

Laurin, Suzanne. *L'échiquier de Mirabel*, Boréal, Montréal, 2012 (29,95\$)

Mario Polèse

Volume 42, Number 1, Fall 2013

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1022066ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1022066ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Urban History Review / Revue d'histoire urbaine

ISSN

0703-0428 (print)

1918-5138 (digital)

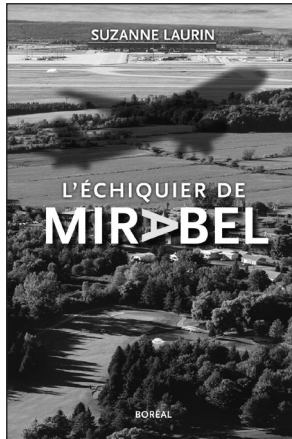
[Explore this journal](#)

Cite this review

Polèse, M. (2013). Review of [Laurin, Suzanne. *L'échiquier de Mirabel*, Boréal, Montréal, 2012 (29,95\$)]. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 42(1), 61–62. <https://doi.org/10.7202/1022066ar>

Laurin, Suzanne. *L'échiquier de Mirabel*, Boréal, Montréal, 2012 (29,95\$)

J'ai aimé ce livre. Il est admirablement bien écrit. La passion de l'auteur pour son sujet se sent à chaque page. Suzanne Laurin est une fille du territoire—Mirabel—géographe de formation, d'où sa facilité à décrire ce coin du pays et le sort particulier que l'histoire lui a réservé. L'ouvrage est aussi merveilleusement bien documenté. Suzanne Laurin a littéralement passé sous la loupe tous les documents produits sur l'épopée incroyable de l'aéroport de Montréal-Mirabel.



L'ouvrage, divisé en quatre parties, relate l'histoire de la nouvelle ville de Mirabel (d'abord appelée Sainte-Scholastique), créée de toutes pièces en 1971 par la fusion de quatorze municipalités rurales, dans la foulée du projet de construction d'un nouvel aéroport international dans la région montréalaise. Sans l'aéroport, la ville n'aurait jamais vu le jour. L'histoire de Mirabel-ville est inséparable de l'aéroport malheureux qui porte son nom. C'est un lourd héritage à porter. Comment s'accommoder d'un gros éléphant blanc (il n'y a pas d'autre mot) sur son territoire, qui continue à le définir? C'est le défi aujourd'hui des habitants de Mirabel, sujet de la quatrième partie. Mais pour y arriver, il faut d'abord raconter l'histoire de l'aéroport, le cœur de l'ouvrage.

L'histoire de l'aéroport de Montréal-Mirabel, aujourd'hui fermé (exception faite des fonctions limitées de transports de marchandises), est effectivement incroyable. Comme l'écrit l'auteure, divers termes peuvent être employés pour le décrire : échec, erreur politique, fiasco, gâchis Avec un demi-siècle de recul, nous savons que le projet d'implanter un deuxième aéroport international à Montréal à la fin des années 1960 était une erreur. Pour les habitants du territoire qui allait devenir Mirabel, le prix à payer a pris la forme d'une expropriation de terres agricoles par le gouvernement fédéral, mal conçue et mal gérée, donnant lieu à une saga interminable de contestation judiciaire et de luttes sociales. Suzanne Laurin raconte cette saga avec brio et compassion dans la troisième partie de l'ouvrage.

Mais les séquelles du projet aéroportuaire dépassent de beaucoup le territoire propre de Mirabel. C'est toute la région de Montréal qui en a payé le prix. L'implantation d'un deuxième aéroport dans un marché aussi petit, en divisant le trafic entre deux aéroports (intracontinental à l'aéroport de Dorval et intercontinental à Mirabel) a eu pour effet pour effet de tuer du jour au lendemain la fonction de Montréal comme plaque-tournante (hub) aérien, pour perdre à jamais sa place comme grand centre aéroportuaire du Canada avec des conséquences incalculables pour le développement économique de Montréal. Ce n'est pas totalement un hasard que les vingt années (1975–1995) durant

lesquelles les deux aéroports furent en service correspondent aussi à la période la plus sombre de l'économie montréalaise, même si la bipolarité aéroportuaire ne fut qu'un facteur aggravant parmi tant d'autres. Le parachèvement de l'autoroute 13 pour relier les deux aéroports, jamais fait, n'aurait rien changé au caractère dysfonctionnel du tandem Dorval-Mirabel. Il fallait fermer l'un des deux, et étant donné les avantages de Dorval, qui avait la faveur des transporteurs aériens et la communauté d'affaires montréalaise, le choix était évident. Le transfert progressif (1996–2002) de tous les vols à Dorval a réussi à mettre fin à l'hémorragie aéroportuaire, mais n'a pas pour autant permis à Montréal de retrouver sa place comme hub. Le mal était fait. Une intervention dont le but avoué était de redémarrer l'économie montréalaise a finalement eu l'effet exactement contraire.

Pour le gouvernement fédéral, Mirabel s'est transformé en gouffre financier, un aéroport de trop et des terres expropriées en trop. Après l'élection du gouvernement Mulroney en 1984, l'État fédéral a amorcé le long processus de rétrocession des terres et de transfert de Montréal-Mirabel vers une nouvelle structure (ADM : Aéroports de Montréal) à qui revenait finalement la tâche de le fermer.

Cependant, cela laisse en suspens LA question : Qu'est-ce qui a bien pu pousser le gouvernement du Canada à se lancer dans cette aventure? Comment expliquer un gâchis de cette envergure? Dans la deuxième partie du livre « Mirabel mise en échec », Suzanne Laurin va à la recherche de la réponse. C'est la partie la plus intéressante du livre qui vaut à lui seul son prix d'achat; il se lit comme un roman policier. Comme l'explique l'auteure, il n'est pas possible de comprendre la décision de construire Mirabel sans se mettre dans le contexte des années 1960 et les folles visions de croissance sans fin. Des études prévoyaient une population de sept millions pour Montréal : Dorval ne suffirait plus à la demande, il fallait un deuxième aéroport. Évidemment, ces premières études avaient largement surestimé l'évolution de la demande.

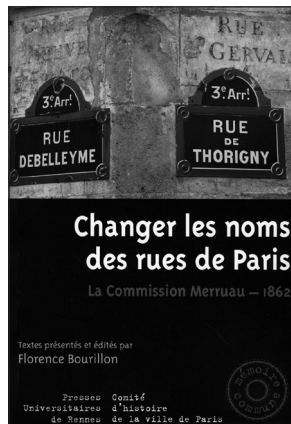
Suzanne Laurin a raison d'écrire que ces premières études ne peuvent pas à elles seules expliquer la décision de construire l'aéroport. Bien avant la première pelletée de terre en 1970, des analystes commençaient à douter de la nécessité d'un nouvel aéroport. D'ailleurs, Toronto avait sagement rejeté l'idée d'un deuxième aéroport. C'est que l'équipe au pouvoir à Ottawa — Trudeau vient d'être élu — *voulait* l'aéroport, au diable les avis techniques. C'est sur les motivations que mon interprétation diverge quelque peu de celle de l'auteure. Pour la petite histoire, j'étais un acteur dans ce gâchis, co-directeur, 1970–71, du projet NAIM (Nouvel aéroport international de Montréal) confié à l'INRS par le gouvernement québécois pour réaliser des études sur l'impact économique du futur aéroport. Alors que Suzanne Laurin met l'emphase sur les visées centralisatrices du gouvernement Trudeau désireux d'imposer sa présence au Québec, elle escamote cependant les raisons plus profondes qui ont poussé Trudeau et ses ministres (presque tous des Québécois) vers cette aventure. Le mouvement indépendantiste

était en plein essor avec un nouveau parti et chef charismatique, René Levesque. L'arrêter était LA raison-d'être du gouvernement Trudeau. La menace séparatiste n'était pas une abstraction en 1969. Il fallait absolument qu'Ottawa frappe un grand coup pour convaincre les Québécois qu'il s'occupait d'eux. Ce coup s'appelait Mirabel. Personne à l'époque ne pouvait deviner qu'il allait faire boumerang, autre dommage collatéral de la guerre que se livrent depuis cinquante ans indépendantistes et fédéralistes québécois.

Mario Polèse
Professeur
INRS—Urbanisation Culture Société

Bourillon, Florence (éd.) *Changer les noms des rues de Paris. La Commission Merruau—1862* (Rennes/Paris : Presses universitaires de Rennes/Comité d'histoire de la ville de Paris, 2012), 348 p.

L'ouvrage présenté et édité par Florence Bourillon, membre du Comité d'histoire de la ville de Paris, est un double document comprenant, d'une part, une analyse historique de la Commission Merruau et, de l'autre, le rapport final produit par celle-ci. En annexe se trouvent une lettre du Baron Haussmann au ministre d'État Achille Fould concernant ce même rapport, ainsi qu'une reproduction des tableaux synoptiques originaux faisant état des décisions de la Commission pour chaque arrondissement parisien.



S'inscrivant dans la foulée des grands travaux haussmanniens amorcés en 1852, la Commission Merruau (1860–1862) constitua, à mi-chemin du Second Empire, la principale initiative visant à donner à Paris, devenue capitale impériale, un ensemble toponymique cohérent et normalisé. L'auteure s'applique à décortiquer le travail et le rapport de cette Commission. Les deux premiers chapitres présentent les objectifs de cette dernière, ses membres et le contexte historique dans lequel elle vit le jour. En 1860, le baron Haussmann, Préfet de la Seine et maître d'œuvre de la modernisation de Paris voulue par Napoléon III, nomme Charles Merruau, haut fonctionnaire préfectoral, à la tête d'une commission dont l'objectif est de résoudre les nombreux problèmes de toponymie et de numérotation des adresses civiques que connaît alors la capitale. Et pour cause, l'annexion pendant la décennie 1850 des banlieues contiguës donne naissance à un Paris considérablement agrandi où les points de repères des anciennes communes accentuent un chaos déjà problématique dans la ville centre : la nouvelle nomenclature comprend par exemple plus d'une dizaine de *Rue Notre-Dame* et de nombreuses *Place de la Mairie*. La

Commission a également pour mandat de résoudre les incohérences de dénomination des voies. À l'époque, la trame parisienne est encore jonchée de *Route* et de *Chemin*, héritages d'un passé agricole révolu dont la Commission recommande, à l'heure de la révolution industrielle, la disparition au profit de vocables modernes.

Dans le troisième chapitre, l'auteure analyse les méthodes de travail de la Commission Merruau. Si ce n'est pas la première fois que la capitale française fait l'objet d'une réforme de ce genre, Bourillon montre clairement que cette Commission se distingue des autres initiatives, notamment par son ampleur. Elle explique qu'outre les aspects techniques (numérotation des maisons, systèmes de signalisation, etc.), la question de la dénomination des voies publiques occupa l'essentiel des travaux de la Commission, la constitution d'un ensemble de propositions toponymiques répondant autant à un besoin urbanistique réel qu'à un désir de légitimer des décisions prises d'avance par le pouvoir. Par ailleurs, ce chapitre est particulièrement intéressant quant à la méthodologie et l'expertise déployées par la Commission dans son travail, qui s'articule autour de trois axes : l'emploi du récit historique comme source de légitimation des dénominations toponymiques, l'emploi d'une approche comparative comme mode de réflexion et la simulation à partir de différents modèles, souvent étrangers, appliqués à la nomenclature de Paris.

Le quatrième chapitre s'intéresse enfin aux propositions de la Commission et à leur application. Les changements suggérés sont considérables. L'auteure relève qu'« il s'agit [...] de revoir les quelques 3186 rues, quais, places relevés par l'administration parisienne pour opérer une normalisation des classements en faisant changer de catégories environ 720 voies, en réduisant le nombre de rues de 333 par regroupement ou en ajoutant par division 39 d'entre elles » (p. 45). Le principe et la nature des nouvelles attributions sont explicités. Ils répondent à deux volontés principales : légitimer le régime impérial par l'adoption de toponymes liés aux grandes figures des Premier et Second Empires et tenter de respecter la vocation des lieux et des quartiers. Par exemple, des artères des quartiers industriels porteront des noms d'ingénieurs, alors que des noms de médecins et de savants se trouveront attribués à des voies situées près des grands hôpitaux. L'essentiel des nouvelles attributions correspond à des noms de personnalités, auxquels suivent des noms de lieux (de batailles militaires ou d'expéditions par exemple) et des noms d'activités (comme la rue des Poissonniers). Les travaux de cette Commission eurent au final un grand impact sur la formation de la nomenclature moderne de la ville.

L'ouvrage participe d'une double intention : montrer l'importance historique qu'eut la dénomination des noms de lieux dans la construction et la promotion de l'identité et des valeurs nationales, ainsi que faire un exercice d'histoire de l'administration publique parisienne et en décortiquer le fonctionnement et les buts poursuivis. À ce titre, on apprécie que Florence Bourillon ait joint le rapport de la Commission Merruau à l'ouvrage, ce qui permet au lecteur de se rendre compte de l'ampleur de l'objet