

**20 novembre 1960, Montréal**

**Conseil consultatif de l'Association des Hommes d'Affaires de Montréal**

Je veux vous rassurer tout de suite. Là où j'ai lu « une heure », vous pouvez entendre plutôt vingt minutes, et probablement moins.

Il se produit parfois des coïncidences troublantes. Au moment où j'allais mettre en ordre les quelques idées que je voudrais vous exposer, le hasard d'une lecture a placé sous mes yeux la phrase suivante de René Benjamin qui, je vous l'avoue, m'a un peu ébranlé [« C'est extravagant, (dit cet auteur) d'oser parler tout seul, une heure, devant un millier de personnes qui se taisent. Quelle inconséquence ... ou quelle audace! »]

Le maître des cérémonies à un dîner-causerie avait dit un jour, en souhaitant la bienvenue aux invités: « Mesdames, Messieurs, mangez, buvez et soyez heureux ... car bientôt viendront les discours. »

Le mien, en plus de sa brièveté, aura une autre excuse. C'est que je ne pouvais vraiment pas résister à une invitation courtoise venant d'un groupe aussi important et, disons le mot, aussi admirable que le vôtre.

Votre Association combine les deux caractéristiques les plus importantes et pas du tout contradictoires de l'entreprise privées, concurrence et collaboration.

La concurrence produit d'excellents résultats qui profitent au bien commun. La collaboration, à un niveau supérieur, unifie les volontés vers le progrès sous le commandement d'un idéal. Et l'idéal qui règne ici, c'est le progrès du Montréal Métropolitain la foi en son avenir, la volonté de l'assurer aussi grand que possible. Cette foi, je vais tâcher de le prouver, ne repose pas sur des chimères, sur des désirs qui se prennent pour des réalités.

Je pense à ce propriétaire d'hôtel qui avait fait venir un agent de publicité afin de discuter des moyens d'attirer une clientèle plus nombreuse. Il lui demanda: Comment trouvez-vous le lac sur les bords duquel mon hôtel est construit?

L'agent de publicité répondit: Excusez-moi, mais j'ai beau regarder à droite et à gauche, en avant et en arrière, je ne vois pas ici le moindre lac: Alors, dit le propriétaire, vous n'êtes pas du tout l'homme qu'il me faut! Contrairement à cette histoire, tous les atouts sont dans le jeu de ceux qui ont confiance dans l'avenir merveilleux de Montréal: il s'agit simplement de les jouer comme il faut. Si le développement de la région métropolitaine est au premier plan de nos préoccupations, c'est pour une raison qui saute aux yeux de tous.

C'est que la province entière bénéficiera de ce progrès. Il arrive souvent que le progrès accompli par un individu lui permette de mieux servir la communauté. De même, la meilleure manière pour la région de Montréal de servir toute la province, c'est de se développer d'une façon rationnelle et dynamique.

L'importance de Montréal se juge à la place occupée par la zone métropolitaine et la région économique adjacente, la Cité de Montréal ayant des frontières trop arbitraires pour qu'on

puisse l'isoler totalement du milieu environnant. Selon le recensement de 1956, la zone métropolitaine de Montréal compte 34 % des habitants du Québec. Elle fournit cependant 58 % de la production industrielle de la province, et, en ajoutant la production des comtés immédiatement adjacents et dépendant du complexe économique montréalais, on atteint les deux tiers de la production industrielle provinciale.

Il n'est pas possible de déterminer quelles sont exactement les relations qui unissent l'économie de la zone de Montréal au marché de la province de Québec. À cause, cependant, de la très grande diversité de la production montréalaise, on peut assez facilement présumer qu'une large part de cette production approvisionne le reste de la province, la croissance de l'industrie montréalaise devant alors être d'autant plus marquée que la province se développe elle-même plus rapidement.

Cette observation prend une importance considérable quand on note que c'est l'industrie manufacturière qui constitue l'activité principale de la zone de Montréal, l'industrie employant à peu près trois fois plus de travailleurs que l'ensemble du commerce de gros et du commerce de détail réunis. Le port constitue l'un des moyens de communications, à peu près au même titre que la route et le rail et il n'a d'importance que dans la mesure où, comme les autres moyens de transport, il facilite ou bloque le développement de l'industrie elle-même. La croissance industrielle explique d'ailleurs une bonne part de l'expansion des services commerciaux; les bureaux d'administration se multiplient aussi en fonction de l'industrie, une part de la croissance de son activité étant cependant due à la place stratégique occupée par Montréal dans l'ensemble des réseaux d'échanges provinciaux et nationaux. La construction actuelle de nombreux gratte-ciel serait alors le résultat, à la fois de cette expansion industrielle locale et du développement de l'économie provinciale ou même nationale.

Considéré ainsi, l'avenir de Montréal semble donc lié d'abord au développement de la grande industrie manufacturière, bien que je doive ici ouvrir une parenthèse pour souligner que, dans mon esprit, ce développement ne peut aller de pair qu'avec une décentralisation de plus en plus accentuée de l'industrie secondaire. L'avenir de Montréal dépend aussi des voies de communications qui relient, d'une part, la zone de Montréal au reste de la province et du pays, et d'autre part, les différentes parties de la région économique entre elles. Il faut cependant remarquer que les activités économiques sont en train de se redéployer de telle sorte, que c'est surtout la question des communications qui passe au premier plan, du moins au niveau des responsabilités provinciales. Bien entendu, les problèmes de financement doivent aussi être examinés avec une certaine attention. Les phases successives de la croissance de Montréal permettent de poser avec plus de précision le problème actuel des communications, tel qu'engendré par le développement industriel et par celui des opérations commerciales et administratives.

Jusqu'en 1931, Montréal a attiré non seulement l'industrie, mais aussi la main-d'œuvre et la population. Un grand nombre des comtés de la province, surtout aux abords immédiats de Montréal, ont vu décroître leur population dont des contingents importants allaient, semble-t-il, grossir celle de Montréal. Sous ce rapport, on peut affirmer que la croissance de Montréal s'est, dans une bonne mesure, substituée à l'émigration vers les États-Unis.

Mais à partir de 1931, la congestion du centre de Montréal devient visible, et les plus vieux quartiers situés en bordure du port commencent à perdre de leur population. Cependant, la zone de Montréal continue de progresser dans les quartiers périphériques de la Cité et dans les villes de la banlieue immédiate.

De 1941 à 1951, la congestion s'étend rapidement. Au cours de cette période, 14 seulement des 35 quartiers enregistrent un gain; les quartiers en déclin remontent du port vers le nord et occupent une zone restreinte mais continue, de près d'un mille et demi de profondeur et contenant la moitié de la population de la Cité. Pendant ce temps, les quartiers périphériques et les villes de banlieue voient progresser leur population à un rythme extraordinaire.

Depuis 1951, les tendances signalées plus haut se sont intensifiées, les quartiers en croissance accentuent leur progrès, les quartiers en déclin se dépeuplent de plus en plus. La force de croissance se déplace alors à l'extrême périphérie de la région économique à mesure que la montée très rapide de la population de la prochaine banlieue amène ces quartiers à faire progressivement le plein. Cette force de croissance qui s'exerce maintenant au-delà des limites de la zone métropolitaine elle-même affecte différemment les comtés concernés; le transfert de l'impulsion en vagues concentriques successives se poursuit avec cependant des déformations nettes qui sont liées, semble-t-il, aux grandes routes terrestres.

Tout autour de la zone métropolitaine, les comtés suivants manifestent une vigueur remarquable : Vaudreuil, Deux-Montagnes, Terrebonne, l'Assomption, Verchères, Chambly, Laprairie, Châteauguay et Beauharnois.

À cette ceinture viennent s'ajouter des prolongements constitués par Napierville, Saint-Jean et Shefford au sud-est, et Richelieu au nord-est. Avec Saint-Jean et Shefford, on constate déjà une certaine diminution de la pression démographique, mais au-delà, le contraste est net. La population s'accroît à peine et les gains sont récents. Cette dernière zone comprend les comtés de Yamaska, Bagot, Saint-Hyacinthe, Missisquoi et Huntingdon. Le reflux de la population de Montréal s'accompagne de changements dans la localisation des quartiers résidentiels et des activités économiques. Si le centre de Montréal tend à perdre de sa population résidentielle, une expansion considérable des quartiers d'habitation a eu lieu dans ce qu'il est convenu d'appeler l'Ouest, l'Est et le Nord. De nouveaux quartiers apparaissent en outre sur l'Île Jésus et aux divers points de la Rive-Sud. Enfin, il semble bien que certaines parties des comtés de Vaudreuil et des Deux-Montagnes soient aussi en voie de devenir des zones surtout résidentielles liées aux activités économiques de la métropole. Parmi celles-ci, l'industrie manufacturière a manifesté la tendance la plus forte à la décentralisation. L'encombrement du centre de la ville, le prix élevé du terrain et les nouvelles normes de construction se sont conjugués pour repousser l'industrie manufacturière vers la périphérie. En 1948, la production industrielle de la Cité de Montréal représentait 78 % de la production totale de la région métropolitaine. Huit ans plus tard, le rapport était tombé à 58 %. Une zone industrielle extrêmement importante s'est créée le long de l'actuel Boulevard Métropolitain et l'industrialisation de certaines municipalités indépendantes, de l'Est en particulier, s'est accélérée.

Ce déploiement de l'industrie de Montréal a cependant largement dépassé les limites statistiques de la zone métropolitaine. L'expansion industrielle des comtés de Terrebonne et de Verchères, par exemple, est dans une bonne mesure le résultat du reflux des activités économiques vers la périphérie.

Les activités commerciales ne contribuent qu'en partie seulement à ce phénomène de décentralisation. Par l'intermédiaire des centres d'achat, une partie du commerce de détail a émigré vers la périphérie. Dans l'ensemble cependant les quartiers des grands magasins continuent de jouer leur rôle traditionnel.

Enfin, la centralisation des bureaux reste entière. Sans doute, le quartier des immeubles de bureaux s'est-il considérablement élargi, mais il n'a pas tendance à éclater. Il continue de drainer une main-d'œuvre de plus en plus considérable.

L'industrie manufacturière, on l'a noté, constitue la base de l'expansion de Montréal. Ce qui favorise l'industrie favorise en même temps la croissance de la ville et les activités tertiaires qui en sont une des expressions. Or, plusieurs phénomènes tendent maintenant à s'opposer à l'expansion de l'industrie manufacturière. Le premier de ces phénomènes est la congestion et l'encombrement des voies de circulation. La décentralisation des activités et des habitations n'a pas réglé le problème. La congestion au centre est restée très grande et les artères périphériques se sont révélées insuffisantes.

La construction du Boulevard Métropolitain a permis cependant d'établir un grand axe de circulation rapide à travers la région, sans que la nouvelle route ne touche, en aucun de ses points, le vieux centre de la ville, c'est-à-dire la partie la plus encombrée.

Bien d'autres voies doivent être prévues dans un avenir rapproché. Leur disposition doit être telle, qu'elle réponde aux objectifs suivants: relier les quartiers résidentiels en voie de développement aux quartiers industriels, en ménageant des « zones réservées » utilisables dans l'avenir; relier les quartiers industriels à l'extérieur; faire en sorte que le centre soit facilement accessible, sans cependant être le lieu de rencontre de toutes les voies de circulation.

Pour satisfaire ces objectifs, l'axe du Boulevard Métropolitain présente une utilité considérable. Déjà un embranchement vers le Nord (l'autoroute des Laurentides) y est relié. Un autre vers la Rive-Sud s'impose, qui puisse passer à peu de distance du centre des affaires. D'autres embranchements vers le nord et l'ouest de l'Île de Montréal devraient sans doute être étudiés.

Ici, le ministre des Finances a un sursaut et il glisse à l'oreille du Premier Ministre : « Ne prends pas tes désirs pour des réalisations immédiates. » Mais emporté par son enthousiasme, le Premier Ministre lui impose silence d'un air impérieux et il continue:

Advenant le développement industriel intensif du comté de Verchères, il deviendra essentiel de relier cette région à Montréal, autrement que par le pont Jacques-Cartier. Un pont ou un tunnel reliant la région au Boulevard Métropolitain permettrait d'utiliser le même axe pour éviter une trop forte congestion du centre de Montréal. Il serait d'ailleurs utile, pour faciliter le développement de la région, de relier ce pont ou ce tunnel aux environs de Saint-

Hyacinthe, de façon à créer, derrière la nouvelle zone industrielle, des zones domiciliaires ou d'industrie légère.

Ce premier axe des transports, appelé à un avenir considérable, forme la diagonale du carré approximatif de 50 milles de côté qu'est maintenant devenue la région économique de Montréal d'autres voies sont à l'étude, dont certaines ont une importance particulière. Tel est le cas de la voie à circulation rapide le long du port de Montréal. Pour ce qui est des liaisons de la région avec l'extérieur, on doit distinguer d'une part, les installations portuaires, ferroviaires, et d'autre part les voies routières. On a tendance à exagérer l'influence de certaines fonctions du port de Montréal sur la prospérité de la ville. Si, historiquement, le port a joué un rôle important comme point de transit et de transbordement, sa valeur véritable est de nos jours industrielle. L'importance relative des autres fonctions est secondaire. L'essentiel semble bien être de moderniser les installations, d'en dégager l'accès et de faire en sorte que l'absence de quais ne retarde pas le développement industriel de certains points de la Rive-Sud. Les installations ferroviaires ne posent pas non plus, semble-t-il, de graves problèmes. Quant aux voies routières, trois d'entre elles sont essentielles et je me dépêche de le dire avant que le ministre des Finances me mette le bâillon leur aménagement doit être accéléré. Il s'agit d'abord de la route vers Toronto qui sur toute sa longueur, en Ontario, sera bientôt transformée en autostrade, des routes vers Québec et vers Sherbrooke.

La décentralisation d'une industrie croissante et d'une population de plus en plus nombreuse risque cependant, à la longue, de provoquer des difficultés de circulation, non pas pour les produits industriels mais pour la main-d'œuvre. On a noté qu'aucune décentralisation ne se produisait dans certaines activités tertiaires et qu'un quartier d'immeubles à bureaux se développait au centre d'une vieille zone urbaine qui se dépeuple graduellement. Dans ces conditions, il serait souhaitable que le reflux de la population vers la périphérie soit en partie contrecarré par l'établissement, au centre de Montréal et à proximité des quartiers d'affaires, d'ensembles domiciliaires formés d'immeubles de plusieurs étages. À cette fin, le recours à la loi nationale d'habitation semblerait s'imposer. Ainsi pourrait être résolue l'opposition assez radicale des besoins d'espaces de l'industrie manufacturière et des besoins de main-d'œuvre du centre des affaires. L'industrie manufacturière n'est pas seulement dépendante de l'excellence des transports. L'industrie recevra une impulsion considérable le jour où un complexe sidérurgique important sera mis en place, sur la Rive-Sud. Il dépendra des entreprises mais aussi du gouvernement provincial et du Conseil d'orientation économique que les premiers pas faits en ce sens depuis quelques années soient suivis par d'autres plus importants et plus décisifs.

D'une façon plus générale encore, la croissance de Montréal sera très directement influencée par l'état de l'industrie manufacturière nationale. Les démarches entreprises par les gouvernements fédéral et provincial pour accélérer le développement industriel du pays ou de la province auront des répercussions immédiates sur le développement de Montréal. On s'entend pour reconnaître depuis quelques années certaines faiblesses à l'industrie manufacturière canadienne, en raison surtout des importations de produits étrangers. Ces faiblesses sont une des causes d'inquiétude que l'on peut avoir à l'égard de l'expansion de Montréal, une fois que seront terminés quelques grands travaux spectaculaires. Que les

autorités publiques facilitent aux entreprises manufacturières l'emprunt de capitaux, qu'ils les protègent d'une façon ou d'une autre, qu'ils leur redonnent une certaine vigueur, et l'avenir de Montréal ne présentera alors aucune difficulté, dans la mesure où les problèmes de transport auront été réglés.

On peut s'étonner de ce que ces réflexions sur les perspectives d'avenir de Montréal soient à ce point basées sur des projets ou des mesures à recommander, La région de Montréal se trouve maintenant placée dans une situation où des politiques municipales, provinciales ou fédérales appropriée peuvent lui assurer une croissance très rapide et où le report à plus tard de ces mesures contribuerait à ralentir son développement d'une façon extrêmement sensible. En ce sens, Montréal n'est plus porté par une conjoncture nationale en expansion.

Sa croissance à venir dépend, dans une bonne mesure, de décisions précises et de programmes d'urbanisme d'autant plus faciles à tracer que la Métropole et sa région offrent peu de contraintes historiques ou architecturales aux reconstruteurs.

Tout ce que je viens de dire est-il un rêve stérile? ... un rêve éveillé qui est un dérivatif trompeur à l'action? ...une excuse pour ne pas agir en se payant de mots?

Je ne le crois sincèrement pas. Nous voulons non seulement que la Métropole du Canada devienne pour nous un sujet d'orgueil de plus en plus grand, mais qu'elle soit plus qu'une agglomération matérielle. Nous lui voulons une âme bien à elle, une âme qui soit un témoignage de son éternel renouvellement – une âme qui soit faite du commun idéal et de l'acte de foi de tous ceux qui ont travaillé fièrement à l'édifier. Avec le plus grand professeur d'énergie de notre siècle, Sir Winston Churchill, je crois qu'il n'y a pas de limites à l'esprit d'initiative quand il se met énergiquement à l'œuvre dans des circonstances que favorisent la paix et la justice.