

Richard Bergeron, chroniqueur urbain
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

La motorisation de masse

Chronique du 1^e avril 2021

Je vous ai déjà dit qu'au tournant des années 1920, alors que le taux de motorisation aux États-Unis était d'à peine 100 véhicules pour 1 000 habitants (v/1 000), l'industrie automobile s'était faite cette première frayeur de penser qu'il serait impossible de motoriser les populations urbaines :

- J'ai montré que l'on doit à Alfred P. Sloan d'avoir fait sauter ce premier verrou.

Rebelote au tournant des années 1960, seconde fois où l'on imagine la motorisation étasunienne achevée :

- Le taux de motorisation étasunien atteignait alors 300 v/1 000 ;
- Taux pourtant encore bien loin des 800 v/1 000 d'aujourd'hui.

Dans cette chronique, nous verrons :

- Comment on pensait la question de la motorisation au tournant des années 1960 ;
- Ce qui a fait sauter ce second verrou à la pleine motorisation de masse.

Motorisation au tournant des années 1960

Pour bien comprendre le sujet, il faut d'abord voir combien la **motorisation de masse**, la **consommation de masse** et la **banlieue résidentielle** sont intimement liées :

- L'automobile est le principal objet de consommation, le plus dispendieux ;
- L'automobile est également le moyen d'accès aux formes nouvelles qu'a prise la consommation de masse depuis 1960 :
 - Pour n'en donner qu'un exemple, **le ski plutôt que le bowling**.
- Enfin, l'automobile est le moyen obligé d'accès à l'unifamiliale de banlieue, la forme résidentielle la mieux à même de maximiser la consommation.

Sachant cela, comment la situation se présentait-elle au tournant des années 1960 ?

- Les **classes moyennes BLANCHES** achevaient de migrer vers les nouvelles banlieues, celles d'une nouvelle **American Way of Life** conceptualisée et offerte en modèle par William J. Levitt ;
- Le chef de famille était propriétaire d'une automobile, son épouse disposait de la panoplie complète des électro-ménagers.

On estimait donc que la **consommation avait atteint un sommet indépassable**. En témoignent deux livres publiés à l'époque par les économistes les plus en vue :

- John Kenneth Galbraith, *L'ère de l'opulence*, 1958 ;
 - Professeur d'économie aux universités Princetown et Harvard. Conseiller économique des présidents Kennedy et Johnson. Globalement à gauche, fervent opposant à la guerre du Viet Nam.
- Walt Whitman Rostow, *Les étapes de la croissance économique*, 1960.
 - Professeur d'économie à l'université Columbia. Conseiller sur la sécurité nationale sous les administrations Kennedy et Johnson. Beaucoup plus à droite, fervent supporteur de la guerre du Viet Nam.

Si la croissance de la consommation avait atteint son apogée, alors même que la capacité de production ne cessait de progresser, qu'elle pourrait-être la suite du monde ? La réponse vint d'un troisième livre, cette fois écrit par un Français « *devenu sur le champ, à l'échelle internationale, une espèce de gourou prédisant des temps nouveaux* »¹:

- Joffre Dumazedier, *Vers une civilisation du loisir*, 1962.

Preuve que cette conception avait percolé partout, mon propre père, simple travailleur de la construction, ne cessait, alors que j'avais à peine 10 ans (1965), au lac Saint-Jean convient-il de préciser, de me tenir ce genre de propos :

- Notre génération a tout construit, tout réalisé. Vous, les enfants, vous allez vous la couler douce, travailler une dizaine d'heures par semaine seulement – mais encore, uniquement ceux qui le souhaiteront – et vous amuser le reste du temps ;
- Les baby-boomers qui êtes à l'écoute, n'est-ce pas que votre enfance et votre adolescence furent bercées de cette promesse de la civilisation des loisirs ?

Les deux erreurs de cette époque

1. Consommation sans limites

On imaginait à l'époque que des humains normalement constitués ne pourraient rien désirer de plus qu'un modeste bungalow de banlieue, avec auto pour Monsieur et électroménagers pour Madame, bref, que la volonté et la capacité de consommer avaient atteint ce sommet indépassable que j'évoquais plus tôt. En conséquence :

- Rostow proposait de s'occuper en faisant plus d'enfants ;
- Galbraith en réparant ce qui avait été gâché du côté de l'environnement.

La suite de l'histoire allait démontrer qu'il n'existe aucune limite au désir de consommer toujours plus. D'autant que le système économique s'est ingénié à continuellement inventer de nouveaux besoins à satisfaire, la publicité à nous convaincre que nous ne pouvions pas nous passer de la toute dernière nouveauté :

- Les voyages dans le Sud dans le temps des fêtes, en pleine COVID, cela vous dit-il quelque chose ?

¹ Blogue de Normand Cazalais, Journal Les affaires, <https://www.lesaffaires.com/blogues/normand-cazalais/civilisation-du-loisir-vraiment-/571988>

2. Révolution des moeurs

Le modèle de société des années 1950 était on ne peut plus simple :

- Le **Chef de famille** irait seul travailler, au volant de son automobile ;
- La **Reine du foyer**, heureuse de son sort, n'en demanderait pas plus.

Il reste à préciser que ce modèle concernait les seules **familles BLANCHES** des classes moyennes. Les **NOIRS** tout comme les **BLANCS DÉCLASSÉS** demeureraient pour leur part indéfiniment confinés à leurs ghettos urbains.

Les mouvements des **Droits civiques** et de la **Libération de la femme**, comme on disait dans les années 1960, ont abattu ce modèle. Au grand bonheur des vendeurs de bébélles, à commencer par les vendeurs d'automobiles.

Le rôle de l'État dans cela ?

Pour savoir quel rôle l'État a joué dans l'explosion de la motorisation, je vais m'en tenir à notre propre réalité à nous, au Québec. En commençant par préciser qu'en 1960, notre taux de motorisation était inférieure à 200 v/1 000, 100 de moins qu'aux États-Unis.

Les années 1960 furent celles de la construction effrénée d'autoroutes. Le sommet fut atteint les trois années précédant Expo 67, le Gouvernement du Québec y consacrant pas moins de 12 %² de ses revenus... l'équivalent de 17 G\$ annuels en dollars d'aujourd'hui :

- Le faible taux de motorisation d'alors ne justifiait aucunement un tel niveau d'investissement ;
- On peut même dire que ces autoroutes allaient de nulle part à nulle part, en passant par nulle part ;
- **Leur fonction n'était pas de répondre à la demande, mais de la susciter.**

Est-ce à dire que notre bon gouvernement souhaitait que nous nous motoriserions ? Tout à fait, comme le prouve le graphe produit en annexe :

- Dès la fin des années 1970, le taux de motorisation des **HOMMES** plafonnait déjà à son maximum théorique de 90 % ;
- À ce moment, la motorisation des **FEMMES** était d'à peine 25 %. Le MTQ prévoyait qu'en 2016, il aurait rejoint le taux des hommes, soit 90 %.
- Fin 1970, à peine 15 % des **ÉTUDIANTS** étaient motorisés, taux que le MTQ prévoyait être porté à 65 % en 2016.

L'État québécois a joué son rôle – notamment en transformant en méga stationnements tous les écrans verts qui entouraient nos CEGEPS, hôpitaux et autres bâtiments publics – et la publicité a joué le sien, si bien que ces **OBJECTIFS** furent atteints :

- Fin 2019, notre taux de motorisation atteignait 628 v/1 000 si on se limite aux seules automobiles et camions légers³.

² Bergeron, *Le livre noir de l'automobile*, 1999, p. 129.

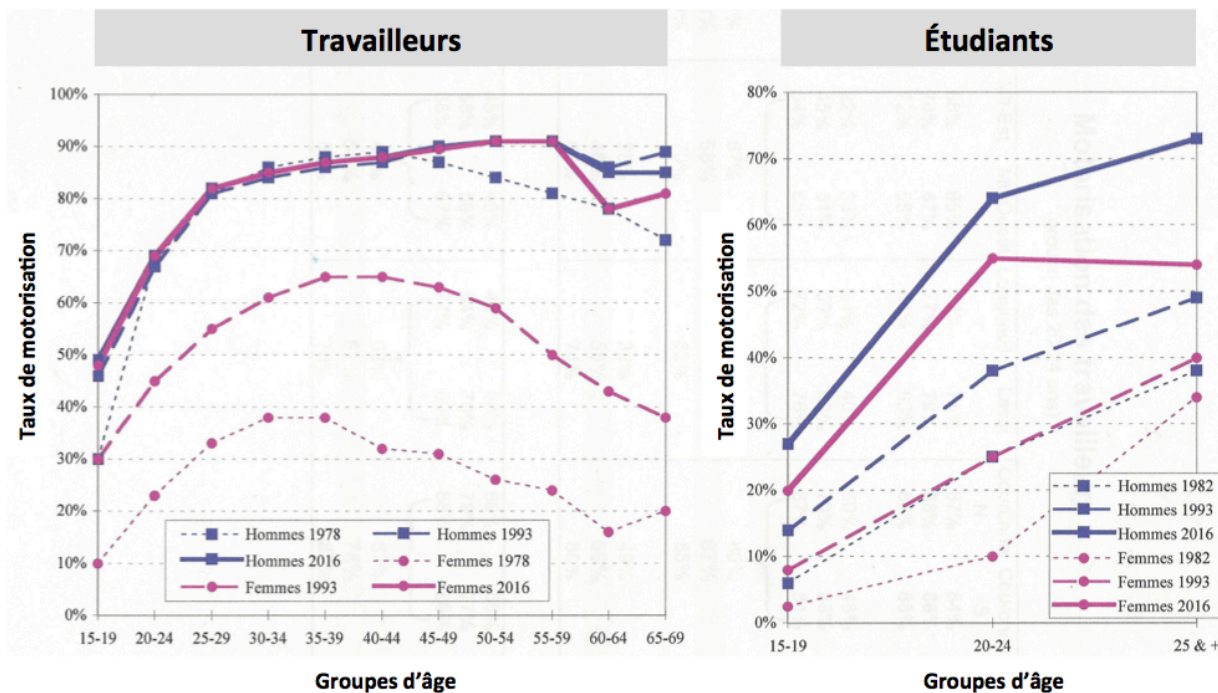
Mot de la fin

Il reste à se demander pourquoi l'État québécois a tant souhaité que nous nous motorisions et est tant intervenu de façon concrète pour que nous aider à le faire :

- Parce que la motorisation a été et demeure un indicateur de **PROGRÈS**, la sous-motorisation, par rapport aux États-Unis qui sur cet indicateur plus que tout autre nous servent de référence, étant à l'inverse un indicateur d'**ARRIÈRATION** ;
- Concernant plus particulièrement les **femmes**, parce que leur sous-motorisation jusqu'à la fin de la décennie 1970 témoignait de leur **DÉPENDANCE** à l'endroit des hommes, la parité aujourd'hui acquise avec ces derniers de leur **ÉMANCIPATION** ;
- Globalement, parce la motorisation individuelle est la **pierre angulaire de la consommation de masse**, sur laquelle se fonde l'économie des pays se voulant « avancés » depuis 1945.

Annexe

Évolution 1978-2016 de la motorisation des femmes et des jeunes à Montréal



Sources : 1) 1978 et 1993, Enquêtes-ménages STCUM 1978 et 1993, traitement MADITUC, École polytechnique de Montréal, 1993. 2) MADITUC, 1993, utilisant une prévision du MTQ.

³ SAAQ, Dossier statistique 2019.

