieu qui sont transformés et qui sont dès lors étroitement associés à l'automobile.

2.2.1 La SCHL et la maison pavillonnaire

Composante centrale de l'idéal suburbain, l'habitation pavillonnaire est idéalisée depuis le XIX^e siècle par différentes classes sociales. Durant l'après-guerre, l'attrance exercée par le bungalow s'amplifie. Plusieurs transformations affectant la maison unifamiliale peuvent contribuer à ce phénomène. En particulier, il faut compter sur la place qui est accordée à l'automobilité. Sa présence ne fait que s'accroître au fil des ans alors que de nombreux intervenants à commencer par les promoteurs et les constructeurs tentent de favoriser l'accès à ce type d'habitation. Non les moindres, les paliers gouvernementaux supérieurs épaulés de leurs organismes jouent un rôle clé dans la promotion d'un modèle résidentiel qu'ils résumant à l'emblématique bungalow. Pour y parvenir, ils facilitent grandement l'accès à la propriété et développent des réseaux d'infrastructures facilitant la faible densité domiciliaire⁴.

Cette orientation étatique se constate aux États-Unis dès les années 1920. Chaque famille devrait être en mesure de posséder sa propre maison unifamiliale selon le Département du Commerce (Gretemen 2016). La création en 1934 du Federal Housing Administration œuvre dans ce but ayant comme mission d'octroyer des assurances hypothécaires sur prêts afin de faciliter l'acquisition d'une première propriété. À partir de 1945, l'État américain a accentué ses interventions. Considérant que le développement domiciliaire décentralisé est une réalité qui ne peut être altérée, le gouvernement a multiplié les aides aux compagnies de construction comme aux familles qui aspirent acquérir un nouveau domicile (Gretemen 2016). Les déductions sur les hypothèques et les prêts sur les nouvelles propriétés incitent à favoriser le marché du neuf au-delà de l'usagé (Gallagher 2014). Pour éviter une crise du logement suivant la fin de la Seconde Guerre mondiale, il faut impérativement produire des maisons à faibles coûts capables d'offrir à

⁴ Nous verrons ce point un peu plus en détail en section 2.2.3

la masse « the fulfillment of the American Dream of property, privacy, and independence » (Kelly 1993, 21).

Dans le cas de Montréal, certaines initiatives proviennent de l'échelon provincial. Peu favorable aux logements publics, le gouvernement Duplessis déploie en 1947 la loi sur l'habitation familiale et devient la première province à porter assistance à la propriété (Bacher 1993). Par l'entremise de la Société d'habitation du Québec, l'État se porte garant de limiter les intérêts des prêteurs pour toute nouvelle habitation approuvée par les municipalités. Ces dernières jouent aussi un rôle clé. Face à des politiques publiques permissives, les élus municipaux accueillent à bras ouverts les promoteurs et leurs projets résidentiels. C'est néanmoins avant tout du côté d'Ottawa qu'il faut identifier les principaux instigateurs. En biais de la création de la Société centrale d'hypothèques et de logement, le gouvernement canadien tente d'éviter une crise domiciliaire post-conflit. Si cet organisme contribue effectivement à l'atteinte de cet objectif, il oriente très rapidement les alternatives possibles alors que « the pursuit of home ownership was the only visible social housing goal of the federal government » (Bacher 1993, 188). L'influence que possède la SCHL dans l'atteinte de cet objectif est notable et lui permet de conseiller les gouvernements locaux et provinciaux sur la justesse de tout aménagement local.

Deux orientations sont promues. D'une part, elle abonde dans le sens du gouvernement du Québec et consacre tout au long de l'après-guerre la vaste majorité de son budget (73%) à faciliter l'accès à la propriété (Lachance 2009). Dans la première moitié des années 1950, elle crée l'assurance prêt hypothécaire assumant le risque et procède désormais au traitement des demandes de prêts des Canadiens (SCHL 2016). D'autre part, ses investissements encouragent largement l'adoption de la maison individuelle. Elle suit la logique qu'en homogénéisant au maximum le marché domiciliaire, le déploiement des capitaux, les économies d'échelles et les techniques de construction s'en trouvent bonifiés (Choko, Collin et Germain 1986). Ce raisonnement s'appuie sur des exemples concrets du Sud. Les États-Unis ont rapidement mis au point cette stratégie à travers le marché national. L'échelle d'application va parfois jusqu'à une communauté entière où les constructions suivent un modèle très similaire comme en témoigne l'iconique projet de Levittown, Philadelphie, en 1955 (Gans 1967). En retenant ensuite la maison individuelle, la SCHL cherche à favoriser un modèle accessible pour tous (Morisset et Noppen 2004a). Appuyée par de grandes institutions et associations, rêvée par les ménages montréalais, la

maison unidétachée est déjà soutenue par le marché de la construction et la SCHL ne souhaite pas perturber cette tendance, bien au contraire (Collin 1987; Bacher 1993).

Or, si ce choix est manifeste, il est intrinsèquement lié à l'automobile qui permet de multiplier les marchés potentiels où ces habitations peuvent être développées. Aux États-Unis, c'est par ce type de mobilité qu'il est possible de construire de la faible densité à la grandeur de la nation. Le programme autoroutier établi en 1956 par Eisenhower permet à tout ménage d'acquérir une automobile puis une maison (Gutfreund 2004). Le même phénomène se produit au Canada et dans le Grand Montréal. Si son développement suburbain se produit avant l'inauguration des premières autoroutes de la province, leur déploiement dès le tournant des années 1960 pérennise la croissance domiciliaire périphérique. La création de l'Office des autoroutes du Québec en 1961 officialise « la mise en place d'infrastructures de mobilité performantes » (Sénécal et Vachon 2012, 885). Des ponts sont érigés sur chaque rive de l'île de Montréal et très rapidement, le navettage est possible entre le centre et les développements domiciliaires périphériques. Moderne, l'automobile commence à être associée à la maison tout aussi moderne et au paradigme du nouvel homme (Stamp 2004). Au sein de l'environnement suburbain bâti, elles sont considérées comme deux technologies qui tendent à se compléter mutuellement (Wilhite 2007). Sans l'avoir créé, la SCHL souhaite diffuser cette image où s'impose l'automobile et qui résume la qualité de vie rêvée en banlieue : « La liberté du transport individuel, les divertissements au foyer, comme la télévision, le barbecue et la piscine dans sa cour privée, [...] la SCHL s'était donnée pour mission de faire que ce beau rêve devienne une réalité pour la majorité des Canadiens » (Bergeron 1989, cité dans Lachance 2009, 138).

L'une des premières publications de la SCHL, *67 Homes for Canadians*, marque un tournant à la fin des années 1940 et se vend à des dizaines de milliers d'exemplaires (SCHL 2016). Destiné à renseigner les constructeurs au pays sur les normes de constructions et d'aménagement pour les maisons canadiennes, ce guide présente les différents modèles de maisons reconnus et ceux qui ont été prisés. Pour se distinguer et plaire au client typique à savoir un Canadien trentenaire ayant une famille nucléaire, l'intégration d'un garage optionnel est soulevée, car s'il ne possède pas encore d'automobile, son acquisition est à considérer (CMHC 1947). Bien qu'un rôle étatique similaire n'ait pas été établi côté américain, l'apparition du garage aux côtés de la maison unifamiliale se constate dès les premières décennies du XXe siècle et se répand rapidement au fil

de la motorisation de la société (Kihlstedt 1983). La SCHL tente de fait de préparer le marché immobilier à cette transformation de l'habitation. Si cette pièce peut servir comme espace de rangement supplémentaire par plusieurs ménages, sa vocation est établie en fonction de l'arrivée prochaine de l'automobile dans l'univers du propriétaire québécois (Figure 2.4). Cette architecture fortement genrée est conçue pour que l'homme et le garçon deviennent adeptes de la mécanique automobile (Hayden 1986). Avec cette première publication, le garage est encore minoritaire dans les plans des maisons, mais l'entrée charretière, le « driveway », est dorénavant déjà associée à la quasi-totalité des propositions présentées par la SCHL.



Figure 2.4 : Intégration de l'automobile à la maison canadienne

Description : Plan retenu par la SCHL en 1947 comme maison-type pour la région du Québec.

Source : CMHC 1947. Reproduction autorisée par la SCHL.

Cette intégration de l'automobile à l'une des principales composantes de l'idéal suburbain par la SCHL est loin d'être sans effet. Cet organe fédéral est incontournable dans l'après-guerre en ce qui a trait aux normes domiciliaires. Bien plus, la « SCHL publiait le seul catalogue de plans canadiens » l'amenant à exercer une influence déterminante sur la conception et la construction d'habitations pendant plusieurs décennies (Legault – APCHQ 2011, 16). Elle contribue à diffuser dans l'imaginaire une norme non officielle où tout propriétaire d'habitation doit être en mesure d'accueillir une automobile. Par la suite, elle préconise plus formellement que pour chaque logement, une place de stationnement au minimum doit être prévue (Kiff 1976). S'il est encore peu présent dans les sélections de la SCHL de 1947, le garage apparaît désormais dans près de la moitié des plans au milieu des années 1950, entre autres dans le catalogue *Choix d'un modèle de maison*, et dans la quasi-totalité de ceux-ci à partir des années 1960 (Lachance 2009).

Ces éléments s'imposent de plus en plus dans les modèles proposés, mais aussi dans l'imaginaire et l'expérience de la banlieue. L'effet provoqué par la SCHL se fait rapidement remarquer. La maison rêvée est celle qui se distingue des modèles précédents et qui possède le plus de fonctionnalités modernes. De plus en plus, « les lotissements suburbains sont conçus pour accueillir des ménages qui se déplacent en automobile » (Poitras 2015). La quasi-totalité des constructions terminées en banlieue au tournant des années 1950 intègre déjà une entrée charretière (Morton D. 1998). Le « driveway » comme le garage viennent renforcer les qualités idéalisées de la maison suburbaine. Par leur intégration allant de la rue jusqu'à la façade de la maison, ces ajouts permettent d'imposer une brisure avec l'espace public et d'effectuer une transition vers l'univers du ménage (Gretemen 2016). Progressivement, le garage remplace aussi le porche comme pièce essentielle de la maison autant pour sa fonction que sa prééminence (Kihlstedt 1983). Ces éléments architecturaux qui s'adressent d'abord à l'automobiliste se généralisent et sont intégrés désormais d'office à l'habitation suburbaine. Pour la famille nucléaire qui se les approprie, la maison idéalisée ne peut être qu'incomplète en leur absence. Pour plus d'une famille sur dix, ces critères seuls déterminent du choix de la résidence en milieu suburbain (Lansing et Hendricks 1967). Pour une autre proportion non négligeable, la grandeur du lot devient un facteur à considérer dans le cas où la famille peut envisager d'ajouter un garage.



Figure 2.5 : Le garage devient un espace familial au même titre que le reste de la maison familiale

Description : Indicatif visuel des spécificités d'une porte de garage dont la vente est promue par une autre publicité.

Source : BAnQ, *Bâtiment* Septembre 1960. Reproduction autorisée par Rogers Media Inc. Tous droits réservés.

Dans la région de Montréal, le garage se répand à travers les milieux suburbains particulièrement avec une forme en sous-sol. Les plans d'architecte de même que les annonces des promoteurs dans les journaux montréalais, autant régionaux que locaux, confirment cette tendance lourde⁵. Elle est toutefois concurrencée par l'abri d'auto qui est aussi intégré à l'environnement bâti et qui renforce l'association de l'automobile à la maison unifamiliale. Le bungalow dans la province de Québec est déjà influencé par la diffusion de ce mode de transport. L'automobile permet un plus grand étalement favorisant l'adoption d'un modèle « à long pan » peu présent ailleurs au pays (Morisset et Noppen 2004a). Plus abordable et commode, l'abri d'auto ou plutôt le « carport » illustre un intérêt encore plus marqué pour l'automobile. Cette structure est en effet moins polyvalente que le garage et sa vocation est d'abord de protéger la ou les automobiles; sa simplicité permet facilement d'accueillir plus d'un véhicule (Bruechert 2006). D'abord ignorée par la SCHL, cette déviante est néanmoins largement adoptée au point où elle fait son apparition dans ses projets de démonstrations, les Mark Projects, au tournant des années 1960 (Hailstone 1973). Vers le milieu des années 1960, c'est alors la grande majorité des maisons qui possèdent un garage ou un abri (Morisset et Noppen 2004b; Stanilov et Scheer, 2004). Le constat qui peut être relevé en banlieue est sans équivoque : « The automobile and its requirements tend more and

⁵ Les journaux *La Patrie*, *Le Courrier du Sud* et le *Lakeshore News & West Island Chronicles* reflètent bien cette situation. Voir l'Annexe 2 pour quelques exemples.

more to dominate the design » (CMHC 1958, cité dans Morisset et Noppen 2004b, 140). Cependant, les changements qui transforment le visage de l'habitation pavillonnaire s'effectuent en douceur tout au long de la période d'après-guerre facilitant son acceptation.



Figure 2.6 : La famille, le bungalow...et l'automobile bien à l'abri

Description : Promotion de l'une des unités Mark Project.

Source : Hailstone 1973. Reproduction autorisée par la SCHL.

Cette intégration de l'architecture automobile à la propriété par excellence de la banlieue traduit la présence accrue du véhicule motorisé dans l'idéal suburbain. D'un côté, l'ajout répandu en l'espace de quelques années du driveway, carport et garage révèle qu'il s'agit progressivement d'une partie essentielle du domicile et du milieu rêvés et démontre aux yeux de plusieurs un amour des familles pour l'automobile (Daynes 1997). De l'autre côté, cet ajout n'est parfois pas attribuable au choix du ménage, mais plutôt du promoteur qui en a systématisé l'union. La stratégie industrielle consistant à homogénéiser les produits sur le marché domiciliaire favorise la production d'un modèle unique qui inclut de facto une architecture accommodant l'automobilité. Ces ajouts facilitent et bonifient l'utilisation de l'automobile, mais aussi celle de l'habitation. Leur intégration programmée à la maison unifamiliale ne peut que constituer un avantage pour la famille. Ils n'en deviennent pas moins indissociables. Il commence à être difficile pour le citoyen montréalais d'idéaliser sa future maison en périphérie si celle-ci intègre un « carport » qui restera inutilisé.

2.2.2 La consommation à l'ère du motorisé

La maison unifamiliale constitue un pan majeur de la banlieue montréalaise et de son idéal. En permettant de rester loin de la ville, l'univers commercial qui se joint très rapidement aux cités-

dortoirs occupe une place suffisamment grande pour que l'on s'y intéresse. Depuis les origines de l'idéal suburbain, sa conception est profondément teintée par la vision que doit prendre la forme et le contenu du milieu suburbain qui repose d'abord sur le volet résidentiel (Corbin Sies 1991). Peu réglementés par les autorités, les promoteurs et acteurs privés ont une liberté quasi totale pour façonner ce milieu encore en balbutiement. À l'instar du marché résidentiel, il est possible d'observer une influence importante de ces intervenants dans l'arrivée et l'adaptation du marché commercial en banlieue. Jusqu'alors surtout constituées par des habitations, les nouvelles banlieues de Montréal sont pénétrées par divers types de commerces qui s'insèrent parmi les éléments qui définissent ce milieu idéalisé. Leur arrivée est grandement facilitée par le déploiement du système automobile (Poitras 2015). Loin d'être indésirables, les magasins qui s'implantent répondent au rêve suburbain qui se développe en relation avec les exigences consommatrices de la croissance économique (Game et Pringle 1979). Ils entrent en concordance avec les impératifs d'un mode de vie moderne et répondant aux besoins familiaux.

Moteur de la création de l'idéal suburbain, la fuite de la ville ou à tout le moins la préférence d'un milieu moins urbain stimule le développement d'un écosystème commercial en périphérie. En effet, aspirer à la banlieue implique de réduire au maximum les contacts avec la ville qui est perçue négativement « notamment en raison de la congestion, et des dangers du centre-ville » (Dalcourt 2012, 22). Seul le manque de services peut tendre à faire infléchir la perception de la banlieue (Fortin et Bédard 2003). L'implantation de commerces vient renforcer la perfection de ce milieu à condition qu'ils soient situés loin des secteurs résidentiels de façon à préserver la tranquillité désirée (Gans 1967). À partir de cette perspective, l'automobile est susceptible de représenter un intermédiaire clé étant à la fois « their most cherished possession, and the means to fulfill such other desires » (Ladd 2008, 44). Elle est déjà convoitée en tant que technologie et de surcroît, elle est étroitement associée à la possibilité d'atteindre le rêve de la banlieue. Dans le cas présent, elle permet de plus la conciliation des différentes composantes de cet idéal en préservant la cité-dortoir tout en limitant les interactions avec l'espace urbain montréalais. L'arrivée de différents types de commerces en banlieue et l'intégration de l'automobile à un degré inexistant avec leur équivalent en milieu urbain visent à répondre à ces impératifs. Il est toutefois possible d'observer selon les commerces une intégration qui dépasse la simple adaptation. Dans ces cas, l'objectif vise autant la conciliation de l'idéal suburbain que sa bonification en biais d'un rattachement à la culture de l'automobilité. Ces commerces se distinguent en offrant une

expérience ou des avantages exclusifs par l'automobile et renforcent sa présence dans une banlieue où l'on ne serait contenté qu'en étant désireux d'y recourir.

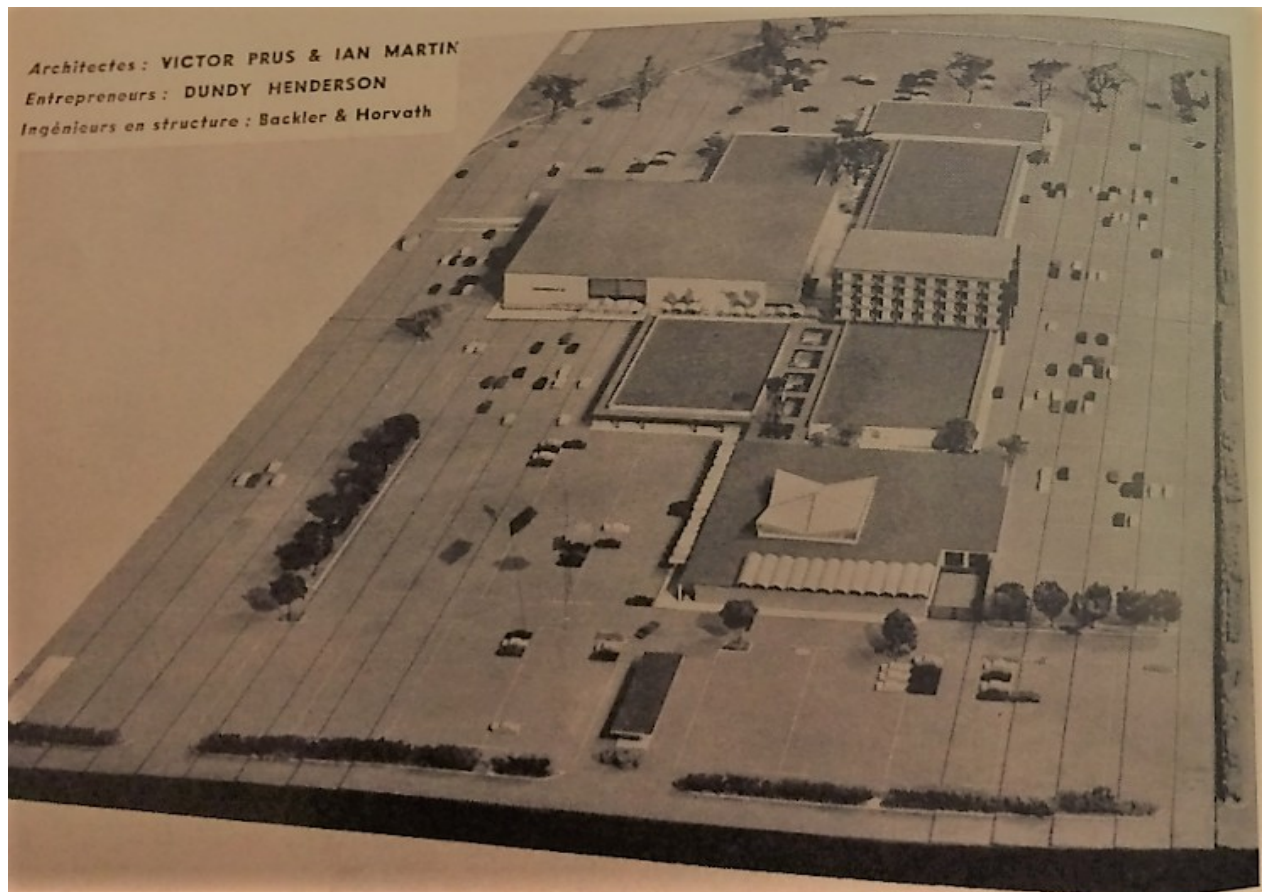


Figure 2.7 : La conception d'un centre d'achats commence par son stationnement

Source: BAnQ, *Bâtiment* Novembre 1959. Reproduction autorisée par Rogers Media Inc. Tous droits réservés.

Le centre d'achats est sans nul doute le type de commerce le plus iconique qui reflète le mieux à la fois la banlieue et un mode de vie résolument destiné à l'automobile. Apparu dans les années 1920 aux États-Unis, le premier réel centre commercial majeur qui est planifié ouvre ses portes en 1949 (Jackson 1985). Efficaces, peu bruyants, sécuritaires et uniformes, les centres d'achats reproduisent les valeurs clés associées à l'idéal suburbain et pour cette raison notamment, ils se multiplient à la grandeur du pays (Dalcourt 2012). Au Canada, il faut attendre en 1950 pour l'ouverture du premier centre commercial à Vancouver et en 1954 du côté de Toronto pour ce qui est d'un centre plus régional. Ses premières apparitions au tournant des années 1950 dans la périphérie de Montréal se font d'abord à proximité de la ville-centre. Restreint dans la première décennie à une dizaine de centres principalement sur l'île, le phénomène s'étend à l'ensemble de

l'agglomération qui compte plus de 130 centres commerciaux en 1969 (Linteau 1992). La clientèle qui les fréquente est relativement homogène et reflète le type de ménages stéréotypé qui souhaite réaliser l'idéal suburbain. Elle est effectivement surtout composée de familles qui sont propriétaires et qui ont en forte majorité une automobile (Dalcourt 2012). Plusieurs éléments distinguent alors ce type de commerce de ce qui existe jusqu'à ce moment en ville sur les rues marchandes. Si le regroupement d'un ensemble de commerces sous une même gestion offrant un espace fermé et contrôlé est assurément matière à séduire le banlieusard, il faut aussi regarder comment l'automobilité est accueillie et prise en considération. De cette manière découle la volonté d'améliorer, de rendre irrésistible, l'expérience vécue et appréhendée en banlieue face à ce qui est présenté en ville.



Figure 2.8 : Consommer en tenant compte de ses valeurs en banlieue

Source: *Lakeshore News & West Island Chronicles* 3 novembre 1960. Reproduction autorisée par TC Transcontinental.

L'un de ces attraits majeurs développés en fonction de l'automobile réside sans aucun doute dans le stationnement qui est offert. Ce dernier accompagne chaque centre d'achat et incite bon nombre de banlieusards à l'adopter. En lien avec ce transfert massif, les commerçants insistent sur l'importance qui doit être accordée à l'automobile : « N'oublions jamais que le Centre [sic] d'achats doit sa popularité non pas tellement à l'éventail complet de types de magasins qu'il offre sous un même toit, mais surtout à cause de son stationnement GRATUIT, LIBRE, FACILE et ILLIMITE [sic] » (BAnQ, *Cités et Villes* mars 1961, 24). Les gens souhaitent utiliser leur automobile sans entraves ce qui est impossible à Montréal. Son intégration à l'environnement du centre commercial suburbain vise à répondre à cette aspiration et est loin de découler encore d'un simple rapport de dépendance. Ce processus représente de fait « the ultimate retail adaptation to the requirements of automobility » (Jackson 1985, 258). Le stationnement en quantité illimitée (ou presque) garantit à tout (futur) banlieusard que s'il recourt à l'automobile, son expérience sera fluide et agréable et en aucun cas comparable à ce qu'il est susceptible de vivre en ville.

Un autre facteur se voit dans l'accessibilité même du commerce. Au-delà de l'importance accordée au stationnement dans la publicité de la page précédente avec la mise en plan du stationnement du centre d'achats et de ses attributs, c'est la commodité du site qui est promue. Le centre est « easy to reach from everywhere » et en ce sens, il souhaite établir une distinction nette avec les commerces urbains qui sont difficilement accessibles en ville que l'on soit citadin ou non. Les promoteurs localisent expressément en banlieue chaque centre près d'artères principales, qui sont généralement isolées des secteurs résidentiels, sans réel égard à la distance qui doit être parcourue. L'objectif consiste à simplifier son accès aux banlieusards qui veulent venir en automobile (Fournelle 1957). Cette dernière permet de franchir la distance entre le domicile et le centre commercial et d'accéder sans contraintes à celui qui répond le mieux aux besoins du ménage qui n'a pas eu à quitter le milieu suburbain.

Le centre d'achats ne représente toutefois que la pointe emblématique de l'iceberg commercial qui émerge en banlieue et qui intègre l'utilisation de l'automobile de toutes les manières possible. À une échelle moindre, différentes entreprises recourent aux mêmes mesures déployées par le centre d'achats. L'ouverture d'une nouvelle épicerie Steinberg's sur la Rive-Sud est par exemple associée à l'ultra-modernité et à une série de services destinés à améliorer l'expérience du consommateur (*Le Courrier du Sud* 18 septembre 1958). Parmi ceux-ci, on compte un grand

stationnement, un nouveau service à l'auto offert gratuitement et un service de livraison disponible tous les jours. Dans la même veine sont développés des parcs d'attractions suburbains (Tremblay 2006). L'intégration de l'automobile va aussi plus loin que la simple conciliation utilitariste qui est visible dans ces cas. Elle est parfois intégrée de manière à bonifier le service offert par les commerces. Ne pas acquérir et utiliser une automobile prive alors le ménage d'une expérience unique. C'est le cas du domaine de la restauration rapide et des ciné-parcs entre autres. Les ciné-parcs ont longtemps été interdits au Québec du fait de l'opposition de Duplessis et de l'Église (Segrave 1993). Pendant ce temps, ils sont devenus un véritable phénomène dans le reste du continent; plus de 4 000 espaces du genre ont ouvert aux États-Unis seulement (Jackson 1985). Pouvant à moindres coûts amener les enfants, s'habiller sans contraintes et stationner facilement, les parents américains ont adopté ce loisir appartenant à la culture automobile (Segrave 1993). Les désirs des Montréalais ne diffèrent pas de leurs voisins. Autorisés dans la province depuis 1967, la croissance est fulgurante puisqu'au tournant des années 1970, on compte au bas mot une douzaine de projets dont la majorité se situe dans la périphérie montréalaise (*La Patrie* 29 mars 1970). Expérience d'abord et avant tout destinée à l'automobiliste, l'existence du ciné-parc illustre une relation émotionnelle véritable avec l'automobile, un amour sans lequel ce concept n'eut pu connaître de succès (Segrave 1993). Regarder une projection de sa voiture ne constitue alors qu'une des nombreuses activités qui sont organisées sur le site. L'intégration de l'automobile fait toute la différence avec un cinéma intérieur urbain en offrant une expérience privée. Ceux qui fréquentent les nouveaux ciné-parcs en milieu suburbain « would not have gone out that evening at all if there had been no drive-in to attend » (Segrave 1993, 143).

La restauration rapide tend aussi à s'étendre en banlieue le long des routes et s'aligne sur un imaginaire axé sur la mobilité. Ce nouveau type de commerce est conceptualisé de manière à être « suggestive of satisfactions that exceed mere eating » (Jackle et Sculle 1999, 18). Apparues depuis des décennies au sud de la frontière, des chaînes en forte croissance à commencer par McDonald's introduisent différents concepts destinés à répondre aux besoins et aux fantaisies des consommateurs. À Montréal comme aux États-Unis, une large place est accordée à l'automobile. Ce constat se vérifie d'abord par son architecture qui fait écho à l'automobilité en adoptant un style simple et qui relève des progrès les plus récents suggérant une vitesse et une organisation moderne de la vie propres au motorisé (Jackle et Sculle 1999). Le « fast food » fait aussi miroiter

plusieurs avantages pour celui qui compte utiliser une automobile. De nombreux services sont offerts d'office à commencer par le stationnement et le « drive-through » où les consommateurs peuvent récupérer leurs commandes. De nouvelles commodités apparaissent toutefois durant l'après-guerre dans une approche de « carshop service ». Un exemple se voit avec le « drive-in », service très populaire durant les années 1950-60. Plutôt que de consommer à l'intérieur ou de partir avec sa commande, l'automobiliste peut demeurer dans son véhicule dans un aménagement prévu à cet effet et consommer sur place en profitant des divertissements offerts.

GRAND OPENING

MONDAY JUNE 20 OF THE TUESDAY JUNE 21

LAKESHORE'S OWN

A & W DRIVE-IN

The Newest of 2,000 A & W Drive-Ins throughout U.S.A. and Canada

DORVAL CIRCLE Opposite Dorval Shopping Centre

LOOK FOR THE BRIGHT ORANGE BUILDING

Featuring **A & W ROOT BEER**

10¢ The World's leading Draft Root Beer served in sparkling pre-chilled Glass Mugs . . .

A & W is the original old-fashioned creamy Root Beer . . . It's Different . . .

FREE
As the A & W Root Beer you can Drink with every Food Purchase . . .

Home of the "BURGER FAMILY"
Care-Hostess Service — Take-Home Service

Open . . .
Sunday to Thursday — 11:00 a.m. until Midnight
Friday & Saturday — 11:00 a.m. until 2:00 a.m.

WHEN IN THE EAST-END VISIT US AT 5222 SHERBROOKE STREET EAST (EAST of VIAU)

Figure 2.9 : Ouverture d'un nouveau A & W Drive-In à Dorval

Source: *Lakeshore News & West Island Chronicles* 16 Juin 1960. Reproduction autorisée par TC Transcontinental.

Enfin, il faut noter l'apparition de commerces exclusivement dédiés à l'automobiliste. Plus qu'une simple intégration d'un instrument du banlieusard, le motorisé constitue la fin de ces entreprises. Des vendeurs d'automobiles aux stations-service, des monuments entièrement consacrés au deux-roues s'installent à quelques coins de rue du bungalow et bousculent l'imaginaire suburbain. Déjà, au tournant des années 1960, la région montréalaise compte 192

concessionnaires de voitures neuves et 61 d'usagées, 723 garages et 831 stations-service (AVM dossier de presse 568, *Canadian Business* 1962). Cette croissance est continue et s'impose tant que l'importance économique des garages est débattue à l'Assemblée nationale du Québec où la demande de réduire les réglementations qui les entravent est soumise (ANQ juin 1967).

**AVIS IMPORTANT
A TOUS LES
AUTOMOBILISTES**

QUAND IL S'AGIT DE SERVICE...
On peut se fier au département de service de la maison Abias Pepin Automobiles Limitée.
Sous la direction personnelle d'un gérant de service averti et hautement qualifié, les automobilistes sont assurés de trouver un service impeccable, effectué de façon la plus économique possible.
Nos mécaniciens et hommes de service, travaillent avec minutie et ont à leur disposition les pièces d'équipement les plus perfectionnées.
Chez Abias Pepin Automobiles Limitée, c'est le service d'abord. On insiste pour le conducteur soit au volant d'une voiture apportant le maximum de sécurité.
Chez Abias Pepin, on prend bien soin de vous.

POUR L'APPARENCE...
L'apparence de votre voiture a-t-elle besoin d'être ravivée? Des maîtres déboussieurs savent faire disparaître les marques d'un dernier accrochage... et nos experts du département de peinture donneront à votre voiture un aspect de neuf, une allure plus soignée...

**...n'oubliez pas
NOTRE STATION
DE SERVICE
EST OUVERTE
24h.
PAR JOUR**

Mécaniciens en devoir de 8 a.m. à 4 a.m.

Abias Pepin Automobiles Limitée
VOTRE DEPOSITAIRE ACADIAN - BUICK - PONTIAC - YAMHALL - CADILLAC GMC
155 ouest, ST-CHARLES, LONGUEUIL
TÉL. 674-4924

Nomination
Le directeur de la section des automobiles d'aujourd'hui est celui qui s'occupe de l'automobile. Il s'agit de trouver les meilleurs hommes de service et de les former. C'est un travail qui demande beaucoup de temps et de patience. C'est pourquoi, chez Abias Pepin Automobiles Limitée, on insiste pour le conducteur soit au volant d'une voiture apportant le maximum de sécurité. C'est pourquoi, chez Abias Pepin, on prend bien soin de vous.

M. Samuel J.A. BLAIS

Abias Pepin Automobiles Limitée, 155 ouest, St-Charles, Longueuil, est une entreprise qui s'occupe de l'automobile. Elle s'occupe de trouver les meilleurs hommes de service et de les former. C'est un travail qui demande beaucoup de temps et de patience. C'est pourquoi, chez Abias Pepin Automobiles Limitée, on insiste pour le conducteur soit au volant d'une voiture apportant le maximum de sécurité. C'est pourquoi, chez Abias Pepin, on prend bien soin de vous.

Figure 2.10 : Question service ou apparence, l'automobile est accueillie 24h par jour

Source: *Le Courrier du Sud* 31 août 1966. Reproduction autorisée par *Le Courrier du Sud* - TC Media.

Les stations-service se présentent comme un arrêt essentiel à toute personne s'associant à un mode de vie moderne. Offrant un nouveau style de service, ouvrant 24h par jour, déployant plusieurs attractions, ces bâtiments innovants ne s'adressent qu'à ceux qui peuvent les utiliser (*Lakeshore News & West Island Chronicles* 12 juin 1952; *Le Courrier du Sud* 31 août 1966). De l'architecture moderne évoquant le prestige de l'automobile (Poitras 2015) à l'odeur « moderne de l'essence », la littérature met bien en lumière la connotation positive de l'expérience à laquelle le banlieusard peut s'attendre, ce dernier pouvant vivre « un plaisir troublant dans les stations-

service en mettant l'essence dans [sa] voiture » (Mavrikakis 2008, 164). Les vendeurs automobiles s'inscrivent dans une tendance similaire en offrant une position dans la société, un symbole personnifiable qui reflète un mode de vie distinct, élément qui est ardemment recherché en banlieue. Des établissements spécialisés se développent aussi à commencer par les « car wash » qui se répandent, mais aussi certains commerces plus luxueux tels les « body & paint shop » (*La Patrie* 4 octobre 1970; *Lakeshore News & West Island Chronicles* 2 mai 1968).

Au final, l'intégration de l'automobile et sa mise en valeur au sein de ces différentes entreprises provoquent un fort incitatif auprès des ménages suburbains. Ces commerces ne sont pas nécessairement exclusifs aux automobilistes et des équivalents non motorisés peuvent exister. Cependant, par son développement situé à l'écart de la ville comme des quartiers résidentiels suburbains, le milieu commercial ne devient engageant que s'il est expérimenté en recourant à l'automobile. Ce faisant, les deux se renforcent dans la réalité comme dans l'idéal. Cette consommation d'un univers motorisé auxquels les banlieusards peuvent souscrire à leur content formalise un style de vie propre et une position de société distincte, logique qui est à la source de l'idéal de la banlieue (Corbin Sies 1991).

2.2.3 Un milieu aménagé pour et par l'automobiliste

Enfin, il convient d'observer à quel point depuis 1945 l'automobile transforme la forme spatiale suburbaine. Dans un milieu où l'isolement de l'environnement bâti résidentiel est idéalisé et devient un impératif, l'automobile est susceptible de jouer un rôle clé. Par la structuration d'un réseau ramifié à plusieurs échelles, son intégration permet un aménagement ségrégatif du territoire comme jamais auparavant. Bien plus, encourageant un recours constant à ce mode de transport, les premiers équipements et services publics déployés en banlieue contribuent directement à sa bénédiction. Aspirer à la banlieue, un milieu conçu pour contribuer à la réalisation d'un idéal, vient de pair avec l'adhésion à un milieu conçu en fonction d'un seul type de mobilité : l'automobile.

Cet aboutissement découle d'une conceptualisation idéalisée depuis plus de deux décennies en Amérique du Nord. Dès la fin des années 1920, une première communauté planifiée de Radburn aux États-Unis est aménagée en reposant sur l'automobile. Les concepteurs Stein et Wright ont

voulu séparer l'espace public de la rue souhaitant concilier la volonté d'utiliser l'automobile avec l'utopie d'un milieu sécuritaire. Wright a par la suite tenté de concevoir la ville idéale en reprenant indirectement diverses composantes de l'idéal suburbain, le but étant de façonner pour les ménages « a place where they can be better citizens in better designed cities » (Bruechert 2006, 26). De manière à être parfaite, cette ville nommée *Broadacre City* devait être décentralisée et permettre à chaque famille de profiter des différentes innovations existantes. Cet apport technologique était essentiel à la réussite de cet idéal à ses yeux et impliquait en premier lieu l'automobile qui effaçait toute entrave possible (Bruechert 2006). Des concepts similaires sont publicisés au cours des années 1930 dont la ville *Muscle Shoals* de Ford ou encore la *City of Tomorrow* de Geddes (Beaudet et Wolff 2012). Le plus achevé est sans aucun doute *Futurama*, exposition du World Fair de New York en 1939. Imaginée à partir d'un paradigme de progrès et de fluidité, la vision d'une ville idéale développée selon l'automobile et un ensemble d'innovations s'y rapportant a fait rêver des dizaines de millions de visiteurs (Leinberger 2008). Tous ont alors le désir de goûter au futur, soit à la maison équipée d'un garage dans un quartier tranquille avec une rue sans congestion et une autoroute permettant d'atteindre le travail rapidement. Pendant un peu plus de deux décennies, différentes ébauches sont élaborées, chacune étant réalisée dans l'espoir d'établir le milieu parfait. Un point commun émerge toutefois alors que toutes favorisent une ville dont le réseau est structuré par l'automobile.

Avant même la fin de la Seconde Guerre mondiale, il est possible de constater la concrétisation, ou à tout le moins la tentative, de ces modèles de villes modernes et progressistes. D'abord aux États-Unis, ces villes décentralisées se répandent aussi à Montréal et tentent de répondre aux préceptes techniques qui sont préconisés. Les premiers efforts sont portés sur l'élaboration de leurs réseaux alors que les experts considèrent qu'un « service de routes modernes et ultrarapides devient la charpente sur laquelle se bâtit toute ville progressive » (RAC janvier 1945, 1). Contrairement à la ville-centre, l'intégration de l'automobile est envisageable en banlieue, car cette dernière est entièrement conceptualisée à l'avance, chaque élément approuvé visant à l'inscrire comme processus technologique contribuant à la transformation sociale du milieu selon une perspective idéalisée (Corbin Sies 1987).

Cette application d'un milieu organisée pour la mobilité individuelle commence selon les experts par l'intégration des autoroutes. Les propos de Wright permettent de bien saisir leur rôle dans une éventuelle ville idéale articulée en symbiose avec l'automobilité :

Imagine spacious landscaped highways, grade crossings eliminated, "bypassing" living areas, devoid of the already archaic telegraph and telephone poles and wires, free of blaring bill boards and obsolete construction. Imagine these great highways, safe in width and grade, bright with wayside flowers, cool with shade trees, joined at intervals with fields from which the safe, noiseless transport planes take off and land. Giant roads, themselves great architecture, pass public service stations, no longer eyesores, expanded to include all kinds of service and comfort. They unite and separate- separate and unite the series of diversified units, the farm units, the factory units, the roadside markets, the garden schools, the dwelling places (each on its acre of individually adorned and cultivated ground), the places for pleasure and leisure. And all of these units arranged and integrated so that each citizen of the future will have all forms of production, distribution, self-improvement, enjoyment, within a radius of a hundred and fifty miles of his home now easily and speedily available by means of his car or his plane. (Wright 1932, 44)

Les autoroutes développées à partir des années 1940 n'ont pas été surnommées les « magic motorways » sans raison (Gallagher 2014, 64). Plus que toute autre infrastructure, elles ont permis aux citadins d'accéder au rêve suburbain, chaque ménage pouvant acquérir une automobile et s'éloigner de la ville. Cités-dortoirs à leur création, les banlieues d'après-guerre deviennent des milieux rêvés pour leur facilité et leur rapidité d'accès en automobile au moyen de ces voies rapides, représentation qui perdure d'ailleurs jusqu'à nos jours (Ghorra-Gobin 2011).

Ces axes majeurs permettent surtout d'atteindre le réseau routier suburbain. Divisées en différents modèles de routes résidentielles se déversant vers des artères collectrices, les rues de banlieues ne sont plus perçues que pour leur potentiel récréatif comme cela pouvait être le cas au début du siècle, mais sont devenues associées au véhicule automobile (Jackson 1985). Élaborées donc dans l'objectif de faciliter la circulation automobile, les rues sont élargies effaçant les situations de congestion. L'automobile permettant à chaque ménage de se rendre à son domicile, il peut être envisagé de restructurer les rues afin de rencontrer l'idéal suburbain. La configuration de ces infrastructures devient tout autant établie en considération des valeurs associées au milieu qu'en

fonction d'une utilisation adéquate de l'automobile. Dans un esprit de tranquillité et de sécurité, chaque quartier est subdivisé par des rues locales formant un réseau interne. Ces infrastructures sont planifiées minutieusement dans une optique de favoriser la « cohésion de la collectivité » (Poitras 2002, 14).

Contrairement au train, l'automobile permet de façonner la forme spatiale suburbaine de façon à renforcer les idéaux qui y sont poursuivis. D'une part, le réseau est étalé et peu articulé facilitant l'intégration d'un environnement naturel. L'espace supplémentaire qui caractérise par ailleurs les rues locales vise à pouvoir s'ouvrir sur cette nature censée être plus présente (Stamp 2004). D'autre part, l'automobile permet d'appliquer une configuration résidentielle curviligne et fermée avec pour conséquence des culs-de-sac, des boucles et des longs îlots qui pullulent. Les courbes données aux rues telles que vues sur la Figure 2.11 suggèrent un idéal où la famille est orientée vers les loisirs et la tranquillité (Flynn 2006). La systématisation des culs-de-sac et autres conceptions du même type est aussi destinée à renforcer l'épanouissement du noyau familial en protégeant ses membres et sa vie privée et en réduisant les possibilités d'interactions extérieures. Emprunter les rues en banlieue a comme destination finale l'idéal appréhendé. Ce dernier s'incarne de même tout au long des déplacements et à travers l'aménagement du milieu.

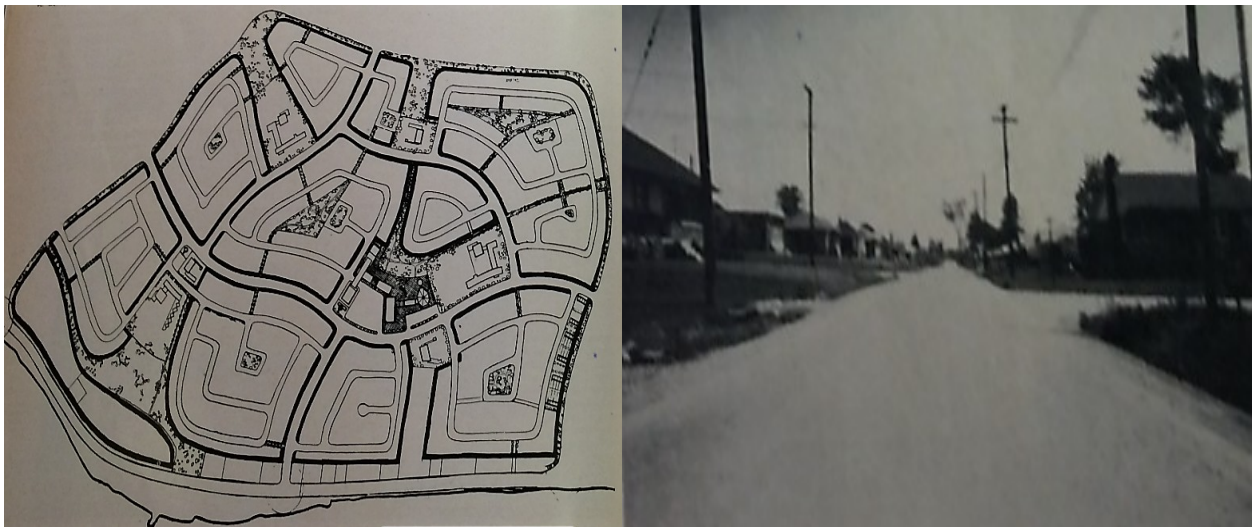


Figure 2.11 : L'automobile influence la conception de la banlieue d'après-guerre
Description : Exemple type d'une planification modèle d'un secteur résidentiel dans le Grand Montréal.
Source : BAnQ, *Cités et Villes* Août 1958

Le réseau routier n'est cependant pas le seul élément qui rend la banlieue enviable aux yeux des ménages montréalais. Les équipements et services publics occupent un rôle similaire. Dès leur création, les municipalités suburbaines mettent en œuvre différentes améliorations au prix souvent d'un endettement hâtif dans l'espoir d'attirer de nouveaux ménages et d'ensuite les garder. Parmi les infrastructures de base se retrouvent principalement le pavage et l'éclairage des rues. Ces équipements sont hautement valorisés alors qu'ils sont associés à la modernité et à la prospérité (Bérubé 2008). L'éclairage en particulier reçoit une attention soutenue. La capacité de se déplacer librement à tout moment grâce aux lumières permet de réduire le stress et de donner le goût de vivre (BAnQ, *Cités et Villes* Août 1957). Le pavage de même est signe d'un milieu aisé où la qualité des utilités publiques est assurée. L'innovation de ses matériaux, avec le recours de l'asphalte, fait sensation, et est appliquée très rapidement à l'ensemble du réseau de banlieue. Elle amène par ailleurs une plus grande utilisation de l'automobile (Poitras 2015). À cet ajout se jumèle un service qui n'existe que depuis plus d'une décennie environ à l'échelle provinciale, c'est-à-dire le déneigement hivernal (Faugier 2012). Comme tant d'autres services, les ménages s'attendent à pouvoir profiter pleinement de rues dégagées à l'année. Bien que la possibilité de jouir de ce « confort public » est inégale selon les banlieues, elle incite tout de même un grand nombre à s'y établir (Gingras 1998, 14).



Figure 2.12 : Déneigement, pavage, éclairage, les services publics répondent à l'automobilité comme à la modernité

Description : Exemple type d'un éclairage public bien aménagé dans le Grand Montréal.
Source : BAnQ, *Cités et Villes* Avril 1958

Services comme infrastructures, ils offrent une image de progrès, d'ordre et de propreté du milieu suburbain. Ils s'insèrent à leur façon dans la recherche du beau associé à l'idéal (Bérubé 2008). Non pas qu'ils sont absents en ville. Mais encore une fois, les obstacles sont nombreux à Montréal. Fournir un réseau moderne qui permet de profiter des innovations technologiques n'est pas chose aisée ce qui occasionne bien des critiques de la part des citoyens (*La Patrie* 21 septembre 1958). Le service de déneigement par exemple est peu priorisé dans les rues secondaires de la ville, ce qui laisse tout habitant pour ainsi dire paralysé (AVM 2015). En banlieue, ce genre de limites n'existe pas, du moins dans les discours. S'ils sont désirés pour ce qu'ils symbolisent, soit un milieu moderne et distinctif, la principale vocation de ces instruments n'en demeure pas moins de rendre l'expérience automobile optimale. La rue est devenue un espace ségrégué d'abord et avant tout associé à l'automobile. L'importance accordée à sa conception, son amélioration et son entretien témoigne de l'intérêt qu'on souhaite porter à la rue lorsqu'il est question de la banlieue. Elle contribue de même à la propagation de l'automobile au sein de l'idéal qui est fait de ce milieu. Profiter des avantages invoqués par l'aménagement d'une banlieue méticuleusement planifiée ne devient réellement possible que si l'on aspire à utiliser le mode de transport à partir duquel elle a été conçue.

2.3 Conclusion

« Approaching the myth of suburbia from the outside, one is immediately struck by rows of new ranch-type houses [...], winding streets, neat lawns, two-car garages [...] and the [...] giant supermarket, which is flanked by a pasteldotted expanse of parking lot » (Berger 1971, 4)

L'avènement de l'automobile marque une réelle rupture dans la façon de projeter et d'aménager le milieu suburbain. Jusqu'à la période d'après-guerre, c'est le transport ferroviaire qui permet d'atteindre la banlieue. Certes, le train peut influencer son étendue, mais son rôle dans la conception et la transformation de l'environnement demeure limité. Il représente un simple outil permettant d'accéder à l'idéal de la périphérie. Dans un sens, c'est aussi la fonction qui est attribuée à l'automobile. Deux différences distinguent toutefois ces deux modes de transports et leur participation au rêve suburbain. Dans un premier temps, l'automobile modifie radicalement la portée de l'idéal suburbain en démocratisant son accès. Ce milieu jusqu'alors vécu par un petit

cercle d'individus devient une finalité atteignable pour la majorité. En permettant à tous ceux qui le souhaitent d'atteindre l'environnement qui répond le mieux à leurs aspirations, l'automobile catalyse la création d'un mouvement sans précédent. Ce faisant, elle y prend pleinement part et affecte l'ampleur que peut avoir l'idéal suburbain au sein de la société. Ensuite, l'automobile est intégrée à plusieurs structures de l'environnement bâti. Les gouvernements et les promoteurs immobiliers modifient la maison pavillonnaire en l'ouvrant à l'automobile. De même, le secteur commercial est créé à distance du milieu résidentiel et offre une consommation bonifiée et s'adressant en premier lieu à l'automobiliste. Sans oublier le réseau de la banlieue et les services et équipements qui l'accompagnent et qui incitent les ménages à un mode de vie motorisé.

De fait, l'automobile entraîne de réelles modifications au milieu suburbain contrairement au train; ce qui contribue à influencer les principaux attributs physiques désirés. Acquérir et recourir à ce mode de transport en banlieue représente dès lors plus qu'une modernisation des déplacements : « In addition to being a means of urban flight, transportation technology sometimes furnished a reason for it as well » (Ladd 2008, 97). C'est effectivement ce qu'inspire l'automobile. Son utilisation permet de rejoindre et de créer une forme spatiale parfaite en périphérie. Sa propagation quant à elle au sein des principaux attributs physiques suburbains qui sont souhaités scelle son intégration et son acceptation comme outil privilégié de cette quête de l'idéal.

CHAPITRE 3 : L'AUTOMOBILE, FIGURE CRÉATRICE ET DESTRUCTRICE DE L'IDÉAL SUBURBAIN

« [The automobile] became the personification of freedom, an outward indicator of Canadians' aspirations and dreams. » (Anastakis 2008, 8)

Le contexte économique des « Trente Glorieuses » a sans contredit contribué à libérer les désirs inassouvis des Montréalais en termes d'accès à la propriété. Pour nombre d'entre eux, l'idéal d'un mode de vie incarné par la banlieue peut enfin se concrétiser en périphérie de la ville-centre. L'automobile joue un rôle clé dans ce processus de réalisation en démocratisant largement l'accès au milieu rêvé et en étant simultanément intégrée à ses multiples composantes. Son apport ne s'arrête toutefois pas là. Elle contribue aussi à la caractérisation de cet idéal désiré par les ménages du Grand Montréal. Sans représenter une facette clé, l'automobile s'inscrit tout de même dans ce rêve de la banlieue. Elle est certes souhaitée en tant que bien de consommation et pour cette raison, son utilisation n'est parfaite qu'en banlieue. Au-delà toutefois de cet aspect, l'automobile participe à l'idéalisation de ce milieu. En s'associant aux principaux traits de l'idéal et en complétant, allant jusqu'à suppléer, les valeurs qu'ils véhiculent, l'automobile préserve l'intégrité du rêve suburbain et le renforce. Cette contribution touche à trois aspects. L'automobile permet d'entamer la quête de la nature, d'abord depuis la ville bitumée au profit de la banlieue idéalisée pour son environnement, et ensuite depuis cette même banlieue monotone vers une véritable niche écologique. Elle finalise deuxièmement l'apport de la maison pavillonnaire, prolongeant ses valeurs et ses fonctions sur les routes. Enfin, elle assure le bien-être, l'union et la sécurité de la famille nucléaire.

Nous verrons toutefois que tout ne roule pas rond pour l'automobile. Son utilisation massive sera aussi source de conséquences pour l'idéal suburbain alors qu'elle est susceptible de menacer les mêmes composantes auxquelles elle participe. Cette atteinte se voit principalement en regard à la famille alors que l'automobile représente à la fois un danger et une sécurité. Il est cependant aussi question des valeurs recherchées dans l'environnement suburbain, dont la paix et la tranquillité.

3.1 Rouler jusqu'à l'idéal

Il est probablement juste d'affirmer que l'automobile est « the most notable material symbol of the notion of happiness that developed capitalism tends to spread throughout the society » (Debord 1959, cité dans Ladd 2008, 50). Rêvée, il n'est dès lors pas surprenant qu'elle participe à l'édification d'une béatitude appréhendée dans un milieu qui l'intègre de plus en plus. Identité, mode de vie, nature, famille, habitation : l'automobile est associée à la réalisation de chacun de ces éléments. Avant toute chose, il faut comprendre que ce phénomène peut être expérimenté en ville aussi. L'automobile est susceptible de procurer un idéal d'identité et de sécurité autant aux Montréalais qu'aux Lavallois. Néanmoins, son rapport est étudié ici en fonction de son insertion à l'idéal de la banlieue, rapport qui peut être autrement complexe en ville où les obstacles à l'idéal sont nombreux. À cette fin, les publicités véhiculées dans les journaux tout au long de la période d'après-guerre reflètent un avis partagé en faveur d'un milieu rêvé et des différentes composantes qui y contribuent (Laforest 2013). Les publicités figurent alors parmi un ensemble d'éléments qui ont contribué au développement de la banlieue comme de l'automobile. La promotion de cette dernière est l'œuvre d'une pluralité d'acteurs privés provenant de différents secteurs. Annonce après annonce, l'inscription de l'automobile dans le portrait de l'idéal suburbain devient une réalité aux yeux de tout bon (futur) banlieusard heureux de l'être.

3.1.1 Fuir la ville...et la banlieue : La quête de la nature

L'exode des Montréalais vers la périphérie tout au long de l'après-guerre découle autant d'un attrait pour la banlieue et ses promesses que d'une volonté de fuir la ville. L'une des causes à la source de ce mouvement se situe dans la quête d'un milieu plus verdoyant. Plus de trois citoyens sur quatre souhaitent durablement quitter la grande ville pour une plus petite et expliquent ce choix par l'environnement. Plus exactement d'après un journaliste montréalais qui s'appuie sur une enquête sur le degré de satisfaction des Américains à l'égard de leur environnement, « ils n'y trouvent plus le calme, la santé et la beauté » (*La Patrie* 5 juillet 1970, 2). La pollution atmosphérique, le bruit, le paysage avec notamment l'envahissement de la publicité, les citoyens veulent s'évader d'un monde urbain bitumé alors qu'ils sont « attirés par la mer, la forêt et la montagne » (*La Patrie* 5 juillet 1970, 2). Plus éloignée et moins dense que la ville, la banlieue est

associée à une vision romancée d'un mode de vie interconnecté avec une nature plus authentique et présente (Zimmerman 2001). Un milieu plus sain est entrevu, parsemé de parcs et d'espaces verts. Son accès permettrait d'équilibrer la vie urbaine moderne et de régénérer l'individu (Corbin Sies 1991). Bien qu'amplifiée, cette conception s'avère dans une large mesure véridique. Depuis plusieurs décennies déjà, l'élite montréalaise prise la périphérie du centre à des fins de villégiature ou de loisirs (Dagenais 2006). Le cadre champêtre qu'offrent les collines des Montérégiennes ou les rives du Lac St-Louis donne avec raison l'envie à plusieurs ménages d'emménager un peu plus loin de la ville. Pour le Montréalais, l'herbe est plus verte chez le voisin longueuillois, à tout le moins est-elle plus omniprésente qu'en ville.

Maintenant, les citoyens peuvent aspirer à cet univers. La démocratisation de l'automobile donne des ailes à tous ceux qui souhaitent entreprendre la quête de la nature et de ses vertus à l'extérieur de la ville. L'utilisation d'un véhicule automobile offre une échappatoire bon marché à l'industrialisme urbain et maximise la liberté de ceux qui tentent de franchir cette zone (Gartman 1994). Tel qu'il a été possible de le voir dans le chapitre précédent, l'automobile facilite une localisation des ménages montréalais en périphérie selon le milieu qui correspond le mieux à leurs aspirations. L'abolition des frontières spatiales simplifiée par l'utilisation de ce type de mobilité permet une personnalisation de l'idéal suburbain. Une nature plus champêtre ou arborée peut s'y déployer. Par l'entremise des routes régionales, la construction au tournant des années 1960 de plusieurs axes autoroutiers dans la zone métropolitaine accentue cette liberté d'atteindre le lieu convoité. La vitesse que l'automobile comme les autoroutes procurent n'offre aucun comparable susceptible d'être rivalisé. Il s'agit néanmoins d'un atout essentiel, car face au train jusqu'alors utilisé, l'automobile accélère la transition vers le « Home ». Pour tout Montréalais, elle devient un ingrédient clé dans cette quête d'un idéal de la nature située encore plus près.

Au-delà de la finalité visée, l'automobile constitue un mode de transport quotidien reliant les deux milieux. La fuite de la ville n'est effectivement que passagère. La banlieue accueille dans une large mesure le domicile, mais non encore l'emploi, obligeant un déplacement répétitif vers la ville. Dans ce contexte, l'automobile est entrevue comme un cocon atténuatif qui isole le conducteur de l'extérieur jusqu'à son arrivée dans le cadre plus sain de la banlieue. Tout transport collectif peut être considéré de facto exclu. Durant les années 1950, les publicités prêtent de mauvaises vertus à ce type de mobilité. Recourir à l'autobus ou au train ne peut que vous rendre

de mauvaise humeur une fois rendu à destination (Sachs 1992). L'automobile au contraire répond à un désir moderne d'individualisation, de liberté, de pouvoir et de distinction procurant suffisamment de raisons pour motiver une décision en sa faveur. Empruntant un réseau aménagé en ce sens, le véhicule permet de s'immerger progressivement dans le paysage. L'ajout de nombreux accessoires dans l'habitacle isole le conducteur de tout désagrément rendant l'aller vers le paradis agréable (Gartman 1994). À défaut de pouvoir rejoindre la nature plus rapidement, l'automobile procure instantanément la sérénité qui lui est attribuée.

Une distinction s'établit cependant très vite entre la nature idéalisée qui est promue à toutes les saveurs et la réalité de la banlieue. D'une part, cette nature est très limitée, voire illusoire. Le rêve de la nature en banlieue se résume plus d'une fois à de vastes bandes de gazon de même qu'à des apparences de parcs et d'espaces verts (Fishman 1987). Le mariage entre la nature et la ville se fragilise assurément. La maison unifamiliale est certes acquise, mais elle est très peu liée à une nature environnante : seul un pan de l'idéal est réalisé (Dabrowski 2009). D'autre part, lorsqu'un environnement naturel enveloppe réellement la cité-dortoir, il s'agit d'une nature superficielle, c'est-à-dire qu'elle est totalement domestiquée et aménagée par les promoteurs (Bérubé 2008). Dans ce cas aussi, un désabusement face à l'idéal recherché est perceptible. Les Montréalais « escaped the growing problems of the industrial city by moving to the suburbs, but found themselves isolated in a monotonous landscape » (Gartman 1994, 157). Plutôt que profiter réellement de la nature, ils n'ont fait que remplacer un problème par un autre, à savoir ici l'ennui omniprésent qui envahit la vie quotidienne. Ce portrait est naturellement à relativiser. La nature est bel et bien présente, plus qu'en ville, offrant une verdure quotidienne et un contact contemplatif ou récréatif (marche, voile, etc.) recherchés par bon nombre. Il dépeint toutefois assez bien l'état d'esprit de plusieurs ménages qui idéalisent la banlieue. Cette désillusion d'un paysage superficiel empêchant la population d'entamer la quête du bonheur est reflétée à de nombreuses occasions au cinéma traduisant jusqu'à nos jours le mal-être vécu par une partie de la société (Naud 2013)⁶.

C'est dans ces conditions que l'automobile supplée la banlieue en accomplissant pour elle la consommation de la nature. Elle permet dans un premier temps de fuir la ville chaque fois que nécessaire et d'atteindre graduellement, tout en étant protégé des influences extérieures,

⁶ Voir entre autres *Que Dieu bénisse l'Amérique* réalisé par Robert Morin en 2006.

l'environnement naturel convoité en banlieue. Lorsque cette composante est toutefois absente du milieu, l'automobile est encline à servir de relais au banlieusard. Ce dernier peut y recourir de différentes manières, toujours dans l'optique de réellement rejoindre la nature. L'« auto qui a surtout servi aux déplacements quotidiens exigés pour le travail se mue en auto de promenade dans une belle acception du mot » selon les mots des journalistes (*La Patrie* 16 juin 1968, 38). De fait, elle reprend son rôle initial qu'elle a longtemps joué auprès de la bourgeoisie. Vacances, promenades, aventures, l'automobile comble les lacunes à la fois de la ville et de la banlieue en donnant accès aux lieux qui offrent les conditions souhaitées. À tout le moins, c'est l'image qui est vendue aux banlieusards par les acteurs privés. Elle s'inscrit dans un cadre où les habitants doivent et peuvent concilier leur idéal en dehors de la banlieue de manière récurrente, mais aussi momentanée. Le rêve se situe dans la périphérie de la ville et la question de s'établir en permanence à l'extérieur de ce milieu pour être plus près de la nature n'est pas soulevée par nombre de gens. L'éphémérité qu'assure l'automobile au passage entre l'urbain et le suburbain s'applique aussi avec la nature. Une fois ressourcé, le ménage aspire à retrouver sa retraite.



Figure 3.1 : Atteindre la nature rêvée

Source: *La Patrie* 11 octobre 1962. Reproduction autorisée par La Presse, ltée.

Selon cette conception de l'automobile, elle peut contribuer à l'idéal en servant d'abord d'outil d'exploration. Les banlieusards peuvent s'en servir simplement à des fins de navettage et la

vitesse leur donne une certaine mobilité. Cette situation s'applique particulièrement le dimanche, jour de détente où la conduite en milieu naturel est des plus appréciés (Sheller 2007). Tel qu'illustré par la figure précédente, en famille et entre amis, il est possible le temps d'une journée de changer de scène, de profiter de l'air frais et de voir les beautés de la nature avec un sentiment de liberté et d'indépendance (Ladd 2008). Promu par les concessionnaires, le véhicule automobile permet de partir au loin et garantit le succès de toute quête de la nature (*Lakeshore News & West Island Chronicles* 5 janvier; 23 février 1950).

Un contact avec l'environnement peut s'effectuer autant à destination qu'au moment du trajet. Le plaisir de manœuvrer en découvrant les territoires vierges et naturels conduit au paroxysme de l'idéal de la nature, le conducteur étant imprégné par les environs. Les concessionnaires promeuvent d'ailleurs le sens routier de l'automobile qui peut traverser tout milieu quel qu'il soit sans entraver l'expérience qui est vécue (*La Patrie* 16 décembre 1956). Bien évidemment moins superficielle que ce qui est présent en banlieue, la nature qui est explorée n'en est pas moins aménagée pour et par l'automobile. Dans la continuité du réseau suburbain, la route s'ouvrant sur les régions sauvages - le « wilderness » - est conceptualisée pour procurer une expérience particulière. Cette dernière s'adresse de par son aménagement à l'automobiliste et non à un autre type d'utilisateur (Lambert 2013).

Autrement, le véhicule individuel facilite aussi un contentement à plus moyen terme. Comparativement à tout autre mode de transport, l'automobile semble être celui le plus à même de répondre à l'expérience rêvée du ménage tel qu'exprimé par les institutions bancaires (*La Patrie* 2 octobre 1960). Pour véritablement se régénérer dans la nature, le banlieusard est invité à prendre des vacances en dehors du domicile. Bord de mer, chalet en forêt, virée en montagne, les destinations permises par l'automobile selon les concessionnaires sont nombreuses (*Le Courrier du Sud* 10 juin 1948). Hors de question cependant d'imaginer cette immersion sans le type de mobilité approprié (*Le Courrier du Sud* 8 juin 1966). L'automobile contribue à revoir et à approfondir la relation avec la nature. Elle favorise notamment de nouveaux espaces récréatifs (Lambert 2013). Celui qui aspire à un environnement naturel a non seulement la possibilité d'atteindre et d'expérimenter différents milieux au fil des ans, mais encore peut-il être indépendant grâce à sa motorisation. Vis-à-vis du transport collectif, le banlieusard a la

possibilité d'amener avec lui en automobile tout équipement susceptible de bonifier son contact avec la nature.

LOOK TO SIMPSONS FAIRVIEW For PRE-SEASON SALE OF BOATS AND CAMPING EQUIPMENT







Save \$20 on Deluxe European Style Tent
Reg. \$149.00 **\$129** \$10 Monthly

Why struggle with that old tent when you can add to your camping pleasure with this lightweight, easy to assemble model! And it's priced \$20 below usual for Simpson's Fairview Sale!

- Deluxe blue tent has 10-oz. Egyptian cotton roof, Tent walls.
- Rapid mast-proof 18-gauge steel tubular frame spring locks for convenience.
- Durable vinyl floor on inner tent poles.
- Approx. 14 x 9 ft.
- Packs away in two separate carrying bags.

12-ft. Aluminum Boat With 3 H.P. Motor
Special **309.96** \$16 Monthly
If bought separately 369.96
You Save \$60 when you buy the combination.

Come to Fairview For Simpson's Deluxe Compact Camper Trailer Outfit

With Add-A-Room, 2 Mattresses, Spare Wheel and Step **\$714** as low as \$25 monthly
If bought separately 779.92
You Save 65⁹² when you buy as a combination

Get a head start to summer! Be ready to GO the first warm, wonderful week-end — with this deluxe camper trailer from Simpson's. Compact yet roomy inside. Easy to operate, easy to keep clean. It's a treat for the whole family to enjoy. Here are reasons why this camper trailer model is such a great buy at Simpson's pre-season sale price:

Trailer body — automotive 22-gauge steel. All welded unitized construction. Oven baked finish. Fold away leg stabilizers.

Undercarriage — 4 leaf springs with 1750 lb. capacity. 16 inch tubular steel axle. 5-lug, 8-inch wheels, 6-ply 4.30 x 4.00 nylon tires.

Add-A-Room

Figure 3.2 : Vivre l'expérience mobile de la nature

Source: *Lakeshore News & West Island Chronicles* 26 février 1970. Reproduction autorisée par TC Transcontinental.

Cela peut se manifester de différentes façons comme l'illustre la publicité de la page précédente (Figure 3.2). Des prolongements au véhicule tels les embarcations légères, comme les canots et les petits bateaux, sont fréquemment mis en évidence. Les remorques franchissent néanmoins une nouvelle étape en matière de réalisation de l'idéal suburbain. Différents modèles existent allant des « camper » ou tentes-roulottes aux roulottes beaucoup plus sophistiquées (*La Patrie* 24 avril 1966). Jointes à l'automobile, elles ont en commun d'incarner une continuation de la maison. Recourir à ce type de mobilité permet alors de répondre à l'une des composantes de l'idéal suburbain sans avoir à sacrifier l'une de ses autres principales facettes. Des aveux des journalistes, l'automobile devient une pièce essentielle en favorisant « déjà plus un arrangement entre les aspirations et le porte-monnaie » (*La Patrie* 16 juin 1968, 38).

Sans conteste, l'automobile change les rapports entre les habitants du Grand Montréal et la nature et facilite la réalisation de l'idéal de la banlieue. Dans les discours, elle représente le moyen le plus optimal pour se déplacer et atteindre la périphérie et l'environnement promis. Bien plus, elle permet à l'idéal de survivre alors que la banlieue qui affiche une pseudo-nature superficielle ou absente est vouée à désillusionner. Par son utilisation, le banlieusard est en mesure de quitter temporairement son univers et d'aller parcourir les paysages jusqu'à la destination de son choix, les frontières spatiales s'abaissant. « L'automobile incarne non seulement la conquête du territoire, mais aussi celle de la nature » suggérant l'existence entre les deux éléments d' « un sentiment de proximité » (Lambert 2013, 53, 55). La mobilité ici est partie intégrante de l'idéal suburbain, comblant les rêves qui lui sont associés.

3.1.2 Prolonger la maison...et soi-même

Il s'agit probablement du rapprochement le plus facile à mettre en évidence dans l'imaginaire suburbain. L'acquisition et l'utilisation d'une automobile se produisent entre autres par l'appréhension d'un lieu. Moyen de déplacement, l'automobile est de fait aussi représentée mentalement comme le prolongement de la maison unifamiliale. Dans une perspective individualisée, le véhicule devient le réceptacle d'un ensemble de significations que l'automobiliste retrouve d'abord dans la sphère domestique. Ce second chez-soi complique alors

grandement les rapports conçus et ressentis par rapport à ce mode de transport (Fortin, Després et Vachon 2011). En s’attardant à la caractérisation de l’idéal suburbain durant la période d’après-guerre, un nouvel éclairage peut être apporté à cette relation laborieuse qui engendre encore des réflexions de nos jours. C’est-à-dire que l’automobile doit être considérée non seulement en fonction d’un prolongement du « Home », mais aussi comme un prolongement de l’idéal suburbain. Pierre angulaire de ce rêve, l’habitation pavillonnaire devient dans une certaine mesure mobile. Dans un sens, c’est dès lors l’idéal qui devient sans domicile fixe.

Prenez vos

A-I-S-E-S

... quand vous conduisez une Pontiac!



La suspension parfaite de la Pontiac vous fait reculer sur toutes les routes comme si vous ne quittiez pas votre chaise-longue...

Pontiac une voiture où l'on se détend... elle ne vous fatigue jamais... pas plus que vos nerfs... et s'accoutume fort bien de vos nerfs. Une seule randonnée vous convaincra que c'est là la voiture que vous avez toujours désirée... elle, constante et infatigable, et pourtant pleine d'entrain et d'allant avec sa puissance pouvant atteindre 227 cv, extraordinaire par sa performance, dévotement la route avec un dies encore inconnu, exceptionnel par la beauté de sa ligne. Essayez une Pontiac, vous verrez qu'elle vous va comme un pant. Vous trouverez certainement parmi ses 21 modèles celui qui vous convient. Aujourd'hui, c'est le confort qui compte... et il est là dans votre Pontiac.

UNE VALVE GÉNÉRAL MOTORS

Détendez-vous dans le confort et la sécurité intégrés d'une

PONTIAC

VOYEZ VOTRE VENDEUR LOCAL

Figure 3.3 : Le confort de la maison ne vous quitte jamais
 Source: *Le Courrier du Sud* 2 mai 1956. Reproduction autorisée par *Le Courrier du Sud* - TC Media.

Cette continuation de la maison peut d'abord être située simplement à travers sa dimension physique. L'habitation est entrevue pour sa matérialité, soit sa taille, l'espace disponible, les services et commodités offerts de même que ses attributs esthétiques (Després 1991). L'automobile reproduit ces critères de sélection désirés. De plus en plus spacieuse, elle est illustrée comme la « maison roulante idéale » (Flonneau 2008, 84). Dans cette optique, une grande attention est accordée à l'espace qu'elle procure au conducteur, mais aussi à ses passagers. L'habitacle de l'automobile doit être suffisant pour tous les besoins et pour tous les ménages (*La Patrie* 19 novembre 1950). De même, le véhicule automobile se fait attribuer les mêmes caractéristiques que la maison selon une stricte perspective de prolongement.

Acquérir une voiture, c'est ne jamais quitter sa chaise longue (*Le Courrier du Sud* 2 mai 1956), son sofa ou encore son lit « king-size » qui permet d'avoir son propre « mobile bedroom » (*Lakeshore News & West Island Chronicles* 16 juillet 1956, 20). Le confort est un trait particulièrement mis en évidence par les concessionnaires, l'automobile devant être agréable et imaginée comme telle. À l'instar de la maison, les éléments techniques offerts par le véhicule surtout par le biais de son habitacle sont conçus pour rendre la vie quotidienne plus facile et atténuant tout désagrément (Sachs 1992). L'essuie-glace remplace l'aspirateur, la valise pallie le placard et ainsi de suite. Chaque objet est destiné dans les deux lieux à en faire le plus possible pour que l'utilisateur soit moins sollicité (*La Patrie* 23 avril 1964). La modernité matérielle technique et technologique qu'affiche l'automobile vise la même clientèle qui idéalise la banlieue et son modèle résidentiel.

L'automobile peut ensuite être comprise selon des interprétations plus théoriques. C'est dans ce cadre qu'elle est imaginée en tant que refuge (Anastakis 2008). Ce prolongement de la maison s'apparente à un abri de deux manières : par la sécurité et par l'intimité. La volonté d'obtenir une certaine intimité dans un premier temps a stimulé l'idéalisation de la maison unifamiliale en banlieue marquant une réelle scission avec les appartements montréalais où les aires communes sont nombreuses. L'automobile découle d'une volonté similaire d'établir une coquille plus personnelle que ce qu'offrent les transports publics. Alors que le train ou l'autobus représentent un espace public, l'habitacle de l'automobile reproduit l'espace domestique privé que le conducteur quitte en fermant la porte de sa propriété (Wilhite 2007). Ainsi, « the car rivals the house as an alternative zone of everyday life; [...] it is a closed realm of intimacy, but one

released from the constraints that usually apply to the intimacy of the home, once endowed with a formal freedom of great intensity » (Featherstone 2004, 9). Le ménage aspire à un chez-soi pour l'isolement du monde extérieur qu'il assure, avantage que l'on retrouve dans le cas du véhicule comme de l'habitation. Cet espace d'intimité est aussi désiré pour la familiarité qu'il procure, l'automobile jouant un « rôle de substitut au foyer » (Monneyron et Thomas 2006, 25). Idéologiquement, l'automobile comme la maison représentent toutes deux des technologies qui s'intègrent et se complètent mutuellement (Wilhite 2007). Ce type de visualisation s'applique tout à fait dans le cas présent. Le ménage aspire à un milieu parfait. L'intimité et l'isolement qui sont recherchés dans la maison unifamiliale doivent pouvoir s'appliquer en dehors de cette zone délimitée. Autrement, l'idéal qui est expérimenté est vite rompu. L'automobile doit faire partie de cette équation, car elle assure une continuité indispensable.

Ce prolongement en tant que refuge s'applique à l'intimité du ménage, mais aussi à sa sécurité. En plus des inconforts extérieurs, l'automobile est considérée comme à même de garantir la protection de ses occupants face à tout danger de la même façon que la maison peut le faire (Sachs 1992). Ce choix relève alors d'un idéal, mais aussi d'une responsabilité : comme le relève la compagnie de pneus Goodyear, la sécurité de chaque membre dépend du mode de transport qui est retenu et de ses attributs (*La Patrie* 6 avril 1958). Acquérir une automobile s'impose comme une décision modèle pour tout banlieusard, car il s'agit du type de mobilité qui tient le plus en compte la sécurité de son ménage. Volant de sécurité, loquettes de portières, ceinture de sécurité, pare-soleil, rembourrage de tableau de bord, pneus adhérents, l'automobile est publicisée par les concessionnaires comme un habitacle protecteur qui vous suit partout (*La Patrie* 12 février 1956). Elle accuse même un certain avantage face à la maison en ce qui concerne sa capacité de contrôle. L'habitation peut être perçue comme un outil de contrôle spatial, un espace où il est possible de veiller sur les enfants qui ressentent un besoin de sécurité émotionnel (Després 1991). L'automobile offre un sentiment similaire. Ce refuge est d'autant plus apprécié qu'il permet une emprise sans fin du territoire où est exposé le ménage. Qu'il soit question de la quête de la nature, des activités quotidiennes, d'évènements sociaux, etc., la motorisation individuelle concilie la liberté et la sécurité des membres du ménage. Ainsi, aucun sacrifice n'est consenti lorsque la route est privilégiée; la mobilité entre les lieux demeure un univers contrôlé (Gustafson 2001).

Voiture de grande classe... qui vous classe!...

la **Meteor** met le luxe à la portée de tous

C'est une fierté peu commune que vous reconnaîtrez au volant d'une Meteor "56". Et vous aurez raison: car cette nouvelle Meteor est incontestablement l'une des voitures les plus distinguées au Canada!

En toute circonstance, la classe qui caractérise les lignes rudes et les intérieurs raffinés de la Meteor portera témoignage de votre bon goût et de votre personnalité. C'est encore la même classe qui s'affirme dans les démarrages instantanés, les accélérations irrésistibles, les reprises fulg-

rantes de la Meteor: puissant et souple, son moteur V-8 est signé par le fabricant le plus expérimenté au monde dans la construction des V-8.

Dans la Meteor, vous êtes en sécurité, grâce au "concept de sécurité" exclusif. Sur demande, votre Meteor peut être munie de l'extraordinaire transmission "Mer-O-Matic" et de toutes les servo-commandes modernes. Et malgré tout cela, la Meteor reste à la portée de tous les budgets! Pour le constater par vous-même, voyez un vendeur Meteor!

Sans rivale dans sa catégorie



Vous serez mieux protégé par le **Concept de Sécurité**

Pour vous protéger, vous et votre famille, contre les risques de blessures, la Meteor est armée des dispositifs de sécurité les plus perfectionnés: volant de sécurité, à moyno en retrait, et loquets de sécurité à double cran d'arrêt standard dans tous les modèles "56"; sur demande, ceintures de sécurité, rembourrage du tableau de bord et des pare-bras (de tout pour moins de \$22.00).

Quatre vitres magnétiques
Et devant le volant de ville à ressorts, ville Meteor



CHOISIT BIEN QUI CHOISIT LA PLUS-QUE-MODERNE

Meteor • "56"

UNE VOITURE DE GRANDE CLASSE FABRIQUÉE PAR FORD-CANADA



Voyez à la télévision les émissions de populaire programme
"TOAST OF THE TOWN", avec Ed Sullivan, le dimanche soir,
de 8 h. à 9 h., au poste CBMT, canal 6.

AVANT D'ACHETER UNE VOITURE, NE MANQUEZ PAS DE VOIR UN VENDEUR



Figure 3.4 : C'est la voiture qui vous introduit à vos voisins

Source: *La Patrie* 25 mars 1956. Reproduction autorisée par La Presse, Itée.

La reprise de l'idéalisation domiciliaire par l'entremise de l'automobile se voit ensuite comme un reflet des idées et des valeurs et du caractère. Cette interprétation de l'automobile s'applique autant à l'habitation pavillonnaire; les deux tendent à prolonger une identité. La banlieue

canadienne est fortement influencée par un imaginaire teinté par la propriété, l'individualisme et la liberté (Hamel et Keil 2015). À travers l'adoption de ces valeurs, les ménages aspirent à un mode de vie moderne qu'ils souhaitent exposer. Dans les années 1950, les Montréalais à l'instar des Nord-Américains adoptent la maison individuelle qui assure le bien-être économique et la mobilité sociale recherchés (Hayden 1986). Elle devient un symbole de leur statut, alors que les ménages « retain a strong desire to own a piece of land, a house, and meaningful household objects in order to communicate, to themselves and to others, just who they are and how they wished to be treated » (Hayden 1986, 98). De fait, la banlieue pavillonnaire n'est pas tant importante que l'image idéalisée qui en découle en biais des acquisitions qu'on y expose.

L'automobile s'impose dans cette tendance représentant le plus grand symbole du succès et de l'identité, un « personal statement on wheels » (Jackson 1985, 246). De l'avis d'un psychiatre, une « voiture n'est pas simplement un moyen de transport, mais un prolongement de soi et le reflet d'un statut à la fois personnel et social » (*La Patrie* 1^{er} septembre 1968, 78). La notion de propriété est particulièrement forte et convoitée alors qu'elle est plus accessible que la maison. Il n'est pas étonnant que ce bien soit après l'habitation celui qui « fournit un statut particulier à celui ou à celle qui le possède » (Poitras 2015). L'automobile demeure d'autant plus associée à un bien du ménage et non de l'individu; son acquisition et ses significations s'appliquant à l'ensemble des membres du foyer (Fortier 2003; Fortin 2015). Si différents modèles permettent de se rattacher à un certain luxe, être propriétaire d'un véhicule suffit au statut désiré (Gartman 2004). La mobilité sociale que recherchent les jeunes est mise en relation avec la possession d'une automobile par les concessionnaires (*La Patrie* 29 janvier 1950; *Le Courrier du Sud* 10 août 1950). Tel qu'illustré au sein de la Figure 3.4, choisir une voiture conduit à choisir une classe. Se promener en banlieue sans ce symbole, c'est se priver d'une « fierté peu commune » qu'affichent les autres dans leurs entrées (*La Patrie* 25 mars 1956, 121). En somme, c'est le statut incarné par la maison que l'automobile prolonge lors des déplacements.

La motorisation individuelle représente aussi une fenêtre sur l'identité de ses occupants. Par son style, sa couleur, ses fonctions, l'automobile projette une manière de vivre. Suivant l'argumentaire des concessionnaires, c'est par son utilisation que les banlieusards peuvent afficher un mode de vie moderne (*News & West Island Chronicles* 10 avril 1958). Ils aspirent à un progrès matériel et technologique susceptible de maximiser leur bien-être. Le style esthétique

représente assurément une facette à souligner lorsque le véhicule vient à être considéré comme un prolongement du domicile du point de vue de l'idéal suburbain. Si la maison répond à une certaine modernité, elle innove peu. Sa stabilité et l'homogénéité de son architecture peuvent refléter une certaine monotonie quant à la vie de ses occupants (Gartman 1994). Tout le contraire de l'automobile qui subit un esthétisme idéologique adoptant des traits aérodynamiques destinés à véhiculer un symbole de progrès utopique. C'est par le style que l'automobile reflète aussi élégamment l'image du progrès tant recherchée à travers l'idéal suburbain (Gartman 1994). Sur ce point, elle l'incarne beaucoup plus que la maison, sa consommation se renouvelant plus rapidement et donc ramenant continuellement une vision du progrès mise au goût du jour. L'automobile est présentée par les dizaines d'« innovations ultra-modernes » qu'elle inclut dans l'objectif de devancer les besoins du conducteur (*Le Courrier du Sud* 14 décembre 1950, 27). Ce renouvellement constant d'un style futuriste entretient l'automobile « as the means to some human ambition or desire » renforçant son intégration comme moyen d'action dans l'idéalisation de la banlieue (Gartman 1994, 175). En recouvrant l'automobile d'un voile moderne, les constructeurs prolongent l'idéal des consommateurs, car elle « capture their displaced desires » (Gartman 1994, 160). Ce style est associé à ce qui a de mieux dans l'après-guerre et ne constitue qu'une suite logique à l'acquisition d'une maison unifamiliale. C'est à tout le moins l'image que diffusent abondamment les concessionnaires tout au long des années 1950 et 1960 (*Le Courrier du Sud* 12 juin 1952; 13 février 1958; *Lakeshore News & West Island Chronicles* 8 mars 1962).

Sous ce style se déploient aussi d'autres attributs permettant d'afficher l'identité aspirée. Sa puissance, sa vitesse, son élégance, de nombreuses propriétés constituent des caractéristiques qui se prolongent depuis l'automobile à ses occupants (*Lakeshore News & West Island Chronicles* 7 janvier 1954). En permettant sa personnalisation, l'automobile véhicule aussi l'expression de leur individualité (Featherstone 2004). À l'instar de la maison, les propriétaires peuvent l'aménager pour répondre à leurs besoins personnels. L'ajout d'accessoires comme la possibilité d'y transporter des objets particuliers renforcent ce processus d'appropriation (Gagnon 2006). Plus ce processus de personnalisation est susceptible d'être associé à l'automobile et à son habitacle et plus le ménage l'identifie en fonction d'une maison et d'un chez-soi, d'un « Home ». Bien que les modèles et les styles demeurent peu diversifiés, autant les caractéristiques esthétiques qu'utilitaires de l'automobile en font un support idéal d'individualisation identitaire qui distingue chaque utilisateur tout en le rattachant au même ensemble de valeurs (Dubois 2004). La relation

entretenu entre les occupants du véhicule et ce dernier est peu perceptible, à tout le moins consciemment. Elle est néanmoins très étroite, la collaboration atteignant les champs d'action et de perception du ménage et influençant leur imaginaire (Dant 2004). Ainsi, si l'automobile permet le prolongement de la maison individuelle de différentes façons, elle est aussi susceptible d'assurer une continuité avec le ménage et le mode de vie auquel il aspire. Elle contribue de fait à reproduire deux facettes idéalisées du milieu suburbain.

3.1.3 Assurer le bien-être de la famille nucléaire

L'idéalisation de la banlieue est caractérisée par de nombreuses composantes physiques à commencer par un accès à un environnement périphérique d'abord résidentiel et près de la nature et à une habitation unifamiliale dans un milieu peu dense. Ces attentes ne sont toutefois formulées qu'en fonction d'un seul type de ménage susceptible de pouvoir en profiter : la famille nucléaire. Le couple hétérosexuel accompagné d'environ deux enfants forme le modèle idéal de la famille et reçoit une forte promotion médiatique. Il en découle une uniformité croissante de la forme de la famille et l'extension du rêve suburbain se concrétise suivant un mode de consommation destiné à répondre à cette structure (Game et Pringle 1979). Ainsi, si d'une part, chaque ménage aspire à achever cet idéal, il doit d'autre part s'assurer que chaque décision qu'il prend pour répondre à ses besoins soit considérée d'abord en fonction de la famille (Fortier 2003). L'automobile concourt à répondre à l'épanouissement de la famille en banlieue et pour cette raison, elle s'inscrit dans la composition de l'idéal suburbain.

La banlieue montréalaise ne saurait assurer le bon développement et la satisfaction de la famille nucléaire sans l'assistance de l'automobile. Chaque composante qui est idéalisée doit répondre à cette intention. L'acquisition et l'utilisation d'un véhicule individuel peuvent être considérées comme telles alors que ce type de mobilité tend à être associé à la famille d'au moins trois manières différentes. D'abord, l'automobile contribue à la protection de chaque membre de la famille lorsqu'un déplacement est nécessaire en banlieue ou en ville. Ensuite, elle permet de veiller au bien-être du ménage en représentant un moyen, mais aussi une finalité. Ce support s'applique particulièrement en ce qui a trait aux activités quotidiennes et sociales dont font partie les vacances, les loisirs, etc. Enfin, l'automobile s'insère dans l'idéal de la banlieue, car à l'instar

de ce milieu et de ses diverses composantes, elle facilite l'atteinte de l'objectif du mieux-être ensemble, c'est-à-dire qu'elle contribue à forger et à renforcer l'union de la famille nucléaire comme un tout. Plus que tout autre mode de transport, c'est le véhicule automobile qui est associé à la sécurité, au bonheur et à l'intégrité de la famille.



Figure 3.5 : L'automobile, au cœur des aspirations de la famille

Source: *Lakeshore News & West Island Chronicle* 21 mai 1964. Reproduction autorisée par TC Transcontinental.

La sécurité est sans contredit un argument qui est favorablement perçu dans le cas de l'automobile. Cette dernière occupe un rôle essentiel en assurant la protection de la famille à l'extérieur de l'espace domestique. Le rêve de la banlieue résulte dans la recherche d'un refuge (Greteman 2016). Un refuge contre les dangers extérieurs qui peuvent être liés aux intempéries, aux animaux, à l'environnement bâti et naturel et bien entendu aux autres. Comme nous avons pu

l'aborder dans la section précédente, l'automobile occupe selon cette interprétation une place importante en tant que prolongement de la maison. L'objectif ici n'est pas de reprendre les éléments qui ont été soulevés, mais plutôt d'ajouter un lien dans la réflexion. Les (futurs) banlieusards aspirent à acquérir une automobile en périphérie pour les multiples avantages qu'elle procure, notamment lorsqu'elle est mise en relation avec d'autres composantes du milieu qui sont désirées. Le rôle potentiel qu'est amené à occuper le véhicule automobile est toutefois nommément examiné sous l'angle de la famille. Il ne doit pas simplement procurer une protection à son conducteur, mais aussi à l'ensemble des membres de la famille qui prennent place.

Selon cette approche, idéaliser la banlieue en incluant l'utilisation de l'automobile ne peut qu'aller de soi. Le nouveau rêve suburbain qui se répand durant l'après-guerre se veut un rêve domestique où la famille est centrale. Le consensus idéologique qui existe implique la promesse de bénéfiques pratiques prometteurs comme la sécurité et la stabilité (Spigel 1992). Ces valeurs découlent d'une volonté de renouvellement alors que les familles montréalaises ont vécu difficilement les dernières décennies. Les éléments désirés comme l'accès à la nature ou l'habitation individuelle répondent à cet impératif où la béatitude de la famille est mise à l'avant-plan. Ainsi la perception de l'automobile doit-elle aussi être comprise.

Du point de vue de la sécurité, l'automobile offre une protection supplémentaire à celle qui peut être attribuée aux transports publics. Peu importe les désavantages de l'automobile en tant que mode de transport ou du modèle retenu qui peut souffrir d'un manque de performance, de taille ou de finesse, elle demeure l'alliée idéale dans un milieu où tout doit être prévisible et stable. À cette fin, les compagnies mettent constamment l'accent sur une sécurité omniprésente. « The bigger the better doesn't always make sense! », tel est le slogan d'un constructeur automobile qui vante l'utilisation de son modèle d'automobile qui n'est certes pas le plus gros, mais qui répond aux impératifs de sécurité de la famille moyenne (*Lakeshore News & West Island Chronicles* 7 décembre 1950, 23). Ces exigences qui sont multiples tendent à avantager l'automobile comme type de mobilité optimal pour la famille nucléaire. D'une part, elle semble limiter toute interaction possible entre les enfants ou la mère avec des inconnus, danger potentiel. Cet aspect est d'autant plus important aux yeux du père de famille qui travaille en ville. La mère doit disposer d'un transport fiable pour réaliser ses activités quotidiennes et celles de ses enfants. Étant soustraite de l'exposition à des espaces communs, l'automobile lui permet de recourir seule

à ses tâches. D'autre part, l'automobile est considérée après 1945 comme un moyen de déplacement plus sécuritaire que le tramway, trolleybus, etc., car elle est moins susceptible d'être hors opération (Dagenais J.-P. 1982). Peu importe les circonstances, elle demeure efficace et les concessionnaires garantissent à son propriétaire que ses enfants ne sont pas exposés aux aléas météorologiques (*Lakeshore News & West Island Chronicles* 20 novembre 1952). Dans un cadre où le milieu suburbain est créé pour protéger la famille et où la responsabilité incombe au père et mari, la fiabilité de l'automobile est indéniablement un aspect qui est désiré afin d'éviter tout danger imprévu.

Cette fiabilité est certes essentielle à la sécurité de la famille, mais elle constitue de même un atout indéniable à son épanouissement. La période d'après-guerre permet aux ménages une meilleure qualité de vie et de libérer leurs désirs, processus à la base de la réalisation de l'idéal de la banlieue. En tant qu'unité de consommation, l'automobile correspond rapidement à l'idéal familial (Ladd 2008). D'emblée, en permettant de dissocier spatialement le travail et le domicile, elle favorise l'émergence d'une vie familiale accessible à tous (Cliche 1980). Cette possibilité est d'autant plus importante qu'elle favorise l'inscription d'un certain mode de vie social. L'imaginaire d'un idéal domestique encourage dans une suite logique le développement d'un contexte récréatif, de loisirs destinés à la famille. Or, ce processus est étroitement lié à l'innovation de technologies et l'automobile concourt à cette émergence (Spigel 1992).

En l'espace de quelques années en Amérique du Nord, l'automobile devient l'outil par excellence des familles en ce qui concerne leur épanouissement social, dans l'imaginaire comme dans la réalité. Cette technologie forme des pratiques sociales et des attentes culturelles. Durant l'après-guerre, elle reflète en Amérique les nouvelles valeurs de la société occidentale et devient idéalisée selon des poursuites récréatives (Spigel 1992). Non sans raison le transport et les loisirs constituent-ils les deux secteurs où les dépenses des ménages augmentent le plus durant l'après-guerre (Fortier 2003). L'automobile permet séparément à chaque membre de la famille d'avoir une vie sociale à la hauteur de ses ambitions et d'exercer les activités récréatives souhaitées. Pour les adolescents, avoir une automobile représente un moyen d'être populaire, de se faire des amis ou de pouvoir fréquenter des lieux (Gans 1967). Le même symbolisme s'applique aux parents pour qui le véhicule offre une échappatoire contrant l'isolement de leur maison unifamiliale. C'est dès lors l'occasion de fréquenter d'autres couples, de partir en promenade ou de profiter des

nombreux loisirs permis et encouragés par l'automobile⁷. Si elle encourage une certaine forme d'individualisme et de sociabilité, le bonheur qu'elle procure séparément bénéficie à l'ensemble du noyau familial. Du réseau affectif et amical de la vie familiale à la sociabilité publique et privée entourant chaque membre du foyer, l'automobile est dûment intégrée dans les esprits comme un préalable au bonheur domestique (Scheller 2007).



Figure 3.6 : L'automobile, rendre la famille heureuse n'a jamais été aussi simple

Source: *Le Courrier du Sud* 23 mars 1964. Reproduction autorisée par *Le Courrier du Sud* - TC Media.

L'automobile assure le bien-être de la famille nucléaire en biais du bonheur de chacun de ses membres, mais elle peut aussi occuper ce rôle pour la famille comme un tout. Les constructeurs et concessionnaires automobiles du Grand Montréal s'évertuent à positionner l'automobile

⁷ Voir Section 2.2.2

comme un appareil voué à accompagner la famille pour toutes ses sorties (*Le Courrier du Sud* 1^{er} avril 1958). C'est d'ailleurs à partir de l'après-guerre que naît le véhicule de type familial, plus grand, plus spacieux, offrant plus de sièges, etc., et que sa promotion est faite à partir de cette appellation (Anastakis 2008). L'automobile permet l'accomplissement des activités quotidiennes et sociales, mais aussi l'atteinte de destinations en lien avec les vacances ou encore la quête de la nature (sauvage), élément désiré par la famille qui ne se retrouve que rarement en banlieue. Comme le publicise la figure à la page précédente, l'automobile représente l'idéal pour rendre la famille heureuse; elle constitue non seulement le terrain de jeu des enfants qui y prennent place, mais permet aussi à la famille de partir en escapade en nature, et ce, peu importe la saison. Elle constitue le pivot central qui anime la famille et entretient son bonheur. Cette centralité est telle qu'elle peut conduire à la considérer comme le « NOUVEAU "chef" de famille! » (*Le Courrier du Sud* 12 juillet 1956, 23). Elle est aussi associée par les concessionnaires à un outil de rapprochement. Du côté du père, c'est le moyen de partager des moments avec son fils qu'il soit question de football, de pêche, etc. (*Lakeshore News & West Island Chronicles* 28 septembre 1950; 12 octobre 1950). Du côté de la mère, elle a l'opportunité d'aller faire les courses accompagnée de sa fille (*Lakeshore News & West Island Chronicles* 23 février 1950).



Figure 3.7 :
L'automobile, un instrument de partage

Source: *La Patrie* 22 avril 1956.
Reproduction autorisée par La Presse, ltée.

L'automobile peut aussi représenter une finalité, un objet à connotation récréative et lieu de renforcement des liens familiaux. C'est à tout le moins l'image qui est projetée culturellement (Wilhite 2007). Un exemple récurrent se voit avec le père qui apprend à son fils comment laver ou lustrer la voiture dans l'entrée du garage; dans le cas ci-dessous, ce moment est mis en évidence par une compagnie de nickel (*La Patrie* 22 avril 1956). Elle devient un bien désiré à son tour par le garçon qui peut vouloir s'occuper de sa propre petite automobile aux côtés de son père (*Lakeshore News & West Island Chronicles* 2 août 1956) ou bien recevoir en cadeau un ensemble de lave-autos avec son lot de petites automobiles (*Le Courrier du Sud* 13 novembre 1954). La fillette n'est pas en reste alors que des vendeurs de jouets font la promotion d'un père qui lui offre une maison de poupées avec une automobile pour qu'elle puisse s'occuper de chaque membre du foyer (*La Patrie* 25 octobre 1962). Au-delà d'un mode de transport, il s'agit d'un outil qui renforce et qui permet le bonheur de la famille. Chaque membre se l'approprie et apprend à le désirer à sa manière.

Enfin, l'automobile s'insère dans l'idéal de la famille en agissant en renfort face au « family togetherness », soit en étant destinée à assurer l'unité familiale. L'idéal de la banlieue implique de prioriser le noyau de la famille en lui offrant un environnement contrôlé et isolé où les liens entre les membres du foyer peuvent être renforcés en limitant les séparations (Miller 1995). Les activités peuvent favoriser l'exclusion des membres extérieurs permettant plus d'interactions au sein de la famille nucléaire. Dans ces circonstances, l'automobile constitue un instrument de contrôle afin de renforcer, ou d'obliger, cette proximité. En effet, alors que le père et mari part travailler quotidiennement, le rêve suburbain d'une famille unie constamment contentée dépend de la femme qui doit demeurer cloîtrée à la maison (Game et Pringle 1979). Dans cette définition de l'idéal largement influencé par l'homme, l'automobile permet d'isoler la femme au domicile (Marsh 1990). Sans être absente auparavant, cette construction sociale est sans conteste mise en évidence par l'automobile qui fait évoluer la vision de l'idéal suburbain entrevue jusqu'alors. L'univers banlieusard dans sa totale perfection exige une expérience genrée où la femme et la mère se dédie complètement aux tâches domiciliaires (Strong-Boag 1991). L'isolement résidentiel de la banlieue par l'automobile s'avère essentiel à l'exécution de ce nouveau rôle féminin qui permet comme jamais le parachèvement d'un rêve. L'aménagement de ce milieu est ainsi fait en favorisant une motorisation des ménages et où les besoins des femmes ne peuvent être comblés sans l'automobile qui les rend accessibles (Strong-Boag 1991).

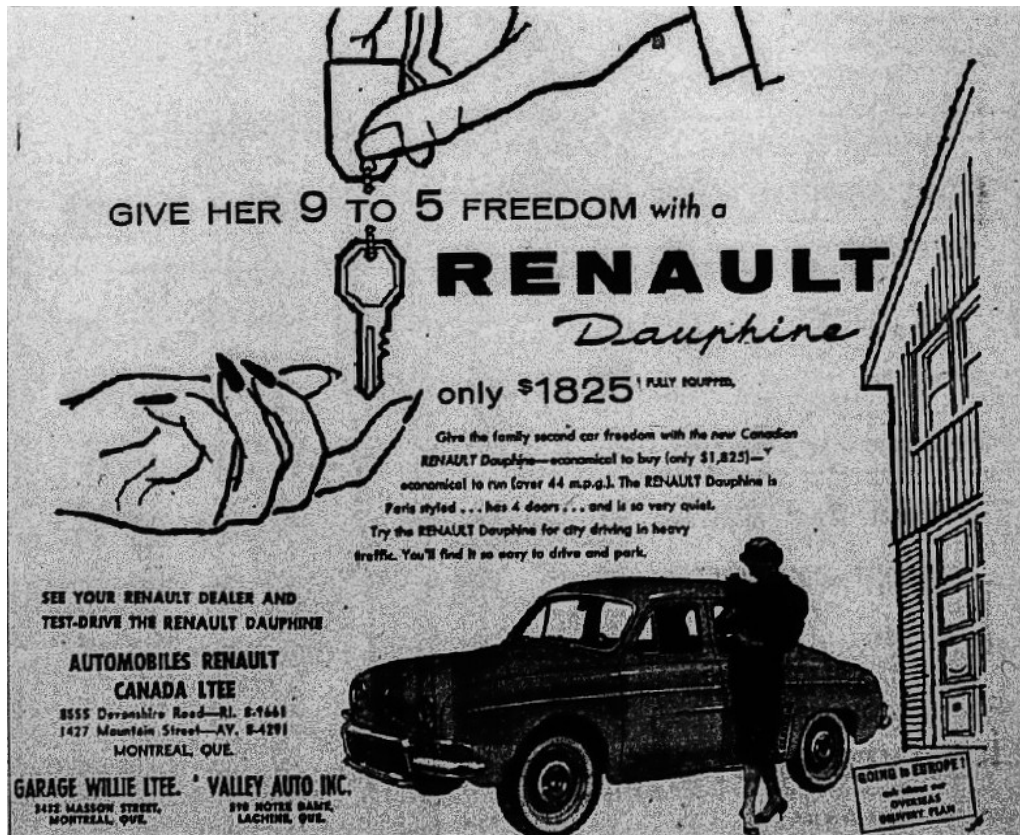


Figure 3.8 : L'automobile, support clé à la sphère domestique

Source: *Lakeshore News & West Island Chronicle* 14 août 1958. Reproduction autorisée par TC Transcontinental.

Alors que l'automobile familiale est utilisée par le mari, la femme n'a que peu d'utilité à recourir au transport public en banlieue. S'il existe dans de nombreuses localités notamment près de la ville-centre et sur la Rive-Sud, il est conçu majoritairement en fonction des besoins du travailleur et non orienté vers les services locaux (Silverstone 1997). En dehors de quelques occasions de sociabilité dans le rayon du quartier, la femme est vouée à tenir la maison et surtout à s'occuper des enfants en veillant sans répit à leur bien-être. Cette situation qui est reflétée dans le film *Deux Femmes en Or* diffusé en 1970 n'est pas sans inconvénient. Jour après jour, les femmes d'un quartier de banlieue sont isolées à leur domicile suivant le départ quotidien de leur époux. Elles s'occupent entre elles et consacrent une partie de leur emploi du temps à préserver l'impeccabilité du bungalow. Si ces activités s'inscrivent naturellement dans le milieu parfait qu'elles occupent et qui n'exige qu'un peu de bonne volonté, le malaise est présent. Sans automobile, l'ennui y est palpable et est source d'une suite d'évènements rocambolesques. Concours de circonstances ou dessein planifié, l'emploi d'une seule automobile pour plusieurs

familles contribue directement à l'atteinte des idéaux domestiques et familiaux qui sont emboîtés dans le rêve de la banlieue.

Dans certaines circonstances, les femmes peuvent disposer d'une automobile. Pour répondre à l'ensemble des besoins de la famille, l'automobile représente tout de même un outil indispensable (Gartman 2004). Les objectifs ne dérogent cependant pas, le rôle domestique ou familial étant mis à l'avant-plan. La vocation de l'automobile est articulée sur le travail pour l'homme et sur les tâches locales pour la femme. « Autrefois l'instrument d'une liberté, voire d'une émancipation, l'automobile des épouses et des mères devient un outil pour accomplir leurs tâches domestiques et conduire les enfants » (Lambert 2013, 221). Si elle permet de sortir les femmes de l'isolement provoqué par le domicile, cette liberté est conditionnée par des contraintes idéologiques fortes (Interrante 1983). En fait, il s'agit moins de donner une liberté aux femmes qu'à la famille.

Dans le cas extrême où le père et mari décède, l'automobile, qui n'aurait pas à être vendue en biais d'une assurance-vie, permet à la famille de rester unie et de ne rien sacrifier (*La Patrie* 23 juin 1946). Dans le cas de l'acquisition d'une seconde automobile, la mère et femme au foyer en dispose d'abord et avant tout en fonction du rôle de tenue de la maison (Anastakis 2008). L'objectif consiste surtout à offrir « the family second car freedom », liberté qui est accordée par le mari comme l'illustre explicitement la figure ci-dessus (*Lakeshore News & West Island Chronicle* 14 août 1958, 5). Enfin, les femmes qui occupent un travail grâce à l'acquisition d'un second véhicule agissent de même afin d'établir la famille et lui offrir des récompenses (Strong-Boag 1991). Assurant la sécurité des enfants, l'automobile peut être utilisée sans crainte afin de répondre aux différents besoins de la famille. Contribuant directement et indirectement à son bonheur, elle est irrémédiablement une composante grandissante de l'idéalisation de la banlieue.

3.2 Cul-de-sac : Retour à la réalité

L'intégration de l'automobile dans l'idéal suburbain se veut un ajout complémentaire non négligeable qui permet d'atteindre et de réaliser les sphères de valeurs associées à ses principales composantes historiques, à savoir l'idéal de la nature, de la propriété individuelle et de la famille. L'arrivée de cette technologie qui occupe une place bien plus grande qu'un simple mode de déplacement a toutefois aussi ses détracteurs parmi ceux qui aspirent à la banlieue parfaite. La

raison en est fort simple. Autant l'automobile contribue au rêve de la banlieue, autant elle constitue une menace à sa pleine expression. Ce possible écueil est progressivement appréhendé durant la période d'après-guerre au fil de la motorisation soutenue des ménages. Intimement reliée, l'automobile est considérée comme une atteinte à l'univers de la famille, mais aussi de l'environnement suburbain.

C'est d'abord face à la famille que l'automobile est mise au banc des accusés dans l'imaginaire populaire. De prime abord, comme il a été possible de le constater dans les pages précédentes, l'automobile est associée à une coquille protectrice garante en toutes circonstances de la sécurité de chaque membre de la famille. Néanmoins, cette perception n'est pas partagée de tous. En effet, l'automobile tend aussi à être reconnue comme un objet de la mort. Associée au fléau du siècle qu'est la vitesse, ce mode de transport pose un danger certain pour tous ceux qui sont à découvert (*La Patrie* 29 novembre 1962). Le départ de la ville vers la banlieue vise justement à prémunir la famille de menaces comme celles que pose la vitesse automobile. Or, l'imaginaire de l'automobile s'articule d'abord et avant tout autour de la vitesse, pour les bonnes, mais aussi pour les mauvaises raisons (Monneyron et Thomas 2006). Certaines tragédies provenant de secteurs banlieusards comme Saint-Lambert sont reconnues et plus les gens se portent acquéreurs et plus la situation périlite. Pour les citoyens s'exprimant publiquement, il appert que « l'automobiliste [...] qui bouscule hommes, femmes et enfants pour passer en trombe, lèse les citoyens dans leurs droits à la vie même » (*La Patrie* 17 octobre 1948, 74). Inévitablement, la présence de l'automobile cause nombre d'accidents et implique autant des piétons que d'autres véhicules ou l'environnement à proximité. Non plus sécuritaire, elle devient une menace à la protection de la famille. Tantôt une arme, tantôt un objet de défoulement, l'automobile n'est pas vue que pour la liberté qu'elle procure (ANQ mai 1967). En devenant la troisième cause de décès dans la province, elle s'éloigne d'une contribution à l'idéal suburbain, devenant même l'opposé pour de nombreuses familles.

Si les parents peuvent être atteints, c'est bien entendu les enfants qui sont les premières victimes, à tout le moins, celles devant lesquelles la population s'émeut le plus. Devant la hausse marquée d'accidentés au cours des années 1960, la plus grande association d'automobilistes au pays, le Royal Automobile Club of Canada, tente d'enseigner la sécurité routière au sein des écoles et des foyers en distribuant notamment des leçons et du matériel dans toutes les municipalités de l'île de

Montréal (RAC février 1965). Les enfants ont tendance à occuper la rue comme un terrain de jeu, mais leurs vies sont fauchées par l'automobiliste qui circule sans ralentir. Alors que l'aménagement de la banlieue a progressivement amené à réserver la rue à l'usage des véhicules automobiles, leur présence devient de plus en plus incompatible avec l'idéalisation de ce milieu où la sécurité des enfants représente l'un des leitmotivs les plus soutenus. Si les accidents sont plus nombreux à Montréal, ils frappent l'imaginaire du banlieusard et chaque cas est susceptible de faire les manchettes renforçant cette construction mentale. Face à la peur qui est suscitée, les journaux donnent des conseils aux parents sur les trucs à faire pour éviter aux enfants de mourir sous les roues de ces « monstres d'aciers ». En particulier, ils insistent sur l'importance de distinguer le danger que représente l'automobile en banlieue, car « les vitesses sont plus grandes et qu'il faut donc doubler de vigilance » (*La Patrie* 28 juin 1970, 9). Idéalisée comme un prolongement de la maison, seule cette dernière semble au final véritablement à même de pouvoir protéger la famille de l'automobile.


Sans conteste, cette perspective destructrice qui concerne l'automobile remet en question son rôle de refuge. D'une part, lorsque les enfants participent aux déplacements en voiture, ils sont exposés à de nombreux dangers, la perception étant qu'ils ne sont nullement protégés. Le risque existe qu'ils soient impliqués dans un sérieux accident suivant un banal déplacement vers le centre d'achats, l'épicerie ou encore le domicile. D'autre part, l'appétit de la vitesse et des émotions par les jeunes amène à considérer l'automobile comme un dangereux instrument aux yeux des parents. De manière récurrente, les compagnies d'assurances présentent des scénarios dans la presse où l'automobile est responsable du vol de la vie de leurs enfants qui se sont tués au volant (Figure 3.9). Les automobilistes sont imputables et présentés par les compagnies d'assurances comme les responsables d'une crise croissante alors que les accidents, leurs nombres et leurs gravités sont causés par eux seuls (*La Patrie* 17 décembre 1950). Au-delà des accidents, l'automobile commence aussi à être entrevue comme une menace sournoise pour d'autres motifs que les accidents. Elle peut par exemple asphyxier sans prévenir les enfants sur la banquette (*La Patrie* 15 novembre 1962).

Bien plus, l'automobile n'est pas simplement impliquée dans les accidents, elle en est aussi considérée comme le moteur. Elle est représentée comme un instrument contribuant à l'aggravation des fléaux sociaux existants. Ainsi, ceux consommant de l'alcool deviennent des

assassins au moyen d'une automobile enlevant pères, mères et soutiens à leurs familles (*La Patrie* 12 juin 1960). Dans d'autres cas, ce sont des mégalomanes agressifs dont le recours au véhicule enclenche selon les psychiatres « un transfert des refoulements perpétuellement contrariés » (*La Patrie* 22 mai 1960, 56). En découle alors une pathologie de l'automobile où les envies, frustrations et misères de l'individu se transforment en réels dangers une fois l'automobiliste en possession.

David took 17 years of love from his parents, first class honours from his school and \$8,000 from your pockets.

Then he left.



David left for good.
Brilliant high school student dies in car crash said the headline. All that love, all that brilliance, all that money; all gone for nothing.
 Automobile accidents kill more young Canadians than anything. More than disease; more than all other accidents put together.
 It costs some \$8,000 in tax money just to prepare a student for university. A thorough high school driver training program costs \$40 per student, and takes 50 hours of instruction. Small costs against the losses.

The automobile insurance industry promotes young driver training. Bursaries, text books and free instruction are given to high school teachers. They in turn teach the students.
 The industry also awards cash discounts on auto insurance premiums to students who pass the course.
 Driver training isn't a trial. School boards with experience know it's a proven method of reducing accidents. Urge and back high school driver training in your community.
 Keep the Davids with us.

All Canada Insurance Federation on behalf of
THE AUTOMOBILE INSURANCE INDUSTRY

Figure 3.9 : Intégrer l'automobile en banlieue amène ses envers

Source: *Lakeshore News & West Island Chronicle* 12 septembre 1966. Reproduction autorisée par TC Transcontinental.

Au-delà des répercussions et du coût humain que les accidents, anticipés comme réels, provoquent, c'est l'image de la banlieue, et plus particulièrement de l'identité et du mode de vie

des membres du ménage, qui est détruite en ces occasions (Fortin 2015). D'une part, l'idéal de la famille, et donc partiellement celui de la banlieue, sont irrévocablement emportés en morceaux à l'instar de cette propriété mobile. La présence de l'automobile en banlieue signifie la fin de la représentation de ce milieu comme un havre de paix garantissant la sécurité au noyau familial qui peut s'épanouir librement. D'autre part, l'automobile, technologie résolument moderne et progressiste, est désormais durablement ancrée avec une perspective péjorative dans l'imaginaire de nombreux banlieusards. Pour ces gens désabusés, ce type de mobilité devient incompatible avec l'idéal suburbain qui est conceptualisé durant l'après-guerre.

Il y a donc dans un premier temps la composante de la famille qui peut être atteinte par l'automobile. Mais il faut aussi dire un mot du milieu suburbain qui est désiré. L'intégration de ce mode de transport en banlieue tend en effet à être déplorée du point de vue de l'idéalisation, car il contribue à la détérioration de l'environnement. Il est ici fait référence au milieu dont les banlieusards aspirent à profiter. L'accès à la nature, près ou non du domicile, est possible dans une large mesure grâce à l'automobile qui comble cette facette de l'idéal suburbain. Néanmoins, elle commence parallèlement à être désignée comme la responsable de la dégradation de cet environnement. Phénomène encore peu connu, mais en expansion au cours des années 1960, la pollution qui empêche de plus en plus la jouissance de la nature environnante est imputée directement à l'utilisation de l'automobile (*La Patrie* 27 décembre 1970). Parmi les impacts les plus remarquables figurent en premier lieu les restrictions d'accès à l'eau, la pollution limitant à partir de la seconde moitié du XXe siècle la pêche récréative et la baignade dans les eaux du Grand Montréal (Dagenais M. 2011). Or, l'idéal de la nature repose grandement sur l'accès à l'eau dans la région montréalaise alors que « de nombreux territoires [sont] particulièrement prisés » pour cette raison (Dagenais M. 2006, 189). Loin d'être la seule cause, l'automobile est néanmoins au banc des accusés. Si ce n'est pas cet agent qui affecte directement la qualité de l'eau, la Société pour Vaincre la Pollution cible l'automobile comme un des principaux responsables de la pollution environnante, toutes sources confondues. À un point tel où ce groupe affirme qu'il faut abandonner au cours des années 1970 l'usage de l'automobile (*La Patrie* 27 décembre 1970). Pour le banlieusard qui idéalise la périphérie pour ses caractéristiques paysagères et naturelles, la présence de l'automobile dans l'imaginaire suburbain devient contradictoire. Cette pollution n'est toutefois pas celle qui vaut le plus de condamnations à l'acquisition de l'automobile. De ce point de vue, il faut plutôt cibler les effets directs de son

utilisation. En tant que mode de transport, chaque passage de l'automobile se fait en fanfare. Il s'accompagne d'une pollution sonore, visuelle et olfactive qui perturbe la quiétude recherchée. C'est cette présence remarquée qui traîne son image dans la boue. Le premier élément relevé met en évidence ses nuisances sonores. Le bruit produit à toute heure du jour par les automobiles en circulation ébranle la conception d'un paisible quartier résidentiel isolé de toute activité dérangeante, commerciale comme industrielle. Auparavant critiqués par les intellectuels, les bruits de différentes natures imputés à l'automobile tendent durant les années 1950 et 1960 à être vus négativement par les citoyens (Ladd 2008). Pour ceux qui résident en banlieue, plusieurs ont fait le choix de quitter la ville industrielle justement en raison des nuisances sonores. L'impact appréhendé comme réel est alors suffisamment sérieux pour que les municipalités tentent de l'aborder. Cependant, bien que les autorités suburbaines adoptent des règlements pour protéger les banlieusards des « bruits envahissants de l'automobile », les corps policiers ne parviennent pas à enrayer le fléau qui se matérialise (*La Patrie* 14 juin 1970, 13).

De même, l'automobile devient associée à une nuisance pour les désagréments visuels qu'elle provoque. Sa présence dans le paysage ne semble pas rebuter les résidents. Son utilisation à certains moments par contre contribue à dégrader l'idéal suburbain. Après le coucher du soleil par exemple, le recours aux phares du véhicule affecte la qualité de vie du bon voisinage (*La Patrie* 28 novembre 1954). Enfin, cet élément n'a été que très rarement soulevé. Néanmoins, les odeurs que dégage l'automobile sur son sillage contribuent de même à ternir son image et de là, son intégration dans la banlieue. De fait, la place que plusieurs acteurs souhaitent donner à l'automobile dans l'imaginaire banlieusard ne se déroule pas sans écueils. Le danger qu'elle est susceptible d'exposer à la famille et la place excessive qu'elle peut prendre dans la vie privée et l'environnement des gens relativisent sa propension à contribuer à l'idéal suburbain.

Enfin, il convient d'élargir cette critique de l'automobile. Sans nous y attarder, cette question mérite assurément d'être approfondie. L'idéal suburbain existe à tout le moins depuis le XIXe siècle. Sa construction a été relativement peu bousculée. Du moins jusqu'en 1945, moment où l'automobile s'est insérée dans le décor. Tel que nous l'avons abordé, de l'avis de plusieurs banlieusards, l'automobile fragilise le portrait idéalisé de la périphérie. Leur vision d'un milieu parfait entre en contradiction avec la tendance générale qui se construit. À leurs yeux, l'automobile doit soit être absente, soit strictement encadrée. Ils ne sont probablement pas les

seuls à arriver à cette conclusion. Si le mouvement vers la banlieue s'accroît de manière colossale au cours de l'après-guerre, nombreux sont ceux qui demeurent en ville ou au contraire en campagne. Pour des motifs géographiques, économiques, culturels ou idéologiques, ils n'envisagent pas (ou ne le peuvent) adhérer à cet idéal. L'automobile peut figurer au banc des accusés. Plusieurs peuvent souhaiter la soustraire de leur conception de la banlieue parfaite. L'omniprésence de l'automobile particulièrement en banlieue en fait un objet substitut qui peut certes contribuer à répondre à un ensemble de valeurs et d'objectifs, mais qui peut tout autant nuire à leur pleine expression (Lefebvre 1968). Si de nombreux Montréalais n'adhèrent pas à l'idéal suburbain d'après-guerre, cela peut aussi être en raison d'un rejet tout simplement de la banlieue.

À ce sujet, il est même possible de tisser certains liens entre l'automobile et la banlieue. Vrai dès l'après-guerre, cette critique commune tend sans contredit à se renforcer au fil des années. Pour certains Montréalais, il est hors question d'adopter l'automobile comme la périphérie. Les deux s'érigent en champions de l'individualisme. Tournant le dos à la collectivité, le banlieusard s'enferme dans sa voiture de marque Ford, coupe contact avec les problèmes de ceux qui habitent en ville et fuit vers la banlieue et sa maison individuelle entourée d'un vaste terrain privé. De même les accuse-t-on toutes deux d'épouser un conformisme et une homogénéité envahissant ou encore désolant (Ward 1999). La perte d'identité est facilement concevable alors qu'une majorité de consommateurs succombent à l'idéal suburbain. Les maisons préfabriquées comme les quelques modèles de voitures qui sont publicisés réduisent le banlieusard à deux numéros : une porte ainsi qu'une plaque d'immatriculation. De fait, les deux deviennent dénoncés comme de faux besoins durant l'après-guerre alors qu'ils incarnent surtout des symboles désillusoires du bonheur et d'un statut (Inglis 2004). L'idéal suburbain qui est exploré dans le cadre de ce projet de recherche consiste en celui qui prédomine au cours de l'après-guerre. D'autres idéaux existent toutefois dans la société. D'autres qui peuvent ne pas inclure l'automobile (ni même la banlieue) d'où l'existence de critiques à son endroit, même dans l'univers suburbain où elle est élevée sur un piédestal.

3.3 Conclusion

Ce chapitre permet de comprendre qu'au-delà de l'intégration physique de l'automobile à l'idéal suburbain, cette dernière participe aussi à ses principales composantes. Plus précisément, le véhicule automobile représente une facette créatrice secondaire, mais néanmoins non négligeable, qui concourt à la réalisation des différents idéaux enchâssés dans le rêve de la banlieue. Il participe d'abord à l'atteinte de l'idéal de la nature. Cette quête tant recherchée se produit en deux temps. L'automobile facilite premièrement la fuite de la ville vers la périphérie. Ainsi, non seulement permet-elle l'accès à ce milieu et à son idéal, mais de même approche-t-elle le citoyen d'un environnement moins bitumé. Bien plus, une fois la désillusion effective quant à la nature superficielle existant en banlieue, l'automobile poursuit son apport en offrant une bulle protectrice jusqu'à la destination rêvée, soit la véritable nature recherchée. Deuxièmement, l'automobile contribue à l'idéal suburbain en prolongeant l'un de ses traits phares à savoir, la maison unifamiliale. Ce faisant, elle poursuit certaines des valeurs du bungalow qui lui ont valu d'être désiré permettant de rendre ce rêve mobile. Refuge, identité, confort, style, autonomie, l'automobile caractérise l'idéal suburbain, car non seulement elle assure la continuité du domicile, mais elle prolonge aussi l'identité de ses occupants. Dernier élément, mais non le moindre, la pérennisation de l'idéal de la famille repose irrémédiablement sur l'automobile. Elle est associée dans l'imaginaire de la banlieue à un instrument clé assurant la sécurité, le bien-être et l'unité de la famille nucléaire. Dans les publicités analysées, l'automobile caractérise l'idéal suburbain en complétant sinon en suppléant chacun de ces éléments de différentes façons.

L'automobile n'est néanmoins pas exempte de critiques alors qu'elle peut aussi porter atteinte à ce même idéal. La perspective d'entrevoir l'automobile comme une facette destructrice de cet idéal se constate en fonction de deux composantes. Elle se pose d'une part en menace de la famille. Pour plusieurs, la sécurité qu'elle garantit n'est qu'illusoire alors qu'elle est autant susceptible d'anéantir ses membres. D'autre part, sa présence tend à aller à l'encontre des attributs recherchés dans l'environnement suburbain. En provoquant des nuisances de différentes natures, son idéalisation devient incompatible avec celle de la banlieue. Par l'influence positive comme négative qu'elle exerce, l'automobile est tout sauf absente de ce rêve de la périphérie.

CHAPITRE 4 : REGARD SUR BEACONSFIELD ET BROSSARD

« Ajoutons à cela tous les boulevards prévus et même commencés qui sillonneront notre ville, ce qui contribuera à faire de ville de Brossard la reine de la rive sud. » Georges-Henri Brossard (Chambre de Commerce de la Ville de Brossard 1962, 7)

L'automobile participe assurément à la composition de l'idéal suburbain d'après-guerre dans la région de Montréal. Dans les deux derniers chapitres, nous avons mis en lumière la manière dont l'automobile occupe un rôle dans cette conception de la banlieue. Cela dit, cette participation de l'automobile se fait-elle de manière équivalente dans tous les milieux suburbains montréalais, aussi hétérogènes soient-ils? L'automobile fait-elle partie de l'idéal de la majorité des banlieusards ou seulement de certains d'entre eux qui correspondent à un portrait rendant plus propice son utilisation? C'est ce à quoi ce chapitre tente de répondre en recourant à une étude multicas portant sur la ville de Beaconsfield et sur celle de Brossard où la réaction des différents acteurs des deux villes sera mise en perspective.

Ce chapitre débute en dressant un tour d'horizon des deux villes retenues. Histoire, population, environnement, aménagement, de nombreuses particularités distinguent ces banlieues. Leur développement vise néanmoins à permettre la réalisation d'un idéal. Par la suite, nous examinerons comment les principaux acteurs suburbains réagissent face à l'arrivée de l'automobile qui est très rapidement mise en relation avec cet idéal. Les acteurs privés sont sans l'ombre d'un doute en faveur de son intégration et promeuvent son utilisation. Sans distinction de milieu, les commerçants multiplient les services automobiles en zone commerciale comme résidentielle, subordonnent leurs entreprises à la présence automobile et adaptent l'habitation pavillonnaire. Ce consensus ne se retrouve pas du côté des autorités. Si la nouvelle ville de Brossard embrasse pleinement l'automobile et soutient son utilisation de toutes les façons possible, ce n'est pas le cas de la ville de Beaconsfield fondée au tournant du XXe siècle. Les autorités tentent au contraire de préserver les particularités de la municipalité de l'arrivée de l'automobile bien qu'elles doivent la concilier. Enfin, les citoyens semblent avec peu de réserves adhérer pleinement au nouvel univers qui leur est promu, acceptant de fait d'inclure la motorisation individuelle au rêve qu'ils conçoivent.

4.1 Deux villes aux antipodes

Commençons par la municipalité de Beaconsfield. Sa constitution en corporation dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal en 1910 traduit l'évolution progressive de l'idéal suburbain de l'époque qui a pris ses racines auprès d'un nombre croissant de villégiateurs puis de banlieusards. Si le territoire est habité depuis plusieurs siècles, la mise en service en 1853 d'un lien ferroviaire un peu plus d'un demi-siècle avant la fondation de la municipalité a permis de désenclaver le secteur et d'offrir un réel lien avec Montréal (Baird et Hall 1997). Située en plein cœur de Beaconsfield, la ligne ferroviaire a facilité l'installation des Montréalais qui en avaient les moyens. Du territoire agricole d'alors, Beaconsfield devient le socle d'un développement suburbain continu.

La volonté pour plusieurs citoyens de s'établir dans ce secteur au tournant du XXe siècle peut être motivée par différents facteurs, mais la mise en perspective des composantes phares de l'idéal suburbain témoigne d'un intérêt quant à l'atteinte du milieu parfait. D'emblée, il faut relever comment la fuite de la ville pour un environnement plus sain a contribué à catalyser les déplacements vers l'Ouest-de-l'Île alors que Montréal est reconnue pour nombre de problèmes notamment du point de vue sanitaire (Baird et Hall 1997). Beaconsfield et la région ont répondu à cette fuite. Offrant un accès privilégié aux rives du Lac Saint-Louis, « [this] was a place of wealth and leisure, and was the desired ideal throughout North America, a place to escape the dirty industrial town and enjoy the finer things in life in the seclusion of nature » (Dabrowski 2009, 25). Le secteur correspond à l'accès de la nature rêvée et des dizaines de familles anglophones ont commencé vers la fin du XIXe siècle à s'y établir de manière temporaire durant l'été. De grandes propriétés individuelles sont construites afin de répondre aux besoins du noyau familial. L'expérience de vie rurale fait partie des points attractifs au même titre que la possibilité d'exercer des activités nautiques. De plus en plus, les familles s'établissent de manière permanente, le motif principal étant de fuir « l'atmosphère chaude et très chargée de la ville » (Baird et Hall 1997, 61). La nature devint ainsi accessible à l'année favorisant son exploration en particulier durant l'hiver. Néanmoins, l'exode demeure limité à l'époque et seuls les ménages les plus fortunés peuvent se permettre d'emprunter occasionnellement ou quotidiennement le train du Grand Tronc à destination de la métropole.



Figure 4.1 : Le Lac Saint-Louis vu depuis le territoire de Beaconsfield

Source: Auteur. Reproduction autorisée par l'auteur.

Ce succinct portrait illustre qu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les Beaconsfieldois adhèrent déjà aux principaux traits associés à l'idéal de la banlieue. Les deux décennies suivantes annoncent une croissance sans précédent de la population (voir l'Annexe 3 pour un portrait sommaire des populations des deux villes). Alors qu'elle augmente d'une centaine d'habitants par décennie environ depuis la fondation de la municipalité, Beaconsfield passe d'une population de 706 habitants en 1941 à 19 390 habitants en 1971 (Bureau fédéral de la statistique 1941; Statistique Canada 1973). Cette hausse significative de la population permet à Beaconsfield d'obtenir le statut de ville en 1966 (Baird et Hall 1997). À l'instar de ce qui a été observé dans différents secteurs de la région de Montréal⁸, ce boom reflète l'implantation massive de nouveaux ménages à la recherche d'une meilleure qualité de vie et des attributs idéalisés de la banlieue.

Répondant aux critères d'un environnement sain, le territoire de Beaconsfield constitue l'endroit idéal pour accueillir majoritairement les familles. La tendance amorcée quelques décennies plus tôt se poursuit après 1945. Près de 90% des familles qui s'installent sur le territoire ont comme langue d'usage l'anglais. La quasi-totalité des nouvelles habitations qui sont érigées durant l'après-guerre répond aux impératifs idéalisés alors que 91% des 4 630 logements occupés constituent des propriétés et 95% sont des maisons individuelles non attenantes (Statistique Canada 1973; 1974). Les propriétés qui sont construites sont intégrées dans de vastes ensembles résidentiels issus de subdivisions d'anciens lots. Les quartiers possèdent un environnement

⁸ Voir le Tableau 2.1 du Chapitre 2.

verdoyant et familial, plusieurs parcs étant aménagés dès les années 1950. De plus, la majorité des nouveaux secteurs étant au sud des voies ferrées, ils demeurent relativement isolés de la principale zone industrielle qui est établie, elle, au nord (AVM 1953). Les familles s'inscrivent dans une communauté idéale désignée comme « one of Canada's premier bedroom communities [...] an idyllic place to bring up children, equivalent with Westmount in cache but with a country type feel » (Marcuse 2012, 1).

Or, si les ménages qui s'y établissent font partie des catégories de revenus les plus élevées (les trois premières surtout), cette implantation ne se traduit pas nécessairement par un achalandage accru du train. Les alternatives à ce mode de transport sont nombreuses pour les résidents de Beaconsfield. Le train figure en bonne position pour desservir la population locale autant en raison de son efficacité que par le statut d'une certaine prestance sociale qu'il reflète sur sa clientèle. En plus du train, il existe d'autres options notamment un service de transport par autobus qui exploite une ligne entre Sainte-Anne-de-Bellevue et Montréal (AVM, dossier de presse 413, Éditions J.E. Laurin 1945). Le service d'autobus régional se développe aussi à partir de 1955 (Matthews 1985).

Municipalité développée autour du service ferroviaire, Beaconsfield voit sa croissance limitée en fonction de l'accès au train (Bérubé 2008). Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, les nouvelles voies routières et les accès autoroutiers se multiplient dans la région. Si l'extension du réseau routier par les deux gouvernements contribue à l'accessibilité et à la croissance de la ville, elle signifie surtout une alternative supplémentaire pour les Beaconsfieldois. Les résidents ont d'abord un accès facilité à la métropole lorsque l'achèvement de la Route 2 (autoroute 20) se produit en 1947 réduisant de moitié le temps nécessaire pour atteindre la ville-centre (Baird et Hall 1997). Cet élément est non négligeable. Pour plusieurs citadins, l'objectif consiste à trouver un lieu paisible pour leur famille, loin de la ville, mais tout de même accessible pour le travail. Vu sa faible distance, la région a jusqu'alors été favorisée comme terre d'accueil (Hanna 1993). Le gain en temps devient un nouvel atout, le milieu idéal devenant encore plus accessible. Longeant les voies ferrées existantes, le nouvel axe représente une alternative intéressante pour les banlieusards qui doivent effectuer un voyage quotidien. Le réseau routier prend ensuite son envol au cours des années 1960 avec la réalisation de la Transcanadienne qui fait la jonction, à l'instar de la Route 2, avec les principaux axes du Grand Montréal (Wolford 2015). Malgré ces

progrès, les entraves routières sont nombreuses à l'échelle régionale. Les déplacements motorisés aux fins professionnelles vers la ville-centre sont ardues (Matthews 1985). Bien que des axes soient déployés, plusieurs autres demeurent en cours de réalisation jusqu'à la fin des années 1960. Les connexions des routes posent problème et nuisent à la fluidité des déplacements. Rien ne les désigne encore comme étant les infrastructures les plus attrayantes.

Assez nantie, la population de Beaconsfield se retrouve avec un choix entre deux types de mobilité complètement aux antipodes. Si les compagnies ferroviaires ne sont pas subventionnées pour concurrencer les routes publiques et l'usage de l'automobile, le service qu'elles offrent dans les premières années suivant l'après-guerre est parfaitement rodé pour assurer les déplacements des banlieusards vers la ville-centre. Les routes quant à elles sont de plus en plus déployées et surtout raccordées grâce aux investissements publics offrant un véritable réseau régional. Cette latitude est importante à saisir, car elle implique que l'automobile ne constitue pas un état de dépendance, à tout le moins pas encore. La question est de choisir le transport qui répond le mieux aux aspirations de la famille et de l'individu.

Les villes de Beaconsfield et de Brossard sont différentes de plusieurs points de vue. Néanmoins, si les deux territoires peuvent a priori sembler aux antipodes, leur quête de l'idéal suburbain et le développement d'infrastructures routières reflètent un processus de développement convergent. D'emblée, la présence - et la nécessité - de la route est beaucoup plus apparente en ce qui a trait à la création de Brossard. Pour lier ensuite la présence de l'automobile, il n'y a qu'un pas à franchir. Jusqu'en 1945, les moyens utilisés pour rejoindre ce territoire de la Rive-Sud sont nombreux, mais peu efficaces, nuisant ainsi à sa croissance. Traversiers, tramways, trains, ponts de glace, ces services ont longtemps été peu fiables (Collin et Poitras 2002). Par l'extension du réseau routier avec la réalisation de maints boulevards tels Taschereau et Marie-Victorin, la suburbanisation devient progressivement réalisable. Ce processus est surtout catalysé par l'érection de plusieurs ponts entre la Rive-Sud et l'île de Montréal. L'inauguration du pont Champlain en 1962, la création de l'autoroute 10 et la jonction avec les multiples axes en chantier sur l'île donnent le coup d'envoi au développement du territoire régional et plus particulièrement du secteur délimité par la ville de Brossard (Collin, Champagne, Hamel et Poitras 1998). Traversée de part en part par l'autoroute, Brossard bénéficie d'une infrastructure qui joue un rôle clé de désenclavement. En ce sens, à l'instar de la ville de Beaconsfield, la croissance accélérée

de Brossard peut être grandement attribuée à la localisation des nouvelles routes. De 3 400 habitants lors de sa reconnaissance comme municipalité en 1958 à 23 455 en 1971, la tendance est éloquent (Statistique Canada 1973). D'autant que Brossard ne repose pas sur un noyau historique. Il s'agit d'un fait rarissime parmi les villes québécoises et qui témoigne de la vitesse de développement que le processus de suburbanisation a suscitée (Lacroix et Séguin 1984).



Figure 4.2 : Vue sur Brossard en 1960

Source: Bibliothèque Georgette-Lepage 2014. Reproduction autorisée par la Ville de Brossard.

L'« organisation spatiale reflète une structure caractéristique de la banlieue moderne tant au niveau de l'habitation qu'au niveau de la répartition des divers éléments (rues, routes, autoroutes, habitations, commerces, etc. » (Lacroix et Séguin 1984, 23). Si les infrastructures routières accélèrent le développement de la ville, son aménagement est déterminé selon une perspective idéalisée. La municipalité met en place des « stratégies urbanistiques et architecturales » précises afin d'attirer des ménages qui recherchent ce « cadre de vie distinct » (Poitras 2012, 902). Se distinguant des municipalités francophones plus anciennes, la nouvelle banlieue que représente Brossard reflète aussi le rêve suburbain tel que promu dans la culture anglo-saxonne et que l'on retrouve du côté de Beaconsfield. Cette aspiration se constate surtout en rapport à son taux de

propriétés qui est très élevé (Fournelle 1957). Il demeure toutefois considérablement plus bas que celui qu'on retrouve à Beaconsfield. La ville de Brossard compte néanmoins au cours des années 1960 un taux de 75% de propriétés dans son parc immobilier (Statistique Canada 1974). La différence de revenus des ménages - le revenu moyen étant près de 50% inférieur à celui observé du côté de Beaconsfield - pourrait facilement expliquer l'écart entre les deux villes quant à ce trait de l'idéal suburbain. L'importance accordée au statut social en lien avec la maison individuelle demeure fondamentale.

La majorité des logements (71%), soit 4 235 sur 6 035, sont constitués de maisons individuelles détachées concordant de même avec le type d'habitations qui est idéalisé en fonction du milieu suburbain. La construction de ces propriétés prend place dans des quartiers résidentiels où les rues sont curvilignes et contribuent à la sécurité et à la quiétude de l'environnement. Les familles sont ici aussi grandement recherchées comme type de ménage pouvant être réceptif au milieu aménagé. Contrairement à Beaconsfield, ce sont toutefois des familles francophones qui viennent s'établir pour la plupart. Brossard épouse alors fidèlement les préceptes qui s'appliquent à une véritable cité-dortoir. Si son zonage prévoit certains espaces industriels et commerciaux, ce sont surtout des magasins qui s'établissent dans les années 1960, le secteur industriel n'étant exploité qu'à 14% (Lacroix et Séguin 1984). Chaque quartier résidentiel est pourvu de 5% d'espaces verts en plus de l'aménagement de parcs et d'un rigoureux programme de plantation d'arbres (*La Patrie* 12 mai 1968a). Une bonne partie de cette nature est artificielle, les parterres et surfaces de gazon étant considérés comme près de la moitié des îlots de verdure destinés à couvrir le territoire. Qualifiée de ville-miracle étant « sise dans un cadre champêtre loin du bruit de la ville de Montréal et de l'encombrement des routes [et] voisine des places d'été et d'hiver des Cantons de l'Est où se trouvent de magnifiques lacs et des centres de ski de premier ordre », Brossard répond à l'idéal suburbain d'après-guerre aux yeux de la plupart des habitants qui « sont propriétaires et habitent de charmants cottages, duplex ou bungalows entourés d'arbres et de vertes pelouses. Il fait bon y vivre » (AVM, dossier de presse 419.5, Ouimet 27 février 1964).

Brossard ne bénéficie pas d'infrastructures de transport aussi développées que celles de Beaconsfield. Durant les années 1950, certains services de transports publics sont coupés et le transport existant est peu accessible (Lacroix et Séguin 1984). Les alternatives offertes au ménage sont malgré tout suffisamment nombreuses pour les intéresser. Au tournant des années

1960, le maire fait état du service ferroviaire qui permet d'atteindre rapidement et directement la gare Centrale (AVM, dossier de presse 419.5, Langlois 16 mars 1959). La majorité des déplacements de ses habitants s'effectuant en direction de la métropole, un service régulier d'autobus relie quelques années plus tard Brossard à la station de métro de Longueuil. Un prolongement du service est même prévu directement au cœur du centre-ville (*La Patrie* 12 mai 1968b). À l'échelle locale, deux services d'autobus, provincial et local, sont mis à la disposition des résidents aux fins de leurs activités quotidiennes (AVM, dossier de presse 419.5, Ouimet 27 février 1964). La situation est loin d'être parfaite alors qu'une crise sévit vers la fin des années 1960 avec le transport régional Chambly obligeant la Ville à négocier afin d'obtenir des services étendus dans les limites du territoire et en direction de la métropole (AVM, dossier de presse 419.5, Levesque 14 mai 1968). Néanmoins, la situation s'apparente à celle de Beaconsfield. Les deux banlieues répondent en tous points aux impératifs du milieu idéalisé durant l'après-guerre. Elles offrent par ailleurs une forte prédisposition à l'automobile. Nantis et pourvus d'infrastructures de transports multiples, les banlieusards sont en mesure de choisir le type de mobilité qui convient le mieux à leurs aspirations et besoins.

4.2 Une vision commerciale unie

Dans un milieu idéalisé où chaque facette est reproduite de manière à répondre aux aspirations des ménages qui s'établissent, comment les différents acteurs de la banlieue réagissent-ils face à l'automobilité? En regard à l'idéal prédominant observé lors des deux chapitres précédents, l'automobile est valorisée autant par les acteurs privés que publics. En adoptant une échelle plus locale et particulière où divergent les communautés et la relation historique face à l'idéal suburbain, nous pourrions contribuer à confirmer ou infirmer si cette inclusion est répandue.

Les acteurs provenant du privé adoptent une vision résolument monolithique de l'automobile. Indépendamment des revenus et du milieu anglophone de Beaconsfield ou plutôt francophone de Brossard, la motorisation individuelle est véhiculée comme étant le type de mobilité le plus approprié au mode de vie du milieu rêvé. C'est le marché résidentiel qui témoigne dans un premier temps des efforts des promoteurs immobiliers contribuant à la propagation de l'automobile dans l'environnement physique des familles. La maison unifamiliale constitue

pratiquement le seul type de logement vendu à Beaconsfield et l'habitation la plus répandue à Brossard. Des efforts soutenus sont consentis durant les années 1950-1960 afin d'y promouvoir le caractère indispensable de l'automobile.

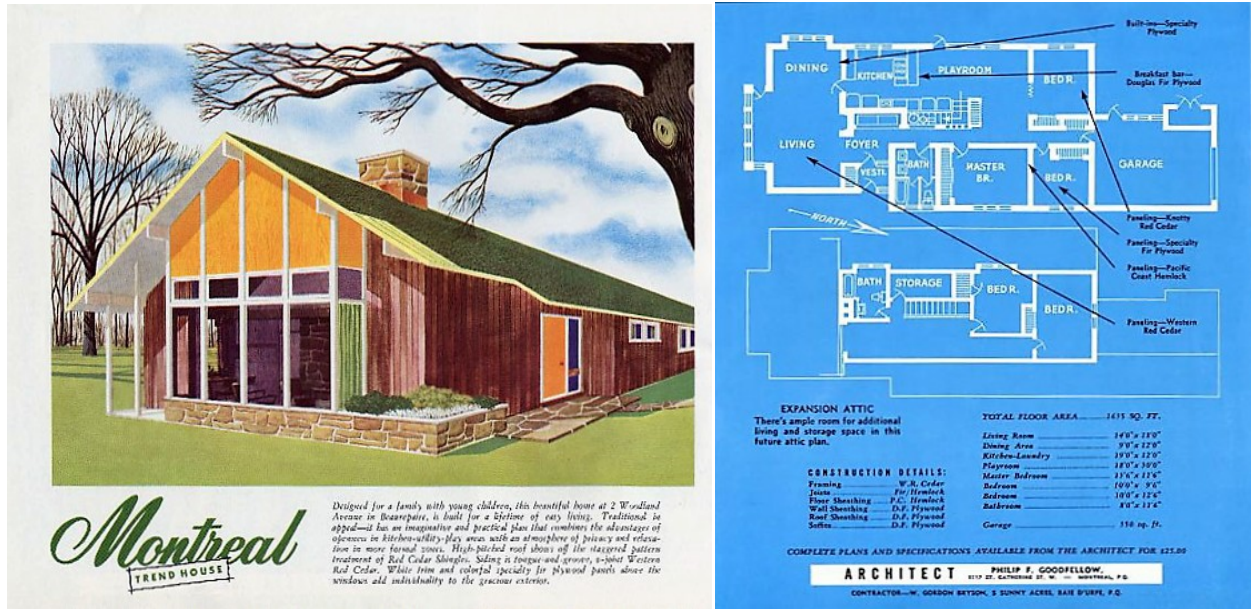


Figure 4.3 : La Trend House de Beaurepaire-Beaconsfield

Source: Kurtz 2011. Reproduction autorisée par Michael Kurtz.

À Beaconsfield, située dans le secteur sud-ouest surnommé Beaurepaire, la « Trend House » qui est déployée en 1954 affiche aux yeux de l'ensemble des (futurs) banlieusards la parfaite propriété à acquérir. Figurant parmi les dix maisons tendances déployées à travers le pays afin de promouvoir le bois de l'Ouest, chaque maison est unique et « designed by a local architect to meet local tastes and conditions » (*The Gazette* 25 mai 1954, 12). La campagne promotionnelle qui accompagne ce projet vise à inspirer les visiteurs sur les bonnes normes à adopter pour son chez-soi. Il s'agit d'orienter chaque client en présentant « une maison qui stimulera [son] imagination » (*La Patrie* 23 mai 1954, 106). Non sans raison est-elle établie dans l'Ouest-de-l'Île dans un milieu qui répond à ce moment aux exigences du rêve suburbain. Cette maison se veut le complément essentiel à la réussite de cette entreprise d'idéalisation. Conçue de manière à répondre à une meilleure qualité de vie et à épouser la vie familiale, la maison tendance de Beaurepaire est moderne, équipée des dernières technologies disponibles et surtout construite avec un garage attaché prévu pour deux automobiles (Marcuse 2012). Dès le début des années 1950, la maison modèle est ainsi conçue pour accommoder plus d'un véhicule par famille. Plus

qu'une simple intégration à l'environnement physique du ménage, cette association d'un garage double à la maison tendance de Montréal se veut un fort incitatif à une motorisation de chaque membre de la famille dans l'optique de l'atteinte du modernisme et du bonheur.

Cette vision promue en biais de l'une des maisons tendance du Canada se reflète dans une moindre mesure dans les projets immobiliers qui sont développés à Beaconsfield et dans les environs. Dans une moindre mesure, car tout ce qui est représenté par la « Trend House » n'est pas nécessairement encore matérialisé dans l'industrie ni à portée de la classe moyenne (Marcuse 2012). Il s'agit d'abord et avant tout d'introduire la modernité souhaitée à moyen terme. Pour les mêmes raisons que les habitations qui sont construites dans les années 1950-1960 ont peu de chances d'intégrer un baromètre électronique ou un système Air-Wall, le garage double n'est pas commun. Ce n'est cependant pas le cas du garage simple qui est largement répandu dans le marché immobilier à défaut d'être systématiquement proposé. En sous-sol ou de plain-pied, la propagation de cette structure destinée à l'automobile est facilement observable. Elle l'est à travers l'ensemble des plans conçus par les firmes d'architectes qui ont pu être dépouillés (BANQ Thibodeau et Thibodeau, architectes 1956). Intégré directement à la propriété, le garage est conçu pour inclure une ou deux automobiles et se voit raccorder à une longue entrée charretière.

L'automobile est aussi très présente dans les publicités des hebdomadaires régionaux. Peu importe l'état d'avancement du projet immobilier, le (futur) Beaconsfieldois ne peut faire abstraction de la place qui est accordée à l'automobilité. Si l'entrée charretière est considérée dès les années 1950 comme une facette généralisée et fait l'objet de peu de mentions, les habitations promues à Beaconsfield mettent en évidence l'intégration du garage. Contrairement à l'abri d'auto qui ne semble pas être considéré par les promoteurs, le garage est très rapidement une pièce essentielle de la maison idéalisée. Dès 1946, plusieurs plans de maisons modernes sont publicisés dans les journaux auprès de la « small family » qui peut trouver dans chaque modèle tous les avantages contemporains à commencer par le garage familial (*Lakeshore News & West Island Chronicle* 21 mars 1946, 5; 7 mars 1946). Aspirer à la « Home-In-One » où tout est déjà inclus pour l'épanouissement de la famille implique à tout le moins l'ajout d'un garage simple (*Lakeshore News & West Island Chronicle* 14 mars 1966, 1). À l'instar de la cuisine, du jardin ou des chambres, le garage et ses attributs deviennent une composante du bungalow. Ainsi, les nouveaux ensembles résidentiels sont publicisés par le biais de la promotion des portes de garage

modernes (*Lakeshore News & West Island Chronicle* 5 mai 1960). Grandeur du garage, modernité de la porte, architecture intégrée, ce sont des éléments non négligeables qui reflètent la prestance de la propriété et du ménage. La famille beaconsfieldoise est invitée à l'entretenir, à l'améliorer et à préserver son image, le garage à l'instar de la maison ne devant pas paraître désuet (Figure 4.4). Pour les ménages qui souhaitent s'établir dans ce secteur de l'Ouest-de-l'Île, la propriété idéale n'est complète qu'en considérant ce lieu destiné à abriter un véhicule.



Figure 4.4: Nothing Old Hat about our house

Source: *Lakeshore News & West Island Chronicles* 18 mai 1962. Reproduction autorisée par TC Transcontinental.

La représentation socioculturelle de la maison pavillonnaire qui est offerte aux Brossardois s'apparente beaucoup à ce qui est relevé à Beaconsfield. Au tournant des années 1960, l'intégration de l'automobilité à la propriété individuelle est d'autant plus établie lorsque les promoteurs entament différents projets domiciliaires dans la nouvelle ville. Les développements

sont exposés aux futurs acheteurs en termes très implicites en spécifiant qu'il ne s'agit ni plus ni moins que ce que la famille attendait. Les publicités l'invitent textuellement à imaginer « une superbe maison neuve, moderne, offrant toutes les commodités et le confort, dans un superbe développement » (*Le Courrier du Sud* 25 octobre 1966, 21). Acheter la propriété idéale à Brossard dans un quartier neuf tel *Olympic Gardens* comprend alors un éclairage de rue sans fils, des rues et des trottoirs pavés et un abri d'auto ou encore un garage chauffé. L'intégration de ce dernier ingrédient constitue un prérequis immanquable pour l'entreprise N & H qui ne vend des maisons à Brossard qu'en suivant les « idées les plus neuves » (*La Patrie* 18 octobre 1962, 13).

VIVEZ COMME UN ROI... À BROSSARD



LE HUDSON
Sérieux "split-level" avec suite de jeu fine, 4 grandes chambres et 2 salles de bain.

PREMIER MOIS RABAIS D'HIVER	\$17,290
MAINTENANT	\$ 500
PAIEMENT INITIAL	\$16,790
	\$840

Une maison de qualité avec fenêtres Rusco en acier

ÉPARGNEZ \$500

Il ne reste que quelques maisons seulement auxquelles s'applique le boni de \$500 du gouvernement pour les travaux d'hiver. C'est pour vous le temps d'agir pendant qu'il reste encore un choix intéressant d'emplacements agréables.

PAS DE FRAIS DE FERMETURE NI DE FRAIS CACHÉS

Les plus belles maisons de Montréal sont celles de Roger Pilon à Ville Brossard.



LE FRONTENAC
Modèle ranch avec garage à 2 places, 4 chambres et luxueux sa suite de jeu lambrisée.

PREMIER MOIS RABAIS D'HIVER	\$18,090
MAINTENANT	\$ 500
PAIEMENT INITIAL	\$17,590
	\$1440

Une maison de qualité avec fenêtres Rusco en acier



LE BROOKWOOD
Modèle ranch à 4 chambres avec 2 salles de bain et suite de jeu fine.

PREMIER MOIS RABAIS D'HIVER	\$16,790
MAINTENANT	\$ 500
PAIEMENT INITIAL	\$16,290
	\$840

Une maison de qualité avec fenêtres Rusco en acier

La qualité avant tout!

Ces maisons sont insurpassables pour leur qualité et aussi l'originalité des lignes. Nulle part ailleurs vous ne trouverez aussi riches caractéristiques.

Fenêtres Rusco en acier émaillé

- Fenêtres "Thermoseal" au vifair
- Portes coulissantes "Thermoseal" donnant sur le jardin
- Planchers en chêne
- Garage chauffé
- Réserveur à eau chaude doublé de laine minérale
- Suite de jeu avec lambris de bois à panneaux de votre propre choix

SALLES DE BAIN LUXUEUSES

- Planchers de tuile mosaïque
- Plafonds illuminés

• Coffresse "Formica" de qualité

• Miroir décoratif

• Etui à "Kleanex" et accessoires chromés

CUISINES FORMICA DE DISTINCTION

- Armoire "Formica" au fini grain de bois
- Evier en acier inoxydable
- Etui pour boîte à "Kleanex"
- Cuisinière encastrée Tappan avec hotte et ventilateur
- Dispense et armoire à balais

TERRAINS

Grandeur régulière de 6,000 p.c., nivelés et recouverts de pelouse à la grandeur en avant comme en arrière. Chemin d'entrée pavé d'asphalte ainsi que trottoir arrière. Trottoir avant en béton.

Un "chez-vous" bien à vous, une vie nouvelle vous attendent dans ces joyaux de maisons Roger Pilon à Ville Brossard... et vos rêves deviendront réalité... Et vous trouverez à deux pas de votre demeure : écoles, centre d'échecs et commodités communautaires... Nos maisons sont annoncées aux pages CJMS, CJAD et CFCF

Figure 4.5: Ce qui convient à tout Brossardois
Source: *La Patrie* 27 février 1964. Reproduction autorisée par La Presse, ltée.

Durant les années 1960, le garage double, chauffé bien évidemment, commence à figurer parmi les publicités des promoteurs. Il ne s'agit toutefois pas de la règle, ce modèle étant en général moins abordable que celui comprenant un garage simple. Dans les deux cas par contre, le promoteur vous certifie que « vos rêves deviendront des réalités » (*La Patrie* 27 février 1964, 19). L'idéal de la banlieue est respecté à la lettre. Propriété unifamiliale, commodités modernes, pièces spacieuses et chambres nombreuses pour les enfants, les promoteurs s'assurent même dans la publicité précédente d'entourer chaque maison d'arbres matures rappelant la nature. Même si cette nature ne peut qu'être prématurée alors que Brossard est d'abord et avant tout constituée de prairies et dénuée d'arbres qu'il faut planter (Pratt 2009). Les propriétés sont isolées, mais tout de même situées à proximité de centres d'achats (*La Patrie* 1^{er} mars 1970). Ce rêve domestique dont on fait la promotion comporte une part bien appropriée à l'univers de l'automobile.

Les protagonistes provenant du milieu commercial œuvrent tout autant à l'épanouissement de l'automobilité que les acteurs du marché immobilier. Les entreprises consacrées spécifiquement à l'automobile sont celles qui s'immiscent le plus rapidement dans les deux milieux observés durant l'après-guerre. Dès 1946 est-on en mesure de relever des demandes pour ériger des postes de gazoline à Beaconsfield (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield janvier 1946). Par la suite, des demandes pour des stations-service sont régulièrement soumises aux autorités (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 8 septembre 1947; 29 juillet 1957; 12 août 1963; 5 avril 1965). Les commerçants tentent de s'établir dans toutes les zones disponibles, près des artères comme des quartiers résidentiels. L'utilisation de l'automobile doit être facile, agréable et s'avérer plus idéale pour la famille que les autres modes de transports. La même situation prévaut du côté de Brossard. Quelques mois à peine suivant la création de la municipalité, des demandes de permis sont déjà soumises auprès des autorités afin de construire des stations-service (Conseil de Ville de Brossard 9 juin 1958; 21 mars 1959).

D'autres établissements spécialisés comme des concessionnaires s'établissent aussi. Ils se retrouvent toutefois principalement du côté de Brossard, le territoire de Beaconsfield étant peu propice à l'implantation d'importantes zones commerciales (Williams 1973). De ce côté, les seuls propriétaires qui s'installent à Beaconsfield, comme l'entreprise Lac St-Louis Automobile Limited, commercialisent rapidement leurs sites, puis les lots adjacents et tentent même d'outrepasser le zonage résidentiel (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 3 juin 1959). Il

faut donc surtout regarder du côté de la Rive-Sud. Les opportunités sont nombreuses et ne se limitent pas à l'automobile alors que « l'emplacement de Brossard [est] idéal pour y commercialiser des parcs-roulottes » (Pratt 2009, 169). Différents services automobiles s'implantent et il est parfois même possible d'observer des jonctions entre eux. L'ouverture d'un garage peut ainsi s'adjoindre un poste de taxis (Conseil de Ville de Brossard 24 novembre 1964). Le déploiement d'Auto-Lave quant à lui est d'abord limité et peu présent dans le paysage local, mais ce type de commerce est en mesure au cours des années 1960 de s'établir dans tous les secteurs (Conseil de Ville de Brossard 17 juin 1968). Sa présence se constate parallèlement à l'apparition d'autres services axés sur l'image et sur l'esthétique de l'automobile. L'ouverture du Brossard Speed Shop vers le milieu des années 1960 va dans ce sens (Brossard SpeedShop 1965). Le commerçant y vante ses produits promettant de rendre encore plus belle cette possession qui rend si fier. Couvre-volet, phares stylés, alarmes et klaxons hauts de gamme, le Brossardois peut personnaliser et bonifier son automobile. De ce fait, « it insures [his] family's safety » tout en protégeant ses « valuables » (Brossard SpeedShop 1965, 43). Ce type de magasins traduit une volonté d'associer ce mode de transport à un produit qui s'apparente plus à un prolongement de la maison et à un support de la famille qu'à un simple moyen de déplacement.

Dans le cas des deux milieux observés, la place des commerces automobiles est prépondérante malgré la taille relativement modeste des zones commerciales existantes. Du côté de Beaconsfield, les établissements liés au domaine automobile forment à la fin des années 1960 le second type d'entreprises en importance, tout juste derrière les épiceries générales (Williams 1973). Du côté de Brossard, l'émergence de différents commerces dédiés à l'automobile et à son esthétique témoigne de l'importance que les acteurs privés souhaitent lui imputer. Les résultats sont d'ailleurs au rendez-vous si l'on porte attention au plan directeur de la Ville figurant sur la page suivante. Outre l'importance accordée aux infrastructures de transports, il faut relever que seuls deux types de commerces sont identifiés. L'un d'eux est précisément le commerce d'automobiles. L'autre concerne les centres d'achats. Non dévolu à l'automobile, l'univers commercial défini par quelques commerces clés qui émerge n'y est pas moins subordonné et contribue à sa propagation dans l'imaginaire du milieu idéal représenté par le banlieusard. Un peu partout, le développement économique suburbain s'observe principalement en fonction de la « prolifération des centres commerciaux » (Lacroix et Séguin 1984, 39). Si quelques dizaines de commerces et de services s'établissent à Beaconsfield, le territoire est trop étroit et réservé à la

pérennisation du milieu résidentiel pour accommoder de grandes installations. Pour cette raison, « Beaconsfield's residents must leave the city to go on shopping excursions in other communities » (Williams 1973, 12). Des commerces régionaux, comme le Fairview qui est situé dans la ville voisine de Pointe-Claire, permettent alors de desservir les Beaconsfieldois.



Figure 4.6: Plan directeur de la Ville de Brossard

Source: Chambre de Commerce de la Ville de Brossard 1962. Reproduction autorisée par la Société historique et culturelle du Marigot.

Dans l'espoir de répondre aux besoins et aux aspirations des consommateurs, les commerçants locaux comme régionaux consacrent une attention particulière à la place accordée à l'automobile. Dans le cas du Fairview, sa promotion met grandement en valeur les avantages liés à l'utilisation de l'automobile comme l'illustre la Figure 4.7. D'une part, les promoteurs vantent

l'accessibilité du site pour tout résident de l'Ouest-de-l'Île. Le centre commercial se situe en effet au confluent de la nouvelle autoroute, la Transcanadienne, et de l'artère du boulevard St-Jean. Tout propriétaire d'automobile est facilement en mesure de venir profiter de plus de 70 magasins. D'autre part, s'il est possible que le transport collectif soit disponible afin d'effectuer les déplacements nécessaires, il est plus agréable de recourir à l'automobile alors que plus de 5000 places de stationnements sont offertes tout autour du centre.

Fairview Pointe-Claire Shopping Centre



***Everybody talks about
the weather . . . we're doing
something about it!***

Fairview Pointe-Claire covered shopping mall progresses

OPENING AUGUST 1965 . . .
We're going ahead on a tight schedule! All underground services have been installed. Our site is level. The foundations are poured. Giant cranes are putting the steel into place. The walls will soon be up and the roof on. We're mounting daily deadlines for the fabulous opening ahead!

70 STORES . . .
INCLUDING SIMPSON'S AND EATON'S. Situated from Simpson's at one end to Eaton's at the other, along the beautiful Mall. There you'll find Canada's most famous shops offering every type of merchandise and every service requirement. You can start looking forward to greater shopping comfort and convenience than you've ever known.

IN POINTE CLAIRE -- At the north-west corner of St. John's Road and the New Metropolitan (Trans-Canada) Highway. A new wonderful world of shopping, within minutes of Lakeshore and North Shore communities, a short drive for residents of West-End Montreal.

COMPLETELY CLIMATE CONTROLLED! Palms and flowers the year 'round in the Mall where air conditioning makes necessary shopping a breeze, heating lets you forget the weather in winter! Every window shop opens into the new Mall, easy to the five thousand car capacity parking area. It's all ahead for you, opening August 1965!



NEW METROPOLITAN (TRANS-CANADA) HIGHWAY AT ST. JOHN'S ROAD, POINTE CLAIRE

TC TRANSCONTINENTAL
POINTE-CLAIRE SHOPPING CENTRE

Figure 4.7: Ouverture du Fairview Pointe-Claire Shopping Centre

Source: *Lakeshore News & West Island Chronicle* 9 juillet 1964. Reproduction autorisée par TC Transcontinental.

Cette stratégie est empruntée de même par les établissements commerciaux de Beaconsfield qui se regroupent principalement sous deux centres d'achats locaux (Williams 1973). Tout est fait pour que leurs accès soient facilités pour les automobilistes comme en témoignent les demandes soumises par les marchands qui souhaitent plus d'ouvertures d'intersections (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 28 septembre 1970). Ces demandes visent surtout les artères locales, mais les commerçants n'hésitent pas à recourir aux mêmes demandes auprès des autorités provinciales afin d'avoir un accès directement à l'autoroute (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 25 mars 1968). L'accessibilité aux infrastructures routières doit être impeccable pour attirer les résidents qui recourent à leur véhicule pour leurs activités quotidiennes. En ce sens, des pressions sont exercées par le Local Merchants Committee Association (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 13 avril 1959). Certains commerçants sont prêts à financer une partie des stationnements publics près des zones commerciales ou carrément à acheter des lots et à les céder à la Ville si cette dernière consent à les paver (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 26 mars 1961; 5 mai 1969). La vision commerciale qui est promue ici associe un service et une considération consacrés d'abord et avant tout aux consommateurs motorisés.

La même attention est portée sur le territoire brossardois où l'espace disponible permet le déploiement de plus de commerces orientés sur l'automobile. Les limites entravant son idéalisation sont moindres. Naturellement, les centres commerciaux occupent une place importante dans la ville hôte du très contemporain Quartier Dix-30⁹. Le premier centre commercial à Brossard ouvre ses portes en 1959 et doit comporter au minimum une dizaine de magasins lorsque sa construction est entamée (Conseil de Ville de Brossard 29 juillet 1959). Deux centres ouvrent leurs portes au cours des années 1960 (Pratt 2009). D'abord la Place Brossard en 1964 qui offre après quelques années une quarantaine de magasins. Ensuite la Place Portobello qui est inaugurée en 1965 à l'intersection de l'autoroute 10 et du boulevard Taschereau. Preuve de l'engouement suscité, ce centre commercial subit un premier, de plusieurs, agrandissement dès l'année suivante.

D'autres types d'établissements commerciaux plus axés sur l'expérience automobile sont dans les cartons des promoteurs immobiliers. Si ces derniers ne peuvent ouvrir un ciné-parc dans la

⁹ Le Quartier Dix30 est le premier centre commercial de type lifestyle au Canada. Dès 2006, l'immense développement commercial s'est implanté à Brossard et compte désormais environ 500 commerces, restaurants, hôtels, centres de divertissements, centres sportifs, etc.

province durant une bonne partie des années 1950-1960, rien ne les empêche de solliciter les banlieusards. Ainsi, le ciné-parc Northwat Drive-In est établi en 1961 à la limite de la frontière canadienne à Champlain aux États-Unis dans le but d'attirer une clientèle québécoise désireuse de consommer cette expérience motorisée. Les publicités figurant dans les hebdomadaires invitent les gens de la Rive-Sud à partir en balade en voiture et grâce aux indications fournies, à traverser la frontière pour vivre l'expérience du ciné-parc (*Le Courrier du Sud* 26 avril 1962). L'intérêt des résidents du côté de Brossard est alors suffisamment grand pour que moins de deux années suivant la fin de l'interdiction provinciale en 1967, Ciné Parc Bellevue Inc. effectue une demande d'ouverture d'un cinéma extérieur sur le territoire auprès du ministère des Affaires Culturelles (Conseil de Ville de Brossard 4 décembre 1969).



Figure 4.8: Le motel le Champlain sur le boulevard Taschereau

Source: Chambre de Commerce de la Ville de Brossard 1962. Reproduction autorisée par la Société historique et culturelle du Marigot.

Enfin, peu présents à Beaconsfield et de manière générale dans la région montréalaise, les motels s'installent en grand nombre dans le secteur de Brossard. Dès le début des années 1960, près d'une vingtaine de ces lieux d'hébergement sont dénombrés (Pratt 2009). La croissance de cette industrie sur le boulevard Taschereau le long de la rive s'est poursuivie tout au long de la décennie en préparation de l'Expo 67. En effet, alors que cet événement a attiré plus de 50 millions de visiteurs, il est anticipé que la majorité d'entre eux, locaux comme étrangers, se

promèment en automobile (AVM, dossier de presse, bobine 489.8 12 décembre 1962). Dès lors, rien de plus normal que le foisonnement apparent de ces bâtiments voués à accueillir les automobilistes sur le court terme. Ce faisant, ils contribuent à la propagation de l'automobile dans l'univers suburbain et dans l'expérience qu'elle est susceptible d'offrir aux Brossardois. Beaconsfield comme Brossard sont liés à un développement commercial diversifié qui met grandement en valeur une vision favorisant l'automobilité. Si Brossard expérimente plus largement cette tendance, les résidents des deux villes sont susceptibles d'y adhérer.

4.3 Des autorités à la défense d'un idéal condamné

Cette propagation physique de l'automobilité contribue à moduler son acceptation dans l'idéal que bâtissent les Beaconsfieldois et les Brossardois de leurs milieux. Si ce processus est collectivement appuyé par les acteurs privés, il est impossible d'en dire autant de la part des autorités des villes concernées. Au fil de la période d'après-guerre, les autorités de la Ville de Beaconsfield comme de celles de Brossard aboutissent à des orientations similaires qui impliquent l'intégration de l'automobile comme facette reconnue et désirée du milieu suburbain. Cette transformation ne semble toutefois constituer un long fleuve tranquille que pour l'une des deux villes seulement. Il faut se rappeler que les deux œuvrent depuis leur fondation à la réalisation de l'idéal suburbain dans leurs milieux.

Pour la Ville de Beaconsfield, l'arrivée de l'automobile est incompatible avec la représentation socioculturelle qui existe depuis près d'un demi-siècle. La réaction qui émane des autorités durant les années 1950 et 1960 traduit en ce sens une volonté de protéger l'intégrité de la vision épousée jusqu'alors. Pour ce faire, elles dictent plusieurs mesures assurant la primauté des facettes historiques de la banlieue sur l'automobile et son utilisation. Dans un premier temps, la question du service ferroviaire révèle bien les tensions que doivent concilier les autorités de Beaconsfield quant au rôle de l'automobile vis-à-vis de l'idéal suburbain qui a façonné la ville. Le train représente un symbole important de la banlieue bourgeoise. Moyen de fuir la ville pour un milieu rêvé et peu accessible, le train constitue un accessoire historique associé à ce processus.



Figure 4.9: Le train intègre le paysage de Beaconsfield dès le XIXe siècle

Source: Baird et Hall 1997.
Reproduction autorisée par Exporail,
Fonds Canadian Pacific Railway
Company

La démocratisation de l'automobile et le déploiement d'infrastructures routières offrent une concurrence inéquitable au service ferroviaire et aux deux gares que compte la ville, la gare Beaurepaire et la gare Beaconsfield, durant la période d'après-guerre. Si le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) maintient un service plus attrayant que celui de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), la gloire fait déjà partie du passé (Godfrey et Turcotte 2010). Néanmoins, l'existence de ce mode de transport doit être préservée. Le train demeure un élément qui est représenté mentalement aux côtés de l'idéal suburbain. En ce sens, sa possible mort peut être associée à la mort de l'idéal incarné jusqu'alors par Beaconsfield. Il faut d'abord relever les efforts des autorités dans la continuité de ce type de mobilité qui se déclinent de deux façons. Dans un premier temps, la Ville tente d'accommoder la présence de l'automobile avec l'utilisation du train. À défaut d'empêcher l'arrivée de la motorisation individuelle, des tentatives de conciliation sont effectuées dans l'espoir toujours de préserver la présence du train. À maintes reprises, des propositions sont tentées auprès des compagnies ferroviaires, le CN principalement, concernant la construction de stationnements adjacents à leurs infrastructures (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 8 avril 1946). Le refus du CN d'établir un stationnement à la gare de Beaurepaire ne freine pas la volonté des élus. En regard à cette gare, les élus s'entendent en 1953 afin de l'a pourvoir d'un parc de stationnement au sud du chemin de fer (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 5 octobre 1953). Par contre, même ces tentatives de conciliation ne font pas consensus au sein du conseil élu de la Ville. La proposition d'implanter un stationnement similaire au nord du passage est défaite par la majorité des élus.

Dans un deuxième temps, les autorités tentent parallèlement de maintenir l'existence du service ferroviaire et refusent sa cessation bien que sa présence pour les passagers ne soit plus que rarissime. Elles s'opposent d'abord au CN qui à deux reprises en 1956 tente de retirer la station Beaconsfield considérant qu'un seul train arrête quotidiennement (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 9 octobre 1956; 10 décembre 1956). Aucune suite n'est alors donnée. La situation semble plus promptement réglée l'année suivante lorsqu'une demande similaire concernant la station Beaufort est entérinée par le Conseil (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 3 juin 1957). Elle ne semble néanmoins pas mise en application, car, en 1958, le Conseil approuve des démarches visant à acquérir des lots près des gares Beaconsfield et Beaufort afin d'améliorer les capacités de stationnements pour les usagers (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 24 février 1958). D'autres initiatives sont poursuivies du côté de la gare de Beaconsfield afin de la pourvoir en parcs de stationnement. Les élus tentent notamment d'ériger un emplacement avec des investisseurs privés (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 18 janvier 1960) avant de lancer des discussions avec le CP (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 27 mai 1963). Ce dernier effort est plus payant pour la Ville qui parvient finalement à signer une entente sur 9 900 pieds carrés de stationnement gratuit avec le CP (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 19 août 1963). Une entente similaire est ensuite conclue avec le gouvernement provincial pour un second stationnement (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 9 janvier 1967). Ainsi, les autorités de la ville déploient de nombreuses mesures afin de maintenir le service ferroviaire même si, pour ce faire, elles doivent de plus en plus accommoder la présence de l'automobile.

Au-delà du conflit entrevu par les autorités sur le type de mobilité le plus adéquat pour les Beaconsfieldois, il faut relever leurs agissements en ce qui concerne l'environnement résidentiel de la ville. Le développement important qui touche le territoire au cours des années 1950-1960 provoque une pression importante sur l'intégrité du milieu suburbain imaginé et réalisé depuis la fondation de Beaconsfield. Les activités des acteurs privés qui tentent de s'implanter un peu partout amènent vivement les autorités à réagir afin d'assurer la tranquillité et l'isolement des habitations. En offrant une mobilité qui accentue le potentiel d'aménagement spatial, l'utilisation de l'automobile facilite cette orientation; en ce sens, elle ne doit pas être totalement freinée. Afin de « préserver pour la ville sa réputation de communauté résidentielle sur l'île [*sic*] de Montréal », une conformité longuement établie, les autorités rédigent un règlement de

construction en 1946 où la ville est divisée en trois districts allant du strictement résidentiel à une relative mixité fonctionnelle (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 29 juillet 1946, 587). Le zonage constitue alors un outil essentiel qui « permet de formaliser l'idéal suburbain en affirmant le caractère résolument résidentiel, mais aussi privilégié, de la communauté » (Bérubé 2008, 187). Comme illustré ci-dessous, une seule zone d'industrie légère est autorisée et bien enclavée au nord des voies ferrées. Six zones commerciales, seulement quatre figurent dans le premier plan établi, sont aussi considérées à des endroits bien déterminés. Néanmoins, aucun commerce n'est toléré dans un quartier résidentiel et leur présence doit faire l'objet d'un rigoureux processus d'autorisation qui est bien souvent refusé. L'objectif consiste à assurer la pérennité du secteur résidentiel qui occupe la majorité des zones au sud du chemin de fer et certaines autres au nord.

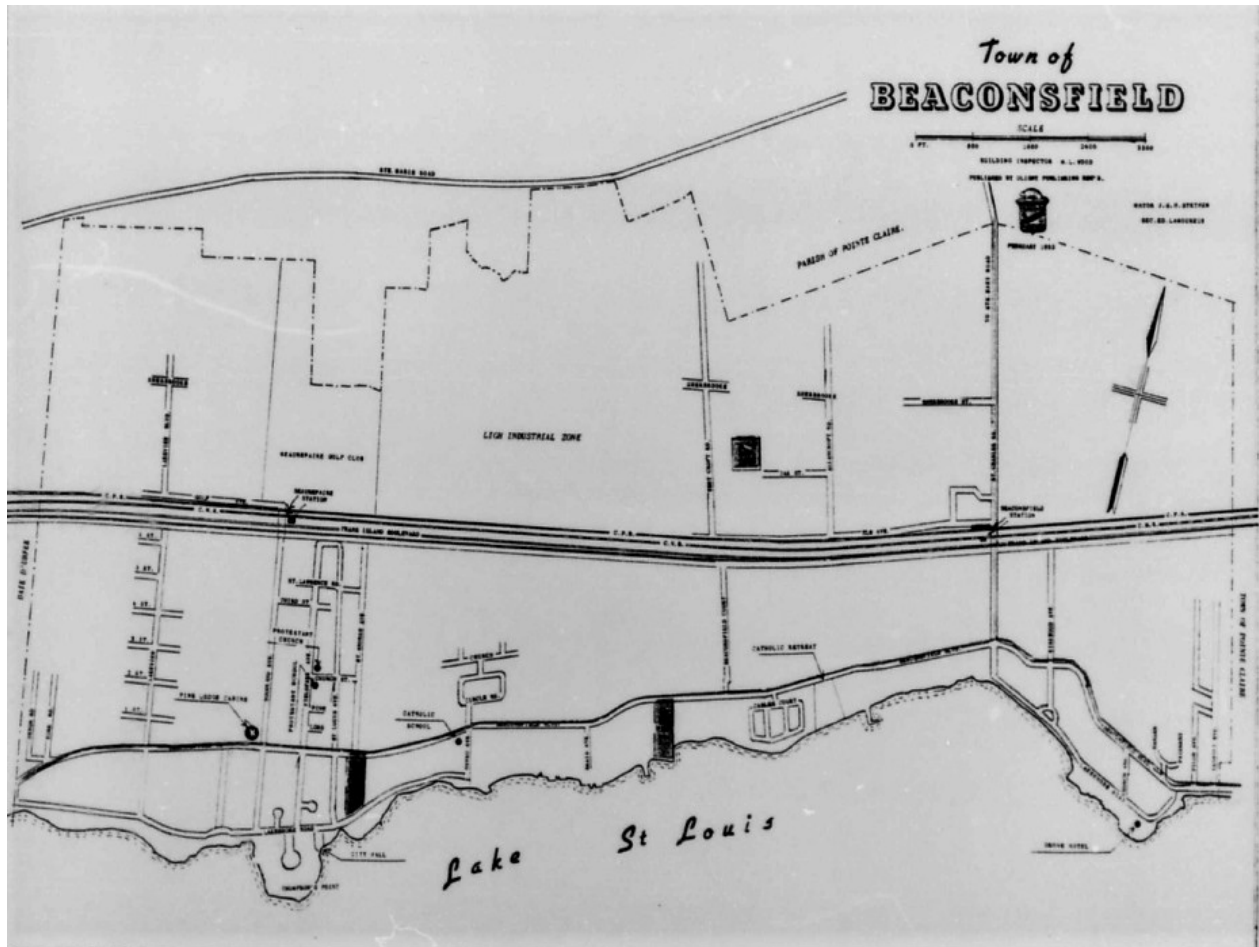


Figure 4.10: Un zonage destiné à préserver l'idéal existant

Source: AVM, *Fonds VM166-D3050.20.*, dossier de presse, bobine 413 1953. Reproduction autorisée par la Ville de Montréal.

Tout en veillant au respect de cette ségrégation des espaces, les autorités s'assurent que chacun d'entre eux soit favorable à la présence de l'automobile. Pour que les commerces demeurent éloignés du milieu résidentiel, les citoyens doivent pouvoir facilement effectuer leurs emplettes en automobile. Les réticences quant à la relation entre le véhicule automobile et le milieu commercial ne sont dès lors pas celles qui concernent sa relation avec le secteur résidentiel. Les élus beaconsfieldois agissent d'abord en fonction du stationnement. Ils demandent régulièrement des révisions quant à l'espace de stationnement adéquat pour les zones commerciales (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 18 février 1957). Aucune difficulté ne doit entraver les familles et c'est dans cette optique que les commerçants désirant s'implanter sont tenus de prouver au Conseil que les citoyens « will have ample parking for the proposed project » (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 22 juin 1964).

Ils interviennent aussi quant à la présence des commerces spécialisés. Le plan d'aménagement élaboré en 1960 a été conçu pour favoriser l'automobilité. Le développement commercial aux yeux des autorités doit être en mesure de répondre aux besoins des citoyens de trois façons différentes. L'une d'entre elles implique spécifiquement l'ajout de stations-service sur le territoire (Williams 1973). Alors que l'engouement des acteurs privés est au rendez-vous, les autorités n'en maintiennent pas moins un strict encadrement quant à leur implantation. Celle-ci doit se faire exclusivement à l'extérieur des aires résidentielles de manière à ne pas perturber l'image et l'harmonie existantes. De par ces intentions, « plusieurs permis pour postes d'essence ont déjà été refusés dans le passé pour raisons de districts restreints » (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 10 mai 1948, 744). S'il est surtout question de stations-service, tout autre commerce lié à l'automobilité se voit aussi refuser une quelconque tentative d'intrusion dans l'univers résidentiel (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 8 septembre 1947; 3 juin 1957; 14 août 1961). Et même dans ces conditions où le zonage est respecté, la proximité des commerces près des habitations peut conduire à certaines occasions les élus à refuser des soumissions de permis (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 13 septembre 1965).

Bien que le développement de Beaconsfield repose historiquement sur le tracé ferroviaire qui parcourt son territoire, son aménagement n'a jamais été subordonné à ce type de mobilité. L'automobile introduit au contraire cette étroite relation avec l'urbanisme local. Or, si ce mariage satisfait peu les autorités en place, il a le mérite d'optimiser l'aménagement des quartiers

résidentiels en adéquation avec les préceptes escomptés. Tel que vu dans le chapitre 2, l'automobile facilite grandement la conception et la réalisation du milieu idéal. Les autorités de Beaconsfield profitent pleinement de cette arrivée pour bonifier le « one big home » que symbolise la ville durant l'après-guerre (Williams 1973, 20). Le secteur résidentiel doit être impérativement et étroitement planifié. Chaque élément doit concourir à la réalisation de la banlieue rêvée qu'il soit question de la conformité des habitations ou de la présence de la nature: « The city has insisted that the homes being constructed must blend in with the natural environment » (Williams 1973, 19). Cette conformité s'applique d'ailleurs à la présence de l'automobile au sein de la maison pavillonnaire. Toute tentative d'accorder une place plus grande à l'automobile que ce qui est permis en biais d'amendements à l'abri d'auto ou au garage est pratiquement assurée d'être refusée à chaque occasion (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 15 février 1960; 10 décembre 1962; 8 juin 1964).

Cette planification résidentielle permise par l'intrusion de l'automobile facilite surtout l'adéquation du réseau local. Les autorités orientent l'aménagement des quartiers en introduisant une multitude de petites rues, de culs-de-sac et de boucles conformément aux pratiques suggérées dans l'atteinte du milieu idéal¹⁰. D'une part, elles concourent effectivement à l'objectif d'établir un milieu normalisé où les maisons unifamiliales sont peu denses et possèdent suffisamment d'espaces naturels permettant l'épanouissement de leurs occupants. D'autre part, cette structuration du réseau résidentiel garantit aux Beaconsfieldois que l'automobile représente un élément contrôlé. Il convient ici de soulever la question de la famille, clientèle priorisée, alors que l'automobile est considérée comme une menace par les élus à cette composante idéalisée qui est associée au milieu de Beaconsfield. Sans chercher à « pressurer les automobilistes », le maire de Beaconsfield, John E.H. Stethem, tient à spécifier au début des années 1950 que par la loi provinciale qui permet de réviser la vitesse des véhicules moteurs, il entrevoit limiter leur utilisation afin « d'assurer la protection qu'il convient au public et sauver des vies humaines » (*La Patrie* 25 juillet 1954, 66). La dangerosité associée à l'automobile par les autorités est suivie par des mesures de renforcement telles des opérations policières ciblées sur certaines rues (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 16 juin 1958).

¹⁰ Voir Figure 4.10; Pour plus de détails, voir de nouveau la section 2.2.3 du chapitre 2.

Cette volonté d'assurer la sécurité de la famille, mais aussi le déroulement des activités quotidiennes des Beaconsfieldois engendre plusieurs mesures afin d'assurer des déplacements motorisés optimaux, et ce, en tout temps. Tout au long de la période d'après-guerre (1945-1970), les résolutions adoptées par les élus de Beaconsfield reflètent une tentative de normaliser chaque artère de la ville de manière à ce que les services adéquats soient offerts. Le pavage et l'éclairage sont déployés pour toutes les nouvelles infrastructures routières et progressivement à celles déjà existantes. Le déneigement hivernal fait aussi partie des actions retenues. En 1946, le Conseil soumet une demande au ministère de la Voirie de manière à ce que l'entretien hivernal d'une des principales artères de la municipalité, la montée St-Charles, soit assuré (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 15 octobre 1946). Parfois, la Ville consent à aller plus loin que les réels besoins nécessaires. Par exemple, elle accorde à une compagnie le soin de nettoyer la poussière des rues de la ville avec un produit amélioré (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 19 mai 1959). Si ces mesures visent sans aucun doute à authentifier la modernité et le statut de la ville, elles confirment de même une considération politique pour l'arrivée de l'automobile.

Ce déploiement de services et équipements publics exemplifie en fait très bien l'attitude qu'observent les autorités beaconsfieldoises à l'égard de l'automobile tout au long des années 1950-1960. Elles agissent d'abord et avant tout dans l'optique d'assurer la pleine réalisation de l'idéal aspiré par les familles qui s'établissent dans la ville. Le sujet de l'automobile ne les intéresse pas réellement comme en témoigne leur refus de permettre à une firme de sonder la population locale quant à leur opinion sur l'automobile (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 8 novembre 1965). Les élus veillent à la pérennisation des facettes traditionnelles de l'idéal suburbain. En fonction de cet impératif seulement, l'utilisation de l'automobile est accommodée ou au contraire réprimée.

Ce flottement qui caractérise la réaction des élus de Beaconsfield ne se retrouve que très peu chez leurs pairs brossardois. Pour la Ville de Brossard au contraire, l'automobile semble en parfaite symbiose avec l'idéal suburbain qui est poursuivi. Les autorités embrassent son « emploi prédominant comme moyen de transport » qui est de nature à influencer le développement de la ville (AVM, dossier de presse, bobine 419.5, Langlois 16 mars 1959). Il faut d'abord dire que certains élus y ont un intérêt. En effet, tout au long de l'après-guerre, les maires de Brossard entretiennent parallèlement à leurs fonctions des activités dans le secteur automobile. Le premier

maire de la ville, Georges-Henri Brossard (maire de 1958 à 1966 et maire de la Paroisse de La Prairie depuis 1944), est garagiste, représentant automobile et constructeur de maisons unifamiliales alors que Léon Gravel (maire de 1967 à 1978) qui prend la relève est propriétaire d'une station-service (Pratt 2009). Au-delà de ces intérêts évidents, il faut voir dans cette convergence entre l'automobile et l'idéal suburbain d'après-guerre une absence de conflit avec un idéal déjà implanté. Contrairement à Beaconsfield, le développement de Brossard ne repose pas sur un idéal élaboré depuis des décennies par les autorités locales. Dans l'Ouest-de-l'Île, l'arrivée de l'automobilité n'est pas considérée complémentaire au train alors qu'elle est contiguë dans la mesure du possible aux portes de l'univers résidentiel. À Brossard, les autorités composent avec un idéal totalement nouveau qui n'est réalisable pour les classes moyennes qui souhaitent occuper le territoire que grâce à l'utilisation de l'automobile. Leurs réactions sont dès lors largement favorables à ce type de mobilité.

Dans un premier temps, la question des transports révèle une priorisation du type de déplacement souhaité fort différente de ce que l'on peut retrouver à Beaconsfield. L'existence de services de transports collectifs relève principalement d'initiatives provenant d'acteurs privés. La seule action qui peut être relevée par la Ville de Brossard concerne la volonté d'établir des stationnements incitatifs près des terminaux des transports collectifs (BAnQ, *Cités et Villes* juin 1959). Plusieurs de ces services sont progressivement retranchés au cours des années 1950-1960 avec en premier lieu l'accès au train (Lacroix et Séguin 1984). Or, les élus brossardois n'entendent pas agir très agressivement sur ces dossiers, arguant qu'il « existe peu de demandes pour un transport inter-municipal » (Lacroix et Séguin 1984, 41). Cette passivité illustre que ni l'autobus, ni le train ou encore le tramway ne représentent des éléments essentiels au maintien de l'idéalisation qui caractérise le territoire.

Les interventions des autorités brossardoises se portent plutôt du côté des infrastructures routières et sont motivées par un souci d'assurer « la prédominance du transport par automobile » (BAnQ, *Cités et Villes* juin 1959, 11). L'adoption d'un règlement portant sur la circulation et ses refontes régulières révèle qu'aucune activité ne doit entraver l'automobiliste (Ville de Brossard 2 mai 1959; 8 avril 1968). La construction d'un vaste réseau tentaculaire pénétrant la ville vise à répondre aux mêmes impératifs. Les élus n'hésitent pas à procéder à l'expropriation de nombreux lots privés aux fins de nouveaux boulevards, ronds-points, etc. (Conseil de Ville de Brossard 28

décembre 1961; 25 février 1963). Lorsqu'il lui est impossible d'agir, le Conseil recourt à des demandes, répétées si nécessaires, auprès du ministère de la Voirie ou encore directement auprès de l'Office des autoroutes du Québec. Pour faciliter l'utilisation de l'automobile, des moyens importants sont mis à contribution. La réalisation du nouveau pont Champlain conduit à plusieurs demandes de raccordements et d'améliorations des boulevards (Ville de Brossard 25 avril 1960; 8 mars 1965). La construction d'un boulevard, le Champlain, qui permettrait de soulager la circulation fait l'objet en 1963 d'une résolution officielle, d'une entente avec la ville voisine de Saint-Hubert et du dépôt d'un mémoire auprès des autorités provinciales (Beauchemin, Beaton, Lapointe, Ingénieurs Conseils 12 mars 1963). La question du péage au pont Champlain est aussi source de multiples interventions des officiels qui ont précédemment œuvré dans le même sens afin que le gouvernement retire ceux s'appliquant aux autres ponts de la région (Conseil de Ville de Brossard 12 février 1962). D'autres initiatives sont aussi observables au fil des années 1960 comme celle impliquant le chemin Lapinière qui bénéficierait selon les élus d'un élargissement et d'un éclairage adéquats (Ville de Brossard 11 décembre 1967; 14 avril 1969).

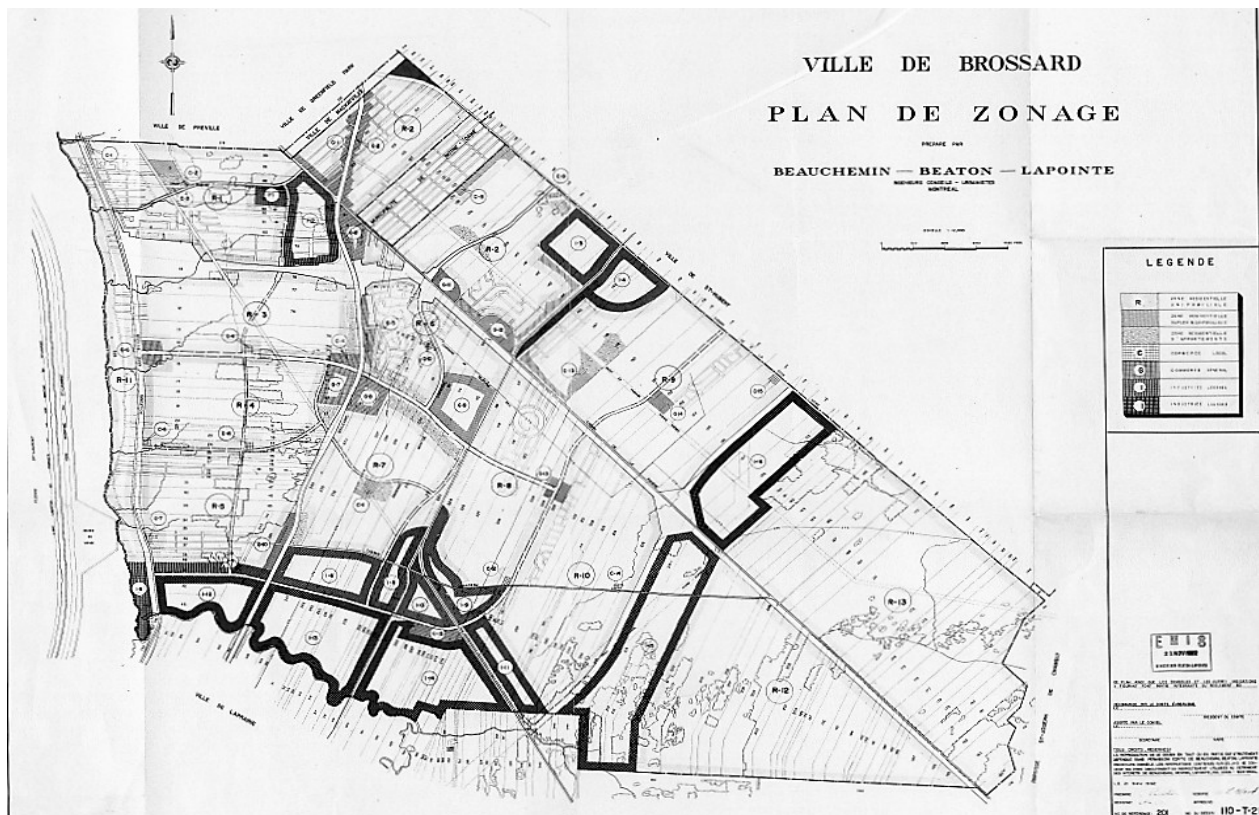


Figure 4.11: Un zonage qui consacre la présence de l'automobile

Source: Beauchemin, Beaton, Lapointe, Ingénieurs Conseils 1962. Reproduction autorisée par la Ville de Brossard.

Le choix de l'automobile s'avère le mode de transport le plus à même de satisfaire les différents besoins des familles et de concilier l'univers auquel elles aspirent. C'est la raison pour laquelle les autorités promeuvent un aménagement qui conforte l'empreinte de l'automobile sur les différentes facettes de la ville. Elles s'assurent d'encadrer, complaisamment la plupart du temps, sa présence dans le paysage suburbain qui reflète « un lieu presque strictement résidentiel » (Pratt 2009, 56). Contrairement aux autorités de Beaconsfield, elles n'hésitent pas à disperser les commerces aux abords des quartiers ni à envelopper ces derniers de multiples infrastructures routières. Ce zonage répond aux bonnes pratiques suburbaines et tend à harmoniser le mode de vie préconçu des Brossardois (Lacroix et Séguin 1984). Ainsi, les zones commerciales sont réparties près des nombreuses intersections de la ville et le stationnement est abondant pouvant représenter deux tiers de la superficie de chaque enseigne. De fait, les élus s'assurent qu'un minimum d'espaces soit pourvu pour chaque construction sur le territoire, qu'il soit question de motels (un espace par chambre), de théâtres (un espace pour quatre sièges) ou d'édifices à bureaux (deux espaces pour trois employés)(Ville de Brossard 1960).

Cette orientation se poursuit avec l'arrivée de commerces qui accordent une large place à l'automobilité. D'emblée, les imposants centres commerciaux sont facilement autorisés par le Conseil, à un point tel où dans un cas précis, en « guise de témoignage pour l'assistance qu'ils ont trouvée auprès du maire Georges-Henri Brossard et de ses échevins lors des travaux préparatoires du centre commercial, les propriétaires nommèrent ce dernier “ Place Brossard ”» (Lacroix et Séguin 1984, 96). Des établissements longtemps interdits tels les ciné-parcs reçoivent un appui des autorités dans leurs démarches auprès du gouvernement provincial (Conseil de Ville de Brossard 4 décembre 1969). Des commerces spécialisés tels les concessionnaires et les lave-autos sont aussi incités à s'installer et sont même mis à l'avant-scène des plans directeurs de la ville (Beauchemin, Beaton, Lapointe, Ingénieurs Conseils 1965). Dans le cas du lave-auto, sa catégorisation à une classe particulière est élargie au cours des années 1960 comme un commerce général ce qui permet de l'autoriser à de nombreux endroits (Conseil de Ville de Brossard 8 juillet 1968). Face à l'image de modernité et de statut qui caractérise l'automobile, le marché d'occasion ne reçoit pas une attention aussi soutenue qu'en ce qui concerne le secteur du neuf. Ce n'est qu'à partir de la fin des années 1960 que des entreprises liées à l'usagé, à tout le moins dans la vente de pièces, peuvent s'installer sur le territoire (Conseil de Ville de Brossard 12 août 1968).

Une assistance similaire est portée à l'implantation des stations-service sur le territoire. Étape par étape, les entraves limitant leur propagation sont de même balayées par les élus. Dès l'adoption du plan de zonage de la ville en 1960, ce type de construction est permis en zone résidentielle (Ville de Brossard 1960). Lorsque cela est nécessaire, le Conseil amende le zonage d'un lot résidentiel particulier afin de permettre l'établissement d'une station (Conseil de Ville de Brossard 23 septembre 1966). Cette intrusion se voit tolérée et compensée par l'octroi de fonds destinés à des structures récréatives (Conseil de Ville de Brossard 25 octobre 1966). Certaines conditions sont édictées de manière à réduire leur présence dans le paysage suburbain, mais elles sont aussitôt défaites. Face au nombre de stations en projet, la Ville entend exiger qu'elles soient construites dans un certain délai (Conseil de Ville de Brossard 11 avril 1960). L'ensemble des exemptions sollicitées par les entreprises sont toutefois accordées (Conseil de Ville de Brossard 15 août 1960; 17 avril 1961; 19 juin 1962). De même, l'imposition d'une distance minimale entre deux stations-service opérationnelles est d'abord réduite par les autorités avant d'être purement effacée dans le cas de plusieurs secteurs (Ville de Brossard 1966; 12 décembre 1967).

Bordé par des commerces concourant à la propagation de l'automobile, chaque projet résidentiel possède un réseau de rues convergentes permettant d'accéder facilement au domicile ou au complexe de magasins situé à proximité. Si ces développements sont sous le contrôle des promoteurs privés, ce sont les autorités publiques qui les approuvent. Qui plus est, la ville à l'instar de Beaconsfield œuvre à fournir des commodités modernes et susceptibles de bonifier l'expérience du banlieusard. Au-delà du minimum, la Ville est subventionnée pour déneiger ses artères dès sa fondation (Conseil de Ville de Brossard 18 juin 1959). Elle procède aussi à l'éclairage de ses artères en enfouissant ses fils libérant la vue des résidents (Conseil de Ville de Brossard 28 août 1962). Ce concept d'aménagement où l'usage de l'automobile est optimal pour répondre aux besoins de la famille offre « une assurance de bien-être, de la joie de vivre qui retrouvent leur épanouissement sur la figure des citoyens » (*La Patrie* 12 mai 1968c, 35). Il ne s'agit toutefois pas de la seule mesure à influencer la conception du milieu résidentiel. En regard à la réglementation adoptée par les élus, chaque résidence est aussi touchée puisqu'elle doit inclure au minimum un garage privé ou un espace de stationnement par logis (Ville de Brossard 1960).

Résolument favorables à l'aménagement d'une banlieue contrôlée et motorisée, les élus n'en sont pas moins conscients des inconvénients que l'automobile est susceptible de causer. Dans cette optique, ils adoptent plusieurs mesures destinées à sécuriser les quartiers résidentiels et à apaiser les craintes des familles. L'objectif consiste à concilier l'épanouissement de la cité-dortoir avec l'adoption de la motorisation individuelle. D'un point de vue urbanistique, les tracés locaux épousent les culs-de-sac et les courbes à l'instar de ce qui est reproduit du côté de Beaconsfield (Pratt 2009). D'un point de vue législatif, la Ville de Brossard encadre étroitement l'utilisation qui est permise de l'automobile. D'une part, il est question de déterminer spécifiquement de la liberté qui lui est accordée. Au cœur de la réglementation portant sur la circulation, il est stipulé qu'elle a préséance sur toute chaussée publique et qu'à cet égard, les enfants ne peuvent y jouer (Ville de Brossard 8 avril 1968). Néanmoins, si la place du véhicule automobile est suffisamment grande pour que les élus lui attribuent l'usage de toute emprise publique, ces derniers consentent, à tout le moins sur papier, à la désignation de rues de jeux destinées aux activités récréatives familiales. D'autre part, les interventions des autorités concernent la vitesse avec laquelle l'automobile peut être manœuvrée. La rapidité à laquelle un banlieusard peut circuler dans les quartiers est limitée à 30 milles à l'heure. Fait intéressant, cette restriction est établie dans l'objectif d'éviter de « mettre en péril la vie ou la propriété » (Ville de Brossard 2 mai 1959, 12). Il est dès lors question non seulement de protéger la famille banlieusarde des déplacements automobiles, mais aussi d'assurer l'intégrité des composantes physiques de l'environnement désiré. Dans la même veine, il est interdit de faire projeter les lumières de son véhicule dans les rues locales sauf exception d'un éclairage public insuffisant (Ville de Brossard 8 avril 1968). Ces mesures révèlent que si les autorités brossardoises sont résolument favorables à la présence de l'automobile dans l'idéal suburbain qu'ils œuvrent à réaliser, des accommodements sont proposés de manière à ce qu'elle ne porte pas atteinte aux différentes facettes recherchées.

4.4 Tous dans la même direction : Le choix du banlieusard

Face à l'existence de nombreuses alternatives, les banlieusards montréalais, dans le cas des Beaconsfieldois comme des Brossardois, répondent positivement à la promotion de l'automobile et à sa participation dans le processus visant à réaliser l'idéal suburbain. Peu de différences sont réellement perceptibles ici entre un milieu anglophone plus aisé où le rêve suburbain est ancré

depuis plusieurs décennies et un milieu francophone de classe moyenne qui aspire à édifier ce même rêve. La réaction des résidents confirme une volonté de motorisation qui fait fi des possibles oppositions émanant des autres acteurs suburbains et qui positionne ce type de mobilité en étroite continuité avec les différentes facettes qui sont désirées. Seuls les citoyens de Beaconsfield semblent ne pas donner carte blanche à l'arrivée de l'automobile dans leur milieu.

La caractérisation de l'automobile en tant que facette intégrale du milieu idéalisé se constate d'abord en regard à son adoption généralisée. Du côté de Beaconsfield, si elle peut représenter une menace à certaines composantes qui sont idéalisées, cela ne freine pas le banlieusard dans l'intégration de ce mode de transport à l'idéal qu'il conceptualise. Avant même la démocratisation qui est expérimentée au cours de la période d'après-guerre, l'automobile prend de plus en plus d'importance aux yeux des habitants. Si le train devient progressivement le moyen de transport quotidien optimal vers la ville, l'automobile représente un type de mobilité local intéressant (Baird et Hall 1997). Accessoire récréatif et confortant le statut social, l'automobile possède une utilisation et une signification limitées, mais qui impliquent néanmoins déjà la mobilisation de ressources à son endroit. C'est la volonté d'améliorer le réseau local de la part d'un regroupement de résidents qui motive la création de la municipalité en 1910 ce qui permet d'appliquer les premières mesures concernant différentes routes du territoire. Loin de s'essouffler, ces interventions découlant d'une passion tout de même restreinte confortent le processus visant à doter Beaconsfield de services modernes. En 1945, sur les 13 milles de routes que comprend la municipalité, seulement trois ne sont pas pavés et le déneigement s'effectue déjà l'hiver (AVM, dossier de presse 413, Éditions J.E. Laurin 1945). Une attention croissante est portée à ce sujet : « À mesure que le nombre de résidents permanents augmentait, les demandes affluaient pour que les rues principales de la municipalité soient mieux déneigées » (Baird et Hall 1997, 90). Bien que les automobiles ne soient pas encore très répandues, la demande et surtout la volonté sont suffisantes pour que le service existe. Cet intérêt continu des Beaconsfieldois prédispose d'autant plus l'automobile à une réception favorable des futurs citoyens.

L'adhésion massive des banlieusards à l'univers de l'automobilité à partir de 1945 prend toutefois par surprise. Cette volonté précède bien souvent l'anticipation des autorités en la matière. D'emblée, les nouveaux résidents, et nous posons comme hypothèse que ceux aussi déjà présents, recourent en très forte majorité à l'automobile pour s'établir dans ce secteur de l'Ouest-

de-l'Île. Il s'agit du principal mode de transport utilisé par les ménages pour visiter la périphérie montréalaise dont fait partie Beaconsfield. Un exemple probant s'observe avec l'ouverture de la maison tendance en 1954 dans le secteur de Beaurepaire. L'engouement des visiteurs qui se déplacent en automobile pour la propriété est tel que les autorités doivent imposer un sens unique, une restriction de stationnement et une présence policière pour assurer le bon déroulement de l'activité (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 14 juin 1954). Dans ce cas comme dans le cas des autres maisons du territoire, les ménages magasinent le milieu parfait. Le mode de transport utilisé pour ce faire, en l'occurrence ici l'automobile, devient lié au choix final qui est effectué. Non seulement permet-il d'accéder au milieu convoité, mais encore est-ce par cette motricité que le ménage est en mesure de confirmer ou d'infirmer l'adéquation de l'idéal suburbain. Comme témoin de cette adoption figure le taux de motorisation important des ménages beaconsfieldois. À la fin des années 1960, 2 535 logements sont pourvus d'une automobile sur le territoire et près de 2 000 (1 950) en ont deux ou plus (Statistique Canada 1974). Ces données sont confirmées par un sondage ciblé effectué à l'époque. Alors que la majorité des familles ont au moins une automobile, une proportion non négligeable de plus de 15% des familles possède jusqu'à trois automobiles (Williams 1973). Considérant le nombre de logements, et surtout de maisons unifamiliales, total de l'époque, un taux effarant d'environ 97% des ménages ont accès à une automobile au minimum.

La démocratisation de l'automobile convainc facilement les nouveaux résidents de l'intégrer à leur conception de l'idéal de la banlieue. Le train demeure coûteux et l'autobus peu développé. Qui plus est, les publicités qui leur sont adressées associent tout type de mobilité autre que l'automobile à une image résolument péjorative. Seul ce mode de transport répond à tous les impératifs modernes et aux avantages auxquels aspire chaque membre de la famille suburbaine. L'argumentaire qui est déployé tend à convaincre les banlieusards sur les mérites promis par l'automobile. Il conquiert alors les nouveaux...et les anciens résidents. En effet, ce mouvement entraîne aussi ceux qui initialement incluaient le train à l'imaginaire de leur milieu. Pourquoi dépendre d'un type de mobilité présenté comme étant désuet alors qu'il est possible d'acquérir « the ideal commuters car » (*Lakeshore News & West Island Chronicle* 5 août 1954, 17). Cette situation se voit corroborée par l'état d'achalandage qui concerne les deux gares de la ville. Présentes dès le tournant du XXe siècle, elles sont massivement délaissées un demi-siècle plus tard au point où seul un arrêt quotidien est encore effectué (Baird et Hall 1997). Comme nous

avons pu le constater, la situation du stationnement est problématique alors que des citoyens font un usage complémentaire de l'automobile et du train, mais ne parviennent pas à se garer près de la station faute de places suffisantes (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 14 novembre 1960). Sans réelle possibilité de conciliation, l'automobile emporte au final le vote populaire.

WHY?? DEPEND ON A TRAIN OR BUS
When for such a low purchase cost and such low operating cost you can own the ideal COMMUTERS CAR!

THE Austin A-30

INCLUDES: A BRAND NEW CAR FOR ONLY \$1495.
Heater — Tools
Spare wheel & tire

We also have a fine selection of thoroughly reconditioned late models

USED AUSTINS
ALL SOLD ON A 90 DAY GUARANTEE

AUSTIN SALES SERVICE LTD.
949 ATWATER AVE. MONTREAL
WILBANK 4177
DISTRIBUTORS FOR PROVINCE OF QUEBEC AND OTTAWA VALLEY

Why take the train when MORRIS '1000' is so economical?
TRANSPORTATION FOR 1¢ A MILE!

Special Offer for Limited Time Only
\$399.00 DOWN \$12.50 PER WEEK

WITH ALL THESE EXTRAS:
* All Taxes * Insured and carry charges
* 12 month written factory warranty * Heater and defroster
* Tubular steel * 24" diameter wheels
* Full tank of gas

HOW YOU CAN GAIN \$9.00 A WEEK
Lakeland Commodore's job 70¢
Home phone 4.00
Cost of driving Morris '1000' 20 miles daily at 10¢ a mile 40¢
Save your tax car and more 30¢
Transport 2 passengers at 50¢ each and get \$1.80 a day
Total gain per day \$1.80
Total gain per week \$9.00

Litdest Car on the Road — Morris '1000' has the fastest acceleration in its class! It's a roomy, 4-passenger car with leather upholstery, rubber cushions, torsion-bar ride (one of most expensive cars), large, over-size heater and defroster, wider trunk width than competitive models for greater stability and roadability and up to 50 miles per gallon economy!

DON'T WAIT — ACT NOW
For complete details and general demonstration call

COOKE TOLEDO MOTORS LIMITED
2134 St. Catherine St. West, Montreal — WE 7-2641
MONTREAL QUEBEC WOLFFSBY KILBY

Figure 4.12: Le train, mode de transport suburbain dépassé

Source: *Lakeshore News & West Island Chronicle* 5 août 1954; 24 décembre 1958. Reproduction autorisée par TC Transcontinental.

La même réaction prévaut du côté de la Rive-Sud alors que le Brossardois adopte sans restriction l'automobile dans son mode de vie. Facilité d'accès, aménagement conséquent, absence de réelle alternative au commencement, la majorité des nouveaux résidents font l'acquisition d'un véhicule individuel « qui constitue sans contredit le moyen le plus populaire utilisé par les habitants de la Rive Sud pour leurs déplacements » (Lamontagne 1969, 26). Ici aussi un lien peut être établi entre la sélection de l'automobile et la volonté d'accéder à l'idéal suburbain promis à Brossard. Grâce à son utilisation, le chef de famille « y voit un milieu propice à l'épanouissement de ses jeunes enfants, dans un environnement sain et paisible, assez loin de la ville pour fuir ses effets néfastes, mais assez près pour jouir de ses possibilités en matière de travail et d'activités culturelles » (Lacroix et Séguin 1984, 35). Sur les 6 035 logements que comporte la ville au

tournant des années 1970, 94% sont pourvus d'au moins une automobile; de ce taux, 18% en accueillent deux ou plus (Statistiques Canada 1973).

Le rôle qu'elle est peut jouer face à d'autres formes de transports est central dans le bonheur de la famille brossardoise. L'automobile est susceptible d'être utilisée pour le travail, son emploi étant sans équivoque alors que « 95% des travailleurs des secteurs étudiés voyagent en automobile » (Beauchemin, Beaton, Lapointe, Inc. Consultants 1974, 13). Mais au-delà de cette facette, 18% de son utilisation est tout de même consacrée aux affaires et au magasinage et 12% pour le récréatif et les activités sociales (Lamontagne 1969). L'usage du véhicule familial n'est pas que fonctionnel, il permet à la famille de s'épanouir. Tout le contraire du transport collectif qui provoque « une certaine répulsion "naturelle" » dans l'ensemble de la Rive-Sud (Lamontagne 1969, 8). Malgré les carences observées sur plusieurs infrastructures de la ville, les résidents préfèrent utiliser massivement l'automobile et peu de moyens sont entrepris afin d'inciter la Ville à accélérer le développement d'alternatives modales (Beauchemin, Beaton, Lapointe, Inc. Consultants 1974). Même dans le cas où le transport en commun serait considérablement amélioré dans la ville, un délaissement de l'automobile n'est pas anticipé, car les habitants demeureraient attachés aux avantages et aux facilités de l'automobilité (Beauchemin, Beaton, Lapointe, Inc. Consultants 1974). Le film *Deux femmes en or* paru en 1970 reflète culturellement la situation pouvant exister sur le terrain. Portant sur Brossard, le synopsis met de l'avant une banlieue homogène où chaque maison est fraîchement construite, équipée d'un garage et accompagnée d'une automobile. Cette dernière est l'objet de diverses attentions par le banlieusard qui la déneige, l'entretient, etc. Il en possède assurément une et l'utilise à toutes fins.

À Beaconsfield comme à Brossard, les banlieusards ne font pas qu'accueillir à bras ouverts l'automobile dans le milieu idéalisé qu'ils ont retenu. Ils encouragent sa présence et son utilisation. Il a été possible de relever dans la section précédente comment les autorités ont mis en œuvre plusieurs mesures destinées à conforter cette ouverture à la motorisation individuelle. Dans le cas des deux municipalités, ce qui est particulièrement vrai du côté de Beaconsfield, une partie de ces interventions est le fruit des demandes et des insistances des citoyens.

Elles concernent bien évidemment la maison unifamiliale, objet de toutes les attentions. Loin de vouloir restreindre la place de l'automobile, les résidents souhaitent accentuer la place qui lui est dévolue. Par exemple à Beaconsfield, des demandes spéciales pour construire des garages

individuels obligent les élus à commander des études (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 8 juillet 1946). Certains souhaitent construire plus d'un garage sur leur propriété ou tout simplement procéder à un agrandissement afin d'accueillir plus d'une automobile (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 9 novembre 1959; 13 février 1960). D'autres souhaitent tant construire un garage qu'ils sollicitent une extension du pavage de la rue pour ce faire (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 8 avril 1957).

Dans la ville de l'Ouest-de-l'Île, des pétitions rassemblant des dizaines de propriétaires sont régulièrement soumises. Les initiatives ne concernent pas que la maison, mais partout où l'automobile peut aller. Parfois, il s'agit simplement de dénoncer la situation qui prévaut quant à l'état de la circulation locale (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 5 juin 1961; 13 octobre 1964). Dans certains cas, les citoyens soumettent des demandes de pavage ou encore d'amélioration des rues locales ou principales (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 11 juillet 1949; 18 octobre 1949; 9 juillet 1951; 14 juillet 1952; 11 juin 1956; 23 mai 1961). Le Conseil à Beaconsfield cède à maintes reprises devant ce type d'interventions et se positionne parfois à l'encontre de ses propres employés afin de satisfaire le propriétaire « qui désire la complétion des travaux de pavage sans délai » (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 20 septembre 1950, 933). Lorsqu'il n'est pas question des infrastructures routières en tant que telles, ce sont les équipements et services publics qui sont concernés, à commencer par l'éclairage (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 11 avril 1950; 13 novembre 1950; 11 mai 1953; 9 octobre 1956; 13 octobre 1959). Ce qui doit être fait pour faciliter la pleine intégration de l'automobile est fait. Les pressions des citoyens mènent même au renversement de certaines des décisions des élus. Le dépôt d'une pétition contre la fermeture d'une partie d'une artère riveraine a ainsi conduit au recul de la Ville de Beaconsfield sur la question (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 27 septembre 1949).

Du côté de Brossard, moins d'initiatives citoyennes ont pu être recensées qu'à Beaconsfield. À notre avis, cette situation s'explique non pas par un intérêt moindre des banlieusards brossardois pour la question que par une proactivité plus importante de leurs autorités. Les règlements de circulation, les normes établies quant aux garages, l'aménagement des secteurs résidentiels, la Ville de Brossard a régulièrement mis de l'avant la place de l'automobile dans l'univers suburbain des citoyens. Il convient dès lors plutôt d'approfondir leur approbation ou non des

référendums soumis par la Ville pour certains projets urbains. De fait, des conclusions similaires peuvent être soulevées. Les électeurs adoptent en effet de manière consensuelle les règlements de pavage et d'éclairage qui sont régulièrement déposés par les autorités (Conseil de Ville de Brossard 11 juin 1962; 19 juin 1962; 25 février 1963; 12 octobre 1965; 24 janvier 1966; 12 août 1968; 14 avril 1969). L'approbation de nouvelles infrastructures routières et les mesures qui les accompagnent, qui peuvent aller jusqu'aux expropriations de propriétés, ne reçoivent pas non plus d'oppositions (Conseil de Ville de Brossard 14 février 1963; 14 décembre 1964). Sans exercer des pressions aussi évidentes que leurs pairs beaconsfieldois, les Brossardois ont la possibilité de confirmer les orientations prises par leurs officiels. Or, pour ceux qui aspirent au milieu idéal, celui qui est construit par les autorités et qui privilégie l'omniprésence de l'automobile semble convenir à merveille.

La seule différence qui est perceptible quant à la réaction des banlieusards des deux villes retenues concerne les limites imposées à l'automobile. Alors qu'aucune intervention n'avalise cette orientation du côté de Brossard, les citoyens de Beaconsfield eux ont tendance, à l'instar de leurs autorités, à encadrer si nécessaire la présence de l'automobilité dans leur ville. Notons ainsi l'existence d'une pétition signée par près de 250 citoyens demandant de préserver un service d'autobus intermunicipal qui évite une acquisition obligée de l'automobile. La cessation du point d'arrêt répondait de fait à la demande d'autres citoyens incommodés par le bruit et les désagréments causés par les autobus (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 10 septembre 1956). Cette opposition entre deux visions révèle les tensions que peut susciter l'automobile et les limites qu'elle ne doit pas franchir aux yeux de certains alors qu'elle modifie leur mode de vie. Il s'agit d'abord et avant tout d'assurer le maintien des différentes facettes de l'idéal (et de la qualité de vie) recherché dont l'intégralité du quartier domiciliaire. Les pétitions visant à refuser l'implantation de stations-service trop près de secteurs résidentiels abondent dans ce sens (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 8 juillet 1957; 9 décembre 1957; 17 février 1958; 22 mars 1965; 13 septembre 1965). Un exemple similaire oppose une Église souhaitant améliorer les accès routiers aux fidèles et les citoyens locaux souhaitant préserver la tranquillité de l'endroit. Ces derniers ont obtenu gain de cause (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 28 juin 1965).

L'épanouissement des enfants et de la famille constitue une autre finalité. Un citoyen s'oppose ainsi à la connexion entre deux artères, car cela minerait la vie privée des résidents, mais surtout priverait les enfants du site comme espace de jeux (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 22 juin 1959). À plusieurs occasions, les Beaconsfieldois estiment que la sécurité de leurs familles nécessite plus de mesures à l'encontre du réseau routier, le passage des automobiles constituant une menace. Après des années de « public outcry », les citoyens parviennent finalement au tournant des années 1970 à inciter les autorités à procéder à l'acquisition de viaducs pour piétons pour traverser sans encombre les infrastructures lourdes de transport présentes entre le nord et le sud de la ville et pour que les enfants puissent atteindre leur école (AVM, dossier de presse 413, *The Montreal Star* 1971). Des demandes de l'Association des propriétaires de Beaconsfield sont aussi soumises afin d'améliorer les campagnes policières contre la vitesse dans les rues (Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield 10 septembre 1956). Toutes ces interventions des citoyens beaconsfieldois démontrent que si l'automobile est pleinement adoptée dans la banlieue qu'ils idéalisent, son utilisation est conditionnelle à la préservation de l'ensemble du portrait chéri.

4.5 Conclusion

Ce regard plus approfondi sur deux villes de la banlieue montréalaise nous permet de dresser quelques constats. Dans un premier temps, si les villes de Beaconsfield et de Brossard semblent se distinguer sur de nombreux aspects, ce qui est effectivement le cas, leur évolution est étroitement liée à la recherche de l'idéal suburbain et à sa réalisation. Anglophones comme francophones, classe aisée ou non, transport collectif ou non, les différentes facettes associées à la banlieue idéale sont désirées dans les deux milieux que nous avons pu observer.

À partir de cette convergence, il devient aussi possible de relever à quel point l'automobile a été pleinement intégrée au milieu rêvé. Non seulement les réactions des divers acteurs suburbains des deux villes nous confirment une présence généralisée de l'automobile, mais elles illustrent aussi très peu de différences. Si l'existence de l'idéal suburbain à Beaconsfield avant la période d'après-guerre tend à susciter quelques oppositions face à l'arrivée de l'automobile, dans ce cas comme dans celui de la ville de Brossard, l'intégration de ce mode de transport à travers les

différentes facettes idéalisées est largement favorisée. Dans les deux villes, les citoyens comme les commerçants et promoteurs adoptent une posture similaire et appuient son inclusion. Rien ne distingue les acteurs privés qui modifient la structure de l'habitation pavillonnaire, implantent des commerces orientés sur l'automobilité et effectuent des pressions sur les autorités. De même, les banlieusards soumettent pour leur part des pétitions et des demandes ou appuient les référendums auprès des autorités. À quelques occasions seulement peut-on observer certaines réticences du côté de Beaconsfield alors que le mode de vie des citoyens qui est basé sur un idéal antérieur est irrémédiablement transformé. Non pas qu'ils s'opposent réellement à l'automobile tant qu'ils souhaitent surtout lui imposer des balises afin que leurs différents critères de qualité de vie soient préservés. Cette réaction est encore plus perceptible du côté de leurs élus qui se distinguent de leurs pairs brossardois. Face à l'automobile, les élus de l'Ouest-de-l'Île font tout pour maintenir l'idéal pré-1945. Ils tentent de sauvegarder la desserte ferroviaire, d'assurer l'intégrité des secteurs résidentiels et la sécurité de leurs occupants. Cela ne les empêche toutefois pas de concilier l'automobile dont la présence est inévitable et même d'en tirer certains avantages. À Brossard, les élus font tout le contraire et recourent à différents procédés de manière à harmoniser l'utilisation de l'automobile avec le reste de la banlieue qui ne fait qu'un.

Au final toutefois, tous trouvent leur compte à l'inclusion de l'automobile dans le milieu idéalisé. Cette étude de deux cas montréalais n'indique pas hors de tout doute que l'automobile s'insère dans l'idéal suburbain de chaque citoyen du Grand Montréal. La présence et l'efficacité des infrastructures de transports en commun peuvent réduire le désir absolu de motorisation des résidents. Plusieurs banlieusards comme citadins peuvent entrevoir un milieu idéalisé différent qui n'inclut pas l'automobile, ni même parfois la banlieue. Néanmoins, cette étude démontre que même dans un contexte où des alternatives modales existent, l'automobile est progressivement considérée comme un élément appréciable dans la conception de la banlieue parfaite.

CONCLUSION : UN DEMI-SIÈCLE D'UTOPIE PLUS TARD

« Après avoir observé le cheminement de trois villes de banlieue d'après-guerre, force est de constater que l'idéal suburbain ne s'est pas évanoui. » (Poitras 2012, 924)

Il a été question dans ce mémoire de contribuer à éclairer l'actuelle caractérisation de l'idéal de la banlieue qui ne permet toujours pas de saisir la perpétuelle attirance des familles pour ce milieu et pour son mode de vie. Depuis la fin du XIXe siècle, ce rêve s'est démocratisé impliquant la famille nucléaire. Il comporte la possession d'une maison détachée en périphérie urbaine dans un secteur résidentiel et donnant accès à un environnement paisible et naturel. Or, plusieurs de ces éléments ont subi de profondes mutations sans pour autant altérer l'attention qui est accordée à la banlieue. L'idéal suburbain d'après-guerre influençant encore la représentation de la périphérie montréalaise de nos jours, c'est sur ce dernier que nous avons souhaité porter notre regard. Plus précisément, nous nous sommes interrogés à savoir si l'automobile a pu occuper un rôle dans la composition de l'idéal suburbain d'après-guerre considérant son importance et l'intérêt qui lui est porté au cours de cette période. Ce faisant, nous espérons que les résultats obtenus concourent aux réflexions sur le présent et le futur des banlieues montréalaises.

Cette recherche a dans un premier temps mis en évidence la place de l'automobile dans la démocratisation de l'idéal suburbain à Montréal à partir de 1945. Depuis nombre d'années les chercheurs ont établi une forte corrélation entre l'introduction de masse de l'automobile et l'accélération de l'étalement urbain. Si elle provoque effectivement cette répercussion, l'accessibilité généralisée à la motorisation individuelle a d'abord été comprise ici en tant que fenêtre sur un idéal refoulé jusqu'alors par les Montréalais. La fin de la Seconde Guerre mondiale a catalysé une effervescence économique sans précédent libérant les désirs des ménages urbains. Au-delà de la consommation matérielle et d'un attrait pour l'habitation moderne, c'est la recherche d'une meilleure qualité de vie en biais d'une propriété unifamiliale et de l'accès à la nature qui ont stimulé l'imaginaire des gens. Malheureusement, la grande ville n'a été en mesure d'offrir ce rêve qu'à une minorité nantie. De plus en plus urbanisée, entourée de peu de verdure, affectée par une sévère pénurie de logements et aux prises avec une problématique aiguë de circulation, la ville de Montréal ne permet tout simplement pas de répondre au souhait de la majorité des familles qui veulent posséder une maison (Choko, Collin et Germain 1987). C'est

dès lors vers sa périphérie qu'elles se sont tournées pour atteindre le milieu idéal. Ce processus est réalisé depuis des décennies par les couches les plus aisées. L'utilisation du train, mode essentiel pour accéder au milieu convoité, mais coûteux et ayant une faible desserte, est néanmoins hors d'atteinte pour la majorité des ménages de la région urbaine. Ce qui n'est pas le cas de l'automobile qui devient abordable et plus pratique au cours des années 1950. Ce mode de transport est vivement désiré pour ce qu'il permet, mais aussi pour ce qu'il incarne. Son acquisition est d'autant plus convoitée qu'elle ouvre désormais toutes grandes les portes à l'idéal de la banlieue. Île de Montréal, Île Jésus, Rive-Nord, Rive-Sud, les familles montréalaises ne se butent plus à des frontières spatiales. L'automobile permet d'accéder au milieu suburbain qui convient le mieux aux aspirations des membres de la famille. Peu importe l'équilibre recherché en termes de nature, d'habitation pavillonnaire, d'isolement ou de services, il est désormais à portée. À partir de cette alliance qui se traduit par un taux de motorisation explosif en périphérie, un nombre sans précédent de nouveaux banlieusards peut atteindre les différentes facettes qui sont idéalisées.

La démocratisation de l'automobile à Montréal a ainsi joué un rôle moteur dans la démocratisation successive de l'idéal suburbain. Ce processus ne se déroule toutefois pas à sens unique. En effet, alors que l'automobile permet d'atteindre la banlieue rêvée, différents acteurs œuvrent à sa propagation en l'intégrant aux principales composantes physiques du milieu contribuant de fait au renforcement des liens entre les deux. Ce processus est similaire à ce qui se produit à l'égard de la banlieue, fruit d'un effort concerté par une multitude d'intervenants. La diffusion physique du véhicule automobile se produit de maintes façons dans l'environnement suburbain. Trois cas plus révélateurs ont été approfondis ici.

À plus petite échelle, ce sont d'abord les transformations qui concernent la maison unifamiliale qui ont été analysées. Entrée charretière, abri, garage, l'architecture du bungalow laisse une place grandissante à l'automobilité. Si les promoteurs favorisent cette inclusion, ce sont les entités gouvernementales qui dirigent le bal. La Société canadienne d'hypothèque et de logements en particulier promeut la maison moderne canadienne en fonction de ces attributs. Les acteurs privés ne sont pas en reste. La banlieue est principalement une cité-dortoir. Son univers commercial recèle toutefois un immense potentiel qui est rapidement saisi. Qu'ils soient consacrés à l'automobile ou qu'ils incitent à son utilisation, une panoplie de commerces s'implante en

banlieue en axant leur offre sur ce type de mobilité. Permettant de fuir la ville, d'isoler les secteurs résidentiels des zones commerciales et de vivre une expérience unique, l'intégration de l'automobile constitue hors de tout doute une réussite. Centres d'achats, motels, restaurants rapides, ciné-parcs, mais aussi stations-service, lave-autos et concessionnaires, l'automobile est propagée dans chaque recoin de l'univers banlieusard par des acteurs privés avides de vendre un nouveau rêve. Cela ne serait toutefois pas possible sans une dernière adaptation, la plus radicale de toutes. Jusqu'alors, les moyens de transport permettant d'accéder à la banlieue et de réaliser son idéal ont eu un impact limité sur son aménagement et sa définition. L'arrivée de l'automobile marque un changement de paradigme. Elle permet de façonner ce milieu de manière à favoriser la concrétisation des composantes qui sont désirées. Un réseau local étendu consacré aux maisons pavillonnaires, fermé et permettant la sécurité et la tranquillité de la famille, mais à la fois ouvert assurant un paysage naturel dans le champ visuel. Ce réseau rejoint des artères collectrices qui isolent le quartier et mènent aux zones commerciales, mais aussi aux autoroutes qui assurent une transition rapide et fluide entre le travail et le domicile rêvé. Tout ceci n'est envisageable qu'en fonction d'un seul mode de transport. Un mode qui est assuré de fonctionner en tout temps grâce à des infrastructures et des services modernes qui consacrent en même temps son hégémonie : pavage, éclairage, déneigement hivernal, etc. L'automobile ne fait pas que rendre accessible l'idéal suburbain. En étant intégrée physiquement au milieu, elle l'optimise et capitalise sa réalisation.

Cette démocratisation de l'idéal doublée de l'intégration de l'automobile ne constitue que le premier rôle qui est observé durant la période d'après-guerre. Si elle s'insère physiquement dans l'idéalisation de la banlieue, il a pu être démontré dans le troisième chapitre comment l'automobile occupe aussi une place non négligeable dans la caractérisation du rêve qui est édifié de la banlieue. Sans représenter un trait fondamental comme peuvent l'être la famille nucléaire, l'accès à la nature et la propriété unifamiliale qui sont enracinés depuis les origines des aspirations suburbaines, l'automobile tend tout de même à être conçue en tant que facette contributrice de l'idéal d'après-guerre. En complétant ou en représentant une alternative à part entière aux principales composantes, la participation de l'automobile s'inscrit durablement dans l'imaginaire suburbain et devient nécessaire à sa pleine réalisation. Institutions bancaires, concessionnaires et constructeurs automobiles, compagnies d'assurances, de jouets ou de nickel,

encore une fois, une panoplie d'acteurs privés sont impliqués et tendent collectivement à vendre le même rêve.

Il y a d'abord la question de l'accès à la nature. Le citoyen qui souhaite ardemment quitter la ville pour la banlieue invoque sans hésiter l'appel d'un environnement moins urbanisé, plus verdoyant. Dans l'atteinte de cet idéal, l'automobile exécute un rôle en deux temps. En premier lieu, elle est représentée comme mode de transport optimal pour faire cette transition entre ville et périphérie où la nature se situe. Rapide et sécuritaire, l'automobile permet de s'isoler de l'environnement extérieur. Le déplacement effectué quotidiennement vers le domicile est à tout le moins agréable. Dans bien des cas, l'idéal recherché n'a toutefois pas été atteint. Non en raison de l'automobile, mais bien à cause de la localisation où le chez-soi a été établi. Située en périphérie, la maison familiale est dans la plupart des cas construite dans un nouveau quartier résidentiel où la nature est soit absente, soit aménagée de manière superficielle. La désillusion est complète. C'est dans ce contexte que l'on a pu relever l'importance de l'automobile. Alors qu'elle a permis au ménage d'atteindre la banlieue, elle facilite une locomotion supplémentaire. Qu'il soit question d'une allée et venue du dimanche ou de vacances de quelques jours, l'automobile offre une évasion de la banlieue vers un réel accès à la nature convoitée. La destination importe certes, mais même durant le trajet, l'automobile assure une expérience et un contact étroits avec la nature.

Par rapport à l'idéal suburbain, l'automobile ne fait pas que suppléer à l'accès à un environnement verdoyant. Elle tend aussi à bonifier la propriété unifamiliale en la complétant, en la prolongeant. Elle est représentée mentalement comme un « Home » aussi essentiel que le bungalow rêvé. L'extension entre les deux se constate d'une part physiquement alors que l'automobile reprend différents attributs de la maison qu'il soit question de confort, de modernité, d'esthétisme ou encore de fonctionnalité. D'autre part, elle se voit dans une reprise de ce qu'incarne la maison auprès de la famille. Nous avons ainsi pu observer comment l'automobile a même occupé un rôle de refuge. Par l'intimité qu'elle procure face à la société, offrant une bulle privée face aux inconforts extérieurs. Par la sécurité et l'autonomie aussi qu'elle assure. Une fois sortis du chez-soi, les membres du ménage ne sont pas mis en danger. Partout où ils vont, peu importe ce qu'ils font, leur protection est garantie. L'automobile a ensuite aussi été observée comme un prolongement de l'identité et des valeurs de ses occupants. À l'instar de la maison, elle reflète le succès, la modernité, le statut du ménage. Comme elle, l'automobile peut être

personnalisée, elle tend à prolonger le style, le mode de vie qui est aspiré. De fait, l'automobile va même plus loin que la maison. Moins couteuse et plus mobile, elle peut être renouvelée plus régulièrement répondant plus efficacement aux besoins du ménage et à l'image qu'il souhaite projeter. La propriété unifamiliale est idéalisée pour de nombreuses raisons. En reproduisant la majorité d'entre elles, l'automobile devient à son tour une partie intégrante de ce rêve.

Elle transparaît, peu importe de quoi il est question dans cet idéal. La famille nucléaire est l'objet de toutes les attentions, représentant la clientèle visée qui aspire au rêve suburbain. Dès lors est-il impératif d'aborder le rôle de l'automobile dans son épanouissement. La sécurité que garantit l'automobile est d'abord et avant tout établie en fonction de la famille. Face aux autres, aux imprévus, aux conditions météorologiques, chaque membre du noyau familial, à commencer par les enfants, est protégé pour tout déplacement hors du domicile. Elle participe de même à son bien-être en permettant de vaquer aux activités quotidiennes des parents, aux activités sociales des enfants, aux vacances de la famille. Enfin, l'automobile contribue à la préservation de l'unité familiale. Elle renforce les liens père-fils et entre la mère et ses enfants. En ayant une seule automobile, la mère se retrouve aussi isolée à la maison, moyen par excellence pour l'obliger à entretenir le domicile et à veiller sur le bonheur des enfants. L'octroi d'une seconde automobile peut être envisagé, mais toujours dans l'optique de servir ces impératifs. L'intégrité de la famille est ainsi assurée. La banlieue est le lieu idéal pour la famille et les enfants. L'automobile est sans contredit un apport important à cette construction mentale faisant évoluer la manière dont on l'entrevoit.

Néanmoins, nous avons aussi été en mesure de confronter cette insertion à l'idéal suburbain. Les avantages de l'automobile sont tout autant susceptibles de représenter des inconvénients, voire des menaces à la pleine réalisation du rêve de la banlieue. D'un côté, cette assertion concerne la sécurité de la famille. Alors que l'automobile est désirée pour la protection qu'elle peut garantir en tout temps à chaque membre de la famille qui se situe hors du domicile, elle est aussi redoutée pour le danger qu'elle incarne. Impliquée dans nombre d'accidents, son association à un refuge est amoindrie d'autant qu'on lui impute d'être la cause même de ces tragédies. De l'autre côté, le milieu rêvé qu'elle permet d'atteindre et d'aménager peut aussi être affecté par sa présence. Lumière, bruit, odeurs, les désagréments que son passage occasionne minent la paix recherchée. Aux yeux de certains banlieusards, l'automobile n'est peut-être pas si souhaitable finalement.

L'automobile participe ainsi à différents niveaux à la composition de l'idéal suburbain montréalais d'après-guerre. Mais cette contribution est-elle généralisée? L'hétérogénéité des banlieues de la métropole peut-elle altérer la place que l'automobile occupe au cours des années 1950 et 1960? C'est ce que nous avons voulu vérifier en prenant comme étude de cas les villes de Beaconsfield et de Brossard. Villes aux différences marquées, qu'il soit question de géographie, de langue, de revenus ou encore d'histoire, elles sont malgré tout très similaires, les promoteurs et les élus municipaux œuvrant sans relâche à la concrétisation de l'*American Dream*. À partir de 1945, toutes deux sont aussi concernées par un développement élevé d'infrastructures routières prédisposant la venue de l'automobile. Si les réactions des différents intervenants de la banlieue démontrent qu'une unanimité n'existe pas face à son arrivée, les oppositions sont minimales. L'attitude des banlieusards, des commerçants et des promoteurs de Beaconsfield et de Brossard qui en favorisent l'utilisation atteste de ce support à la redéfinition de l'idéal suburbain d'après-guerre. Tous exercent des pressions accrues sur les autorités locales de manière à accorder une place plus importante à l'automobilité. Seuls les élus de Beaconsfield contrairement à leurs collègues brossardois tentent de freiner l'intrusion de l'automobile dans un milieu jusqu'alors idéalisé autrement. Cesser l'utilisation du train est tout aussi inconcevable que de laisser l'automobile représenter une menace à la sécurité de la famille ou à la tranquillité résidentielle. La réalité les rattrape toutefois. La présence de l'automobile est inévitable tant elle est appuyée par le reste de la société. Cette présence a ses avantages, l'automobile offrant rapidement des possibilités de mieux ségréger et sécuriser l'espace résidentiel. Complément à l'idéal pour les uns, opportunité de conciliation pour les autres, l'automobile s'insère bel et bien dans le rêve de la banlieue montréalaise, peu importe la nature de cette dernière. Vivre en périphérie sans automobile devient aussi inimaginable que d'y vivre sans être propriétaire d'un bungalow implanté dans un milieu verdoyant et entouré de sa famille.

En regard aux conclusions de ce mémoire, un constat peut être dégagé. Plus de deux décennies suivant l'après-guerre, l'automobile s'est sans conteste « imbriquée dans les normes, les usages, et les représentations tout au long de la période étudiée »¹¹. Elle participe à plusieurs égards à l'élaboration de l'idéal en banlieue. À notre avis, elle renforce les principaux traits qui définissent cette idéalisation et ce faisant, elle devient une facette intégrante du portrait qui est imaginé. Sa

¹¹ Commentaires formulés par Nicolas Kenny quant aux liens existant entre l'automobile et l'idéal de la banlieue.

contribution n'est dès lors pas à négliger, car elle nous permet d'affirmer que l'idéal suburbain d'après-guerre a réellement évolué au cours de cette période. Il nous apparaît toutefois prématuré d'avancer à partir de cette seule étude que l'automobile fait dorénavant partie du cœur de la conceptualisation de l'idéal suburbain. En effet, les recherches que nous avons menées de pair avec les résultats obtenus n'ont pas démontré à ce moment que l'automobile suscitait explicitement, et nous insistons sur le terme explicitement, autant l'idéalisation du milieu suburbain que n'a pu le faire d'autres traits fondamentaux tel l'attrait de la nature. Des études supplémentaires permettraient d'une part de renforcer les conclusions de ce mémoire quant au rôle joué par l'automobile. Cette dernière n'occupe-t-elle finalement qu'un rôle secondaire dans l'idéalisation de la banlieue d'après-guerre ou sommes-nous capable de confirmer son intégration comme pièce essentielle de ce tableau à la formule jusqu'alors si restreinte? D'autre part, comment cette relation évolue-t-elle jusqu'à nos jours? Il serait très certainement intéressant pour ne pas dire bénéfique pour la communauté de chercheurs comme pour la société d'établir plus précisément quelle est de nos jours la vision idéalisée de l'automobile vis-à-vis de la banlieue.



Figure 5.1: À Pincourt comme ailleurs, l'automobilité est ancrée de nos jours dans l'imaginaire suburbain montréalais

Source: Auteur. Reproduction autorisée par l'auteur.

À n'en pas douter, l'idéal suburbain motive encore et toujours les citoyens montréalais à délaisser la métropole pour s'exiler de l'autre côté du pont (ou dans le reste de l'île). Comme le mentionnent Bédard et Fortin, « tous les répondants s'accordent sur le fait que la banlieue permet une meilleure vie familiale, sur son calme, sa tranquillité et sa verdure. Non seulement tous lui trouvent des qualités, mais ils ne lui attribuent que très peu d'inconvénients » (2004, 507). Un demi-siècle après la période faste de l'après-guerre, le rêve de la banlieue demeure intact en dépit des nombreuses transformations qui ont changé la réalité de ce milieu. À cet égard, l'automobile figure assurément encore dans le portrait idéalisé qui est représenté de la périphérie. « “I wanted the mini-van and the big house,” she says. “I wanted to try the whole American Dream” » (Gallagher 2014, 78). La liberté, le confort et la sécurité demeurent associés à la périphérie comme ils le sont à chaque déplacement assuré par l'automobile. Affectif, ludique, existentiel, utopique, ce type de mobilité est pensé selon de nombreux rapports (Fortin, Després et Vachon 2011). Ils invoquent un imaginaire dont la connotation est résolument positive en banlieue.

Dans ce contexte, il serait plus que pertinent d'élargir le débat actuel sur la banlieue montréalaise. Acculée devant de nombreux enjeux socio-économiques et environnementaux, la société multiplie depuis quelques décennies les mesures destinées à rendre plus durable la périphérie qui ne cesse de s'étaler. Pour y parvenir, tous ou presque invoquent le besoin « to promote more sustainable urban forms reducing dependence on the car » (Filion 2015, 633). Avec raison peut-on pointer du doigt ce mode de transport. Invoquer simplement une dépendance ne réglera pas le problème. Améliorer l'aménagement des banlieues ne saura suffire. À preuve, le nombre d'automobiles, et de véhicules utilitaires sports, augmente sans cesse à Montréal, accentuant une utilisation bien plus élevée que pour le transport collectif qui est pourtant très bien développé (Nardi 2015). Voilà pourquoi il est impératif d'insérer dans cette réflexion la profonde relation qui unit l'automobile à la banlieue depuis des décennies. Bien plus, il importe de la comprendre selon le prisme d'un idéal où chaque facette est enchevêtrée. Avant de rêver à une banlieue où les rues seront libres de véhicules, il faut admettre l'existence de ce rêve où la rue est conçue pour rêver à pleine vitesse.

BIBLIOGRAPHIE

1. Sources manuscrites

1.1 Archives de la Ville de Montréal

Fonds Collection de dossiers thématiques (VM166)

200 Aménagements

AVM, dossier de presse, bobine 200.10, Aménagements, 1959-1962. Delisle, Jacques. 1962. *La Presse*, 25 juillet.

347 Habitations – Général, ...-1970.

AVM, dossier de presse, bobine 347, Habitations – Général, ...-1970. 1947. « La L.O.C veut que l'on facilite l'accès à la petite propriété. » *Le Devoir*, 8 septembre.

———. Boyle, Robert. 1962. *Le marché des nouveaux logements à Montréal*. Ottawa : SCHL, 2^e rapport d'études du marché du logement.

413 Ville Beaconsfield

AVM, dossier de presse, bobine 413, Ville Beaconsfield – Circulation. Édition J.E Laurin. 1945. « Histoire Economique de Montréal et des Cités et Villes du Québec. »

———. Daly, Mark. 1971. « Beaconsfield to get overpass. » *The Montreal Star*, 18 août.

AVM, *Fonds VM166-D3050.20.*, dossier de presse, bobine 413, Ville Beaconsfield – Urbanisme. 1953. « Town of Beaconsfield. » Building Inspector.

419.5 Ville Brossard

AVM, dossier de presse, bobine 419.5, Ville Brossard. Langlois, Lucien. 1959. « Une autre ville modèle sur la rive sud. » *Montréal Matin*, 16 mars.

———. Ouimet, Marcel. 1964. « Brossard sera-t-elle la ville-miracle du triangle d'or? » *La Patrie*, 27 février.

———. Levesque, Richard. 1968. « Champlain Bridge bus service hope. » *The Montreal Star*, 14 mai.

489.8 Exposition universelle 1967

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

568 Automobile – Statistiques

AVM, dossier de presse, bobine 568, Automobile – Statistiques. 1962. « Automotive outlets 1960 – Greater Montreal. » *Canadian Business*.

———. 1964. « Le marché automobile du Québec a le plus grand potentiel du pays. » *La Presse*, 2 mai.

1.2 Archives de la Ville de Beaconsfield

Conseil Municipal de la Ville de Beaconsfield. 1946 à 1970. *Extrait du procès-verbal*.

Williams, Barry. 1973. *Beaconsfield: an urban study*. Urban Geography, archive de la Bibliothèque de Beaconsfield.

1.3 Archives de la Ville de Brossard

Beauchemin, Beaton, Lapointe, Inc. Consultants. 1974. *Planification du réseau routier de la ville de Brossard*. Ville de Brossard (Corporation municipale de) : Étude sectorielle.

Beauchemin, Beaton, Lapointe, Ingénieurs Conseils. 1962. *Plan Zonage*. Ville de Brossard (Corporation municipale de) : REG-144-201-110-T-21.

———. 12 mars 1963. *Mémoire à l'Honorable Bernard Pinard, Ministre de la Voirie, au sujet de l'ouverture du boulevard Champlain de l'autoroute Sherbrooke dans Brossard à la route no.9 dans St-Hubert*. Ville de Brossard (Corporation municipale de) : Réf. 177-107.

———. 1965. *Plan Directeur*. Ville de Brossard (Corporation municipale de) : REG-226-201-110-T-29-F.

Conseil de Ville de Brossard. 1959 à 1970. *Extrait du procès-verbal*.

Ville de Brossard. 2 mai 1959. *Règlement No. 102*. Relatif à la circulation, au stationnement des véhicules et à la sécurité publique.

———. 1960. *Règlement No. 111*. Règlement de zonage.

———. 1966. *Règlement No. 247*. Règlement de zonage amendant le règlement No. 144.

———. 11 décembre 1967. *Copie de Résolution*. Élargissement du Boulevard Lapinière.

———. 12 décembre 1967. *Règlement No. 317*. Règlement de zonage amendant le règlement No. 292 et 144.

———. 8 avril 1968. *Règlement No. 333*. Relatif à la circulation, au stationnement des véhicules et à la sécurité publique.

———. 14 avril 1969. *Copie de Résolution*. Élargissement du Boulevard Lapinière.

1.4 Archives CAA-Québec

Royal Automobile Club of Canada, *The News Letter*, vol. XXV, 1945, à vol. XLV, 1965.

Archives CAA-Québec, Royal Automobile Club of Canada. 1945. « Que penser de l'avenir? » *The News Letter* XXV, 2 janvier.

———. 1947. « Progress in roads. » *The News Letter* XXVII (7), 6 octobre.

———. 1954. « President's Annual Report. » *The News Letter* XXXIV (2), 22 janvier.

———. 1954. « Eureka! At last a place to park. » *The News Letter* XXXIV (12), 15 juin.

———. 1965. « Accidents de la route. » *The News Letter* XLV (2), 13 février.

1.5 Archives H.E.C Montréal

Fonds *Division de la licence ès sciences commerciales* (A075)

Archives HEC Montréal, A075, W9-0410. Fournelle, François. 1957. « L'expansion démographique de la banlieue de Montréal depuis 1941. » Thèse de licence, HEC.

Fonds *Chambre de commerce du Montréal métropolitain* (P003)

Archives HEC Montréal, P003, T-K6-0003. 1960. *Projet de solution à la circulation*.

1.6 Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec

Assemblée nationale du Québec (ANQ). 1967. *Débats de L'Assemblée législative du Québec*. 28^e législature, 1^{ère} session 5 (69) à 5 (98).

1.7 Archives de la Bibliothèque et Archives nationale du Québec

Journaux et hebdomadaires

La Patrie Consulté le 21 janvier 2017. <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/634107>

BAnQ. Dufresne, Henri. 1948. « Les énergumènes du volant. » *La Patrie*, 17 octobre, 74.

- BAnQ. 1954. « Les villes ne doivent pas pressurer les automobilistes. » *La Patrie*, 25 juillet, 66.
- BAnQ. Prudence. 1954. « Les phares des autos. » *La Patrie*, 28 novembre, 72.
- BAnQ. Lepine, Hervé. 1958. « Pour avoir de beaux boulevards, il faut patienter et donner le temps à la ville de les construire. » *La Patrie*, 21 septembre, 91.
- BAnQ. Brugeneur, Michel. 1960. « Une pathologie de l'automobile. » *La Patrie*, 22 mai, 56.
- BAnQ. La Vergne, Claude. 1960. « L'assassin de la route...le chauffard. » *La Patrie*, 12 juin, 104-105.
- BAnQ. 1962. « Un ennemi invisible dans votre voiture. » *La Patrie*, 15 novembre, 39.
- . 1962. « Le fléau de notre siècle : la vitesse. » *La Patrie*, 29 novembre, 16.
- . 1964. « Au marché de l'auto, de nouvelles clientes : LES FEMMES. » *La Patrie*, 23 avril, 16-17.
- . 1968a. « Ville bien planifiée dans un décor fonctionnel et reposant. » *La Patrie*, 12 mai, 29.
- . 1968b. « Transport urbain et interurbain. » *La Patrie*, 12 mai, 30.
- . 1968c. « Brossard a maintenant son propre service de génie. » *La Patrie*, 12 mai, 35.
- . 1968. « Les plaisirs de l'automobilisme. » *La Patrie*, 16 juin, 38.
- . 1968. « Au volant, les jeunes se vengent-ils de l'autorité? » *La Patrie*, 1^{er} septembre, 24.
- . 29 mars 1970. « Du cinéma pour toute la famille dans douze ciné-parcs au Québec. » *La Patrie*.
- BAnQ. Lepine, Hervé. 1970. « La police est impuissante à faire taire les silencieux. » *La Patrie*, 14 juin, 13.
- BAnQ. Gagnon, Claude-Lyse. 1970. « L'été, c'est la route qui tue le plus d'enfants. » *La Patrie*, 28 juin, 9.
- BAnQ. 1970. « 77 pour cent des gens veulent fuir les villes. » *La Patrie*, 5 juillet, 2.
- . 1970. « La pollution : un choix entre la vie et la mort. » *La Patrie*. 27 décembre, 15.

Lakeshore News & West Island Chronicles (MIC A-965)

Le Courrier du Sud (MIC A-1024)

The Gazette (MIC A-22)

BAnQ. 1954. « Trend Home Answer to Modern Over-Streamlining. » *The Gazette*, 25 mai, 12.

Fonds *David Reich* (P777)

BAnQ. Reich, David. 1955. Fonds P777, S3, D218.

Fonds *Thibodeau et Thibodeau, architectes* (P781)

BAnQ. Thibodeau et Thibodeau, architectes. 1956. Fonds P781, S1, D1988;2033;2045;2047;2080;2085;2089;2143.

———. 1960. Fonds P781, S1, D2766.

2. Sources imprimées

2.1 Archives de la Ville de Montréal

Service d'urbanisme. 1955, 1964-1968. *Horizon 2000- Rapports techniques et études*. Vol.1.

2.2 Archives de Statistiques Canada

Bureau fédéral de la statistique. 1941. *Grand Montréal : Atlas du logement*. Produit n° 1010475715 au catalogue de Statistique Canada, publication non officielle.

———. 1947. *Eight census of Canada, 1941, huitième recensement du Canada, volume IX, housing - logement*. Produit n° 1010469607 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa : Edmond Cloutier.

———. 1953. *Ninth census of Canada, 1951, neuvième recensement du Canada, volume III, housing and families – logements et familles*. Ottawa : Edmond Cloutier.

Statistiques Canada. 1973. *Recensement du Canada 1971 : Caractéristiques de la population et du logement par secteur de recensement - Montréal*. Produit n° 1010065278 au catalogue de Statistique Canada.

———. 1974. *Recensement du Canada 1971 : Caractéristiques de la population et du logement par secteur de recensement - Montréal*. Produit n° 1010018929 au catalogue de Statistique Canada.

2.3 Archives de la Société canadienne d'hypothèques et de logement

Central Mortgage and Housing Corporation. 1947. *67 Homes for Canadians: Attractive House Plans Designed Especially for Canadian Requirements Including Prize Winners of the Canadian Small House Competition*. Ottawa: CMHC.

Hailstone, Patrick. 1973. *Mark Projects I II III IV*. Toronto: Housing and Urban Development Association of Canada (HUDAC).

Kiff, J. 1976. *Patterns of Canadian automobile Ownership/ Modes de possession automobile au Canada*. Ottawa: CMHC.

Lansing, John B. et Gary Hendricks. 1967. *Automobile Ownership and Residential Density*. Michigan: ISR. Rapport pour le Bureau of Public Roads, U.S. Department of Transportation.

2.4 Revues professionnelles et spécialisées

Bâtiment. 1958 à 1964.

BAnQ, PER.B.210. 1959. « le nouveau centre d'achats Rockland. » *Bâtiment* novembre : 24-27.

BAnQ, PER.B.210. 1964. « 35,000 visiteurs à la parade de maisons des Bois-Francs. » *Bâtiment* novembre : 34.

Cités et Villes. 1957 à 1961.

BAnQ, PER.C.420. Labadie, Gaston. 1957. « L'importance d'un éclairage adéquat. » *Cités et Villes* août : 15-18.

———. 1958. « Un terrain de stationnement bien éclairé à Longueuil. » *Cités et Villes* avril : 14-18.

BAnQ, PER.C.420. Kinden, David. K. 1958. « Les avantages financiers d'un plan d'urbanisme. » *Cités et Villes* août : 13-16.

BAnQ, PER.C.420. Beauchemin, Paul. 1959. « Brossard se donne un plan directeur. » *Cités et Villes* juin : 10-13.

BAnQ, PER.C.420. Bélair, Gérard. 1961. « Le stationnement et la sauvegarde du commerce local. » *Cités et Villes* mars : 23-25.

Commerce. Chambre de commerce du District de Montréal. 1956.

Archives HEC Montréal, P003, G-08-0039 à 47. 19 novembre 1956. « Le service de la circulation. » *Commerce* 12 (6) : 1-3.

2.5 Archives de la Société historique Marigot

Brossard Speedshop. 1965. *Brossard Speedshop*. Catalogue.

Chambre de Commerce de la Ville de Brossard. 1962. *Ville de Brossard*. Fascicule annuel.

3. Études

Altrows, L., P. Hamel, C Roy. 1975. *La crise du logement à Montréal*. Montréal : L'auteur.

Anastakis, Dimitri. 2008. *Car nation : An illustrated History of Canada's Transformation Behind the Wheel*. Toronto : James Lorimer & Company Ltd.

Archives de Montréal (AVM). 2015. « Chronique Montréalité no 25 : Brève histoire du déneigement à Montréal. » *Histoire municipales*. Consulté le 28 janvier 2017. <http://archivesdemontreal.com/2015/02/02/chronique-montrealite-no-25-breve-histoire-du-deneigement-a-montreal/>

Bacher, John. 1993. *Keeping to the Marketplace: The Evolution of Canadian Housing Policy*. Montreal: McGill-Queen's University Press.

Baird, Robert L. et Gisèle Hall. [1989] 1997. *Beaconsfield*. Québec: Société historique Beaurepaire-Beaconsfield.

Baldassare, Mark. 1986. *Trouble in Paradise: The Suburban Transformation in America*. New York: Columbia University Press.

Baldassare, Mark et Georjeanna Wilson. 1995. « More trouble in Paradise: Urbanization and the Decline in Suburban Quality-of-Life Ratings. » *Urban Affairs Review* 30 (5): 690-708.

Batigne, Stéphane. 2001. « Banlieue: une certaine idée du bonheur », In *Québec: Espace et sentiment*, sous la dir. de Stéphane Batigne, 47-61. Paris : Éditions Autrement.

Beaudet, Gérard et Pauline Wolff. 2012. « La circulation, la ville et l'urbanisme : de la technicisation des transports au concept de mobilité. » *VertigO* 11. Consulté le 3 janvier 2017. <http://vertigo.revues.org/11703>.

Bédard, Mario, Jean-Pierre Augustin et Richard Desnoilles. 2012. *L'imaginaire géographique : Perspectives, pratiques et devenirs*. Québec : Les Presses universitaires de Québec.

- Bédard, Mélanie et Andrée Fortin. 2004. « Intimité, mobilité et urbanité en 1978 et 2000. » *Recherches sociographiques* 45 (3) : 493-519.
- Berger, Bennett. 1960. *Working-class Suburb: A Study of Auto Workers in Suburbia*. Berkeley : University of California Press.
- Bérubé, Harold. 2008. « Des banlieues qui se distinguent : Gouverner Westmount, Pointe-claire et Mont-royal (1880-1939). » Thèse de doctorat, Institut national de la recherche scientifique.
- Bibliothèque de Brossard Georgette-Lepage. 2014. « Le pont Champlain et Brossard. » *Brossardana en images*. Consulté le 16 février 2017. <https://brossardana.com/2014/02/28/le-pont-champlain-et-brossard/>
- Bloom, Nicholas D. 2001. *Suburban Alchemy: 1960s New Towns and the Transformation of the American Dream*. Columbus: Ohio State University Press.
- Bloomfield, Gerald T. 1989. « No Parking Here to Corner: London Reshaped by the Automobile, 1911-61. » *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine* 18(2): 139-158.
- Bourne, Larry S. 1996. « Reinventing the suburbs: old myths and new realities. » *Progress in Planning* 46 (3): 163-184.
- Brais, Nicole et Nik Luka. 2002. « De la ville à la banlieue, de la banlieue à la ville : des représentations spatiales en évolution », In *La banlieue revisitée*, sous la dir. de Andrée Fortin, Carole Després et Geneviève Vachon, 151-180. Québec : Éditions Nota bene.
- Breux, Sandra et Laurence Bherer. 2009. « Modes de vie et politiques municipales : regards sur le milieu périurbain montréalais. » *Articulo, Journal of Urban research* 5. Consulté le 2 janvier 2017. <http://articulo.revues.org/1389>.
- Bruechert, Daniel Carson. 2006. « Frank Lloyd Wright and the automobile: Designs for Automobility. » Mémoire de maîtrise, University of Georgia.
- Bussière, Yves. 1989. « L'automobile et l'expansion des banlieues: Le cas de Montréal. » *Urban History Review* 18 : 159–165.
- Caldwell, Gary et B. Dan Czarnocki. 1977. « Un rattrapage raté, le changement social dans le Québec d'après-guerre, 1950-1974 : Une comparaison Québec/Ontario. » *Recherches sociographiques* 18 (1): 8-58.
- Charmes, Eric et Roger Keil. 2015. « The Politics of Post-Suburban Densification in Canada and France. » *International Journal of Urban and Regional Research* 39 (3): 581-602.
- Choko, Marc, Jean-Pierre Collin et Annie Germain. 1986. « Le logement et les Enjeux de la transformation de l'espace urbain : Montréal, 1940-1960. Première partie. » *Urban History Review* 15(2) : 127-136.

- . 1987. « Le logement et les Enjeux de la transformation de l'espace urbain : Montréal, 1940-1960. Deuxième partie. » *Urban History Review* 15(3) : 243-253.
- Choquet, Olivier. 1983. « L'automobile, un bien banalisé. » *Économie et statistique* (154) : 47-55.
- Cliche, Pierre. 1980. *Espace social et mobilité résidentielle. Introduction à la géographie sociale de Québec*. Québec : PUL.
- Collin, Jean-Pierre. 1987. « Crise du logement et action catholique à Montréal, 1940-1960. » *Revue d'histoire de l'Amérique française* 41 (2) : 179-203.
- . 2002. « Faire l'histoire des institutions urbaines. Faire l'histoire de la banlieue, des banlieues et des banlieusards. », In *Le phénomène urbain au Québec : échelles, approches et matériaux*, sous la dir. de Claude Bellavance et Marc St-Hilaire, 9-13. Québec : CIEQ.
- Collin, Jean-Pierre, Éric Champagne, Pierre J. Hamel et Claire Poitras. 1998. *La Rive-Sud de Montréal. Dynamique intermunicipale et intégration métropolitaine*. Montréal : INRS-Urbanisation.
- Collin, Jean-Pierre et Claire Poitras. 2002. « La fabrication d'un espace suburbain : la Rive-Sud de Montréal. » *Recherches sociographiques* 43 (2) : 275-310.
- Corbin Sies, Mary. 1987. « The City Transformed: Nature, Technology, and the Suburban Ideal, 1877-1917. » *Journal of Urban History* 14(1) : 81-111.
- . 1991. « Toward a Performance Theory of the Suburban Ideal, 1877-1917. » *Perspectives in Vernacular Architecture* 4 : 197-207.
- Dabrowski, Alan. 2009. « Home, Green Home: Evolving the suburban image of home to a deeper ecology. » Thèse de doctorat, Concordia University.
- Dalcourt, Annie-Claude. 2012. « Le centre commercial de l'île de Montréal, typologie d'un espace commercial en construction, 1950-1955. » Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Montréal.
- Dant, Tim. 2004. « The Driver-Car. » *Theory, Culture & Society* 21 (4/5) : 61-79.
- Darchen, Sébastien et Claire Poitras. 2007. « Saint-Laurent : transformations urbaines d'une ville de banlieue : Quels changements dans la relation centre/périphérie? » *Canadian Journal of Urban Research* 16 (2) : 73-93.
- Daynes, Gary. 1997. « Cars, Carports, and Suburban Values in Brookside, Delaware. » *Material Culture* 29 (1) : 1-11.

- Dagenais, Jean-Pierre. 1982. *Ironie du char : Un essai sur l'automobile et la crise des transports à Montréal*. Montréal : J.-P. Dagenais.
- Dagenais, Michèle. 2006. *Faire et fuir la ville : Espaces publics de culture et de loisirs à Montréal et Toronto aux XIXe et XXe siècles*. Québec : PUL.
- . 2011. *Montréal et l'eau : une histoire environnementale*. Montréal : Boréal.
- Décarie, Jean. 2005. « Montréal, un archipel coupé des eaux. » *Communication dans le cadre du Forum sur les eaux usées montréalaises et la récupération des usages récréatifs en rive*. Consulté le 11 août 2017. http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/publications/montreal_un_archipel_coupe_des_eaux.pdf
- Donaldson, Scott. 1968. *The Suburban Myth*. New-York: Columbia University Press.
- Duany, Andres, Elizabeth Plater-Zyberk and Jeff Speck. 2000. *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York: North Point Press.
- Dubois, Nicolas. 2004. « L'automobile : un espace vécu comme un autre chez-soi. » Thèse de doctorat, Université Paris X.
- Estiri, Hossein. 2012. « Suburbanization, the Spread of Suburban Culture: A Residential Mobility Approach to the Post-WW II Suburban Types in American Metropolis. » *Working Paper*. Consulté le 5 janvier 2017. <http://ssrn.com/abstract=2201287>.
- Faugier, Étienne. 2012. « Atteindre la vitesse de libération : la vitesse comme agent de transformation dans la province de Québec (1919-1961). » *Aspects sociologiques* 19 (1): 178-221.
- Fava, Sylvia F. 1956. « Suburbanism as a way of life. » *American Sociological Review* 21 (1): 34-37.
- Featherstone, Mike. 2004. « Automobilities. An introduction. » *Theory, Culture & Society* 21 (4/5): 1-24.
- Filion, Pierre. 2015. « Suburban Inertia: The Entrenchment of Dispersed Suburbanism. » *International Journal of Urban and Regional Research* 39 (3): 633-640.
- Filion, Pierre, Trudi Bunting, Dejan Pavlic et Paul Langlois. 2010. « Intensification and Sprawl: Residential Density Trajectories in Canada's Largest Metropolitan Regions. » *Urban Geography* 31(4): 541-569.
- Fishman, Robert. 1987. *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. New York: Basic Books.
- Flink, James J. 1975. *Car Culture*. Cambridge: MIT Press.

- Flonneau, Mathieu. 2005. *Paris et l'automobile: un siècle de passions*. Paris : Hachette.
- . 2008. *Les cultures du volant XXe-XXIe siècles. Essai sur les mondes de l'automobilisme*. Paris: Autrement « Mémoires/Culture ».
- Flynn, Michael C. 2006. « Suburban Typologies: Historical Examples and Alternatives » Mémoire de maîtrise, McGill University.
- Forsyth, Ann. 2012. « Defining Suburbs. » *Journal of Planning Literature* 27 (3): 270–281.
- Fortier, Claude. 2003. « L'automobile et la société québécois au XXe siècle. » Mémoire de maîtrise, Université Laval.
- Fortin, Andrée. 2013. « Un nouveau récit collectif dans le cinéma québécois : la centralité de la banlieue », In *Villes contemporaines et recompositions sociales*, Sociologie et Sociétés 45 (2), sous la dir. de Louis Guay et Pierre Hamel, 129-150. Montréal : P.U. Montréal.
- . 2015. *Imaginaire de l'espace dans le cinéma québécois*. Québec : Presses de l'Université Laval.
- Fortin, Andrée et Mélanie Bédard. 2003. « Citadins et banlieusards: représentations, pratiques et identités. » *Canadian Journal of Urban Research/Revue canadienne de recherche urbaine* 12 (1) : 124-142.
- Fortin, Andrée et Carole Després. 2008. « Le juste milieu : représentations de l'espace des résidents du périurbain de l'agglomération de Québec. » *Cahiers de géographie du Québec* 52 (146): 53-174.
- Fortin, Andrée, Marie-Hélène Villeneuve et Martin Rioux. 2011. « Jamais sans ma voiture? », In *La banlieue s'étale*, sous la dir. de Andrée Fortin, Carole Després et Geneviève Vachon, 290-319. Québec : Éditions Nota bene.
- Fortin, Andrée, Carole Després et Geneviève Vachon, dir. 2002. *La banlieue revisitée*. Québec: Éditions Nota bene.
- . 2011. *La banlieue s'étale*. Québec : Éditions Nota bene.
- Fougères, Dany. dir. 2012. *Histoire de Montréal et de sa région. Tome II- De 1930 à nos jours*. Québec : Presses de l'Université Laval.
- Friedan, Betty. 1963. *The Feminine Mystique*. New York: W.W. Norton.
- Gagnon, Marie-Christine. 2006. « L'automobile comme prolongement de la maison. » Mémoire de maîtrise, Université Laval.

- Gallagher, Leigh. 2014. *The End of the Suburbs: Where the American Dream Is Moving*. New-York: Penguin Books.
- Game, Ann et Rosemary Pringle. 1979. « Sexuality and the Suburban Dream. » *Australian and New Zealand Journal of Statistics* 15 (2): 1-15.
- Gans, Herbert J. 1967. *The Levittowners: Ways of Life and Politics in a New Suburban Community*. New York: Colombia University Press.
- Gartman, David. 1994. *Auto Opium: A Social History of American Automobile Design*. London: Routledge.
- . 2004. « Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of the Car. » *Theory, Culture & Society* 21 (4/5): 169–95.
- Gervais, Bertrand, Alice van der Klei et Marie Parent. 2015. *Suburbia : L'Amérique des banlieues*. Montréal : Figura, Centre de recherche sur le texte et l'imaginaire.
- Ghorra-Gobin, Cynthia. 2011. « Le *New Urbanism*, marqueur de fragmentation urbaine? Réflexions sur l'intentionnalité de nouvelles pratiques professionnelles et sur les représentations des résidants à l'heure du débat en faveur de la durabilité urbaine » *Cahiers de géographie du Québec* 55 (154) : 75-88.
- . 2013. « La banlieue, rêve américain ou espace en voie de disparition. » *Revue Esprit* : 121-130.
- Gingras, Paul. 1998. « L'émergence de deux municipalités suburbaines de la Mauricie dans l'après-guerre : Shawinigan-Sud et Trois-Rivières-Ouest, 1945-1974. » Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Trois-Rivières.
- Godfrey, John et Jean-François Turcotte. 2010. « L'histoire de l'AMT et des trains de banlieue de Montréal. » *Canadian Rail* (538): 187-207.
- Gordon, David L. A. et Mark Janzen. 2013. « Suburban Nation? Estimating the size of Canada's suburban population. » *Journal of Architectural and Planning Research* 30 (3): 197-220.
- Grant, Jill L. et Daniel Scott. 2012. « Complete Communities Versus the Canadian Dream: Representations of Suburban Aspirations. » *Canadian Journal of Urban Research* 21 (1): 132-157.
- Grant, Jill L. 2009. « Theory and Practice in Planning the Suburbs: Challenges to Implementing New Urbanism, Smart Growth, and Sustainability Principles » *Planning Theory and Practice* 10 (1): 11-33.
- Greteman, Kristen. 2016. « The pursuit of happiness: The shifting narrative of suburbia and the American Dream. » Mémoire de maîtrise, Iowa State University.

- Gustafson, Per. 2001. « Roots and routes: Exploring the relationship between place attachment and mobility. » *Environment and Behavior* 33 (5): 667-686.
- Gutfreund, Owen D. 2004. *Twentieth-Century Sprawl: Highways and the Reshaping of the American Landscape*. New York: Oxford University Press.
- Hamel, Pierre et Roger Keil, dir. 2015. *Suburban Governance: A Global View*. Toronto: University of Toronto Press.
- Hardy, Jérôme. 2006. « Le rapport à l'automobile en milieu périurbain. Le cas des résidents de la Communauté métropolitaine de Québec. » Essai de maîtrise, Université Laval.
- Hanna, David B. 1993. *Transport des personnes et développement du territoire de l'agglomération montréalaise : un essai d'interprétation historique*. Montréal : Service de la planification du territoire et de la Communauté urbaine de Montréal.
- . 1998. « Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal. », In *Desarrollo Urbano Comparado/Développement urbain comparé*, sous la dir. de Horacio Capel et Paul-André Linteau, 117-132. Barcelona : Publicacions de la Universitat de Barcelona.
- Harris, Richard. 2004. *Creeping Conformity: How Canada Became Suburban, 1900–1960*. Toronto: University of Toronto Press.
- . 2015. « Using Toronto to explore three suburban stereotypes, and vice versa. » *Environment and Planning* 47: 30-49.
- Harris, Richard et Peter Larkham. 1999. « Suburban foundation, form and function. », In *Changing Suburbs. Foundation, Form and Function*, sous la dir. de Richard Harris et Peter Larkham, 1-31. New York: E. & F.N. Spon.
- Hayden, Dolores. 1986. *Redesigning the American Dream: The Future of Housing, Work, and Family Life*. New-York: Norton & Company.
- Horvath, Christina. 2006. « Écrire la banlieue: réalité et représentation de l'espace périurbain en Europe et au Canada. » *Études canadiennes* 32 (60): 21-33.
- Inglis, David. 2004. « Auto Couture: Thinking the Car in Post-war France. » *Theory, Culture & Society* 21 (4/5): 197–219.
- Interrante, Joseph. 1983. « The road to utopia: the automobile and the transformation of American culture », In *The Automobile and American Culture*, sous la dir. de David L. Lewis et Laurence Goldstein, 89-104. Ann Arbor: The University of Michigan Press.
- Jackle, John. A. et Keith. A. Sculle. 1999. *Fast food: Roadside Restaurants in the Automobile age*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.

- Jackson, Kenneth T. 1985. *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*. New York: Oxford University Press.
- Jalabert, Guy. dir. 2001. *Portraits de grandes villes: société-pouvoirs-territoires*. Toulouse : P.U. du Mirail.
- Jaumain, Serge et Nathalie Lemarchand, dir. 2008. *Vivre en banlieue : Une comparaison Québec/France*. Bruxelles : Peter Lang.
- Jean, Sandrine. 2014. « Ville ou banlieue? Les choix résidentiels des jeunes familles de classe moyenne dans la grande région de Montréal. » *Recherches sociographiques* 55 (1) : 105-134.
- Kelly, Barbara M. 1993. *Expanding the American Dream: Building and Rebuilding Levittown*. New York: State University of New York Press.
- Kihlstedt Folke T. 1983. « The Automobile and the Transformation of the American House, 1910–1935. », In *The Automobile and American Culture*, sous la dir. de David L. Lewis et Laurence Goldstein, 160-174. Ann Arbor: The University of Michigan Press.
- Know, Paul L. 2008. *Metroburbia*. Londres: Rutgers University Press.
- Kolberg, Stephanie J. 2005. « Marketing the middle landscape in Irvine, California: The image of a master-planned community and the pursuit of the suburban ideal, 1959-2005. » Mémoire de maîtrise, California State University.
- Kurtz, Michael. 2011. « About the Montreal Trend House. » *Michael Goodfellow*. Consulté le 18 février 2017. http://pages.videotron.com/michael/en/Montreal_Trend_House.html
- Lachance, Jonathan. 2009. « L'architecture des bungalows de la SCHL: 1946-1974. » Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Montréal.
- Lacroix, Yvon-André et Claire Séguin. 1984. *Brossard de 1958 à 1983. La création et l'évolution d'une banlieue*. Brossard: Ville de Brossard.
- Ladd, Brian. 2008. *Autophobia. Love and hate in the automotive age*. Chicago: University of Chicago Press.
- Laforest, Daniel. 2013. « La banlieue dans l'imaginaire québécois. Problèmes originels et avenir critique. » *temps zéro* (6). Consulté le 27 décembre 2016. <http://tempszero.contemporain.info/document945>.
- Lambert, Maude-Emmanuelle. 2013. « À travers le pare-brise : la création des territoires touristiques à l'ère de l'automobile (Québec et Ontario, 1920-1967). » Thèse de doctorat, Université de Montréal.

- Lamontagne, Alain. 1969. *Le Transport*. Québec: Ministère des affaires municipales. Transport en commun, Rive-Sud du Montréal métropolitain, cahier 3.
- Langlois, Simon. 1982. « L'univers des aspirations des familles québécoises: 1959, 1977. » *Recherches sociographiques* 23 (3) : 227-252.
- Lefebvre, Henri. 1968. *Everyday Life in the Modern World*. New-York: Harper & Row.
- Legault, Louise - Association provinciale des constructeurs d'habitations du Québec Inc (APCHQ). 2011. « 50 ans d'évolution de l'architecture résidentielle québécoise » *Québec Habitation* 28: 16-21.
- Legault, Guy R. 2002. *La Ville Qu'On a Bâtie: Trente Ans au Service de l'Urbanisme et de l'Habitation à Montréal, 1956–1986*. Montréal: Liber.
- Leinberger, Christopher B. 2008. *The Option of Urbanism: Investing in a New American Dream*. Washington: Island Press.
- Linteau, Paul-André. 1987. « Does the Border Make a Difference? » *Journal of Urban History* 13: 252-274.
- . 1992. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal : Boréal.
- Linteau, Paul-André, René Durocher, Jean-Claude Robert et François Ricard. 1989. *Histoire du Québec contemporain, Tome II : Le Québec depuis 1930*. Montréal : Boréal.
- Lortie, André. 2004. *The 60s: Montreal Thinks Big*. Montréal: Canadian Centre for Architecture-Douglas & McIntyre.
- Lucas, Susan. 2002. « From Levittown to Luther Village: Retirement Communities and the Changing Suburban Dream. » *Canadian Journal of Urban Research* 11 (2): 323-342.
- Luka, Nik. 2001. « Suburbia Revisited: Images and Meanings of Postwar Suburbs in the Québec City Metropolitan Region. » Mémoire de maîtrise, Université Laval.
- Lupi, Tineke et Sako Musterd. 2006. « The Suburban 'Community Question'. » *Urban Studies* 43 (4): 801-817.
- Mace, Alan. 2013. *City Suburbs: Placing Suburbia in a Post-Suburban World*. New York: Routledge.
- Marcuse, Jane. 2012. « The Montreal Trend House. » *SHBB*. Consulté le 15 février 2017. <http://www.hist-beaurepaire-beaconsfield.com/images/maisons/RA%20TrendHouse%20Interieur.pdf>
- Marsh, Margaret. 1990. *Suburban Lives*. London: Rutgers University Press.

- Matthews, Brian R. 1985. *A History of Pointe Claire*. Pointe-Claire: Brianor.
- Mavrikakis, Catherine. 2008. *Le Ciel de Bay City*. Montréal: Éditions Hélotrope.
- McShane, Clay. 1994. *Down the Asphalt Path: The Automobile and the American City*. New York: Columbia University Press.
- Miller, Laura J. 1995. « Family Togetherness and the Suburban Ideal. » *Sociological Forum* 10 (3): 393-418.
- Monneyron, Frédéric et Joël Thomas. 2006. *L'automobile: un imaginaire contemporain*. Paris: Imago.
- Moos, Markus et Pablo Mendez. 2014. « Suburban ways of living and the geography of income: How homeownership, single-family dwellings and automobile use define the metropolitan social space. » *Urban Studies* 20: 1-19.
- Morin, Dominique, Andrée Fortin et Carole Després. 2000. « À des lieues du stéréotype banlieusard: les banlieues de Québec construites dans les années 1950 et 1960. » *Cahiers québécois de démographie* 29 (2) : 335-356.
- Morisset, Lucie K. et Luc Noppen. 2004a. « Le bungalow québécois, monument vernaculaire. La naissance d'un nouveau type. » *Cahiers de géographie du Québec* 48 (133) : 7-32.
- . 2004b. « Le bungalow québécois, monument vernaculaire. De l'espace urbain à l'identité domestique. » *Cahiers de géographie du Québec* 48 (134) : 127-154.
- Morton, Desmond. 1998. *Wheels : the car in Canada*. Toronto: Umbrella Press.
- Morton, Marian J. 2002. « The Suburban Ideal and Suburban Realities. » *Journal of Urban History* 28 (6): 671-698.
- Nardi, Christopher. 2015. « Nombre record de véhicules à Montréal. » *TVA Nouvelles*. Consulté le 10 mars 2017. <http://www.tvanouvelles.ca/2015/03/12/nombre-record-de-vehicules-a-montreal>
- National Geographic. 2011. « Urban Area. » *Entrée encyclopédique*. Consulté le 17 mars 2017. <http://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/urban-area/>
- Naud, Daniel. 2013. « Les discours ruraux, urbains et périurbains du cinéma québécois. » Thèse de doctorat, Université de Montréal.
- Palen, John. 1995. *The Suburbs*. New York: McGraw-Hill.
- Pelpel, Laurent. 1975. « Longueuil: la crise de la croissance en banlieue montréalaise. » Mémoire de maîtrise, Université de Montréal.

- Piédalue, Gilles. 2007. « Parc national d'Oka, un patrimoine naturel. » *Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française*. Consulté le 11 août 2017. http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-504/Parc_national_d%E2%80%99Oka,_un_patrimoine_naturel.html#.WY4tiFHygdU
- Poitras, Claire. 2002. « Construire la ville : réseaux et territoire. », In *Le phénomène urbain au Québec : échelles, approches et matériaux*, sous la dir. de Claude Bellavance et Marc St-Hilaire, 14-17. Québec: CIEQ.
- . 2005. « Compte rendu de Richard Harris. 2004. *Creeping Conformity. How Canada Became Suburban, 1900-1960*. Toronto: University of Toronto Press. » *Revue d'histoire de l'Amérique française* 59 (1-2): 153-155.
- . 2011. « A city on the move. », In *Metropolitan natures : Environmental Histories of Montreal*, sous la dir. de Stéphane Castonguay et Michèle Dagenais, 168-183. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.
- . 2012. « Les banlieues résidentielles planifiées dans la région de Montréal après la Seconde Guerre mondiale. Un modèle en redéfinition? », In *Histoire de Montréal et de sa région*, sous la dir. de Dany Fougères, 899-924. Québec : PUL.
- . 2015. « La ville en mouvement. Les formes urbaines et architecturales du système automobile, 1900-1960 », In *Atlas historique du Québec - Le fait urbain*, sous la dir. de Claude Bellavance et Marc St-Hilaire, 14-17. Québec : CIEQ. Consulté le 10 mars 2017. <http://atlas.cieq.ca/le-fait-urbain/la-ville-en-mouvement-les-formes-urbaines-et-architecturales-du-systeme-automobile-1900-1960.html>
- Pratt, Michel. 2009. *Brossard, 1958-2008 : un pont entre hier et demain*. Montréal: Éditions Histoire Québec.
- Raad, Tamim. 1998. « The car in Canada: a study of factors influencing automobile dependence in Canada's seven largest cities, 1961-1991. » Mémoire de maîtrise, University of British Columbia.
- Sachs, Wolfgang. 1992. *For the Love of the Automobile: Looking Back into the History of our Desires*. Berkeley: University of California Press.
- Schwartz, Barry, dir. 1976. *The Changing Face of the Suburbs*. Chicago: University of Chicago Press.
- Segrave, Kelly. 1992. *Drive-in theaters: a history from their inception in 1933*. Jefferson: McFarland.
- Sénécal, Gilles et Nathalie Vachon. 2012. « L'expansion métropolitaine : vers une polycentricité assumée », In *Histoire de Montréal et de sa région*, sous la dir. de Dany Fougères, 867-898. Québec : PUL.

- Shearmur, Richard. 2012. « Montréal 1950-2010: la métamorphose de l'économie spatiale », In *Histoire de Montréal et de sa région*, sous la dir. de Dany Fougères, 1005-1038. Québec : PUL.
- Sheller, Mimi. 2007. « Automotive emotions: Feeling the car. » *Theory, Culture and Society* 21 (4/5): 221–245.
- Silverstone, Roger. 1997. *Visions of Suburbia*. New York: Routledge.
- Société canadienne d'hypothèques et de logement. 2013. « Comparaison de quartiers canadiens reflétant les principes du nouvel urbanisme avec des banlieues traditionnelles. » *Le point en recherche - Série socio-économique* 13-0002.
- . 2016. « Historique – Étapes importantes pour la SCHL. » *SCHL - CMHC*. Consulté le 17 janvier 2017. https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/inso/info/hi/hi_001.cfm
- Spigel, Lynn. 1992. *Make room for TV, Television and the Family Ideal in Postwar America*. Chicago: University of Chicago Press.
- Stamp, Robert M. 2004. *Suburban Modern: Postwar Dreams in Calgary*. Victoria: Touchwood Editions.
- Stanilov, Kiril et Brenda C. Scheer. 2004. *Suburban Form-An International Perspective*. New York: Routledge.
- Strong-Boag, Veronica. 1991. « Home Dreams: Women and the Suburban Experience in Canada, 1945-1960 » *Canadian Historical Review* 72 (4): 471-504.
- Terral, Laurent et Richard G. Shearmur. 2008. « Vers une nouvelle forme urbaine ? Desserrement et diffusion de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal. » *L'Espace géographique* 37 (1): 16-31.
- Tremblay, Robert. 2006. *La culture de l'automobilité au Canada : Modes de vie, aménagement des paysages et univers symbolique le long des routes, 1945-2000*. Ottawa : Musée des sciences et de la technologie du Canada, rapport de recherche non publié.
- Vitale, Patrick. 2011. « A Model Suburb for Model Suburbanites: Order, Control, and Expertise in Thorncrest Village. » *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*. 40 (1): 41-55.
- Walker, Audrey et Andrée Fortin. 2011. « La banlieue, le lieu idéal pour élever des enfants? », In *La banlieue s'étale*, sous la dir. de Andrée Fortin, Carole Després et Geneviève Vachon, 203-227. Québec: Éditions Nota bene.
- Walks, Alan. 2012. « Suburbanism as a way of life, slight return. » *Urban Studies* 50: 1471–1488.

Ward, Charlotte Alexandra. 1999. « Of Mythic Proportions: Representations of Suburbia in Postwar American Literature and Popular Culture. » Thèse de doctorat, University of Delaware.

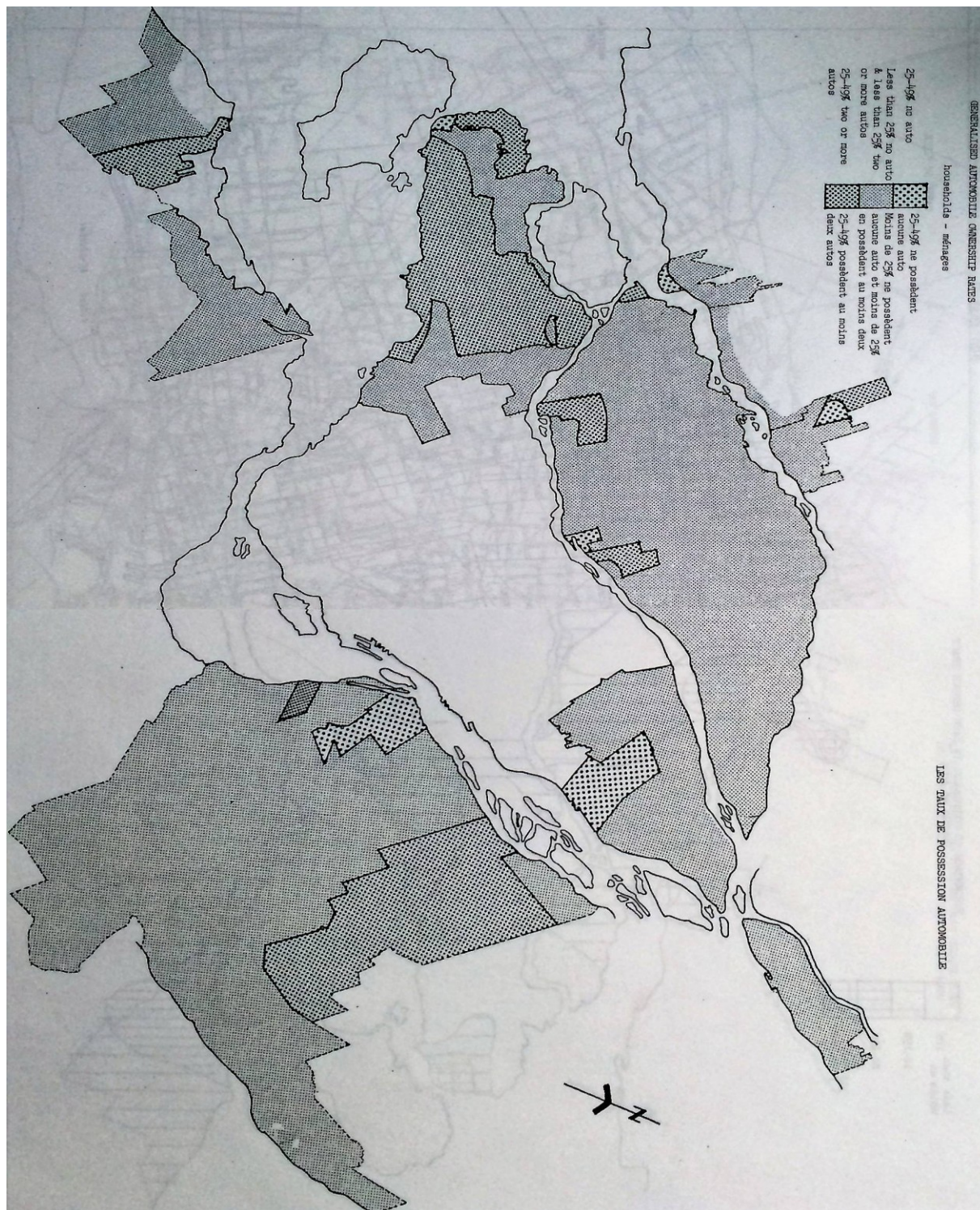
Wilhite, Keith M. 2007. « Framing suburbia: U.S literature and the postwar suburban region, 1945-2002. » Thèse de doctorat, University of Iowa.

Wolford, Alexandre. 2015. « Le choix du tout-à-l'automobile à Montréal (1953-1967) : un contexte propice à l'aménagement de l'échangeur Turcot. » Mémoire de maîtrise, Université de Montréal.

Wright, Frank. L. 1932. *The Disappearing City*. New York: William Farquhar Payson.

Zimmerman, Jeffrey. 2001. « The "Nature" of Urbanism on the New Urbanist Frontier: Sustainable Development, or Defense of the Suburban Dream? » *Urban Geography* 22 (3): 249-267.

ANNEXE 1 : MOTORISATION DE LA BANLIEUE MONTREALAISE



Source : Kiff 1976. Reproduction autorisée par la SCHL.

ANNEXE 2 : INTÉGRATION DE L'AUTOMOBILE À L'ARCHITECTURE DU BUNGALOW

Petite maison très confortable



Cette maison de deux chambres, mesurant seulement 308 pieds carrés, construite à New-Nordbury, procure beaucoup de confort, compte tenu de ses dimensions réduites. Sa forme carrée permet également de réaliser d'appréciables économies dans le coût de la construction, permettant d'obtenir le plus de valeur possible pour votre dollar.

Le plan intérieur a été préparé en vue de la commodité et du confort et inclut un certain nombre d'avantages supplémentaires. Il y a, par exemple, le cabinet à porcelaine, près de la partie du vivre-salle à manger plus spécialement utilisée pour manger, ainsi, bien que les rayons de bibliothèques, et les nombreux armoires et garde-robes.

Les fenêtres sont de style très moderne, et on remarquera particulièrement celles des chambres, qui assurent à ces dernières à la fois un caractère privé et une plus grande facilité dans l'arrangement des meubles. La cuisine est un modèle d'efficacité, comportant particulièrement un endroit pour manger à une de ses extrémités.

Le cubage total est de 13,000 pieds, avec le sous-sol.

Pour tout renseignement concernant les plans de cette maison No 623, écrire au Rédacteur de la Construction, La Patrie du Dimanche, 190 est, rue Ste-Catherine, Montréal-18.



visitation et le numéro de la maison édictée dans cet article.

Source : *La Patrie* : 28 Décembre 1958.
Reproduction autorisée par La Presse, ltée.

Source: *Lakeshore News & West Island Chronicles*: 8 Juillet 1948. Reproduction autorisée par TC Transcontinental.

“Have Your Old Driveway Re-Surfaced with Asphalt or Pre-Pack”



DRIVEWAYS BUILT
(RESURFACED — REPAIRED)

Re-surfacing quotations given free on the basis of so-much per square yard. Telephone Pointe Claire 757.

BUILDING SUPPLIES
FUGER & SMITH Ltd.
Pointe Claire 757
78 VICTORIA AVENUE POINTE CLAIRE

AVON presente

- 3 DE SES MODELES -

PRIX A PARTIR DE **\$13,990.**

MODELE "LASALLE"
8 1/2 pièces
\$15,650.
léger dépôt



Exclusivement un modèle "AVON"

- 3 chambres à coucher spacieuses,
- Cuisine vaste et charmante
- Salle de bain - Garage au niveau de la rue

MODELE "Le Seigneurie"
9 1/2 pièces
\$16,990.



Seulement "AVON" peut vous offrir

- 5 pièces, "split-level" avec garage,
- 4 chambres à coucher - salle - ébénis.
- Salle de jeux facile - vaste entrée

MODELE No 12
8 1/2 pièces
\$13,990.



Incomparable à ce bas prix

- Ce modèle est caractérisé par son vaste salon et sa salle à dîner en forme de L.
- 4 chambres à coucher-ébénis
- garage chauffé

IL NOUS RESTE DES TERRAINS AVEC DES ARBRES

Pour se rendre à notre projet de Cité Jacques-Cartier Du pont Jacques-Cartier ou Vittoria, suivre la route 9 jusqu'au rond-point St-Hubert. Trouver le vole fermé à St-Hubert (Canton Chaudière) et suivre les enseignes Avon jusqu'aux maisons modèles, abondamment indiquées.

2 projets sur la rive sud **JACQUES-CARTIER ST-HUBERT OR. 7-6812**

"Une maison AVON C'EST LA DISTINCTION"

Vittoria
67 ouest, St-Charles - Longueuil 677-2821
Nettoyage de tapis

Assemblée des propriétaires de Jacques-Cartier

L'Association des Propriétaires de Jacques-Cartier tiendra sa prochaine réunion mardi prochain, le 21 mai à 8 heures à l'école Jean de Brébeuf.

L'Association a eu lieu entre certaines suggestions au conseil municipal qui sera élu vendredi. Elle recommande entre autres que les fonctionnaires municipaux soient présents de la ville, que l'urbanisme soit l'élément de base de toutes les décisions et que l'étude approfondie sur l'évaluation des projets entrepreneuriaux soit faite dans la ville.

Elle recommande également que l'on se préoccupe de l'écoulement de la neige, et des problèmes additionnels sur les déneigés qu'entraîne la ville pour la Cité Charlevoix. L'assemblée rappelle que son but est de défendre les intérêts de ses membres et tous les propriétaires de la cité. Elle les invite tous à son assemblée de mardi prochain.

LE PROGRES PAR L'ACTION



Roland **THERIEN**
candidat à la mairie de Jacques-Cartier

Chers électeurs et électrices,

Nous ne vivons pas dans un monde idéal, mais nous sommes convaincus que nous pouvons améliorer notre vie. Nous sommes convaincus que nous pouvons améliorer notre vie.

Le succès des citoyens de la Cité de Jacques-Cartier, nous sommes convaincus que nous pouvons améliorer notre vie. Nous sommes convaincus que nous pouvons améliorer notre vie.

Vous pouvez améliorer votre vie. Nous sommes convaincus que nous pouvons améliorer notre vie. Nous sommes convaincus que nous pouvons améliorer notre vie.

Vous pouvez améliorer votre vie. Nous sommes convaincus que nous pouvons améliorer notre vie. Nous sommes convaincus que nous pouvons améliorer notre vie.

Vous pouvez améliorer votre vie. Nous sommes convaincus que nous pouvons améliorer notre vie. Nous sommes convaincus que nous pouvons améliorer notre vie.

Vous pouvez améliorer votre vie. Nous sommes convaincus que nous pouvons améliorer notre vie. Nous sommes convaincus que nous pouvons améliorer notre vie.

Vous pouvez améliorer votre vie. Nous sommes convaincus que nous pouvons améliorer notre vie. Nous sommes convaincus que nous pouvons améliorer notre vie.

GRANDE VENTE de DEMONSTRATEURS '65



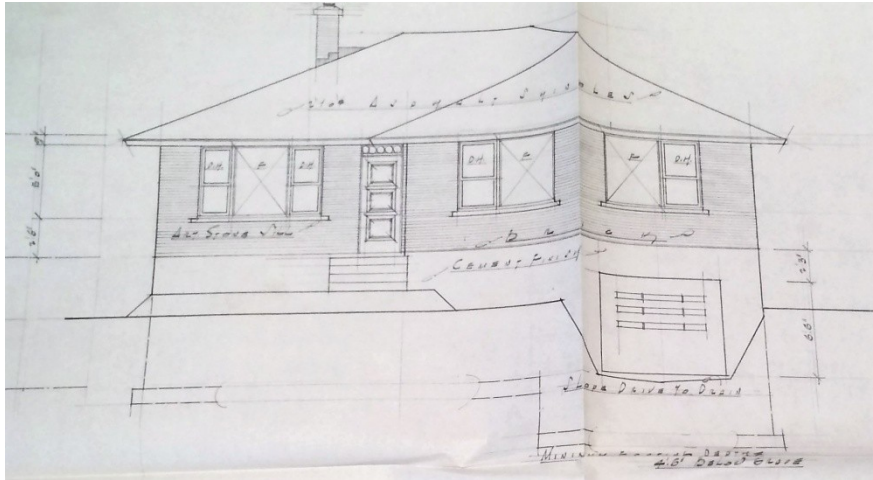
SI VOUS PΟΣΕDEZ UNE VOITURE NE DATANT PAS PLUS QUE 1960, VENÉZ NOUS VOIR NOTRE OFFRE EST AVANTAGEUSE

Buick Pepin Automobiles Limitée

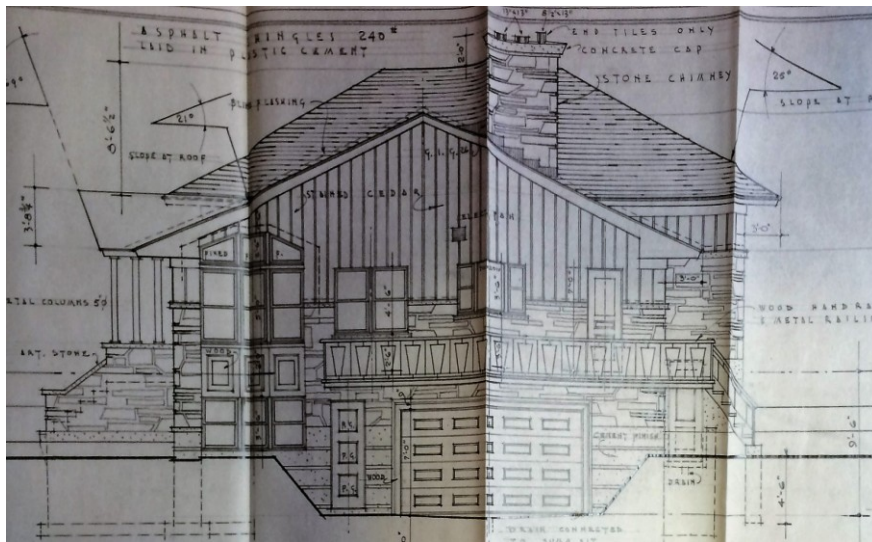
155 ouest, rue St-Charles
Longueuil Tél. 674-4924

Voitures conduites par les membres de la direction
Toutes portent la garantie de voitures neuves
Très bas milages
Choix complet de tous modèles dans toutes les séries

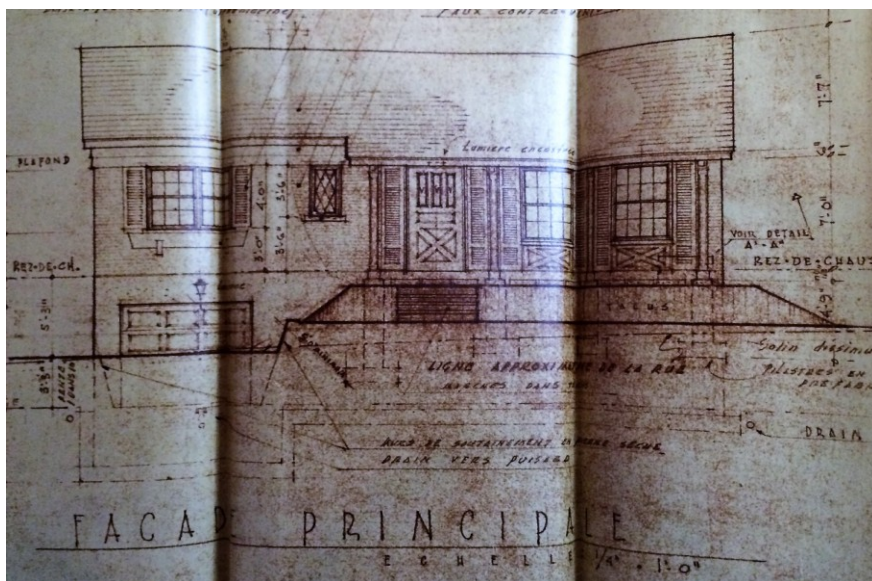
Description : à maintes reprises, les automobiles et les habitations pavillonnaires sont promues côtes à côtes.
Source : *Le Courrier du Sud*: 8 Juin 1966. Reproduction autorisée par *Le Courrier du Sud* - TC Media.



Source: Reich Architect. 1955. Dorval*.
Reproduction autorisée par Bibliothèque et
Archives nationales du Québec.



Source: Thibodeau & Thibodeau
Architectes Montreal. 1956. Beaconsfield*.
Reproduction autorisée par Jean-Robert
Thibodeau.



Source: Thibodeau & Thibodeau
Architectes Montreal. 1960. Pierrefonds*.
Reproduction autorisée par Jean-Robert
Thibodeau.

ANNEXE 3 : PORTRAIT DES POPULATIONS DE BEACONSFIELD ET DE BROSSARD EN 1971

Beaconsfield	Caractéristiques	Brossard
19 390	Population totale	23 455
3 615	Né à l'extérieur du Canada	3 085
9 155	Groupe d'âge :	10 116
10 235	19 ans et –	13 339
	20 ans et +	
17 430	Langue d'usage :	5 730
1 695	Anglais	16 555
	Français	
4 635	Ménages	6 030
3 755	Familles d'un enfant ou +	4 555
2.2	Nombre d'enfants par famille	1.8
6 100	Dernière année d'étude :	9 310
2 700	9^e année ou moins	1 295
	Diplôme universitaire	
4 630	Habitations occupées	6 035
4 385	Habitations individuelles détachées	4 235
30 856	Valeur médiane (\$)	20 312
4 215	Occupation par un propriétaire	4 515
1 270	Équipées d'un téléviseur couleur	1 215
4 485	Équipées d'une automobile ou +	5 695
19 316	Revenu moyen (\$) :	12 218
14 797	Ménage	9 212
2 840	Homme	3 444
	Femme	

Source : Statistique Canada 1973; 1974