



HAL
open science

L'actualisation du tissu suburbain : un frein à l'étalement urbain des banlieues nord-américaines d'après-guerre

Amel El Hossayni

► To cite this version:

Amel El Hossayni. L'actualisation du tissu suburbain : un frein à l'étalement urbain des banlieues nord-américaines d'après-guerre. Architecture, aménagement de l'espace. 2017. dumas-01585297

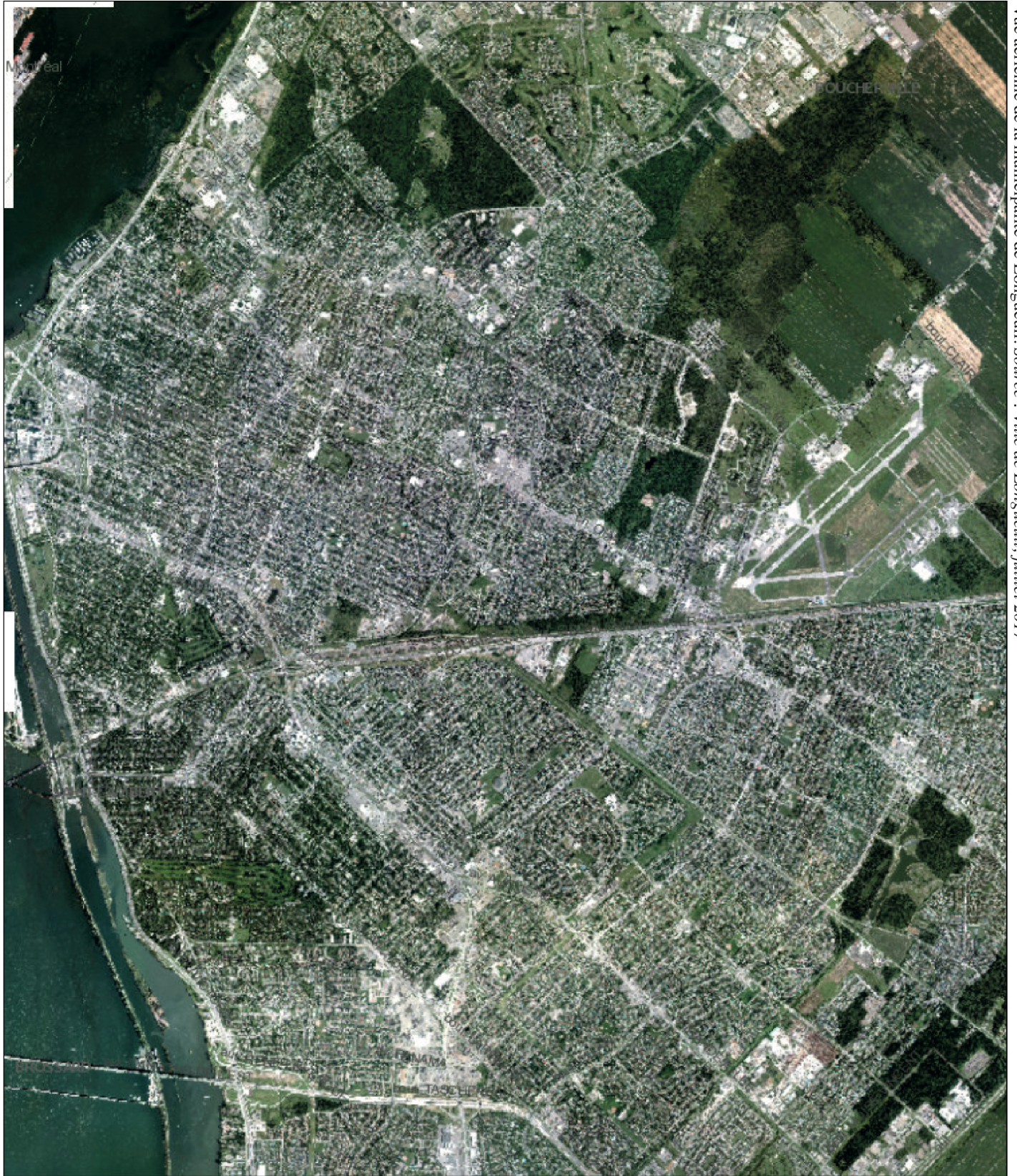
HAL Id: dumas-01585297

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01585297>

Submitted on 11 Sep 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Vue aérienne de la municipalité de Longueuil. Source : Ville de Longueuil, juillet 2017

« Avant de s'agrandir au dehors, il faut s'affermir au dedans »

Victor Hugo, Post-Scriptum de ma vie

UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES (UGA)
INSTITUT D'URBANISME DE GRENOBLE (IUG)

PROJET DE FIN D'ÉTUDE - MASTER 2 « Urbanisme et Coopération Internationale (UCI) »

L'ACTUALISATION DU TISSU SUBURBAIN : UN FREIN À L'ÉTALEMENT URBAIN
DES BANLIEUES NORD-AMÉRICAINES D'APRÈS-GUERRE

Étude de cas de la municipalité de Longueuil, Région métropolitaine de Montréal (RMM)
Agglomération de Longueuil, Québec, Canada

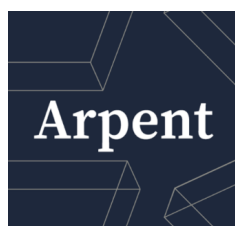
Par

Amel EL HOSSAYNI

Tutrice universitaire : Paulette DUARTE

Structure d'accueil : Arpent

Mars - Août 2017





Autorisation d'utilisation de contenu dans le cadre d'un projet de recherche

Nous autorisons **Amel El Hossayni** à utiliser l'information produite dans le cadre de son stage à l'Arpent, de même que le contenu de recherche de l'Arpent, et ce exclusivement à des fins académiques et non commerciales. Tout contenu original de l'Arpent repris ou partiellement repris doit être cité selon les normes en vigueur dans l'établissement d'enseignement où est mené le projet académique.

Tout contenu d'ordre administratif, excepté celui publié dans le rapport annuel, ne peut être diffusé sans validation préalable de la coordination générale de l'Arpent.

Tout contenu issu de la réalisation d'un mandat pour un client, excepté celui accessible sur le site web de l'Arpent, ne peut être diffusé sans validation préalable de la coordination générale de l'Arpent.

Cette autorisation est valide pour une durée d'un an à partir de sa signature par la coordination générale de l'Arpent et peut être renouvelée à la demande de la requérante.

Signatures

Représentant de la coordination générale de l'Arpent:

Signature

Samuel Descôteaux
Fréchette

Coordonnateur
général

Nom

Fonction

14 août 2017

Date

Requérante de l'autorisation:

Signature

Amel El Hossayni Stagiaire

Nom

Fonction

Date

Attestation de non-plagiat

J'atteste sur l'honneur que ce mémoire de recherche a entièrement été rédigé de ma main. J'atteste aussi avoir lu la charte antiplagiat et je confirme que toutes les sources d'informations extérieures utilisées dans le cadre de ce travail ont été citées.

Fait à : Pontcharra-sur-Bréda

Date : Le 20 août 2017

Signature de l'étudiante : Amel EL HOSSAYNI

RÉSUMÉ

Au vu des mutations socio-économiques et technologiques de ces dernières décennies, de l'accélération et de l'amplification de la mobilité, de l'explosion des technologies informationnelles et de la communication (TIC), de la hausse des inégalités et des phénomènes de ségrégation sociospatiale, ainsi que du processus de métropolisation qu'ont connue les grandes villes nord-américaines avec la mondialisation, comme ailleurs dans le monde ; il y a aujourd'hui de nouveaux types de villes, qui présentent de nouveaux problèmes pour les sociétés actuelles. Par conséquent, de nouvelles solutions doivent émerger pour y répondre, et celles-ci se doivent de faire le lien entre de nombreuses facettes qui constituent la ville contemporaine, telles que la nature, la mobilité ou encore la polycentricité.

Ainsi, une nouvelle vision de l'aménagement s'impose. Alors que le modèle de la ville automobile et ses conséquences sur l'environnement et la société ne cessent d'être critiqués par de nombreux auteurs, l'important n'est pas de s'attarder sur ce modèle de développement urbain moderniste de l'après-guerre, mais plutôt de penser le devenir des territoires suburbains, en vue de faire de ces derniers des lieux de vie plus durables pour demain. L'essentiel est d'apprendre des erreurs du passé et d'aller de l'avant, en proposant de meilleures alternatives pour l'avenir. Certes, ces changements peuvent aller jusqu'à modifier le mode de vie des populations, mais de toute évidence, compte tenu des circonstances des changements climatiques (CC), l'urgence pèse sur ces territoires. Alors, les acteurs locaux, comme les professionnels de l'aménagement et même les citoyens, sont tenus d'agir aujourd'hui, pour que l'ensemble des populations vivent mieux demain.

C'est dans ce contexte particulier que s'inscrit l'actualisation, en ce sens qu'elle permet de s'arrêter et de s'interroger sur l'avenir des territoires suburbains, dans le but de rendre à l'avenir ces espaces plus résilients face aux enjeux environnementaux, climatiques, mais aussi démographiques et socio-économiques. À travers ce mémoire, la réflexion est portée sur le territoire de la municipalité de Longueuil, compris au sein de la région métropolitaine de Montréal (RMM) qui, malgré les conséquences encore pesantes de l'urbanisme fonctionnaliste, dispose de ressources foncières importantes et d'un véritable potentiel en matière d'actualisation.

ABSTRACT

In view of the socioeconomic status and technological mutations of this last decades, of acceleration and mobility amplification, of the explosion of information technologies and communication (ITC), of inequalities increase and socio-spatial segregation phenomenon, as well as metropolization that have known the north american's big cities ; there are nowadays, two types of cities, which submit brand new issues for current societies. Thus, new solutions must emerge and they must make the link between several aspects that form the modern city, such as nature, mobility or even polycentricity.

Thereby, there is need for a new vision of the urban design. While the model of the automotive city and its consequences on the environment and the society cannot stop being criticized by many authors, the important thing is not to work on this developing model of urban modernist post-war, but rather thinking the suburban areas' becoming in order to make of these last living spaces more sustainable for tomorrow. The most important is learning from the mistakes made in the past, and moving forward by proposing better options for the future. Admittedly, those changes might go until population's lifestyle gets better, but clearly, in view of the climatic changes' circumstances, emergency weighs on those territories. So, local players, as development professionals, and even citizens, must act today so that citizens has a better life tomorrow.

This is in this particular context that *updating* is enrolled, in the sense that it allows an eventual stop, and starts questioning about the future of those suburban territories, in order to make of them more resilient facing environmental and climatic matters, but also demographic and socio-economic. Through this research paper, the thinking is focused on the municipality of Longueuil's territory, which, despite weighty consequences that still appear on the functional urbanism, owns important natural resources and an undeniable potential speaking about *updating*.

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, je tiens à remercier l'ensemble des membres de l'Arpent à savoir Samuel Descôteaux-Frechette, Timothée Millet, Charlotte Montfils-Ratelle et Justin Verville-Alarie, de m'avoir accueillie aussi chaleureusement au sein de leur équipe et de m'avoir offert un cadre favorable à la réalisation de ce travail de recherche.

Je remercie également Paulette Duarte, ma tutrice universitaire de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble (IUG), de m'avoir encadré dans le cadre de ce mémoire de fin d'étude. Mais aussi pour son écoute, ses conseils affinés ainsi que pour sa réactivité.

Aussi, je remercie les longueullois et les longueulloises avec qui je me suis entretenue dans le cadre de mon enquête. Merci à eux pour le temps qu'ils m'ont consacré et pour la sincérité de leurs propos.

Enfin, je remercie mes proches qui, de près comme de loin, m'ont toujours soutenu et m'ont sans cesse encouragée dans l'élaboration de ce mémoire de recherche.

Amel EL HOSSAYNI

TABLE DES SIGLES

AMT : Agence Métropolitaine des Transports
ANR : Agence Nationale de la Recherche (*spécifique ex France*)
BIMBY : Built In My BackYard
CBD : Central Business District
CC : Changements Climatiques
CCNUCC : Commission-Cadre des Nations Unies pour le Changement Climatique
CDC : Centers for Disease Control and Prevention
CEUM : Centre d'Écologie Urbaine de Montréal
CERFO : Centre d'Enseignement et de Recherche en Foresterie de Sainte-Foy
CMED : Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement
CMM : Communauté Métropolitaine de Montréal
CN : Canadian National
CPTAQ : Commission de Protection du Territoire Agricole du Québec
DD : Développement durable
DSP : Direction de la Santé Publique
EDC : École de Chicago
EEA : European Environment Agency
FBCI : Form-Based Code Institute
GES : Gaz à Effet de Serre
ICU : Ilot de Chaleur Urbain
INSPQ : Institut National de Santé Publique du Québec
ISQ : Institut de la Statistique du Québec
MAMOT : Ministère des Affaires Municipales et de l'Occupation du Territoire
MRC : Municipalité Régionale de Comté
MTQ : Ministère des Transports du Québec
NIMBY : Not In My BackYard
NTIC : Nouvelle Technologies de l'information et de la communication
ODD : Objectifs du Développement Durable
OMD : Objectifs du Millénaire pour le Développement
ONU : Organisation des Nations Unies
PADD : Plan d'Aménagement et de Développement Durable (*spécifique ex France*)
PAMLSA : Plan d'Action Métropolitain pour le Logement Social et Abordable
PLU : Plan Local d'Urbanisme (*spécifique ex France*)
PMA : Plan de Mobilité Active
PMAD : Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement
PNUE : Programme des Nations Unies pour l'Environnement
PPU : Programme Particulier d'Urbanisme

PU : Plan d'Urbanisme

PUCA : Plan Urbanisme Construction et Architecture (*spécifique ex France*)

RMM : Région Métropolitaine de Montréal

RTM : Région de Transport de Montréal

SAD : Schéma d'aménagement et de développement

SCHL : Société Canadienne d'Hypothèques et de Logement

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale (*spécifique ex France*)

SLR : Système Léger sur Rail

TC : Transports Collectifs

TOD : Transit Oriented Development

TABLE DES MATIERES

Introduction	15
Partie 1. La banlieue d'après-guerre, un modèle en crise	19
<u>Chapitre 1. Des origines du modèle suburbain à la prise de conscience des enjeux environnementaux à l'échelle planétaire</u>	19
I. L'évolution de la structure socio-spatiale de la ville nord américaine du début du XX ^{ème} siècle à nos jours	19
1. L'époque industrielle, élément déclencheur de l' <i>urban sprawl</i> étasunien	19
2. De 1945 à 1980 : l'âge d'or de la banlieue, un idéal à habiter	22
a) Des facteurs démographiques, politiques et économiques	23
b) Des facteurs socioculturels	24
3. L'émergence d'un nouveau modèle : une banlieue planifiée pour un mode de vie banlieusard.....	25
II. Les banlieues d'après-guerre sous l'ère du développement durable	26
1. L'obsolescence du modèle fonctionnaliste	26
2. ... Face au nouveau paradigme du développement durable	28
<u>Chapitre 2. L'état de l'art et l'élaboration de la problématique de recherche</u>	30
I. Des prémices à l'actualisation de la banlieue d'après-guerre	30
1. Des réflexions antérieures à l'actualisation	30
2. Des concepts qui remettent en cause le modèle suburbain nord-américain.....	31
II. L'actualisation : un modèle urbanistique pour l'avenir des territoires suburbains	34
1. L'actualisation : une approche systémique de l'aménagement du territoire	34
a) Une densification douce ou forte, en cohérence avec la forme urbaine existante	35
b) Une diversification fonctionnelle, typologique et/ou modale	37
c) Une adaptation technologique, culturelle et démographique.....	38
2. L'actualisation : une démarche proactive de l'aménagement.....	39
a) De la prospective réglementaire... ..	39
b) ... À la prospective participative.....	41
3. L'actualisation : pour faire durer de la ville contemporaine	42
III. Définition de la question de recherche	43
<u>Chapitre 3. Définition des objectifs et présentation de la méthodologie de recherche</u>	44
I. Les objectifs de recherche	44
II. La méthodologie de recherche.....	44
1. Le choix du terrain d'étude	44
2. Une collecte de données quantitatives, axée sur le potentiel physique	45
3. Une collecte de données qualitatives, axée sur le potentiel humain.....	45
a) Définition de l'enquête.....	46
b) Présentation des objectifs de l'enquête.....	46

c) La méthode d'échantillonnage	46
d) Profil démographique des personnes interviewées	47
Partie 2. L'étude du territoire longueuillois, au sein de la région métropolitaine de Montréal (RMM)	49
<u>Chapitre 1. L'histoire de la Rive-Sud et son évolution, du XVII^{ème} siècle à nos jours</u>	<u>49</u>
I. La naissance du premier noyau villageois de Longueuil	50
1. De 1657 à 1700, Charles Le Moyne et le régime seigneurial	50
2. De 1700 à 1720, de la seigneurie de Longueuil à la baronnie de la Longueuil	51
3. De 1720 à 1845, l'essor du noyau villageois longueuillois.....	52
II. De la ferme à l'industrie : l'époque industrielle	53
1. De 1845 à 1910, le rôle des tracés fondateurs sur la Rive Sud.....	53
2. De 1910 à 1945, la planification des transports et l'extension du territoire	54
III. Le modernisme progressiste et l'essor des banlieues d'après guerre	55
1. Du faubourg à la banlieue, la naissance d'un nouveau modèle	55
2. Une croissance urbaine sans précédent	56
<u>Chapitre 2. Une analyse urbaine du territoire de la municipalité de Longueuil.....</u>	<u>58</u>
I. Une étude préliminaire du tissu suburbain du territoire de la Rive-Sud.....	58
1. La typo-morphologie du territoire longueuillois	58
a) Un parcellaire hétérogène du centre à la périphérie	58
b) Un territoire aux fonctions ségréguées	60
c) Un tissu majoritairement peu dense.....	62
2. Des données statistiques complémentaires	64
a) Un profil démographique critique	64
b) Une ville structurée par les voies de communications.....	66
II. La municipalité de Longueuil, un territoire d'avenir.....	68
1. Un tissu suburbain à enjeux multiples	69
2. Un tissu doté d'un véritable potentiel d'actualisation	71
a) La zone de <i>bungalows</i>	71
b) La zone de bloc-appartement	72
c) La <i>strip</i> commerciale	74
<u>Chapitre 3. Une enquête sur les aspirations résidentielles des ménages longueuillois</u>	<u>76</u>
I. Perceptions individuelles sur la ville et l'habitat	76
1. Longueuil, perçue par quelques habitants	76
a) Pourquoi Longueuil?	76
b) Banlieue VS. Campagne.....	76
2. Mobilité, déplacements et modes de transports	77
a) Les déplacements domicile-travail.....	77
b) Les déplacements hors domicile-travail	78
3. Le choix du type de logement	78

II. Aspirations résidentielles et idéal à habiter.....	80
1. L'hégémonie de la maison unifamiliale	80
2. Une population vieillissante et dépendante à l'automobile	82
3. Un éventuel désir de proximité et de lien social	82
III. Implications citoyennes et action municipale	83
Partie 3. La mise en perspective du processus d'actualisation	85
<u>Chapitre 1. L'actualisation, un processus d'aménagement malléable</u>	<u>85</u>
I. Des typologies suburbaines à potentiel d'actualisation	85
1. La densification douce des <i>bungalows</i> par l'ajout d'un logement accessoire	85
2. La zone de bloc-appartement, une typologie spécifique au Québec	87
3. La revitalisation de la <i>strip</i> commerciale	88
II. Des critères à prendre en considération	89
1. Le respect de la trame verte et bleue	89
2. La préservation de la zone agricole	91
3. La conservation et la mise en valeur des édifices patrimoniaux	91
<u>Chapitre 2. Une étude des projets semblables au processus d'actualisation</u>	<u>92</u>
I. Des modes de densification douce diversifiées selon différentes régions du globe	92
1. La densification douce au Canada par les « appartements accessoires »	92
2. La densification douce en Europe par la démarche « BIMBY »	93
II. Des exemples de revitalisation de <i>strips</i> commerciales	93
III. Quelques limites aux projets.....	95
<u>Chapitre 3. L'actualisation, une approche collaborative et participative</u>	<u>97</u>
I. Promouvoir un développement urbain durable.....	97
II. Orientations municipales VS. Perceptions citoyennes.....	98
III. Conscientisation, sensibilisation et engagement collectif.....	99
1. Rebondir sur les erreurs du passé.....	99
2. l'action municipale comme un levier de l'engagement collectif	100
Conclusion	102
Bibliographie	104
Table des figures	109
Annexes	110

INTRODUCTION

En 1989, Peter Newman et Jeffrey Kenworthy ont publié une courbe¹ qui montrait le lien entre la densité des agglomérations et la consommation énergétique en carburant des habitants, en se basant sur plusieurs critères, dont le nombre de kilomètres parcourus en automobile. Ce travail a fait ressortir trois catégories de villes, entre autres les villes nord-américaines qui s'avèrent être les moins denses et les plus consommatrices d'énergie (Charmes, 2010). Aujourd'hui, la faible densité du bâti, la ségrégation des fonctions, ou encore la forte dépendance à l'automobile sont autant d'éléments qui caractérisent encore les banlieues des villes nord-américaines et qui, à l'heure actuelle, remettent en cause ces modèles suburbains.

“Le développement de l'urbanisation ne pose plus seulement la question du rapport de l'être humain à la ville. Il s'inscrit dans le contexte des menaces que l'humanité fait peser sur la miraculeuse petite boule qui la fit naître et en conséquence sur elle-même” (Noisette et Vallerugo, 2010).

Par delà, cette affirmation soulève avant tout les enjeux environnementaux auxquels les villes doivent faire face, et ce, à l'échelle planétaire. Même si la prise de conscience environnementale, entre autres provoquée à l'issue du premier Sommet de la Terre de Stockholm en 1972, les tendances actuelles montrent que l'étalement urbain des périphéries de ville semble persister. Ainsi, une double dynamique est à l'oeuvre, avec d'une part, l'élaboration de nouveaux outils de planification, qui mise par exemple sur la préservation de l'environnement et la réduction de la consommation énergétique, et d'autre part, des dynamiques qui incitent à l'urbanisation de nouvelles banlieues, jusqu'aux limites des forêts, des montagnes, des terres agricoles ou encore même des lieux de villégiature (Després *et al.*, 2011). De ce fait, ces deux dynamiques contradictoires qui, en s'opérant réciproquement, nuisent au devenir des territoires suburbains.

Au vu du paradigme urbanistique à l'oeuvre, qui repose principalement sur le respect des principes du développement durable, l'intérêt du présent mémoire est alors de s'interroger sur l'avenir des banlieues d'après-guerre, plus précisément au sein de la région métropolitaine de Montréal (RMM). Plus encore, ce travail de recherche se base sur l'approche d'un nouveau modèle de renouvellement des banlieues, encore expérimenté par un groupe de chercheurs et de professionnels², qui a pour objectif de promouvoir l'actualisation de ces territoires. Ce dernier concept se définit comme étant un processus proactif du renouvellement des tissus suburbains existants, qui se veut de concilier les besoins actuels et futurs des populations, tout en prenant en considération les dynamiques démographiques, socio-économiques et environnementales propres à chaque territoire.

¹ (voir annexe 1) p. 111

² L'Arpent (structure d'accueil)

Quel avenir pour les banlieues des villes nord-américaines ? Comment peut-on inscrire les espaces suburbains dans une dynamique de développement urbain durable ? En quoi l'actualisation pourrait-elle potentiellement constituer une nécessité pour le devenir des territoires suburbains ? Ce sont autant de questions qui amènent à reconsidérer l'état actuel du modèle suburbain d'après-guerre. Toutefois, la véritable problématique qui fait l'objet de ce mémoire est : dans quelle mesure l'actualisation des tissus suburbains permet-elle de concevoir des lieux de vie durables ?

Tout d'abord, la première partie de ce mémoire s'attarde sur un cadre théorique, qui repose sur l'étude des contextes historique et empirique qui ont permis de saisir les facteurs déterminants de l'évolution des banlieues en Amérique du Nord, entre autres par le recensement de plusieurs issus écrits dans la littérature française et nord-américaine. Par la suite, un chapitre est consacré à la définition des notions clés qui définissent le processus d'actualisation, ce qui a permis de soulever les divers dysfonctionnements des banlieues d'après-guerre, notamment par rapport aux principes du développement durable, et c'est ainsi que la question de recherche et les objectifs ont été déclinés.

Ensuite, la seconde partie porte sur le cadre organisationnel du mémoire qui vise à présenter le terrain d'étude et la méthodologie adoptée pour collecter différents types de données. Cette partie comprend un premier chapitre qui relate l'évolution typomorphologique de la ville de Longueuil et qui met en avant les facteurs qui ont contribué à l'étalement urbain de son territoire. Malgré les conséquences de l'urbanisme moderne, un autre chapitre propose une analyse urbaine du territoire longueillois, et met en avant l'idée qu'il s'agit d'un territoire à enjeux, en ce sens qu'il comporte de nombreuses zones à potentiel d'actualisation. Puis, s'ensuit un autre chapitre qui, quant à lui, s'arrête sur les perceptions d'un groupe de ménages longueillois quant à leur lieu de vie, leurs éventuelles aspirations résidentielles, ainsi que sur leur opinion concernant l'engagement citoyen, entre autres dans le cadre d'une consultation publique. De cette façon, ces deux chapitres permettent le croisement de données quantitatives, relatives aux spécificités physiques du territoire longueillois, et de données qualitatives, principalement basées sur des faits sociaux, qui, dans la compréhension du système urbain longueillois, s'avèrent non négligeables.

Enfin, la troisième partie correspond au cadre analytique de ce travail de recherche, qui a pour objectif de mettre en action le processus d'actualisation, entre autres en revenant sur les différents secteurs identifiés et en proposant des méthodes propices à l'actualisation de ces différentes zones, tout en tenant compte de leurs particularités. Par ailleurs, un parallèle est effectué avec des exemples de renouvellement de zones suburbaines qui ont été réalisés, principalement en Amérique du Nord, et dont les procédés se réfèrent au processus d'actualisation. De plus, ces exemples ont eu pour intérêt de démontrer en quoi le processus d'actualisation constitue d'une part une véritable solution pour un renouvellement durable des territoires suburbains, et d'autre part, ils constituent des pistes de

réflexion pour les acteurs locaux, les professionnels de l'aménagement et même les citoyens, pour penser autrement leur territoire. Finalement, cette troisième partie vise à faire entendre que des solutions existent pour allier actualisation et qualité de vie, dans le respect du bien commun et en garantissant des lieux de vie durables.

PARTIE 1 LA BANLIEUE D'APRÈS-GUERRE, UN MODÈLE EN CRISE

La première partie de ce mémoire propose un cadre contextuel à l'actualisation des banlieues d'après-guerre. Nourrie par de nombreux écrits issus de la littérature aussi bien québécoise que française et étatsunienne, cette partie a pour objectif d'introduire le sujet de ce mémoire et de mettre en exergue les différents dysfonctionnements de la banlieue d'aujourd'hui, qui contribuent entre autres à soulever la question de recherche.

CHAPITRE 1. Des origines du modèle suburbain à la prise de conscience des enjeux environnementaux à l'échelle planétaire

I. L'évolution de la structure sociospatiale de la ville nord-américaine du début du XX^{ème} siècle à nos jours

Pour comprendre l'essor du modèle de la banlieue d'après-guerre, il faut remonter à l'époque industrielle, et se rapporter aux contextes économique, social, et démographique de cette période. L'industrialisation est à l'origine de véritables changements de la structure socio-économique et de l'organisation spatiale des villes nord-américaines, tant aux États-Unis qu'au Canada.

1. L'époque industrielle : l'élément déclencheur de l'*urban sprawl* étasunien

L'industrialisation des premières villes américaines, qui apparaît au début du XIX^{ème} siècle aux États-Unis, ne tarde pas à se propager dans les provinces du Canada (Archives Radio Canada, 2017). Au lendemain de la Première Guerre mondiale, le Québec connaît une véritable transition de son modèle économique, principalement lorsque la part de l'agriculture ne représente plus qu'un tiers de l'économie québécoise, en raison notamment de la montée en puissance du secteur industriel (Dick et Taylor, 2007). À partir de 1920, le Québec est rattrapé par l'artificialisation massive des modes de production qui s'est opérée plus tôt en Europe, et il développe alors son économie essentiellement autour des secteurs minier, forestier et de l'hydroélectricité, après les industries du secteur agricole, dont l'industrie laitière et l'élevage qui vont rapidement se mécaniser. L'agriculture de subsistance est donc laissée à l'abandon face à l'émergence d'une nouvelle agriculture spécialisée qui va permettre d'améliorer la productivité et répondre aux besoins de la population urbaine croissante (Dauphin, 2007).

À ce moment là de l'histoire nord-américaine, le développement de la ville industrielle devient un sujet d'étude pour de nombreux géographes et sociologues. À l'instar des sociologues de l'École de

Chicago (EDC) dont Ernest Burgess³ qui, dans “*The Growth of the City*”, dresse un schéma de l’organisation spatiale de la ville nord-américaine à l’époque industrielle, en prenant pour terrain d’étude la ville de Chicago. Selon lui, la ville nord-américaine se caractérise par la ségrégation des fonctions et des habitants en relation avec leur statut social et ethnique, et se dessine sous la forme de cinq zones concentriques.

Zone 1. Aire centrale nommée “*the loop*”, qui représente le *downtown*, c’est-à-dire le centre-ville. Il s’agit d’un noyau peu homogène qui abrite des fonctions diverses et qui inclut le *central business district* (CBD), des commerces de détail, des magasins, petites boutiques, des immeubles administratifs et d’affaires, des théâtres, des hôtels. C’est aussi à cet endroit que les transports se concentrent et le *loop* se caractérise notamment comme étant le centre de commandements de la vie économique, sociale, politique et civique.

Zone 2. Zone entourant le noyau central et dite “*zone de transition*”, qui se divise en deux aires.

La première correspond à la *factory zone*, là où l’on retrouve les industries ainsi que les gares routières et ferroviaires. La seconde aire correspond à la zone habitée par les minorités ethniques et les nouveaux immigrants, notamment d’origine hispanique et asiatique. Aussi surnommée la *skid row*⁴, zone de détérioration où se concentrent les problèmes de pauvreté, d’insécurité et de crime.

Zone 3. Zone surnommée “*zone of workingmen’s homes*”, zone plus prospère où vivent les classes laborieuses et modestes, non loin de leur lieu de travail. Il s’agit de populations qui travaillent dans les industries et les laboratoires, situés dans la zone 2.

Zone 4. “*Residential zone*”, il s’agit de la zone où loge les classes moyennes plus aisées, souvent propriétaires de petites affaires, mais aussi membres de professions libérales, clercs, vendeurs. Ces populations habitent soit dans des maisons individuelles, soit dans des maisons appartements peu élevées (de 2 à 3 étages maximum), ou dans des hôtels résidentiels.

Zone 5. au-delà de ces premières zones concentriques, se situe la “*commuters zone*”, où s’étend le tissu suburbain, notamment autour des principaux axes autoroutiers et sur lequel résident les classes supérieures. Il s’agit d’une zone où se dessinent de petites villes à caractère d’espaces-dortoirs, dont les habitants effectuent des migrations quotidiennes, par les radiales (voies de communication).

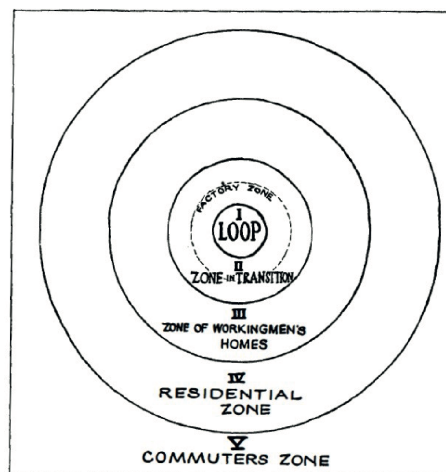


CHART I. The Growth of the City

Figure 1. Schéma de Burgess

Source : Park, R. E. et al. (1984). *The city*.

³ Park, Burgess et al., *The City*, 1984

⁴ Skid row : A squalid district inhabited chiefly by derelicts and vagrants, poor, homelessness (Source: American heritage dictionary)

À l'exemple de la ville de Chicago, Montréal connaît, en raison de l'industrialisation des modes de production, un développement urbain notable qui redessine la structure sociospatiale de la ville. De nombreuses industries s'établissent dans les quartiers centraux de Montréal, comme à Lachine (Archives Radio Canada). L'offre de travail dans les usines et le besoin de main-d'oeuvre attire de nombreuses populations originaires d'autres régions du pays, mais aussi d'Europe du sud et d'Asie, qui s'installent dans les quartiers industriels. Ainsi, les retombées économiques issues de la

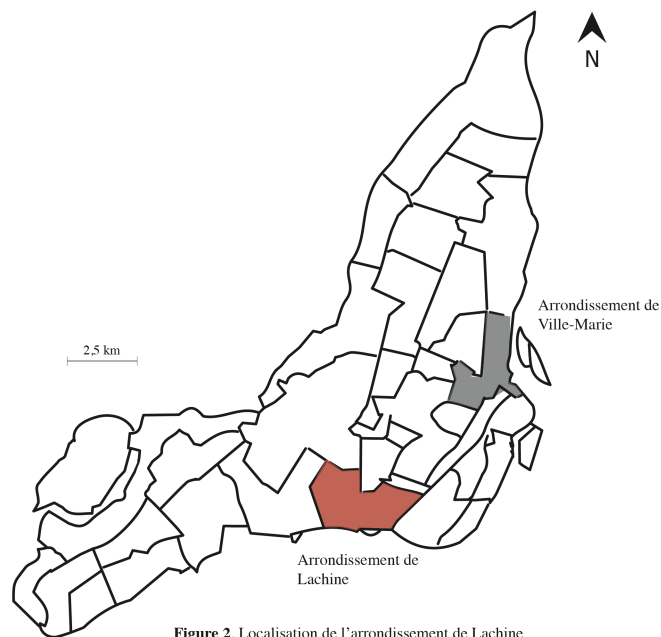


Figure 2. Localisation de l'arrondissement de Lachine
 Réalisation : Amel El Hossayni
 Source du fond de carte : Ville de Montréal

forte productivité des industries permettent à la ville d'investir dans l'aménagement des premiers réseaux de communication tels que les lignes de chemin de fer et les réseaux de tramways, qui facilitent les échanges entre les grandes villes des provinces canadiennes, dont Montréal. À mesure que le nouveau système économique industriel se met en place, ces grandes villes deviennent de véritables marchés urbains. La ville industrielle devient désormais un milieu de vie dense, qui connaît en peu de temps une forte croissance démographique. La population en ville croît plus rapidement que les productions agricole et industrielle (Dick et Taylor, 2007). En ce qui concerne le Québec, la population québécoise augmente de 20% de 1900 à 1910, et la ville de Montréal devient par conséquent la ville la plus peuplée de la province en voyant sa population tripler en dix ans (Dauphin, 2007).

C'est à partir de ce moment-là, fin du XIX^{ème} siècle, que vont s'opérer les premières migrations de la ville vers la banlieue. Les populations aisées quittent le centre-ville pour aller s'installer en banlieue, en quête de confort, d'espace et de tranquillité, puisqu'en ville, les conditions de vie des citoyens deviennent insoutenables pour la bourgeoisie (Racine, 1971; Stilgoe, 1981). La prédominance des industries, les problèmes d'insalubrité, les maladies et le climat d'insécurité, amènent la bourgeoisie à s'éloigner du centre-ville pour aller s'installer à la campagne, qui, à cette époque à Montréal correspond aux arrondissements de Cartierville ou encore de Pointe-aux-Trembles.

La période industrielle est alors à l'origine de plusieurs mouvements de populations qui dessinent une nouvelle organisation spatiale de la ville nord-américaine. Au cours de l'entre-deux-guerres, le

progrès technique et le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), tels que la radio, le téléphone, l'usage de l'électricité, l'arrivée des transports comme le bus et l'automobile, amènent un plus grand nombre d'industries à venir s'établir en ville et, par conséquent, de nouvelles migrations des populations aisées s'opèrent et celles-ci s'installent encore plus loin, en repoussant ainsi les limites de l'urbanisation.

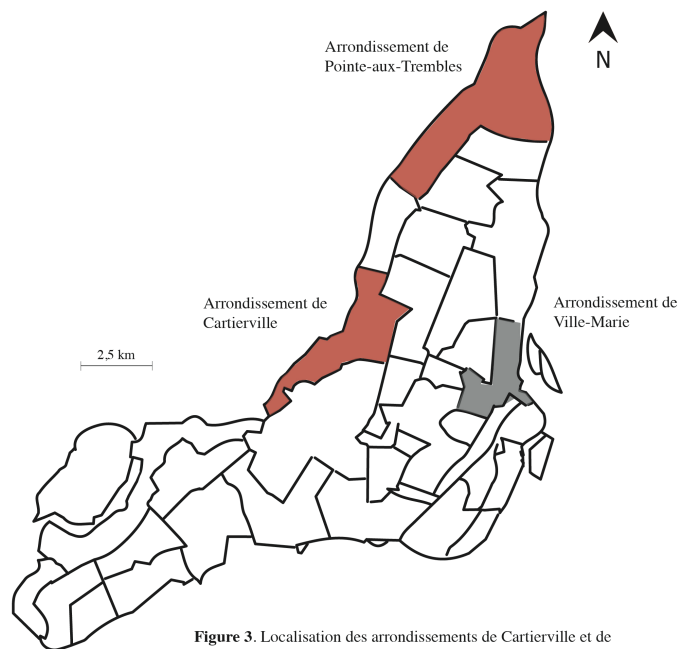


Figure 3. Localisation des arrondissements de Cartierville et de Pointe-aux-Trembles
Réalisation : Amel El Hossayni
Source du fond de carte : Ville de Montréal

Toutefois, l'essor de la banlieue a clairement eu lieu à partir de 1945,

au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, période marquée à Montréal par le retour en force de l'agriculture commerciale. Cette dernière s'était atténuée par la création d'organisations politiques d'agriculteurs qui revendiquaient l'exploitation des terres arables et s'opposaient à la vente des productions agricoles aux industries agroalimentaires qui prend de l'ampleur sur le continent, mais malheureusement, en voyant leurs revenus diminuer plus vite que ceux des citadins, ils céderont à l'agriculture commerciale qui reprend son cours. De cette façon, la période d'après-guerre se caractérise par une diminution du nombre de fermes et de la population rurale à Montréal, comme ailleurs au Québec (Dick et Taylor, 2007).

2. De 1945 à 1980 : l'âge d'or de la banlieue, un idéal à habiter

À l'après-guerre, un nouveau modèle d'urbanisation prend forme dans les villes nord-américaines. Même si aux États-Unis le modèle sera plus intense qu'au Canada, l'ensemble des grandes villes connaissent une véritable expansion de leurs banlieues, en raison de deux phénomènes distincts, mais qui, en s'opérant conjointement à cette époque, ont eu des répercussions conséquentes sur le paysage urbain nord-américain.

La suburbanisation, dont le radical provient de l'anglais *suburb*, soit banlieue, et qui renvoie à l'urbanisation au-delà de la ville, n'est pas un phénomène récent. Elle s'opérait déjà à l'époque au-delà des remparts des villes européennes fortifiées ou même plus tardivement, au-delà des zones industrielles dans les villes nord-américaines. Le terme officiel de suburbanisation né plus tard aux

États-Unis, pour signifier d'abord l'apparition de maisons unifamiliales détachées à la périphérie des agglomérations urbaines (Wackermann, 1984). L'essor des banlieues s'explique principalement par le fait qu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la suburbanisation s'intensifie et se combine à l'étalement urbain des infrastructures résidentielles et économiques. Selon l'Agence européenne pour l'environnement (EEA, 2006) et Smart Growth America (2014), on parle d'étalement urbain lorsque l'urbanisation progresse plus rapidement que la population sur une agglomération. Entre 1971 et 1996, les régions métropolitaines du Québec voient leur superficie occupée augmenter beaucoup plus vite que leur population et Montréal est, en 1971, la principale région métropolitaine du Canada (ISQ, 2000)⁵. Toutefois, quels ont été les facteurs déterminants qui ont contribué au développement sociospatial de la banlieue d'après-guerre ? Pourquoi devient-elle au XX^{ème} siècle, une alternative à la ville industrielle qui se densifie ?

À partir de 1945, les grandes villes américaines connaissent une croissance économique et démographique sans précédent. Cette période, aussi connue sous la fameuse appellation des Trente Glorieuses, témoigne de la croissance la plus spectaculaire de la banlieue d'après-guerre, et ce, en raison de plusieurs facteurs.

a) Des facteurs démographiques, politiques et économiques

Le lendemain de la Seconde Guerre mondiale est d'emblée marqué par le retour des soldats américains et par l'envie de fonder une famille qui émerge à partir de ce moment-là dans les esprits (Ghorra-Gobin, 1992). C'est notamment pour cette raison que les villes nord-américaines connaissent un accroissement considérable de leurs populations, qui amènera entre autres au baby-boom. Au vu de cette croissance démographique, l'État fédéral met en place une politique de bas taux d'intérêt afin de favoriser l'accession à la propriété en banlieue (Collin, 1987). De ce fait, les populations sont de plus en plus nombreuses à quitter la ville pour la banlieue.

En parallèle, il y a une décentralisation de l'économie, principalement marquée par l'implantation progressive de services au-delà des premières couronnes, notamment accentuée par le prix du foncier qui s'avère être plus compétitif en banlieue (Racine, 1971). Ceci encourage par ailleurs la planification de nombreuses entreprises et de grands centres d'achats qui, avec la hausse des revenus, répondent aux besoins grandissants des ménages.

Aussi, il est important de mentionner que ce développement résidentiel et économique en milieu suburbain est largement soutenu par la pensée aménagiste de l'époque, et entre autres par le développement progressif de l'offre de transport. À l'époque du modernisme, les acteurs de l'aménagement du territoire s'investissent dans une planification du territoire au zonage fonctionnaliste qui, principalement voué à l'usage de l'automobile, cette dernière en devient le mode

⁵ Données sur le nombre de la population de 1971 à 2016, Institut de la Statistique du Québec (ISQ)

de transport privilégié. Ils oeuvrent dans la construction d'infrastructures routières et autoroutières et c'est de cette façon que les fameux spaghettis de réseaux routiers, généralement localisés aux entrées de ville, se dessinent sur le territoire suburbain. Par ailleurs, les zones de stationnements sont elles aussi pensées, au point que celles-ci sont conçues pour chaque infrastructure bâtie, avec une emprise au sol qui est généralement plus importante que la surface bâtie.

b) Des facteurs socioculturels

Outre ses premiers facteurs, qui ont contribué au développement de la banlieue d'après-guerre, il faut prendre en considération d'autres éléments, et non les moindres, qui sont par ailleurs liés au contexte culturel de l'époque. Si le développement du tissu suburbain est valorisé au détriment de la ville, c'est aussi en raison des représentations socioculturelles des populations (Ghorra-Gobin, 1992).

Premièrement, selon le concept de *Home Religion*, avancé par le théologien américain Horace Bushnell au XIX^{ème} siècle, il y a l'idée que l'enseignement religieux doit se faire au sein de la famille et que le foyer constitue un cadre propice à l'éducation des enfants et à la vie familiale (Morita, 2004). De cette façon, le rapport à l'espace privé est alors privilégié, au détriment de l'espace public. Ainsi, le cadre propice pour fonder une famille se tourne sans attente vers la banlieue, qui constitue un territoire vaste, sur lequel il y a suffisamment d'espace pour que les enfants puissent grandir dans un environnement calme et éloigné du centre-ville, qui se veut dense et pollué. Tandis qu'en France la banlieue est un espace déprécié, au sein de laquelle sont localisés les éléments urbains qui portent atteinte à la beauté de la ville ou à l'ordre social, comme les zones artisanales et industrielles, dans les grandes villes d'Amérique du Nord, elle symbolise un idéal à habiter, où il est bon de vivre et de s'établir selon les Américains (Fourny et Lajarge, 2012).

Deuxièmement, le mouvement du *transcendantalisme*, qui émerge dans la première moitié du XIX^{ème} siècle également, et qui est soutenu par le philosophe Ralph Waldo Emerson aux États-Unis, renvoie à l'idée de nature (Ghorra-Gobin, 1992). Ce mouvement prône l'importance du lien entre les hommes et la nature, et c'est pour cela que les mouvements de population qui quittent la ville pour la banlieue résulteraient de cette aspiration à vouloir vivre à proximité de la nature, et notamment en harmonie avec Dieu. Par ailleurs, contrairement aux villes européennes qui connaissent une distinction entre la ville traditionnelle et la campagne, le développement des villes nord-américaines se fait en intégrant la nature dans la ville, ou la ville dans la nature. Il s'agit entre autres du mitage urbain, un processus qui consiste à grignoter sans cesse les territoires alentours et à établir des édifices de manière dispersée, en faisant de la nature existante une partie intégrante du paysage urbain et en repoussant par conséquent toujours plus loin les limites de l'urbanisation (Géoconfluences, 2017).

En somme, l'ensemble de ces facteurs expliquent le développement soudain de la banlieue d'après-guerre, qui s'avère être une véritable échappatoire aux phénomènes économiques et sociaux ambiants

en ville même si, par la suite, la recherche de la nature va s'avérer être contradictoire avec la tournure que va prendre l'urbanisation massive dans les grandes villes. En effet, alors que les auteurs de la planification pensaient respecter et protéger le caractère exceptionnel de l'environnement, la suburbanisation résidentielle ajoutée à l'étalement urbain, vont soutenir la bétonisation des sols aux dépens des surfaces agricoles. C'est ainsi que la banlieue d'après-guerre va donner naissance à un modèle de planification du territoire, qui ne tarde pas de répondre aux besoins d'un nouveau mode de vie.

3. L'émergence d'un nouveau modèle : une banlieue planifiée pour un mode de vie banlieusard

Peu à peu, le caractère de la banlieue s'affirme et prend davantage de pouvoir sur la ville, jusqu'à créer une double dynamique économique entre la ville et la banlieue (Collin, 2002). La vie économique de la ville perd de son poids face à la décentralisation des activités économiques et industrielles, et à la tertiarisation de l'économie en banlieue. De nombreuses infrastructures économiques et commerciales sont construites hors de la ville et génèrent une nouvelle dynamique. De grands malls commerciaux et des bâtiments de bureaux voient le jour, de même que de nombreuses industries de haute technologie, des centres d'études et des laboratoires de recherche prennent part à l'émergence de véritables technopôles (Castells et Hall, 1994). De cette manière, de nouvelles centralités naissent en banlieue et à partir de ce moment-là, les chercheurs ne parlent plus de "la banlieue", mais plutôt "des banlieues". L'apparition de ces nouvelles centralités, qui se définissent par la concentration d'activités économiques, politiques et culturelles, a un effet d'attraction et de diffusion sur le territoire suburbain (Fortin *et al.*, 2002).

À Montréal, alors que les deux tiers des habitants résidaient dans un rayon de six kilomètres du centre-ville en 1941, vingt ans plus tard, le rayon s'étend à douze kilomètres, soit jusqu'aux territoires de la rive nord (Laval) et de la rive sud (Longueuil). Ainsi, les migrations pendulaires qui s'opèrent entre la ville et la banlieue depuis l'après-guerre se maintiennent (Racine, 1971), mais de nouvelles trajectoires de déplacements apparaissent, entre autres en raison de la hausse de l'emploi et de la motorisation qui fait émerger de nouveaux flux de va-et-vient à l'intérieure et entre les différentes centralités. Le mode de transport qui est de loin privilégié à cette période est l'automobile, qui permet aux ménages de parcourir des distances de plus en plus longues en peu de temps, au détriment des trains de banlieue. Les familles sont ainsi de plus en plus nombreuses à se doter d'un véhicule motorisé, si bien que de 1987 à 1993, l'utilisation de l'automobile a augmenté de 30 % sur la région métropolitaine de Montréal (AMT, 1998⁶).

⁶ Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 1998, version 01 période automne. Réalisée conjointement par le Ministère des Transports du Québec (MTQ), le Secrétariat à la région métropolitaine, l'Agence Métropolitaine des Transports (AMT), la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), et l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal.

Par ailleurs, le résidentiel se caractérise dans l'ensemble par un habitat dispersé et de très faible densité. Alors que jusqu'en 1945 la banlieue s'est urbanisée de manière spontanée, entre autres avec l'arrivée progressive des classes bourgeoises et moyennes, sans tarder, elle devient le terrain favorable au développement de la vie de famille, à l'éducation de la jeunesse et au bien-être social. La recherche d'un nouvel habitat, entre autres la maison unifamiliale avec jardin, piscine et garage, se conjugue avec l'idée de sécurité, de l'entre-soi et du centrage sur la famille. De ce fait, l'expansion des banlieues est prise d'assaut d'une part, par les grosses sociétés capitalistes de développement urbain qui sont notamment à l'origine de la création des grands centres d'achats, et d'autre part, les groupes de promoteurs immobiliers, qui sont en capacité de planifier en un seul coup un espace résidentiel pour des milliers d'habitants. Certains auteurs parlent d'ailleurs de l'auto-enfermement résidentiel, comme à travers l'exemple des *gated communities* (Billard *et al.*, 2005). Finalement, cette planification réfléchie du tissu suburbain se fait au détriment des initiatives individuelles et du laisser-faire-laisser-aller des petites entreprises.

Malgré tout, même si elle peut paraître comme étant le fruit du capitalisme sauvage (Ghorra-Gobin, 1992), la banlieue constitue une partie intégrante de l'identité nord-américaine. L'essor spectaculaire des banlieues commence alors après la Seconde Guerre mondiale, et dans les décennies qui ont suivies, des familles de partout aux États-Unis comme au Canada vont se déplacer à l'extérieur des grands centres urbains à la recherche d'un nouveau cadre de vie. Aujourd'hui, la majorité des populations nord-américaines choisissent la vie suburbaine (Archives Radio Canada).

II. Les banlieues d'après-guerre sous l'ère du développement durable

Un rêve américain qui perdure, mais un modèle qui entre rapidement en rupture avec la nouvelle conjecture du développement urbain contemporain. En 1972 s'est tenu à Stockholm, le premier Sommet de la Terre, qui a sans aucun doute été l'élément déclencheur pour une prise de conscience des changements climatiques (CC), qui se perçoivent à l'échelle planétaire. C'est à l'issue de cette première rencontre que le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) est mis en place et que la Convention-cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC) est créée (ONU, 2017). Depuis, l'ensemble des pays signataires de cette convention-cadre s'engagent à suivre une nouvelle vision de l'aménagement qui se veut plus respectueuse de l'environnement et des systèmes écologiques, entre autres pour atténuer les impacts climatiques causés par l'urbanisation massive des territoires. Il faut dire que le développement des banlieues d'après-guerre en Amérique du Nord rend compte des problématiques que soulève ce modèle d'urbanisation à l'heure actuelle.

1. L'obsolescence du modèle fonctionnaliste...

En voulant fuir les fléaux que causait la ville industrielle, les intellectuels et aménagistes de l'époque n'avaient pas anticipé les conséquences de l'étalement urbain et de la suburbanisation massive de la périphérie.

À Montréal, comme dans d'autres grandes villes nord-américaines, l'étalement urbain est synonyme de gaspillage du territoire, et les vastes zones de stationnements aux abords des centres d'achats en témoignent. En plus d'avoir endommagé les riches terres arables, le gaspillage se fait aujourd'hui d'autant plus ressentir compte tenu du fait que ces aires de stationnement sont sous-utilisées. D'autre part, l'étalement urbain est à l'origine de nombreux phénomènes climatiques tels que les îlots de chaleur urbain (ICU), qui résultent principalement de l'imperméabilisation des sols par le couvert minéral. Les milieux naturels, comme l'eau ou encore la biodiversité, sont impactés, de même que la question de la santé publique est remise en cause (INSPQ, 2006).

Sur le plan morphologique, le déficit en termes de planification intégrée est tel que les agglomérations de banlieues en sont déstructurées. Entre l'éparpillement de l'habitat et des activités socio-économiques, et le zonage des fonctions, les territoires suburbains sont davantage ségrégués. D'une part les centralités socio-économiques sont en concurrence et menacent les centres anciens, et d'autre part les quartiers embourgeoisés, et plus précisément les zones d'habitat pavillonnaire, tendent à repousser les zones d'habitat plus défavorisées aux abords des villes. De plus, la largeur conséquente du réseau viaire crée des barrières qui réduisent la perméabilité de la trame et accentuent l'enclavement des quartiers.

Par ailleurs, les territoires de banlieues connaissent à ce jour une dépendance croissante à l'automobile (RTM, 2013). Après une stagnation observée en 2008, une hausse de 15% de l'usage de l'automobile, contre 10% concernant les transports collectifs (TC) a été enregistrée sur la période de 2008 à 2013⁷, sur l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal (RMM). Cette augmentation s'explique pour plusieurs raisons notables. D'une part, l'aménagement des quartiers en cul-de-sac ou en boucle allonge les parcours et incite par conséquent à l'utilisation de l'automobile. Et d'autre part, la faible densité rend difficile et inefficace la planification des réseaux de TC. De plus, en ce qui concerne les infrastructures routières et autoroutières, outre la pollution due aux émissions de gaz à effet de serre (GES) et la hausse de la sédentarité, la congestion quotidienne aux heures de pointe entraîne une usure prématurée des infrastructures, qui prédit un bilan coûteux.

Des conséquences qui remettent en cause l'intégralité d'un modèle d'urbanisation, qui influe sur toutes les sphères de la société. Effectivement, les problèmes sont à la fois d'ordre environnemental, mais aussi d'ordre économique et social, et positionnent les agglomérations de banlieues dans une situation alarmante.

⁷ Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2013.

2. ... Face au nouveau paradigme du développement urbain

En 1990, le Conseil International des Initiatives environnementales (ICLEI) est fondé à New York, lors du Congrès mondial des collectivités locales pour un avenir durable. Par la promotion de la réalisation d'Agendas 21 locaux et de plans urbains misant sur la réduction des émissions de GES, ce conseil a véhiculé une prise de conscience environnementale. Par la suite, les objectifs du développement durable (ODD), qui complètent les objectifs du millénaire pour le développement (OMD)⁸ de 2000, ont incité l'ensemble des pays membres à s'engager d'ici à 2030, dans le Programme de développement durable, lancé à l'issue du Sommet pour le développement durable en septembre 2015 (ONU, 2017).

Depuis ces quinze dernières années, de nouveaux concepts urbanistiques voient le jour en Europe, en Amérique du Nord ou encore dans les pays émergents, tels que les écoquartiers, dont l'un des plus célèbres « BO01 »⁹. Bien que l'introduction de la végétation et la conception d'un habitat écoénergétique sont mises à l'oeuvre, il n'en est rien d'autre que de contribuer au développement la ville écologique, et des lacunes persistent alors encore quant à l'idée de concevoir un quartier d'habitat dit "durable". L'exemple de l'écoquartier de Malmö illustre bien l'idée que les problématiques écologiques ont été mises de l'avant, au détriment des autres. Même si l'étalement urbain semble être d'abord un problème environnemental, il est important de mettre de l'avant que l'environnement en question, ne repose pas uniquement sur la nature et les écosystèmes ;

« (...) l'environnement ne peut être séparé des actions, des ambitions et des besoins de la pensée humaine. » (Noisette et Vallérugo, 2010).

Aussi, les Nations Unies définissent le concept de DD, traduit de l'anglais *sustainable development*, comme étant « un développement apte à promouvoir la prospérité et les opportunités économiques, un plus grand bien-être social et la protection de l'environnement » qui, de plus, soulève par conséquent des enjeux économiques et sociaux.

Le mode de développement qu'ont connu les banlieues montréalaises a certes eu des répercussions sur le plan environnemental, mais il faut rappeler que l'étalement urbain a multiplié d'une part les déplacements sur les axes radiaux et donc les congestions, et d'autre part a favorisé la ségrégation sociospatiale entre centre et grande périphérie, comme au sein de la périphérie elle-même. De ce fait, c'est la qualité de vie qui est remise en cause. En 1987, le rapport Brundtland¹⁰ avait déjà souligné que:

⁸ Les pays dirigeants se sont engagés à réaliser huit OMD de 2000 à 2015.

⁹ Écoquartier de Malmö (Suède), construit en 2001

¹⁰ Rapport publié en 1987 par la Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement (CMED), aussi connu sous le nom "Our Common Future" (*Notre avenir à tous*)

« L'urbanisation est en soi partie intégrante du processus de développement. Ce qui importe, c'est d'éviter une grave "détérioration de la qualité de vie". Il faudrait donc encourager le "développement des villes moyennes" afin de décongestionner les grandes villes » (Brundtland, 1987).

Ainsi, le modèle urbain durable qui devrait s'appliquer aux territoires suburbains montréalais est de loin celui de la ville polycentrique, surtout en prenant en considération que la ville n'a plus de centralité unique. La dualité centre/périphérie qui pouvait exister auparavant est révolue, les villes contemporaines s'inscrivent aujourd'hui dans un contexte de métropolisation, et elles se doivent de se structurer à partir de leurs noyaux denses pour ne pas encourager l'étalement urbain et le déclin des périphéries (Chalas et Dubois-Taine, 1998).

Pour conclure ce premier chapitre, il est évident qu'avec les progrès du genre humain, il est aujourd'hui possible plus qu'hier de faire en sorte que le développement urbain durable soit mis à l'oeuvre. Ce nouveau paradigme ne réside pas simplement dans l'idée qu'il faut préserver l'environnement comme certains peuvent le laisser penser, mais également dans le débat collectif entre les acteurs municipaux et de l'aménagement, et les citoyens, ainsi que dans la transformation des tissus urbains existants ou en formation, plutôt que dans la production de nouveaux modèles sur de nouveaux territoires. De toute façon, l'histoire ne tarde pas à montrer l'obsolescence d'un modèle d'urbanisation qui s'avère déficient, comme le témoigne le mode de développement des banlieues d'après-guerre, qu'ont connues les grandes villes nord-américaines.

CHAPITRE 2. L'état de l'art et l'élaboration de la problématique de recherche

De cette manière, l'étalement des tissus suburbains est de loin le phénomène urbanistique le plus discuté et débattu par les chercheurs. Mais quelles sont les solutions pour des villes moins énergivores et plus durables? Depuis quelques décennies des mots comme densité, compacité, diversité, mixité sociale, ou encore même modes actifs et mixité des transports collectifs, émergent dans la littérature et figurent dans la quasi-totalité des documents d'urbanisme ou d'architecture, comme étant les critères déterminants d'un aménagement durable. Mais à quoi renvoient-ils exactement?

I. Des prémices à l'actualisation des banlieues d'après-guerre

1. Des réflexions antérieures à l'actualisation

Tout d'abord, les idées qui portent sur la ville de proximité, la densification du tissu urbain ou encore la promotion des modes actifs ne sont pas récentes dans l'histoire de la pensée aménagiste et de nombreux ouvrages précurseurs à l'urbanisme durable, traitent de ces questions urbaines.

En 1961, Jane Jacobs publiait *Déclin et survie des grandes villes américaines*, ouvrage à travers lequel elle témoigne des conséquences du modernisme, et de l'impact de la planification urbaine fonctionnaliste, qui a contribué à la mort des espaces publics. À travers une dimension sociale, elle analyse les différentes composantes de la ville nord-américaine, en s'arrêtant sur les éléments qui les dynamisent. En ayant pour terrain d'observation le quartier new-yorkais de Greenwich Village, elle prend l'exemple de la rue qui, selon elle, représente le premier lieu de socialisation dans une ville, notamment par le fait qu'en tant que "principaux espaces publics de la ville, rues et trottoirs font partie de ses organes vitaux" (Jacobs, 1961). Greenwich Village est un quartier dense, situé sur l'île de Manhattan et son dynamisme réside aussi bien dans la diversité des typologies architecturales que dans la diversité des activités socio-économiques. Selon Jacobs, ces dernières caractéristiques sont de loin les plus importantes puisqu'elles favorisent les interactions entre les individus, l'animation des rues, et par delà, elles contribuent à créer un climat de confiance dans lequel les individus se sentent en sécurité.

Plus récemment, en 2010, Jan Gehl publiait quant à lui *Pour des villes à échelle humaine*, un livre à travers lequel il montre à quel point l'intégration de la dimension humaine se doit d'être prise en compte dans l'aménagement urbain de nos villes. L'importance de concevoir la ville à échelle humaine provient du fait que depuis les années 2000, la majorité de la population vit en milieu urbain et la croissance des villes va continuer de prendre de l'ampleur dans les années à venir, c'est pour cela que selon lui, le fait d'accorder "plus d'importance aux besoins des gens qui fréquentent la ville constitue un objectif essentiel pour l'avenir" (Gehl, 2010). Ainsi, Gehl préconise que le fait de se déplacer à pied ou à vélo, soit par le biais de modes actifs, pour accomplir les activités quotidiennes,

est une manière d'occuper l'espace urbain par les citoyens-usagers et non par les automobilistes, ce qui vise à promouvoir l'animation et la sécurité dans les rues et les espaces publics. Selon lui, la ville à échelle humaine rempli quatre objectifs, elle se veut "animée" : "plus les gens sont incités à se déplacer à pied ou à vélo et à occuper l'espace urbain, plus le potentiel d'animation d'une ville s'accroît", elle se veut "sûre" : "plus les gens occupent l'espace urbain et s'y déplacent, plus le potentiel de sécurité d'une ville s'accroît", elle se veut "durable" : "plus la part des déplacements revenant aux moyens de transport écologiques sont la marche, le vélo et les transports en commun est élevée, plus une ville est durable", et enfin, elle se veut "saine" : "plus la marche ou le vélo s'inscrivent naturellement dans les activités quotidiennes des citoyens, plus une ville est saine" (Gehl, 2010). En somme, l'ensemble de ses objectifs pourraient contribuer à améliorer les conditions de vie d'une ville, et faire revivre les espaces publics, qui sont majoritairement occupés par les autos. Gehl ajoute d'autant plus que "(...) les coûts associés à l'intégration de la dimension humaine dans l'aménagement urbain sont si faibles que toutes les villes du monde pourraient les assumer (...)" (Gehl, 2010).

Ainsi, à travers ces deux ouvrages, les auteurs laissent apparaître les critères qui contribuent à la qualité de vie d'un espace urbain et auxquels les professionnels de l'aménagement, de la même manière que les acteurs locaux, se doivent de prendre en compte afin de concevoir des lieux de vie durables. De cette manière, avec un déficit notable en termes de densité et de diversité, et entre autres avec une ségrégation prononcée des fonctions urbaines, et l'usage excessif de l'automobile, les tissus suburbains sont dotés de quartiers qui représentent de réels potentiels de redéveloppement.

2. Des concepts qui remettent en cause le modèle suburbain nord-américain

Heureusement, il ne tardera pas avant que des chercheurs se penchent sur la question des tissus suburbains des grandes villes nord-américaines. Beaucoup vont s'interroger sur le devenir des banlieues d'après-guerre, d'une part sur les impératifs du redéveloppement de la banlieue, et d'autre part sur les moyens qui peuvent être mis en oeuvre par les acteurs de l'aménagement, afin de rendre ces espaces plus conformes aux principes du développement durable.

Premièrement, dans le cadre de la conférence intitulée *Retrofitting suburbia*, soit rénover les banlieues, Ellen Dunham-Jones s'interroge sur le développement futur des banlieues. "The big designing development project, of the next fifty years is going to be retrofitting suburbia" (Dunham-Jones, 2010). Selon elle, le plus gros projet de développement urbain et architectural des cinquante prochaines années sera le renouvellement des banlieues. Ce dernier passe selon elle par la "réhabilitation des centres commerciaux", la "revitalisation des magasins du type 'gros hangars' abandonnés", et la reconstruction des parkings en marais ou en espaces verts. Il s'agit d'infrastructures qui prennent une place conséquente en banlieue et qui sont sous-utilisées aujourd'hui. C'est pourquoi il y a là un intérêt à travailler sur ces typologies d'infrastructures en les

transformant de manière à ce qu'elles soient plus durables pour l'avenir. De plus, les enjeux qui amènent les chercheurs à s'interroger sur le devenir des banlieues ne sont pas simplement d'ordre climatique, comme la pollution atmosphérique. Un des récents rapports du *Centers for Disease Control and Prevention* (CDC), publié en 2002 par Howard Frumkin, mentionne que plusieurs phénomènes sociaux observés démontrent que le développement du tissu suburbain porte atteinte à la santé publique des populations. Le mode de vie majoritairement sédentaire des banlieusards contribue à la hausse du taux d'obésité, qui entraîne notamment des risques de maladies cardio-vasculaires et le diabète, si bien "qu'un enfant qui naît aujourd'hui a un risque sur trois de devenir diabétique", de la même façon que les enfants sont de moins en moins nombreux à se déplacer à pied pour se rendre à l'école (Frumkin, 2002 ; Dunham-Jones, 2010). De cette manière, de nouveaux concepts propices au redéveloppement des banlieues émergent.

L'exemple du *Form-Based Code*, qui émerge en 2001 aux États-Unis et qui doit son nom à Carol Wyant, propose une nouvelle manière de penser le zonage de l'espace urbain. En théorie, il s'agit d'un règlement, applicable à l'échelle d'une municipalité ou d'un comté qui, l'une comme l'autre, se doivent de l'intégrer dans leurs documents de planification. De ce fait, le *Form-Based Code* n'est pas un outil consultatif tel une politique, mais un règlement qui induit la mise en oeuvre d'un plan stratégique avec une vision communautaire dans le temps. Par conséquent, la qualité des résultats dépend de la qualité et des objectifs mis en place lors de l'élaboration du plan (FBCI¹¹, 2017). En pratique, contrairement au zonage conventionnel propre aux tissus suburbains qui est basé sur une séparation des usages, le *Form-Based Code* a pour objectif de promouvoir un développement à partir du domaine public, tout en utilisant la forme physique. Plus précisément, cette approche aborde la relation entre les façades des bâtiments et l'espace public, tout comme la relation entre l'échelle et le type des bâtiments, selon leur masse, en prenant également en considération la dimension des rues. Ainsi, il s'agit de penser l'aménagement à partir des usages qui se pratiquent sur le domaine public, plutôt qu'en fonction de la destination de chaque bâtiment.

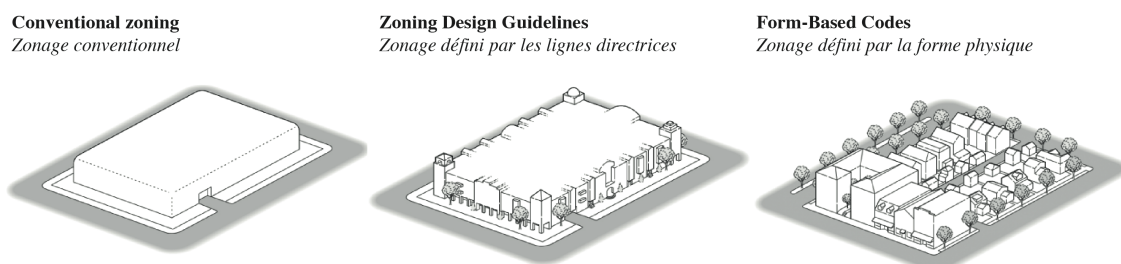


Figure 4. Principe de zonage basé sur le modèle du Form Based Code
Montage : Amel El Hossayni
Source : Form-Based Code Institute (2017)

¹¹ Form-Based Code Institute (FBCI)

En 2016, Candiac a été la première ville du Québec à adopter un guide intitulé “Guide d’aménagement pour des quartiers viables”, qui est basé sur l’approche du *Form-Based Code*. La municipalité s’engage à mettre en oeuvre de meilleures pratiques de développement et d’aménagement durables, en offrant notamment des milieux de vie de qualité. Avec cette nouvelle réglementation, la ville se décide à mettre un frein à l’utilisation abusive de l’automobile, et se concentrer sur la conception de quartiers à échelle humaine, entre autres en revalorisant l’espace public pour le confort et la sécurité des piétons (Ville de Candiac, 2017 ; CMM, 2016).

Par ailleurs, dans *Sprawl Repair Manual*, un livre publié en 2010 par Galina Tachieva, l’auteure vient appuyer la réflexion de Dunham-Jones en proposant un guide qui met à disposition des professionnels de l’aménagement, des élus, mais aussi des citoyens, des conseils pour transformer les espaces suburbains fragmentés et inefficaces en “complete community”, soit *communauté complète*, qui se veulent plus habitable et durable (Tachieva, 2010). Théoriquement, ces dernières ont pour but de transformer les grandes zones à usage unique conventionnelles, principalement conçues pour l’usage de l’automobile, en quartier à usages mixtes, dont les fonctions sont en mesure de répondre à l’intégralité des besoins quotidiens d’un individu, entre autres avec une offre de services diversifiés tels que des commerces, des bureaux ou encore des espaces civiques et récréatifs. La compacité de ces espaces permet de promouvoir la cohabitation entre des modes de transports multiples, en favorisant d’une part l’usage des modes doux tels que la marche et le vélo, et d’autre part les transports collectifs, tout en conservant de manière plus réduite la pratique de l’automobile. Mais elle permet aussi d’offrir différentes variétés de bâtiments qui fournissent des options pour les résidents comme pour les entreprises, et qui de ce fait favorisent la mixité de la population. Des illustrations, qui se basent essentiellement sur des projets réellement construits, illustrent les propos en répondant notamment aux différents espaces propres à la banlieue, telles que les grandes zones commerciales.

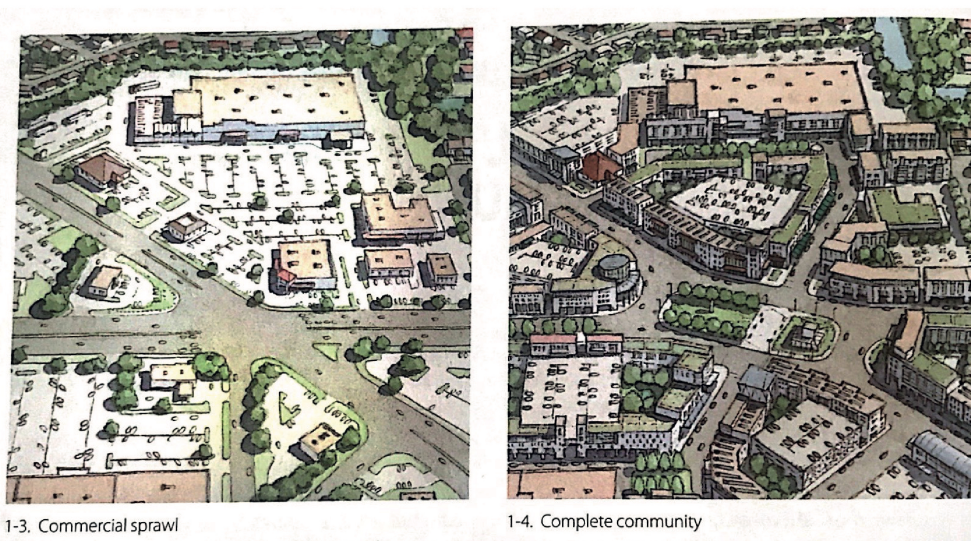


Figure 5. De la strip commercial d’après-guerre à la communauté complète
 Source : Tachieva, G. (2010). *Sprawl Repair Manual*.

En pratique, ces zones propices au concept de “complete community” sont, selon le principe de “sprawl repair method” identifiées à partir de l’échelle régionale.

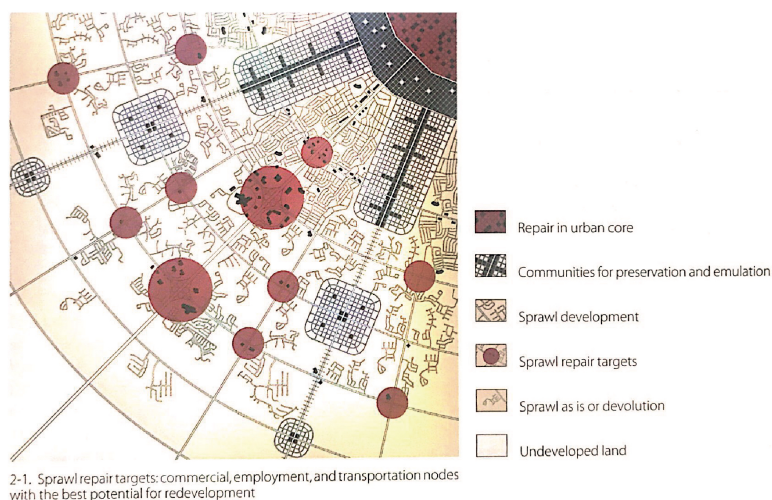


Figure 6. Un modèle de planification qui se conçoit à l’échelle régionale
Source : Tachieva, G. (2010). *Sprawl Repair Manual*.

En somme, la “complete community” se veut être un modèle qui réponds à la fois à des objectifs économiques, sociaux et environnementaux. Sur la base de l’ensemble de ces réflexions sur les banlieues d’après-guerre, l’actualisation, qui sera abordée prochainement, semblerait être une nouvelle approche du redéveloppement des tissus suburbains.

II. L’actualisation : un modèle urbanistique pour l’avenir des territoires suburbains

Avant tout, il est important de mentionner que la notion “d’actualisation”, avancée par des chercheurs et professionnels, et notamment des experts en aménagement, en urbanisme et en mobilité, est très récente. Ce concept est né à l’issue de plusieurs réflexions qui ont interrogé l’avenir des banlieues d’après-guerre, et ce, particulièrement au sein de la région métropolitaine de Montréal¹².

1. L’actualisation : une approche systémique de l’aménagement du territoire

L’actualisation des territoires suburbains est un processus qui se définit comme “l’adaptation des tissus suburbains existants, afin de mieux répondre aux transformations sociales, économiques et environnementales contemporaines, et par delà, aux besoins actuels et futurs des populations” (Arpent, 2017). En cela, l’actualisation vise à intervenir sur les différentes composantes urbaines à partir de trois processus qui sont certes distincts, mais qui, dans une logique de consolidation de l’espace suburbain, s’avèrent complémentaires.

¹² La notion d’actualisation a été inventée par les professionnels de l’Arpent.

PROCESSUS
D'ACTUALISATION

DENSIFICATION	DIVERSIFICATION	ADAPTATION
Douce	Fonctionnelle	Technologique
Forte	Typologique	Culturelle
	Modale	Démographique

Figure 7. Le processus d'actualisation
Réalisation : Amel El Hossayni
Source : Arpent, 2017

a) *Une densification douce ou forte, en cohérence avec la forme urbaine existante*

De la densité...

Alors qu'au XVIII^{ème} siècle la densité renvoyait à l'image de la ville surpeuplée, polluée et insalubre, elle constitue aujourd'hui un impératif pour les professionnels de l'aménagement et les acteurs publics, notamment dans le contexte actuel de développement durable (Touati, 2010 ; Charmes et Léger, 2009).

À travers la littérature, la notion de "densité" ne possède pas de définition précise, si ce n'est qu'elle exprime le rapport entre "la masse d'une substance localisée dans un espace et la taille de cet espace" (Lévy et Lussault, 2003 ; Damon 2011). Néanmoins, il faut différencier la densité brute de la densité nette. La première, qui correspond au "nombre total de logements compris à l'intérieur d'une zone divisée par le nombre d'hectares visés, incluant, dans cette même zone, les rues et tout terrain affecté à un usage public ou institutionnel", se distingue de la densité nette, qui elle correspond au "nombre de logements compris ou prévus sur un hectare de terrain à bâtir affecté spécifiquement à l'habitation, excluant toute rue publique ou privée ainsi que tout terrain affecté à un usage public ou institutionnel" (MAMOT, 2017¹³).

... À la densification

Certes, les notions de "densité" et "densification" semblent étymologiquement très proches, mais pour autant, elles répondent à des logiques différentes. Alors que la densité se base principalement sur des approches quantifiées, la densification renvoie à un processus qui exprime l'action de densifier pour contrer l'étalement urbain.

¹³ Site du Ministère des Affaires Municipales et de l'Occupation du Territoire (MAMOT)

La densification résidentielle par exemple, qui exprime le rapport entre le “nombre de logements et la surface de la parcelle en hectares”, est un moyen retenu par les municipalités du Québec pour assurer d’une part la promotion de la production de logements dans les secteurs urbains existants et la promotion des services de transports en commun, mais aussi pour évaluer les besoins de certains secteurs en termes d’équipements voués à l’éducation, la santé, le sport, ou encore à la culture (SCHL¹⁴). À noter que pour une même densité bâtie, la densité résidentielle varie en fonction de la taille des logements.

Toutefois, dans le cadre d’une opération de densification, le processus s’opère de différentes manières, entre autres dépendamment des spécificités du milieu. D’une part, il existe des processus de densification douce, ou *soft densification*, qui consiste à densifier le tissu existant par l’ajout d’unités résidentielles, sans pour autant “changer de manière significative les formes urbaines du quartier en mutation” (PUCA¹⁵). De ce fait, la densification douce n’occasionne pas de processus de destruction du parc existant, et se manifeste uniquement en modifiant ou non, l’apparence du lot ou du bâtiment existant. Lorsqu’il est question d’une modification de l’apparence du lot ou du bâtiment, il peut s’agir d’une division parcellaire, d’une surélévation, d’une extension, ou encore d’une construction d’un appartement accessoire accolé au bâtiment existant. En revanche, l’apparence du lot ou du bâtiment ne connaît aucune modification lorsqu’il s’agit de l’ajout d’un logement additionnel à l’intérieur du bâtiment ou du garage existant. D’ailleurs, en Amérique du Nord, il existe des politiques spécifiques de densification douce qui portent sur les appartements accessoires. Au sein de la province de l’Ontario au Canada, les appartements accessoires ont été intégrés dans une “politique régionale de maîtrise de la croissance urbaine” (Touati-Morel, 2015). Tandis qu’en France cette forme de densification douce n’est pas encore intégrée dans les politiques urbaines, ni même dans la politique du logement, en Amérique du Nord ce dispositif est un outil de politique publique en faveur du logement abordable, entre autres dans les municipalités suburbaines (PUCA). En 2008, Vancouver a adopté une charte de l’écodensité¹⁶, qui engage la ville à promouvoir la densification “douce” par le biais de maisons en rangées et constructions sur des lots vacants, “cachée” par des maisonnettes construites au deuxième étage des garages et donnant sur les ruelles, appelées *laneway housing*, et “invisible” par des logements accessoires, pour les opérations de redéveloppement de quartiers existants (Blais *et al.*, 2012).

D’autre part, la densification douce se distingue d’une autre forme de densification, à savoir la densification forte, qui elle change de manière plus radicale les formes urbaines en allant jusqu’à détruire l’existant. La densification forte est caractérisée par la destruction d’un ensemble résidentiel puis la reconstruction d’un nouvel ensemble avec un nombre de logements supérieurs. En termes de densité, une politique de densification forte peut permettre “la mise en place de plusieurs projets

¹⁴ Site de la Société Canadienne d’Hypothèques et de Logement (SCHL)

¹⁵ Site du Ministère de la transition écologique et solidaire, Plan Urbanisme Construction et Architecture (PUCA)

¹⁶ Charte de l’éco-densité qui combine mixité des fonctions, densité et design

résidentiels et mixtes de grande hauteur”, comme il en a été question pour le projet de densification forte entrepris par la commune de Noisy-le-Grand, en région parisienne (Touati-Morel, 2015).

b) Une diversification fonctionnelle, typologique et/ou modale

La densification et la diversification sont deux thématiques bien distinctes, mais qui, sur le plan urbanistique, peuvent s’additionner pour promouvoir un lieu de vie durable, tel que le démontre l’exemple du projet de développement du quartier de Schönberg à Fribourg, en Allemagne. Ce dernier propose une offre de logements, de commerces et de bureaux, ainsi que d’autres fonctions publiques qui permettent de favoriser le lien social, et plus précisément les échanges entre les habitants (Dougoud, 2010). Par delà, cet exemple laisse sous-entendre que la densité urbaine n’est qu’un élément de la planification urbaine durable, qui de plus est insuffisant en lui-même. La charte de l’écodensité de Vancouver met en avant l’idée que la densité et la diversification fonctionnelle d’un quartier favorisent les déplacements en modes actifs, entre autres lorsque la densité s’élève de 37 à 50 unités par hectares (Blais *et al.*, 2012). De cette manière, un processus d’actualisation peut faire appel à différents types de diversification, qui peuvent être mis à l’oeuvre simultanément.

Premièrement, la diversification fonctionnelle qui consiste à proposer différentes fonctions au sein d’un quartier, comme la fonction résidentielle, commerciale, ou encore la fonction culturelle. De cette façon, la diversification fonctionnelle permet d’accroître la proximité et la mixité des activités humaines. Dans *Déclin et survie dans grandes villes américaines*, Jane Jacobs mettait déjà de l’avant l’idée que la mixité fonctionnelle était un élément moteur pour de nombreux projets urbains et qu’elle constitue un ingrédient indispensable à la vie citadine (Jacobs, 1961).

Deuxièmement, la diversification typologique, qui renvoie à la mixité résidentielle et plus précisément à la diversité de l’offre de logements. Alors que les grandes opérations d’urbanisme, comme les zones de bungalows des banlieues d’après-guerre en Amérique du Nord ou encore les grands ensembles en Europe, à partir desquels on a placé les membres de la population en fonction de leurs moyens financiers, ont contribué à la ségrégation sociospatiale des grandes villes (Jacobs, 1961), la diversification typologique encourage quant à elle la mixité sociale. En France par exemple, un taux de 20 à 25% de logements sociaux a été instauré pour toutes nouvelles opérations de logements depuis loi Solidarité et Renouvellement Urbain de 2000. Aussi appelé “taux SRU”, ce dernier exprime le rapport entre le nombre de logements sociaux et celui des résidences principales (Data.gouv.fr, 2017). Par ailleurs, à Montréal, l’intégration résidentielle et sociale des personnes ayant des limitations physiques et sensorielles est de loin mise de l’avant dans les nouvelles opérations de construction de logements, entre autres à l’issue l’EQLAV¹⁷ de 2010-2011 qui a montré que les incapacités de longue durée touchent 33% des personnes âgées de 15 ans et plus (ISQ, 2014). À travers un lexique plus étayé, à savoir que le parc de logement social comprend également les logements dits “accessibles”,

¹⁷ Enquête Québécoise sur les limitations d’activités, les maladies chroniques et le vieillissement (EQLAV 2010-2011, ISQ 2014)

soit des parcours sans obstacle, et les logements dits “adaptables ou adaptés”, en fonction des besoins précis des occupants, la ville favorise l’inclusion sociale. De plus, la Commission pour le logement social et la CMM ont été mandatées afin d’établir un plan d’action métropolitain pour le logement social et abordable (PAMLSA) de 2015 à 2020 (Ville de Montréal, 2016). En somme, l’ensemble de ces initiatives publiques démontrent une tendance en faveur de la mixité sociale dans les quartiers.

Troisièmement, la diversification modale, qui se traduit par le développement d’une offre de mobilité et qui favorise les modes de transports actifs (marche, vélo) et collectifs, notamment en alternative à l’automobile. Il faut rappeler que la réduction des émissions de GES représente un enjeu primordial pour les agglomérations de banlieues de la région métropolitaine de Montréal. La réduction de la consommation d’hydrocarbures au profit du développement des transports collectifs et des modes actifs permet de promouvoir une mobilité durable (CEUM, 2013)¹⁸. Devenue aujourd’hui la modalité première de la vie collective des populations et du rapport que ceux-ci entretiennent avec le monde (Chalas et Dubois-Taine, 1998), la mobilité est aujourd’hui au coeur des débats. Dans les banlieues nord-américaines, l’offre de mobilité est de plus en plus pensée à travers la planification des aires TOD (Transit-Oriented Development). Par définition, il s’agit “d’un développement immobilier de moyenne à haute densité, structuré autour d’une station de transport en commun à haute capacité (train, bus, métro, SLR¹⁹)”, qui favorise “les déplacements actifs, la mixité sociale et le design urbain” au sein du quartier (CMM, 2017). Dans le cadre d’un programme particulier d’urbanisme (PPU), la ville de Saint-Constant (Québec) a d’ailleurs développé un quartier TOD qui s’articule autour d’une gare de l’Agence métropolitaine de transport (AMT) et qui propose une offre de mobilité essentiellement basée sur les modes actifs et collectifs. L’ensemble des typologies résidentielles et commerciales se concentrent sur un rayon de 500m et correspondent à des densités moyennes et fortes, dont la densité brute minimale s’élève à 30 logements par hectares (Ville de Saint-Constant, 2009).

c) Une adaptation technologique, culturelle et démographique

De manière générale, l’adaptation renvoie aux diverses mutations d’ordre technologiques, culturelles et démographiques, auxquelles font face nos sociétés. À mesure que le temps passe, le rapport que l’homme entretient à l’espace évolue, et cela occasionne des changements sur les modes de vie des populations. De ce fait, dans la manière d’actualiser le territoire, les professionnels de l’aménagement se doivent de prendre en considération ces paramètres.

Tout d’abord, il y a l’adaptation à l’évolution des techniques de construction qui s’orientent davantage à l’automatisation de certains aspects de l’habitat, tels que l’éclairage automatique ou encore la gestion

¹⁸ Centre d’Écologie Urbaine de Montréal (CEUM), Les transports actifs et collectifs, la clé d’une politique énergétique efficace pour le Québec, Octobre 2013

¹⁹ Service Léger sur Rail (SLR)

de l'énergie. Au Québec, le renouvellement des fenêtres pour une meilleure isolation du logement entraîne des retombées positives pour tous, aussi bien pour l'habitant que pour la compagnie d'électricité Hydro-Québec. Une meilleure isolation contribue à l'optimisation énergétique de l'habitat et réduit par conséquent les dépenses liées à la consommation d'énergie, ce qui satisfait l'intérêt de l'habitant d'une part, et qui représente une efficacité énergétique par la baisse des coûts d'énergie pour l'intérêt public (Hydro-Québec, 2017). Ainsi, le fait de tenir compte de l'évolution des techniques de construction, de l'utilisation des ressources et de la gestion domotique d'un quartier renvoie à l'adaptation technologique (Arpent, 2017).

Ensuite, la prise en compte des changements des habitudes de vie des populations, comme leurs aspirations résidentielles, permet de saisir les représentations socioculturelles de la période à laquelle on se place. À mesure que le temps passe, ces dernières ne cessent de muter, notamment en raison des contextes socio-économiques, qui exercent une influence sur les tendances véhiculées par les moeurs. L'exemple du rêve américain, entre autres celui du désir d'avoir un bungalow en banlieue et une automobile illustre une forme d'aspiration résidentielle tant convoitée par les populations nord-américaines qui perdure depuis la période d'après-guerre. Ainsi, l'adaptation culturelle est une dimension qui se doit d'être intégrée dans la réflexion d'un projet d'actualisation (Arpent, 2017).

Enfin, l'adaptation démographique qui, quant à elle, vise à faire attention au profil des populations habitant un lieu, et plus précisément aux tendances démographiques qui s'opèrent sur celui-ci (Arpent, 2017). Au Québec, l'un des enjeux primordiaux pour le développement futur des territoires suburbains est de faire face au vieillissement de la population qui ne cesse de s'accroître (Statistiques Canada). Dans ce contexte, le fait de miser sur la mixité résidentielle et sociale serait un moyen pour pallier à l'éventuel déclin des activités socio-économiques. La vieillesse révèle une perte d'autonomie chez les personnes âgées et on constate depuis quelques années que certaines zones d'activités économiques, comme les grands centres d'achats, sont de plus en plus délaissées.

2. L'actualisation : une démarche proactive de l'aménagement

En ce sens, la somme des paramètres précédents à savoir, la densification, la diversification et l'adaptation font de l'actualisation un modèle de développement durable pour les territoires suburbains, entre autres par le fait qu'elle concilie de cette manière des enjeux environnementaux, économiques et sociaux. L'actualisation se présente ainsi comme une démarche proactive de l'aménagement, qui, outre la mise en place d'outils réglementaires nécessaires à la planification urbaine, encourage les professionnels de l'aménagement et les acteurs locaux à évaluer les besoins actuels et futurs des populations, et par delà, à mieux anticiper/appréhender l'avenir des banlieues.

a) De la prospective réglementaire...

Depuis une dizaine d'années, de nombreux documents de prospective réglementaire et de planification du territoire fleurissent dans les grandes villes métropolitaines. À Montréal, le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) instaure les grandes orientations de "l'urbanisation de la région métropolitaine en matière d'aménagement, de transport et d'environnement" (CMM, 2017). Il s'agit d'un document à partir duquel l'ensemble des municipalités doivent s'y tenir, entre autres à travers un document plus spécifique à savoir, leur schéma d'aménagement et de développement (SAD), qui lui dicte "les lignes directrices de l'organisation physique du territoire d'une municipalité régionale de comté²⁰ (MRC)" (MAMOT, 2017). De la même façon, depuis 2000²¹, les métropoles françaises disposent d'un schéma de cohérence territoriale (SCoT), qui a pour objectif de fixer "les grandes orientations du territoire en matière d'habitat, d'urbanisme, de déplacements ou encore d'équipements commerciaux", et les municipalités disposent quant à elles de plans locaux d'urbanisme (PLU), qui établissent les "règles générales d'utilisation du sol sur le territoire considéré" (Taveau, 2013 ; Légifrance, 2017).

Certes, ces documents, que l'on peut qualifier comme étant des outils de prospective réglementaire sont nécessaires pour établir un cadre d'orientation pour l'aménagement et la planification des territoires. Mais ces documents semblent faire office de "publicité", du fait qu'ils se présentent comme étant des documents "cadres" qui expriment le devenir des territoires sous la tendance actuelle du développement durable. Le PMAD a pour finalité d'assurer "la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans une perspective de développement durable sur un horizon de vingt ans, soit pour la période 2011- 2031" (CMM, 2015). Quant au SCOT, ce dernier présente notamment le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) retenu par les municipalités qui, ce dernier, exprime l'évolution de leur territoire en fonction des principes du développement durable (Légifrance, 2017).

À partir de ce principe, ces documents, qui sont à destination de l'ensemble de la société civile, véhiculent l'idée que le devenir des territoires est pensé au mieux par les instances administratives. Toutefois, ceux-ci semblent trop généraux pour qu'ils puissent concorder avec la singularité de chaque territoire. En effet, il faut avoir à l'esprit que les villes, comme les quartiers, jouissent de leurs propres dynamiques sociodémographiques. En ce sens, la prospective d'un territoire se fait aux dépens des besoins actuels et futurs des populations locales. C'est ainsi que concept d'adaptation invite à prendre en compte des caractéristiques sociales, économiques et démographiques d'un territoire en particulier, en fonction de la période de l'histoire. Les territoires évoluent constamment, en raison des facteurs économiques, sociodémographiques, environnementaux et culturels. Ainsi, un plan d'action qui présente des directives réglementaires en matière d'aménagement du territoire sur

²⁰ Les municipalités régionales de comtés (MRC) correspondent aux agglomérations de la région métropolitaines de Montréal.

²¹ Loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000 qui instaure les SCoT et les PLU. Ces derniers seront renforcés par la loi portant engagement national pour l'environnement (ENE), aussi dite loi Grenelle II, du 12 juillet 2010.

une dizaine, voire une vingtaine d'années, mérite d'être complété par une dimension plus singulière. Il n'existe pas de modèle type à l'actualisation, tout comme il n'y a pas de seuil de densité idéal ou de forme urbaine idéale, tout dépend du contexte et des besoins locaux, et de la qualité du projet d'actualisation.

b) ... A la prospective participative

L'actualisation peut se lire comme étant une pratique urbanistique tripartite, qui se veut de concilier les intérêts de tous, à savoir des citoyens et des acteurs locaux et les professionnels de l'aménagement. Ce triptyque peut renvoyer à une série de notions qui, depuis ces dix dernières années, se place en tête dans les discours de politiques urbaines en s'inscrivant notamment dans le cadre d'une approche participative de l'aménagement, à savoir, la démocratie participative et la participation.

Dans le cadre d'un projet urbain, le processus de démocratie participative peut se définir comme étant "l'implication active du 'public' aux processus décisionnels". Le "public" comprend ici les citoyens lambda et l'ensemble des parties prenantes d'un projet en particulier, soit des experts, des membres institutionnels ou encore des entreprises privées. Quant aux processus décisionnels, ils renvoient aux différentes étapes que sont "la préparation, la mise en oeuvre et l'évaluation" de ce même projet. L'approche participative peut se faire soit pour l'ensemble de ces trois étapes, soit pour l'une d'entre elles. Par conséquent, on distingue alors trois niveaux de participation, dont "la transmission d'informations (unidirectionnelle), la consultation (bidirectionnelle, avec délimitation de la question par la partie consultante), et la participation active (partenariat entre les parties prenantes et les citoyens, qui décident ensemble de la question dans une plus ou moins grande mesure)" (Elliott et al., 2006). De cette façon, l'approche participative présente de nombreux atouts, elle permet d'une part aux citoyens de se sensibiliser aux problématiques urbaines de leur quartier, et aux parties prenantes de s'entendre sur le projet et coordonner leurs actions. Et d'autre part, elle s'avère être un outil de travail efficace au service des centres d'études, qui facilite les processus de recherche pour le développement (Frenette, 2005).

Par delà, le fait d'impliquer les citoyens dans l'aménagement de leur lieu de vie permet souvent de gérer les conflits qui peuvent exister entre voisinage ou encore même entre associations, et ainsi, d'éviter les phénomènes du type NIMBY (Not In My BackYard!, de l'anglicisme Pas dans ma cour!). Cet acronyme a émergé dans les années 60 aux États-Unis et traduit "l'attitude d'opposition d'une population locale vis-à-vis d'un projet lorsque celui-ci est susceptible d'entraîner certaines nuisances ou modifications, réelles ou supposées, du cadre de vie." (Wolf, 1987; Marchetti, 2005). Il s'agit d'une confrontation que les acteurs locaux connaissent, notamment à travers leur proximité avec le terrain, contrairement à certains professionnels de l'aménagement comme les architectes et les urbanistes, qui, pour la plupart d'entre eux, préfèrent privilégier une méthode plus autoritaire au nom du bien public, mais qui en réalité, s'avère aller à l'encontre de la majorité locale. De ce fait, les

citoyens ont alors tout intérêt à s'investir dans les dispositifs de décision, "le processus de médiation sur et par l'espace passe par l'invention d'un langage commun aux architectes et à l'ensemble des acteurs impliqués dans les projets, et il doit permettre de libérer la parole des habitants tout en stimulant la créativité des concepteurs" (Jacobs, 1961). Toutefois, l'intégration des citoyens dans les prises de décisions nécessite une certaine cohérence dans les idées qui sont partagées.

3. L'actualisation : pour faire durer la ville contemporaine

Historiquement, l'urbanité naît de la densité et de la diversité qui composent la cité (Lévy et Lussault, 2003 ; Jégou 2011). Malgré les mutations de l'habitat humain qui se sont opérées jusqu'à nos jours, l'héritage de la cité se retrouve dans les centres des villes contemporaines. Denses, potentiellement pédestres et attractifs, c'est entre autres en raison de ces caractéristiques que la ville ancienne perdure. Toutefois, l'étendue de la superficie des villes contemporaines amène à repenser la durabilité des espaces à une plus grande échelle. Les conséquences du modernisme ont fait des espaces suburbains des lieux de vie déstructurés qui, en raison des dynamiques démographiques, socioculturelles et économiques, ne sont présentement plus dans la capacité de répondre aux besoins des populations. En ce sens, les réflexions sur la durabilité de la ville contemporaine, notamment à travers le prisme du développement durable, participent à une remise en cause de l'urbanisme moderne des années 30 (Jégou, 2011). Ainsi, beaucoup d'auteurs s'attardent à définir la ville durable, à l'avenir des villes contemporaines. Dans *Sustainable Cities*, Graham Haughton et Colin Hunter livre une définition de la ville durable en prenant en considération la dimension multiscalaire de la ville contemporaine, "une ville durable est une ville dans laquelle les habitants et les activités économiques s'efforcent continuellement d'améliorer leur environnement naturel, bâti et culturel au niveau du voisinage et au niveau régional, tout en travaillant de manière à défendre toujours l'objectif d'un développement durable global." (Emelianoff, 2007).

Toutefois, bien qu'à ce jour la problématique de la ville durable touche l'ensemble des grandes villes du globe, la complexité de l'étude de la durabilité réside dans le fait que celle-ci est relative en fonction des contextes géographiques. Comme le souligne la Charte d'Aalborg de 1994²², "chaque ville étant différente, c'est à chacune qu'il appartient de trouver son propre chemin de parvenir à la durabilité" (Emelianoff, 2001). De cette façon, c'est entre autres par la prise en compte de cette complexité que l'actualisation s'adapte aux transformations singulières des villes contemporaines et à leurs spécificités sociodémographiques, économiques et environnementales.

²² Charte des villes européennes pour la durabilité, adoptée par les participants à la Conférence européenne sur les villes durables qui s'est tenue à Aalborg (Danemark), le 27 mai 1994. (Source : Charte d'Aalborg)

III. Définition de la question de recherche

À l'issue de cette mise en contexte, la notion « d'actualisation » prend tout son sens et semble s'inscrire dans le tournant urbanistique qui est à l'oeuvre depuis ces vingt dernières années. L'actualisation des territoires suburbains, qui se base ainsi sur la densification, la diversification et l'adaptation, apparaît potentiellement comme un impératif pour le développement urbain durable des banlieues d'après-guerre, présentement en déclin socio-économique. L'éparpillement des activités socio-économiques et la ségrégation des fonctions, ajoutés au système de voirie fortement imposant, remettent aujourd'hui en question la qualité de vie des populations et notamment le rapport que celles-ci entretiennent quotidiennement avec leurs lieux de vie.

De ce fait, l'actualisation se positionnerait-elle comme un concept novateur pour le développement futur des banlieues des villes nord-américaines? Plus précisément, dans quelle mesure l'actualisation des tissus suburbains permet-elle de concevoir des lieux de vie durables? Géographiquement, quels sont les secteurs propices à l'actualisation en banlieue? Quelle(s) forme(s) d'actualisation pour quel(s) type(s) d'espace(s)? Sur le plan social, quelles sont les aspirations résidentielles des populations? Les banlieusards sont-ils conscients que le modèle de la banlieue d'après-guerre arrive à son terme et que le rêve américain du bungalow avec piscine n'est plus en concordance avec les nouveaux principes de développement urbain durable? Sont-ils sensibilisés à l'actualisation et en saisissent-ils les finalités (densification, diversification et adaptation)? Sur le plan de la gouvernance urbaine, comment se positionnent les municipalités de banlieues face à l'étalement urbain de leur territoire? Et quelles sont leur(s) orientation(s) pour les prochaines années en termes d'aménagement?

De toute évidence, le mode de vie banlieusard tel qu'imaginé et tant convoité des américains se doit d'évoluer, au risque d'entraîner les agglomérations de banlieues dans une décroissance économique et dans un paupérisme sociodémographique. Ces dernières constituent des systèmes, autour desquels s'articule l'ensemble des sphères de la vie quotidienne, et ces systèmes ne sont plus en adéquation avec l'urbanisme de notre époque. Un changement d'ordre structurel doit alors s'opérer pour le devenir des territoires suburbains, dont le défi premier est de taille ; être en capacité de répondre aux besoins sociaux, économiques et écologiques pour demain et pour les décennies à venir.

CHAPITRE 3. Définition des objectifs et présentation de la méthodologie de recherche

I. Les objectifs de la recherche

Tandis que la littérature démontre que l'étalement urbain est une menace pour l'avenir des métropoles, il s'avère que ce dernier se maintient, notamment au sein des premières couronnes de la région métropolitaine de Montréal (RMM). C'est pourquoi il y a un grand intérêt à se pencher sur l'étude du tissu suburbain. Dans le cadre de ce mémoire, l'objectif général du travail de recherche sera de démontrer, notamment à partir d'un terrain d'étude, de quelle manière une démarche comme l'actualisation peut apporter des solutions pour un redéveloppement durable des tissus suburbains.

Par ailleurs, dans la mesure où l'urbanisme se veut être une approche pluridisciplinaire, l'étude d'un phénomène urbain se doit de prendre en compte plusieurs variables, en confrontant d'une part la réalité physique, qui comprend ici l'ensemble des données relatives à la typomorphologie d'un territoire et les données de recensement statistiques produites par les instances gouvernementales. Et d'autre part, la réalité sociale, qui renvoie quant à elle à l'analyse des perceptions des individus, et des relations que ceux-ci entretiennent avec ce même territoire. Certes, la mise en place d'un cadre réglementaire s'avère nécessaire afin d'établir des normes officielles de construction et de planification du territoire. Mais avant tout, il faut dire que sans la prise en compte des faits sociaux, la ville n'existe pas.

II. Méthodologie de la recherche

1. Le choix du terrain d'étude

Dans le cadre de ce mémoire, la municipalité de Longueuil, située au sein de l'agglomération de Longueuil, constitue le terrain d'étude. Cette dernière constitue l'un des cinq secteurs géographiques qui composent la région métropolitaine de Montréal (RMM), avec l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Laval, la couronne nord et la couronne sud aussi appelée "Grand Montréal", la RMM compte à ce jour 82 municipalités (CMM, 2017).

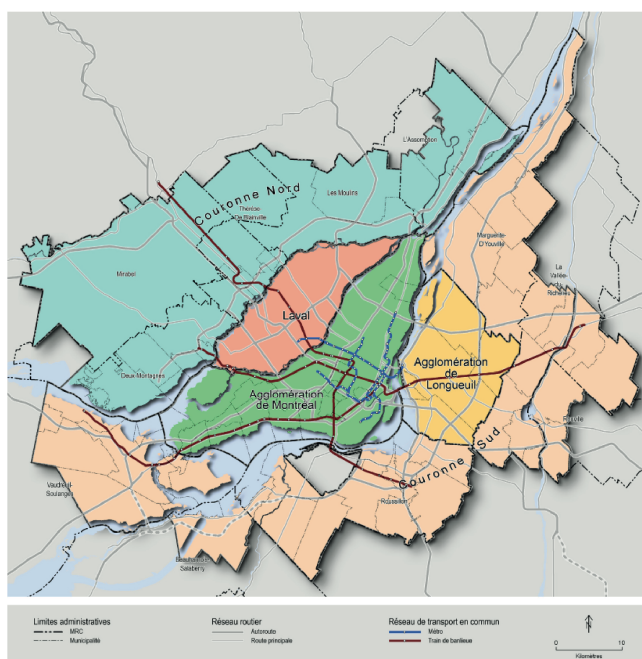


Figure 8. Carte de localisation de l'agglomération de Longueuil à l'échelle de la Région métropolitaine de Montréal (RMM)
Source : CMM, 2017

Situé sur la rive sud de l'île de Montréal, l'agglomération de Longueuil, laquelle se caractérise principalement par un tissu suburbain, constitue un territoire à enjeux en matière d'aménagement pour les prochaines années à venir. Au vu de la croissance démographique que l'agglomération connaît depuis ces dernières années (CMM, 2016)²³, cette dernière fait face à un défi de taille, celui d'être en capacité de répondre aux besoins d'une population grandissante. D'autant plus que, comme le mentionne le directeur du service à l'urbanisme de la Ville de Montréal, Sylvain Ducas :

“Les friches des quartiers centraux sont toutes développées ou planifiées à l'être. Les enjeux s'en viennent en première couronne” (Sylvain Ducas, février 2017)

Autrement dit, l'île de Montréal arrive bientôt à saturation et les territoires de la première couronne de la RMM, dont la municipalité de Longueuil, attirent davantage de l'attention. Il y a là une question très actuelle dans le monde de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme à savoir, quel modèle d'aménagement pour le développement urbain futur des municipalités de banlieues?

2. Une collecte des données quantitatives, axée sur le potentiel physique

La méthodologie employée afin d'élaborer ce mémoire de recherche se base sur deux méthodes de collecte de données bien distinctes.

Dans un premier temps, il a été question de s'intéresser aux déterminants physiques à l'actualisation, en identifiant plus précisément les zones susceptibles de présenter un potentiel d'actualisation sur le territoire longueuillois. Pour cela, une partie des données statistiques proviennent des recensements des instances gouvernementales, tels que le site de Statistiques Canada, et les données relatives aux éléments cartographiques ont quant à elles été produites par les instances régionales, dont la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), mais aussi municipales, comme la municipalité de Longueuil. Aussi, l'analyse urbaine du territoire longueuillois a été complétée par des données issues d'un travail de terrain, et plus précisément des observations et des éléments photographiques personnels. De cette façon, l'ensemble de ces données a permis d'évaluer le potentiel physique de la municipalité, en matière d'actualisation, selon une approche macro-géographique du territoire.

3. Une collecte des données qualitatives, axée sur le potentiel humain

²³ Selon le dernier Portrait du Grand Montréal, publié en septembre 2016 par la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM)

Dans un second temps, ce premier travail d'analyse urbaine a été complété par un travail de collecte de données qualitatives, principalement basée sur une enquête auprès de citoyen(ne)s longueuillois(es). Celle-ci a nécessité un travail préparatoire plus laborieux qu'il convient de détaillé.

a) Définition de l'enquête

Dans le cadre de ce mémoire, une enquête portant sur les aspirations résidentielles des habitants de Longueuil a été réalisée. Avant d'en énoncer les objectifs, il est nécessaire de définir les termes qui composent son intitulé. En commençant par "aspirations", qui renvoi ici à un idéal, et "résidentielles" qui fait référence au lieu de résidence. En somme, les aspirations résidentielles renvoient à l'idéal à habiter selon les longueuillois.

Il est vrai que cet idéal à habiter diffère selon les individus, notamment en raison de leurs propres perceptions de l'espace et de l'habitat. Mais il est à noter toutefois que des facteurs plus généraux, qui renvoient entre autres aux caractéristiques sociodémographiques, peuvent déjà influencer leurs aspirations résidentielles. Il s'agit notamment de l'âge, de la position dans le cycle de vie (célibataire, en couple, marié, etc.), de la composition de la structure familiale, de la position dans le cycle professionnel et du statut social (Da Cunha *et al.*, 2007). Dans le cadre d'un entretien ethnographique, ces éléments d'informations, qui décrivent notamment le profil de chaque individu, constituent l'unique source d'objectivité dans l'ensemble des propos véhiculés par ces individus (Beaud, 1996).

b) Présentation des objectifs de l'enquête

Le territoire, tel que celui de la municipalité de Longueuil, est un espace géographique approprié (Brunet, 1992) sur lequel s'exercent des relations sociales, économiques et politiques, le tout formant un système en constante interaction (Brunet, 1997; Bailly, 2001; Moine, 2006). Par conséquent, pour comprendre le fonctionnement d'un espace, comme lieu approprié, il convient alors d'analyser l'ensemble des dynamiques sociospatiales qui régissent son identité. Selon ce point de vue, l'analyse comprend d'une part des éléments statiques et d'autre part, des éléments en mouvements qui font de ce territoire un lieu de vie approprié, à savoir, les faits sociaux.

Ainsi, contrairement à la première partie de récolte de données empiriques, qui se base sur une analyse spatiale et typomorphologique du territoire, cette enquête a eu pour objectif d'apporter du matériel qualitatif, notamment sur les perceptions qu'ont les habitants de Longueuil sur leur lieu de vie, et sur leurs éventuelles aspirations résidentielles. L'intérêt n'était donc pas de sensibiliser les longueuillois et longueuilloises à l'actualisation, mais plutôt de confronter ces aspirations résidentielles, aux nouvelles tendances urbanistiques à l'oeuvre.

c) La méthode d'échantillonnage

L'enquête s'est présentée sous la forme d'un questionnaire²⁴, divisé en deux blocs, le premier a eu pour objectif de s'intéresser aux perceptions actuelles du lieu de vie des différentes personnes interrogées, quant au second bloc, ce dernier portait sur leurs aspirations et leurs idéaux en matière d'habitat. De plus, l'ensemble du questionnaire, formulé avec des questions ouvertes, abordait différentes thématiques, comme le logement et le quartier actuel (confort, surface, nombre de pièces), l'accessibilité aux services de base (écoles, commerces, transports), ainsi que les volontés de changements des individus.

Dans l'ensemble, les entretiens semi-directifs ont duré entre 10 à 30 minutes, tout dépendamment des personnes interrogées. Le choix des questions ouvertes avait entre autres pour objectif de ne pas influencer les propos des personnes interviewés, de recueillir leurs propres opinions, mais aussi de les laisser parler sans qu'elles soient limitées dans le temps. En somme, cette enquête a abouti à dix entretiens avec des personnes âgées de 27 à 71 ans, et ces derniers se sont globalement déroulés sur l'espace public.

d) Profil démographique des personnes interviewées

Prénoms	Sexe	Groupe d'âge (Selon <i>Statistiques Canada</i>)	Statut	Occupation	Type de logement
Josée	Féminin	30 à 34 ans	Citoyenne	Chômage	Plex
Olivier	Masculin	25 à 29 ans	Citoyen	Chômage	Plex
Marie	Féminin	70 à 74 ans	Citoyenne	Retraitée	Bungalow
Cheikh	Masculin	35 à 39 ans	Citoyen	Travailleur	Condo
Annick	Féminin	40 à 44 ans	Citoyenne	Travailleuse	Plex
Geneviève	Féminin	35 à 39 ans	Citoyenne	Travailleuse	Plex
Lorraine	Féminin	70 à 74 ans	Citoyenne	Retraitée	Bloc-appartement
Kennette	Féminin	45 à 49 ans	Citoyenne	Travailleuse	Bungalow
Richard	Masculin	55 à 59 ans	Ex-soldat / Citoyen	Travailleur	Maison unifamiliale
Zakia	Féminin	60 à 64 ans	Citoyenne	Travailleuse	Cottage

Les deux premiers chapitres de cette première partie ont permis d'une part de contextualiser le sujet de ce mémoire, entre autres à travers le recensement des nombreux écrits, et d'autre part, d'aboutir à

²⁴ (voir annexe 2. p. 112)

la question de recherche. À l'issue des objectifs qui ont été définis pour répondre à cette problématique, la seconde partie vise à se focaliser sur un terrain d'étude en particulier à savoir, le territoire de la municipalité de Longueuil.

PARTIE 2 . L'ÉTUDE DU TERRITOIRE LONGUEUILLOIS, AU SEIN DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (RMM)

Dans le cadre de cette deuxième partie, il s'agit de porter l'attention sur le territoire de la municipalité de Longueuil, en vue d'expérimenter de manière plus concrète le processus d'actualisation. Pour ce faire, un premier chapitre relate l'histoire de la ville, depuis sa création à aujourd'hui. Puis deux autres chapitres font l'objet d'une analyse urbaine et sociale, à travers le recensement de données à la fois quantitatives et qualitatives. Cette partie a notamment pour objectif de dresser un portrait du territoire longueuillois et de mettre en avant les éventuels dysfonctionnements que ce dernier connaît à l'heure actuelle.

CHAPITRE 1. L'histoire de la Rive-Sud et son évolution, du XVII^{ème} siècle à nos jours

Ce premier chapitre a pour objectif de retracer le développement de l'agglomération de Longueuil, en partant de l'histoire de la municipalité de Longueuil, de la moitié du XVII^{ème} à nos jours, afin de retracer les différentes phases de développement de la ville et comprendre quels ont été les facteurs de l'étalement urbain qui ont notamment contribué à faire de cette ville, ce qu'elle est aujourd'hui.

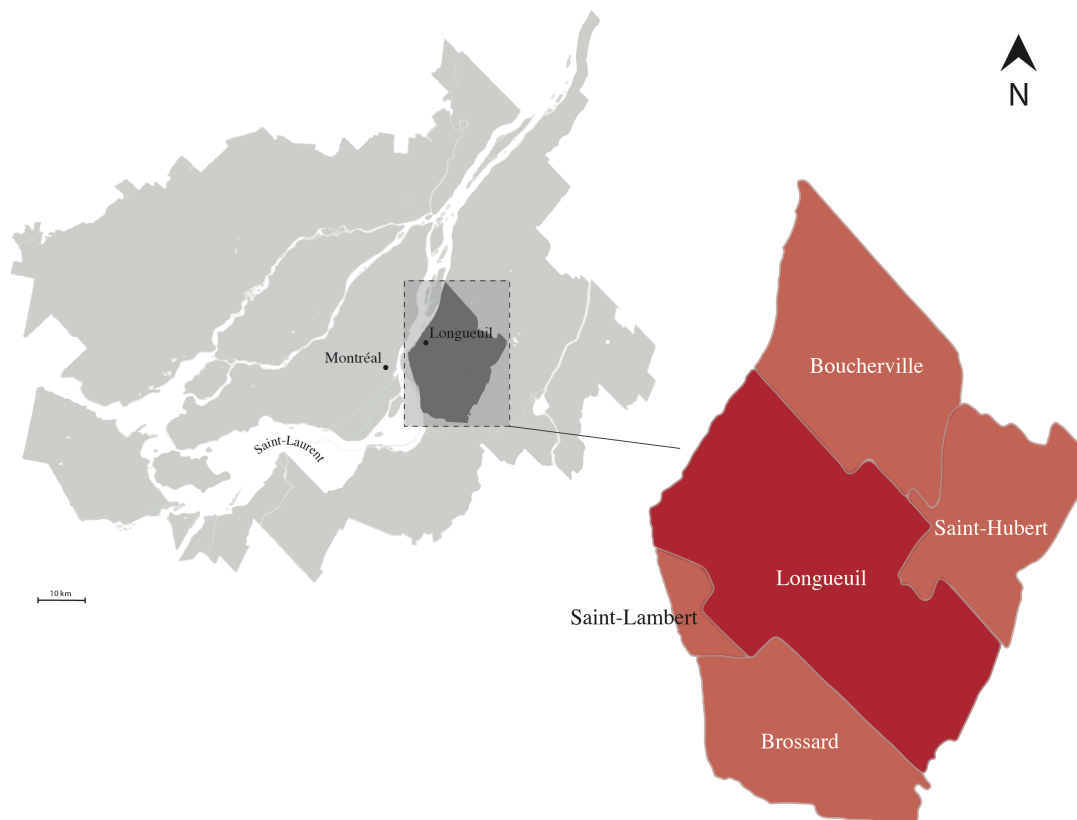


Figure 9. Localisation de la municipalité de Longueuil à l'échelle de l'agglomération de Longueuil
Réalisation : Amel El Hossayni
Source : CMM, 2017

Boucherville, Brossard, Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville ainsi que Saint-Lambert, représentent les cinq municipalités qui composent à ce jour l'agglomération de Longueuil, et couvrent dans l'ensemble une superficie terrestre de 282 km². Bordée à l'ouest par le fleuve du Saint-Laurent, l'agglomération de Longueuil s'inscrit dans le prolongement de la plaine de Montréal et possède une topographie dépourvue de relief. Les propriétés géologiques de son sous-sol, qui sont caractéristiques de la plate-forme du Saint-Laurent, proviennent des dépôts sédimentaires de schiste d'Utica²⁵ qui ont été laissés par le retrait de la mer de Champlain, il y a environ 460 millions d'années (Lavoie, 2017).

Les recherches archéologiques attestent que les premières occupations du territoire de la rive sud remontent entre 4500 et 5000 avant aujourd'hui (A.A²⁶), par la découverte d'artefacts iroquois, tels que des tessons de poterie, retrouvés au niveau du Vieux-Longueuil. Ces derniers témoignent, selon plusieurs historiens, de la présence amérindienne. Par ailleurs, en 1535, Jacques Cartier ne manque pas de mentionner dans ses écrits la présence de terres cultivées sur la rive sud du Saint-Laurent, lorsqu'il sera de passage dans la région.

Néanmoins, il est certain que les premières traces de l'urbanisation de la ville de Longueuil remontent au XVII^{ème} siècle, et plus précisément à partir de 1657, lorsque Charles Le Moyne, officier et négociant de Ville-Marie (centre-ville de Montréal actuel) à cette époque, se voit concéder un territoire sur la rive sud du Saint-Laurent.

I. La naissance du premier noyau villageois de Longueuil

1. De 1657 à 1700, Charles Le Moyne et le régime seigneurial

En 1657, Charles Le Moyne obtient le titre de seigneur du roi Louis XIV, et acquiert une terre sur la rive sud du Saint-Laurent. En hommage au nom du lieu de naissance de sa mère en Normandie, il nomme ainsi sa seigneurie "Longueuil". Bien qu'il continue de vivre à Ville-Marie, il érige son domaine au centre de sa terre et à proximité du fleuve Saint-Laurent et du ruisseau Saint-Antoine. C'est entre autres dans ce secteur que vont se développer les premières activités économiques aux abords sur fleuve, et notamment les premiers échanges commerciaux entre Ville-Marie et la Rive Sud, essentiellement basées autour de la pêche. De plus, la construction d'un moulin à vent, d'un manoir seigneurial, d'une brasserie et d'une église à cette époque marque ainsi la naissance d'un noyau villageois.

²⁵ À caractère fortement calcaireux, le schiste d'Utica (ou *shale d'Utica*) est caractéristique de l'environnement géologique du sud du Québec. (Source : Commission géologique du Canada)

²⁶ Utilisée dans le domaine de l'archéologie et de la géologie, l'abréviation "A.A" signifie "avant aujourd'hui" et prend 1950 comme date de référence.

Dans le but d'assurer la défense de la seigneurie et de faciliter la circulation des militaires, le chemin de Chambly est aménagé en 1665 de manière rectiligne, en raison du peu d'obstacles naturels à franchir. Ce tracé est-ouest est effectué à la perpendiculaire du Chemin du roi (rue Saint-Charles actuelle), qui lui longe la rive du Saint-Laurent de nord en sud, de manière à relier les différentes seigneuries à savoir Boucherville, Longueuil et La-Prairie-de-la-Magdeleine. Ainsi, ces deux tracés constituent les artères structurantes du territoire longueuillois, et le chemin de Chambly est considéré comme l'un des plus vieux chemins d'importance du Canada. D'ailleurs, les bâtiments les plus anciens recensés à ce jour se situent de part et d'autre de ces deux axes principaux.



Figure 10. Seigneurie de Longueuil en 1722
Source : Ville de Longueuil, 2017

Charles Le Moyne décède en 1685, et son fils aîné Charles Le Moyne de Longueuil va alors lui succéder.

En raison des conflits franco-iroquois à cette époque, ce dernier ordonne en 1698 la construction d'un fort, le château de Chambly, qui intègre l'ensemble des éléments du cadre bâti, dont les maisons de fermes, constituant le noyau villageois et qui a pour but de garantir la sécurité des habitants.

À ce moment-là, seules les terres situées à proximité du fleuve Saint-Laurent et concédées sont défrichées afin d'être utiles à l'agriculture et à l'élevage, le reste du paysage est encore à l'état naturel, soit boisé ou marécageux (Ville de Longueuil, 2017; SHL, 2017; SHCM, 2017)²⁷

2. De 1700 à 1720, de la seigneurie de Longueuil à la baronnie de Longueuil

En 1700, Charles Le Moyne de Longueuil est promu baron par le roi Louis XIV et la seigneurie de Longueuil devient désormais la baronnie de Longueuil. Un an plus tard, la Grande Paix de Montréal met un terme aux hostilités franco-amérindiennes et cet événement historique facilite l'exploitation agricole du territoire longueuillois ainsi que le peuplement à l'intérieur des terres.

²⁷ Ville De Longueuil (2017), Portrait historique. <https://www.longueuil.quebec/fr/portrait-historique> (consulté le 2 juillet 2017)

Société d'Histoire de Longueuil (2017). *Cartes historiques*. <http://societedhistoirelongueuil.qc.ca/patrimoine/> (consulté le 2 juillet 2017)

Société historique et culturelle du Marigot. (2017). *Cartes historiques*. <http://marigot.ca/html/setintro.htm> (consulté le 3 juillet 2017)

Progressivement, le territoire longueuillois prend de l'expansion et devient un lieu de production agricole important. Alors que le bord du fleuve devient très vite occupé, Charles Le Moyne commence à concéder de nouvelles terres. Les artisans vont être de plus en plus nombreux à venir s'installer autour du noyau villageois et par conséquent, de nouvelles habitations vont apparaître le long du chemin du roi.

3. De 1720 à 1845, l'essor du noyau villageois longueuillois

Malgré un rythme lent, le noyau villageois continue de se développer, et ce, en raison d'une série d'évènements. En commençant par la construction d'édifices religieux, telle que la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil qui est érigée en 1722. Un peu plus tard, et notamment à l'issue de la guerre de Sept Ans (1756-1763), les Britanniques prennent possession de la Nouvelle-France et de nombreux militaires viennent alors s'établir sur le territoire longueuillois. En 1810, le château fort de Chambly devient obsolète du fait de la fin des hostilités franco-amérindiennes et il est alors détruit pour laisser place à de nouvelles constructions. Les opérations vont se faire de telle manière qu'elles vont contribuer au prolongement de la rue Saint-Charles, au-delà du chemin de Chambly. De cette manière, la croissance démographique de la baronnie de Longueuil va prendre davantage de l'ampleur en 1835, avec l'arrivée de marchands, d'artisans et de forgerons, ainsi qu'en 1843, avec l'arrivée de certaines communautés religieuses qui vont s'établir dans d'anciennes maisons, et donner naissance à une première école pour filles et un collège pour garçons.

Le développement des constructions de part et d'autre des deux axes principaux à savoir, la rue Saint-Charles et le chemin de Chambly jouent un rôle important sur la structure et l'orientation du développement du territoire longueuillois. Sur le plan morphologique, le développement suit le modèle des côtes et rangs, qui se base à partir du réseau hydrographique, soit du fleuve Saint Laurent. Les dimensions des lots ruraux varient les un des autres, mais ils sont généralement très allongés. De cette manière, le système est tantôt orthogonal, par la rectitude des rangs qui se veut régulière, et tantôt organique, du fait de la prise en compte du relief, entre autres le réseau hydrographique.



Figure 11. Un développement basé sur un système de côtes et de rangs
 Réalisation : Amel El Hossayni
 Source : Portrait du patrimoine culturel et identitaire, mars 2014

II. De la ferme à l'industrie : l'époque industrielle

1. De 1845 à 1910, le rôle des tracés fondateurs sur la Rive-Sud

À partir de la moitié du XIX^{ème} siècle, la ville de Montréal prend une telle importance sur le plan économique que son essor industriel et ses échanges commerciaux vont avoir une incidence directe sur le développement de la Rive-Sud. Au vu de la croissance urbaine, le découpage administratif du territoire longueuillois va progressivement prendre forme (Ville de Longueuil, 2017; Archives de Radio-Canada, 2017).

En 1845, la Municipalité de la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil est fondée en conservant les limites du territoire qu'elle occupait depuis 1722. Cependant, en 1848, celle-ci est scindée pour former le Village de Longueuil, qui deviendra une structure autonome par rapport à la Municipalité de la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil.

En 1852, presque tout le territoire de la Rive-Sud est divisé en concessions. Le découpage parcellaire se fait à partir de tracés fondateurs, qui correspondent aux premiers chemins aménagés dans le but de structurer le développement du territoire. Ces tracés épousent pour certains les contraintes géophysiques telles que les cours d'eau, ou dans d'autres cas, ils sont aménagés parallèlement au lotissement seigneurial, afin de permettre l'accès à de nouvelles concessions, à l'intérieur des terres. Ainsi, le chemin du Coteau-Rouge est tracé afin de relier le chemin de Chambly et de la Côte Noire (chemin Tiffin). Le Village de Longueuil, qui devient en 1874 la Ville de Longueuil, se développe sur une trame de rues orthogonales, à la perpendiculaire de la Rue Saint-Charles, et en épousant la configuration naturelle des rives du fleuve Saint-Laurent.



Figure 12. Municipalité de la paroisse de Saint-Antoine en 1852
Source : Ville de Longueuil, 2017

En parallèle, le développement des lignes de chemin de fer et des infrastructures de transports contribue à la croissance urbaine du territoire longueuillois et permet des liens rapides avec les États-Unis et l'Est du pays. En 1853, la première voie ferrée qui relie la Ville de Longueuil aux villes de Sainte-Hyacinthe et de Sherbrooke est créée par la compagnie de chemin de fer du St. Lawrence & Atlantic Railroad (Saint-Laurent et de l'Atlantique). La même année, cette dernière est rachetée par la

Grand Trunk Railway Company of Canada (compagnie de chemin de fer du Grand Tronc), aussi appelée “Grand Tronc”, et de la même manière, de nouvelles lignes sont aménagées pour relier Montréal à Toronto, ou encore Longueuil à Portland dans le Maine.

Entre 1854 et 1859, la compagnie du Grand Tronc va entreprendre la construction du pont Victoria, qui sera officiellement inauguré en 1860. En rattachant ainsi la Rive-Sud à l’île de Montréal, ce pont va progressivement donner une nouvelle identité à la Ville de Longueuil, qui va devenir une véritable banlieue. La croissance démographique qui va être davantage soutenue par ce nouveau lien avec la métropole va notamment donner lieu au développement de secteurs faubouriens. Le développement du territoire va entraîner la division de la Municipalité de la paroisse de Saint-Antoine en plusieurs municipalités, dont Saint-Lambert en 1857 et Saint-Hubert en 1860. Lors de sa création, la municipalité de Saint-Hubert comporte déjà un groupement d’une centaine de familles ainsi qu’une église, un presbytère, un bureau de poste et un dépôt de chemin de fer du Grand Tronc, mais la municipalité va encore se développer entre autres par la construction de nouveaux édifices religieux. Aussi, le développement du secteur de Greenfield Park va se faire lentement, avec l’arrivée progressive de nouvelles populations d’origine britannique, notamment issues de la classe ouvrière. Ce secteur prendra d’autant plus d’ampleur en raison de la venue de plusieurs Montréalais, qui quittent l’île pour s’établir en “campagne”, par l’achat de petites parcelles de terre (Ville de Longueuil, 2011; Ville de Longueuil, 2017; Archives de Radio-Canada, 2017)²⁸.

2. De 1910 à 1945, la planification des transports et l’extension du territoire

La fin du XIX^{ème} siècle marque l’avènement du chemin de fer. En 1923, le Grand Tronc fait faillite face au Canadien Pacifique et au Canadian Northern Railway, et par conséquent, la compagnie va être prise en charge par le gouvernement fédéral et qui va l’intégrer aux chemins de fer nationaux, dont le Canadian National (CN). Soutenue par le progrès technique, la mise en place de plus grands réseaux de chemins de fer va encourager l’urbanisation de la Rive-Sud, au détriment des terres agricoles qui vont être davantage exploitées et défrichées, et vont notamment contribuer à l’essor d’un nouveau mode de transport, emblématique de cette époque (Ville de Longueuil, 2017).

Au début du XX^{ème} siècle, la ville de Longueuil, qui avait jusqu’à présent l’image d’une jolie petite ville, dont les berges étaient exploitées à des fins récréatives, notamment par les clubs de natation et de navigation de plaisance ainsi que les longues plages, va rapidement voir son paysage se transformer (Fish, 1990 ; Pratt 2003).

²⁸ Les Archives de Radio-Canada. (2017). L’étalement urbain, une petite bombe environnementale. *Dossiers*. <http://archives.radio-canada.ca/societe/urbanisme/dossiers/1202/> (consulté 15 mai 2017)
Ville de Longueuil (2011). Le patrimoine bâti de Longueuil : Au cœur de notre culture, *Ville de Longueuil*, 31
Ville de Longueuil. (2017). Les débuts du chemin de fer. *Google Maps*. <https://www.google.com/maps/d/viewer?ll=45.529982%2C-73.54308100000003&spn=0.092252%2C0.222301&msa=0&mid=1XUUAFuBvQF7b6uQV0UGAFTj34WY&z=12>

En 1926, alors que le territoire situé autour de la municipalité de Saint-Hubert est à caractère agricole, un aéroport va être aménagé à proximité du chemin de Chambly. Ce dernier sera premièrement dédié au transport postal, puis en 1928, pendant la guerre, l'aéroport va servir à la formation de pilotes et ainsi, un village gagne de l'expansion aux alentours des installations aéroportuaires. Parallèlement au développement du secteur de l'aviation, l'industrie de l'automobile prend de l'ampleur. En 1930, le pont Jacques Cartier est inauguré, celui-ci permet de relier davantage la Rive-Sud à l'île de Montréal, en passant notamment par l'île Ronde et l'île Saint-Hélène. En 1932, le boulevard Taschereau va être aménagé dans le prolongement du pont. Désormais, une grande partie de la population de la Rive-Sud, qui travaille sur l'île, va effectuer des déplacements quotidiens et de ce fait, Longueuil va devenir une ville-dortoir. À partir de 1945, le paysage de la Rive-Sud va considérablement se transformer.



Figure 13. Développement des faubourgs en 1945
Source : Ville de Longueuil, 2017

III. Le modernisme progressiste et l'essor des banlieues d'après-guerre

1. Du faubourg à la banlieue, la naissance d'un nouveau modèle

Aussi qualifiées comme les “Trente Glorieuses”, les années qui ont suivis la Seconde Guerre mondiale vont être marquées par une période de prospérité et de croissance démographique. Le territoire de la Rive-Sud va connaître un réel boom démographique, entre autres soutenu par le gouvernement fédéral qui va mettre en place un système de vente de terrains facilitant l'accès à la propriété pour les anciens combattants. À leur retour du front, de nombreux militaires vont venir s'établir au niveau de Greenfield Park par exemple. En 1958, les secteurs encore en friches et en bocage connaissent une urbanisation accélérée, et alors que sa population s'élevait à 1000 habitants en 1929, celle-ci augmente à 5300 habitants à cette époque. Plus encore, la municipalité de Saint-Hubert voit sa population augmenter de 1900 habitants en 1929, à 12 000 habitants en 1958. De cette façon, l'augmentation de la population et le développement notable des réseaux routiers et autoroutiers vont témoigner de l'étalement urbain conséquent du territoire longueuillois.

Les limites de la ville de Longueuil vont être élargies, à mesure que la construction de nombreux quartiers résidentiels de faible densité, entre autres des lotissements de bungalows, va s'opérer sur les terres agricoles situées à l'extérieur des faubourgs du Vieux-Longueuil, de Saint-Hubert et de

Greenfield Park. Pour répondre aux besoins de la population grandissante, les activités économiques telles que les grands centres commerciaux vont s'établir le long des axes principaux, comme le chemin Chambly et le boulevard Taschereau, au détriment de la rue Saint-Charles, qui va être délaissée (Ville de Longueuil, 2011).

De cette manière, un nouveau mode de vie s'installe, entre autres articulé autour de l'automobile, qui devient le mode de transport privilégié des populations. Le réseau autoroutier se développe, avec les autoroutes 20, 30 et 15 notamment, qui relient la municipalité de Longueuil avec le reste du Québec, ainsi que l'Ontario et les États-Unis. D'ailleurs, la construction de l'autoroute 20 va s'effectuer aux abords du Saint-Laurent et va par conséquent priver le contact de la ville avec le fleuve. En 1967, un nouveau lien est établi avec l'île de Montréal par la construction d'une ligne de métro à l'occasion de l'Exposition universelle.



Figure 14. Développement du tissu suburbain en 1970
Source : Ville de Longueuil, 2017

2. Une croissance urbaine sans précédent

À partir de 1945, le développement du tissu suburbain de la Rive-Sud se fait de manière brutale vers l'Est, par rapport au fleuve, en repoussant les terres agricoles et en suivant les principaux axes de communications. Ce développement témoigne bien de l'urban sprawl que connaissent les grandes villes nord-américaines à cette époque.



Figure 15.
Étalement
urbain de la
municipalité de
Longueuil, de
1919 à nos jours

Légende :

- 1800 - 1919
- 1919 - 1939
- 1920 - 1939
- 1940 - 1959
- 1960 - 1979
- 1980 - 1999
- 1999 - 2017

Échelle : 1/50 000

Montage :
Amel El Hossayni

Source des
données :
Service
d'urbanisme de la
ville de Longueuil

Malgré la prise de conscience des conséquences néfastes de l'étalement urbain sur le plan environnemental à partir de 1990, le développement résidentiel de la Rive-Sud continue de prendre de l'expansion, de la même manière que les déplacements en automobiles se multiplient. Depuis, de nombreux débats environnementaux se soulèvent et pour cause, sur le plan de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, les instances gouvernementales et municipales oeuvrent dans la planification de projets plus respectueux de l'environnement et du patrimoine bâti, en encourageant notamment le développement des transports collectifs.

CHAPITRE 2. Une analyse urbaine du territoire de la municipalité de Longueuil

En se basant principalement sur une approche macro-géographique du territoire actuel de la ville de Longueuil, ce chapitre a pour objectif d'analyser le tissu suburbain et d'en faire ressortir les principales caractéristiques, de manière à identifier des zones qui seraient éventuellement sujettes à un potentiel d'actualisation.

I. Une étude préliminaire du tissu suburbain du territoire de la Rive-Sud

Les études urbaines suivantes vont permettre de comprendre les différentes dynamiques qui s'opèrent sur le territoire longueuillois.

1. La typomorphologie du territoire longueuillois

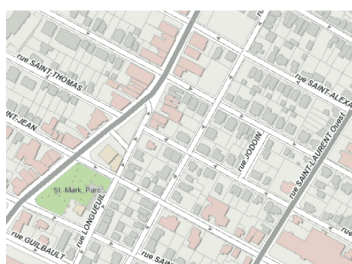
a) Un parcellaire hétérogène du centre à la périphérie

L'étude du parcellaire de Longueuil témoigne aujourd'hui des différentes phases du développement de la ville décrite dans le chapitre précédent, qui s'observe notamment à travers la diversité architecturale du cadre bâti et qui, ce dernier atteste entre autres des 350 ans d'occupation des lieux. À l'échelle de la ville, la trame urbaine se décline selon trois types de tissus avec des caractéristiques distinctes et particulières, qui varient selon d'un endroit à un autre.

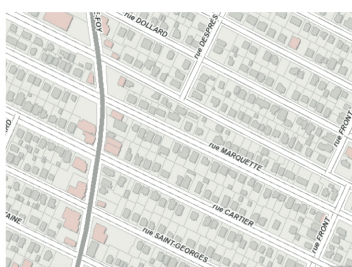
D'abord, à proximité du fleuve du Saint-Laurent, et notamment dans le Vieux-Longueuil, le tissu urbain remonte au régime seigneurial à l'époque de la Nouvelle-France. Cette première forme d'organisation est caractéristique des noyaux villageois du XVII^{ème} siècle. Le système cadastral est établi en fonction des côtes et rangs, avec un tracé rectiligne des voies de communication, tandis qu'il y a une irrégularité au niveau de la taille des îlots et des parcelles. Le cadre bâti est relativement dense et il dispose d'un patrimoine architectural remarquable, dont la présence de maisons de fermes ou de maisons villageoises, qui sont encore visibles encore aujourd'hui et qui affirme l'identité du quartier.

Ensuite, les secteurs faubouriens se distinguent du tissu urbain villageois. Ces derniers correspondent aux premières phases d'urbanisation de la ville de Longueuil, à partir du XVIII^{ème} siècle. Les anciens faubourgs ont été fondés à partir des parcelles agricoles, ce qui explique la trame de rues orthogonale et la longueur plus importante des îlots à cet endroit. Ce type de tissu présente une densité un peu plus élevée par rapport aux quartiers anciens, et il se démarque notamment par la continuité de son cadre bâti, composé de maisons de faubourg, aussi appelées "*maisons en rangée*" ou encore plus typiquement "*plex*", ainsi que de maisons jumelées (Ville de Longueuil, 2011).

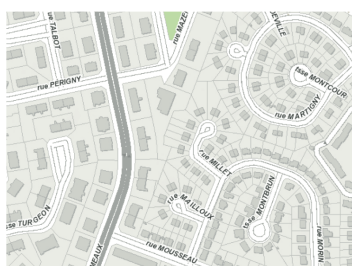
Enfin, il y a le tissu suburbain des banlieues d'après-guerre, qui se développe à partir de la moitié du XX^{ème} siècle et qui témoigne d'un mode d'urbanisation de la ville qui s'est opéré sous la pensée aménagiste moderne. Ce tissu s'étale jusqu'aux limites agricoles et il est caractérisé par une trame urbaine composée de rues sinueuses ou en boucle, qui forment des culs-de-sac ou des grappes. Planifiés sur de grandes parcelles, ces secteurs résidentiels représentent le modèle typique de la banlieue nord-américaine avec d'une part, une implantation de maisons pavillonnaires, telles que les *bungalows* ou encore les *split-level*, et d'autre part, des zones de blocs-appartement.



Tissu villageois - XVIII^{ème} siècle



Tissu faubourgien - XVIII et XIX^{ème}



Tissu suburbain - Fin du XX^{ème} siècle

Figure 16. Variation du parcellaire longueuillois, du centre à la périphérie
Réalisation : Amel El Hossayni
Source : Fonds de carte de la ville de Longueuil, 2017



générale, ce sont des secteurs à faible densité, dont les voies collectrices relient les rues des quartiers au réseau autoroutier.

b) Un territoire aux fonctions ségréguées

Hormis la fonction résidentielle, il est intéressant d'analyser les autres fonctions qui composent le territoire longueuillois, en observant notamment la manière dont celles-ci sont réparties à l'échelle de la ville. En 2016, la CMM a publié une carte sur l'utilisation du sol en 2014 des différentes municipalités de la région métropolitaine de Montréal (RMM), dont Longueuil (CMM, 2017).

De manière générale, le territoire longueuillois est marqué par une forte proportion de la fonction résidentielle, qui, comparativement aux autres fonctions, occupe la part la plus importante à l'échelle de la ville. Dans les quartiers centraux comme dans les quartiers suburbains, les fonctions ne se confondent pas. En ce qui concerne les activités commerciales, celles-ci se concentrent le long des axes de communication structurants, dont les autoroutes et les grands boulevards (Boulevard Taschereau, Route de Chambly, Autoroute 20). Les équipements publics et institutionnels se situent également au niveau des pôles de concentration d'activités économiques. Par ailleurs, les fonctions récréatives, comme les parcs et les golfs, se situent principalement dans le tissu suburbain, à proximité des banlieues pavillonnaires de faible densité. En ce qui concerne la structure des économies, les secteurs primaires et secondaires continuent de se pratiquer, mais la part la plus importante de l'activité économique est basée sur une économie de services avec 40% de l'activité dans le secteur tertiaire.

La ségrégation des fonctions, et notamment le développement des activités économiques et institutionnelles le long des artères structurantes de la ville reflète le modèle d'urbanisation moderniste. Cette séparation des fonctions incite à l'usage de modes de transports motorisés par les individus, dans leurs déplacements quotidiens. D'autant plus que les services répondant aux besoins primaires, tels que les commerces, ne se trouvent pas à proximité des lieux de résidence.

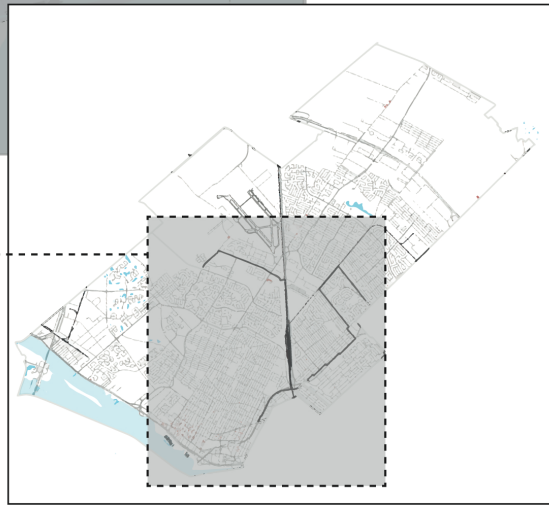
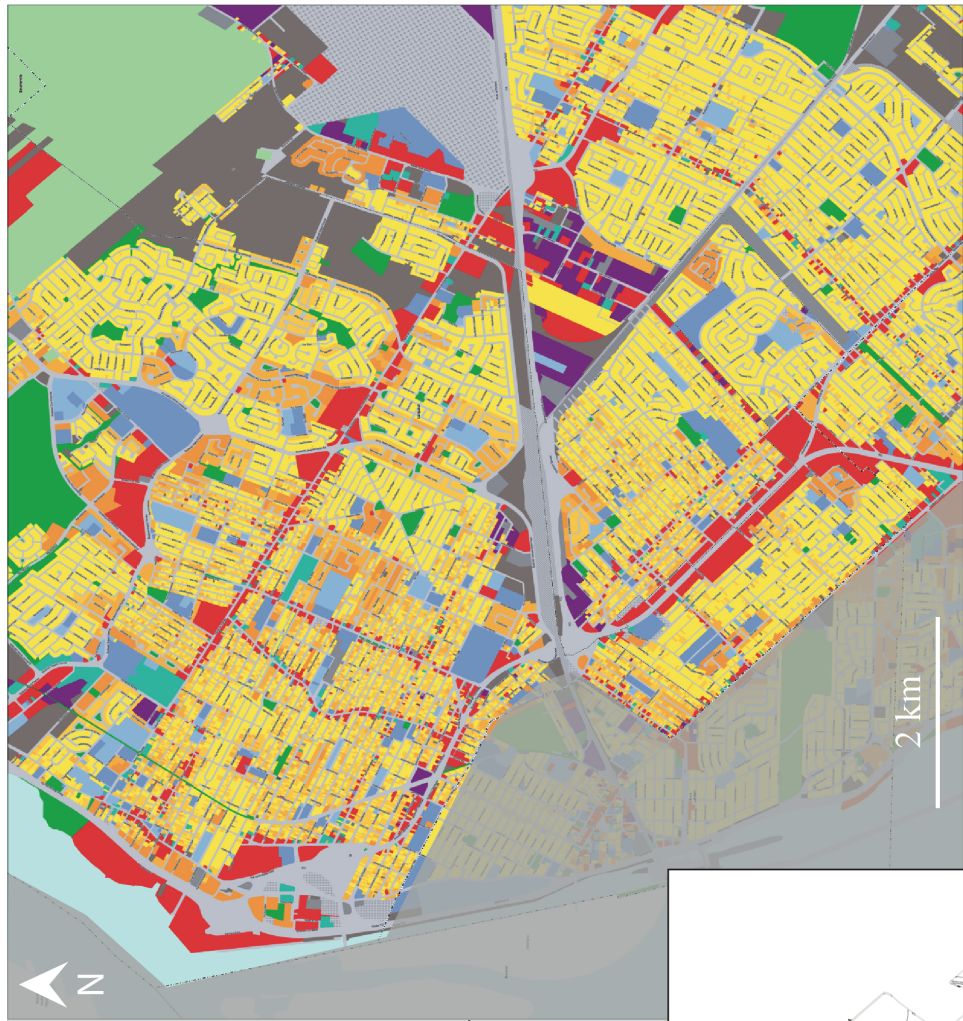
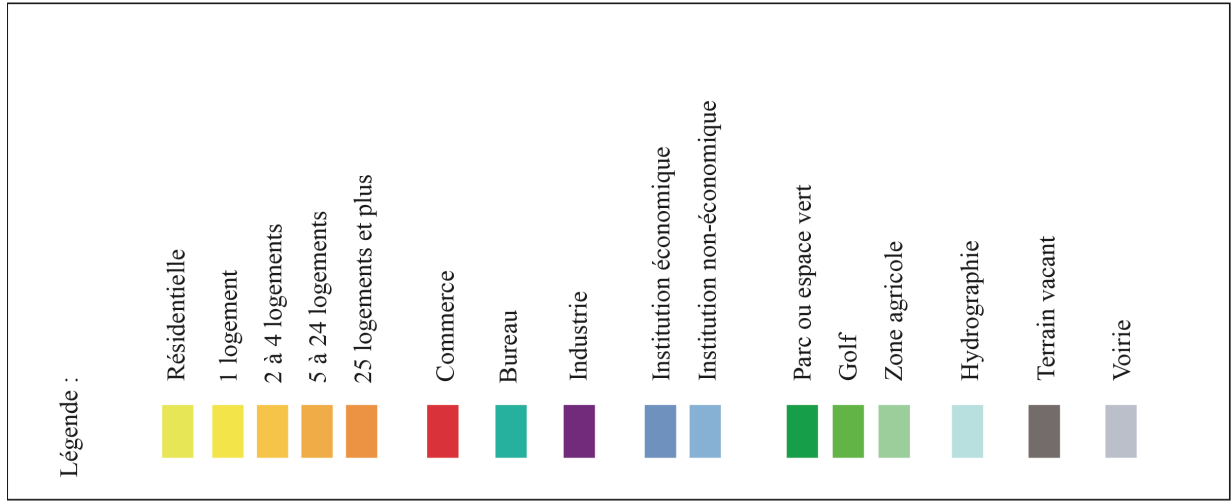


Figure 17. Répartition des fonctions selon le tissu existant de la municipalité de Longueuil en 2014
 Réalisation : Amel El Hossayni
 Source : CMM, 2016

c) *Un tissu urbain de moins en moins dense*

À l'issue de l'analyse du parcellaire et du cadre bâti, et de l'analyse de la répartition des fonctions à l'échelle de la ville de Longueuil, une vue d'ensemble sur les densités résidentielles brutes s'avère nécessaire pour rendre compte des différents degrés de densification selon chaque type de tissus. Pour cela, une carte présentant les densités résidentielles bâties entre 2006 et 2010 a récemment été publiée dans le rapport du SAD de la municipalité de Longueuil (SAD, 2016). Les données ont été produites par Statistiques Canada, et afin d'obtenir des densités plus réalistes, les grands espaces non occupés par des usages à caractère résidentiels n'ont pas été pris en compte²⁹. Néanmoins, cette carte confirme la dualité du développement du territoire, en faisant apparaître des secteurs à la densité élevée, qui se distinguent d'autres secteurs à densité beaucoup moins élevée.

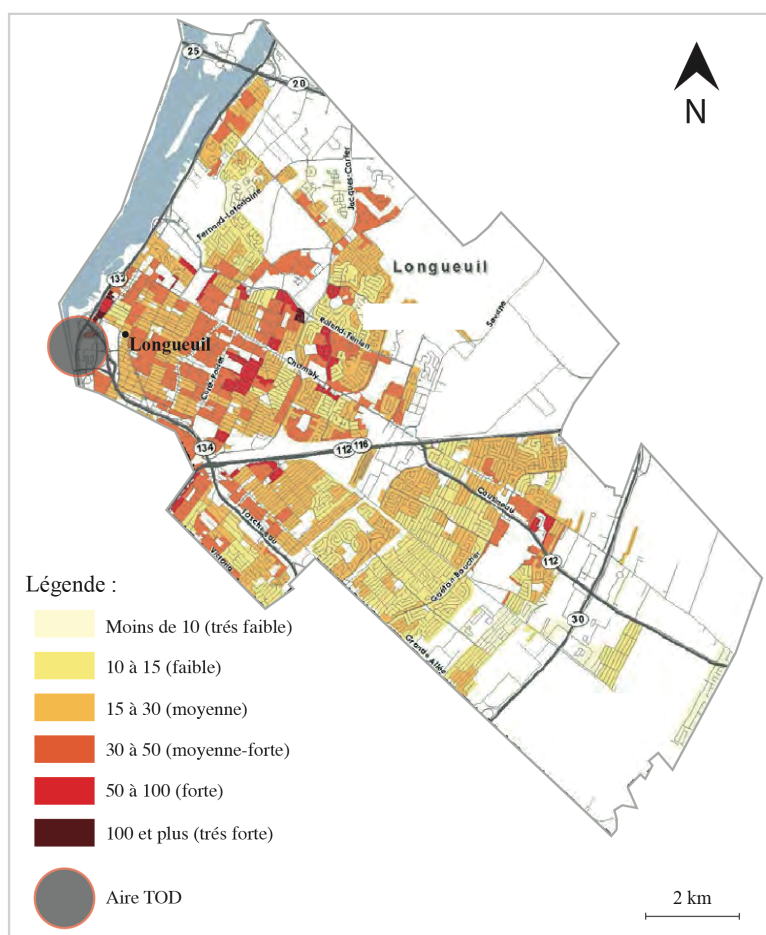


Figure 18. Densités résidentielles brutes de la ville de Longueuil en 2010 (en logements/hectares)
Montage : Amel El Hossayni
Source : SAD, 2016

²⁹ Il s'agit notamment des fleuves, des zones agricoles, des zones industrielles, des zones de commerces de grandes surfaces, des équipements institutionnels, et des grands corridors autoroutiers.

D'une part, cette carte montre que le secteur central de Longueuil présente une densité plus élevée que les autres portions de la ville. Il s'agit essentiellement des zones correspondant d'une part au tissu faubourien, qui présentent une densité brute équivalente ou supérieure à la moyenne de la municipalité, soit 20 logements par hectares, et avec une hauteur des bâtiments qui varient entre le R+1 et le R+3. D'autre part, parmi les densités les plus élevées de la ville, il y a les zones où se concentrent certaines activités économiques à proximité des axes de communication ou au niveau de l'aire TOD (située au sud-est du Vieux-Longueuil et à proximité du pont Jacques Cartier) par exemple, avec quelques tours à plusieurs étages allant au-delà du R+4, et qui présentent une densité brute équivalente ou supérieure à la moyenne de la municipalité, soit de 20 à 100 logements par hectares.

D'autre part, cette carte illustre également des secteurs à faible, voire très faible densité qui s'élève entre 10 et moins de 10 logements par hectares, soit une moyenne largement inférieure à celle de la municipalité. Il s'agit dans ce cas des zones de tissus pavillonnaires principalement présentes entre le tissu faubourien et l'arrière-pays (zones agricoles), ayant des hauteurs allant du R+0 / R+1 pour les bungalows, jusqu'au R+3 pour les zones de blocs appartements.

Par ailleurs, à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal, la ville de Longueuil présente une densité résidentielle relativement faible par rapport au secteur central de Montréal par exemple. Selon les données publiées par la CMM en 2009, le secteur central de Montréal atteint des densités résidentielles allant de 100 à 930 logements par hectares, qui s'expliquent en raison des nombreuses tours d'habitations (CMM, 2017). Ces différences notables entre les deux municipalités témoignent bien du fait qu'au-delà du quartier ancien du Vieux-Longueuil, le reste de l'urbanisation de la ville est caractéristique d'une ville de banlieue, dont le développement du pavillonnaire s'est étalé jusqu'aux limites agricoles et a ainsi pris une part plus conséquente.

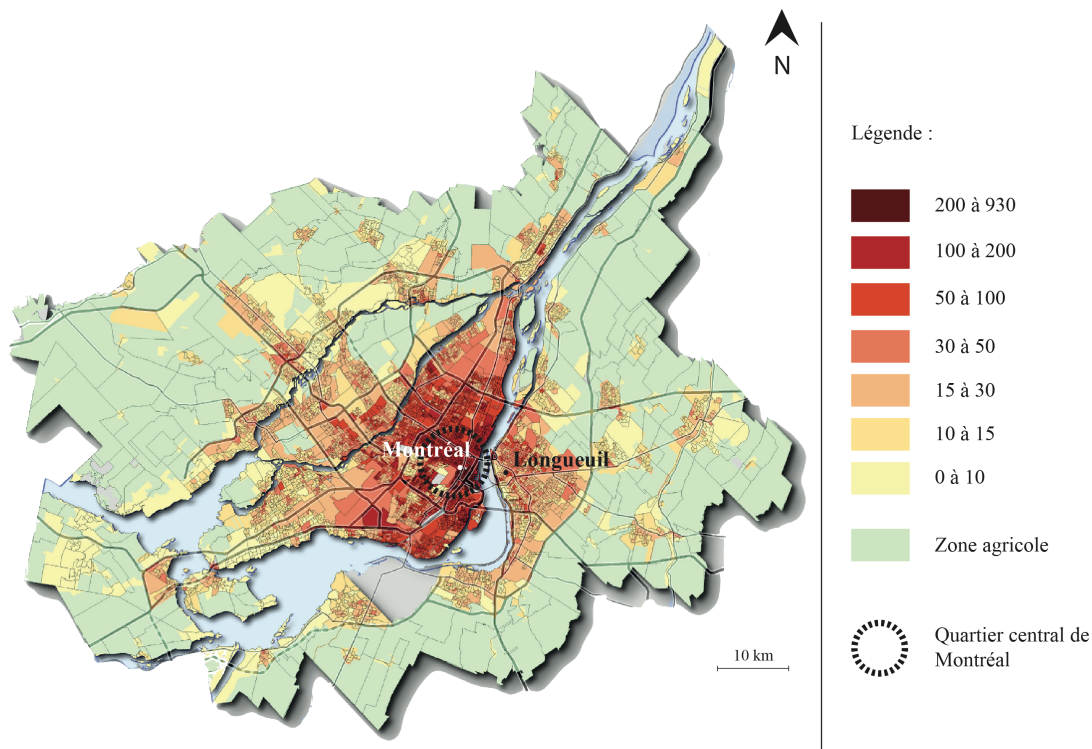


Figure 19. Nombre de logements par hectares en 2009 à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal (RMM)
 Montage : Amel El Hossayni
 Source : CMM, 2017

Cette analyse typomorphologique permet de rendre compte des disparités résidentielles en fonction des différentes époques de construction de la ville. En termes de densité, les quartiers anciens et ses faubourgs adjacents présentent une densité relativement élevée, tandis que celle-ci diminue progressivement jusqu'aux limites de l'urbanisation, en raison de l'étalement urbain des banlieues d'après-guerre. La structure organisationnelle de la ville amène à s'interroger sur d'autres dynamiques, qui pourraient potentiellement permettre une meilleure compréhension du territoire longueuillois.

2. Des données statistiques complémentaires

a) *Un profil démographique critique*

Selon Statistiques Canada, la population longueuilloise n'a cessé d'augmenter depuis les années 1980, ce qui s'explique d'une part, par une croissance constante de l'immigration et d'autre part, en raison des efforts qui ont été déployés par la municipalité pour développer le territoire en attirant notamment de nouveaux résidents grâce au prix inférieur des terrains, comparativement à l'île de Montréal. Ainsi, la population longueuilloise a connu un taux de variation de 3,6 %, en passant de 231 409 en 2011 à 239 700 habitants 2016. Aujourd'hui, la ville de Longueuil arrive au 5e rang des municipalités les

plus peuplées du Québec (Statistiques Canada, 2017)³⁰. Par ailleurs, l’Institut de la Statistique du Québec (ISQ) a établi de projections démographiques³¹ qui laissent entrevoir que Longueuil verra à nouveau sa population augmenter de 1,1 % d’ici à 2036 (ISQ, 2014).

Années	2016	2019	2024	Variation 2016 - 2036
Population	235 315	236 375	237 860	1,1 %

Figure 20. Une croissance anticipée de la population de Longueuil d’ici à 2024
 Source : Projections démographiques 2011-2036, Institut de la Statistique du Québec (ISQ)

En ce qui concerne la distribution de la population par groupes d’âge, les données publiées par Statistiques Canada font ressortir la dominance des cohortes âgées 45 à 65 ans, soit de la génération des baby-boomers, aussi appelée “génération X” (Statistiques Canada, 2017).



Figure 21. Pyramides des âges de la municipalité de Longueuil et de la province du Québec selon les derniers recensements de 2011
 Réalisation : Amel El Hossayni
 Source : Profil du recensement, Statistiques Canada, 2017

Cette tendance, qui, comme le montrent les deux pyramides des âges, s’observe notamment à l’échelle de la province et celle-ci témoigne d’un vieillissement progressif de la population, qui soulève par conséquent plusieurs enjeux pour l’avenir. Une population vieillissante, en raison notamment du départ des enfants ou encore du décès du conjoint, perd à mesure que le temps passe de plus en plus de son autonomie, et nécessite alors davantage de soins de santé tout comme des services de proximité. Or, il s’avère que sur le territoire longueuillois, la tendance actuelle repose essentiellement sur l’émergence de pôles commerciaux le long des axes routiers. De plus, cela traduit

³⁰ Statistiques Canada. (2017). Profil du recensement

³¹ Payeur, F. et Azeredo, A-C (2014). Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036. Démographie. Institut de la Statistique de Québec. *Gouvernement du Québec*. 15.

également une diminution du nombre de personnes en mesure de travailler, qui remet ainsi en cause le système économique. Pour maintenir un certain niveau de population active, la municipalité va sans doute devoir miser sur une main-d'oeuvre extérieure, en comptant notamment sur l'immigration.

De plus, selon une étude sur les perspectives sociodémographiques publiée en 2013 par la CMM³², une diminution de la taille des ménages, plus précisément de couples avec enfants, et un accroissement des ménages d'une seule personne sont observés de manière générale sur l'ensemble des municipalités de l'agglomération de Longueuil. Selon la toponymie déterminée par Statistiques Canada, ces ménages sont nés entre les années 1980 et 2000 et représentent la génération Y, aussi appelés les "millennials" (CMM, 2013). De 2001 à 2011, le taux de personnes seules est passé de 26,7 % à 30,8 %, ainsi que le taux de ménages avec enfants a diminué de 32,6 % à 27,5 %. Ces deux phénomènes, qui résultent notamment du vieillissement de la population et de la transformation du mode de vie³³, contribuent à l'augmentation du nombre de ménages et par conséquent, cela a une incidence sur la demande en matière de logements. D'autant plus qu'une partie importante des ménages d'une à deux personnes demeurent aujourd'hui en maison individuelle.

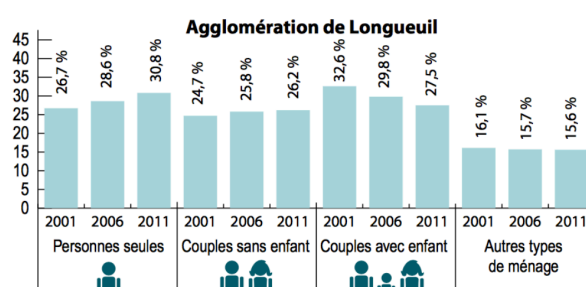


Figure 22. Proportion des ménages selon la structure familiale à l'échelle de l'agglomération de Longueuil
Source : SAD, 2017

En somme, la municipalité de Longueuil se doit de tenir compte de ses dynamiques démographiques notables. La croissance démographique, le vieillissement de la population, et le changement de la structure des ménages avec de plus en plus de couples sans enfants représentent de gros enjeux pour l'avenir, dont notamment le nombre de logements supplémentaires qu'elle va devoir envisager pour répondre aux besoins des ménages additionnels.

b) Une ville structurée par les voies de communication

Les analyses précédentes rendent compte en partie du rôle important des voies de communication, à partir desquelles le territoire longueillois s'est progressivement développé. L'ensemble des infrastructures autoroutières, telles que les autoroutes 20 et 30, et les infrastructures routières comme les grands boulevards (Taschereau, Chambly), ou encore les collectrices, qui permettent de canaliser

³² Communauté Métropolitaine de Montréal. (2013). Perspectives Grand Montréal : Sociodémographie, n°22. 8.

³³ Selon les études de la CMM, les transformations du mode de vie se caractérisent par une augmentation du nombre de séparations et de divorces, l'autonomie financière des femmes et l'acceptation sociale de la vie en solo.

la circulation vers ces premiers axes plus importants, structurent l'organisation spatiale de la ville et c'est entre autres à partir de ces tracés que les constructions du cadre bâti se sont opérées. Sans aucun doute, ce mode d'organisation de la ville correspond à l'époque moderne, durant laquelle les banlieues nord-américaines ont été planifiées à partir de l'échelle automobile. De plus, de la même manière que les axes de communication assurent la connexion entre les différents quartiers de la ville, ceux-ci permettent également de connecter la ville avec les territoires limitrophes.

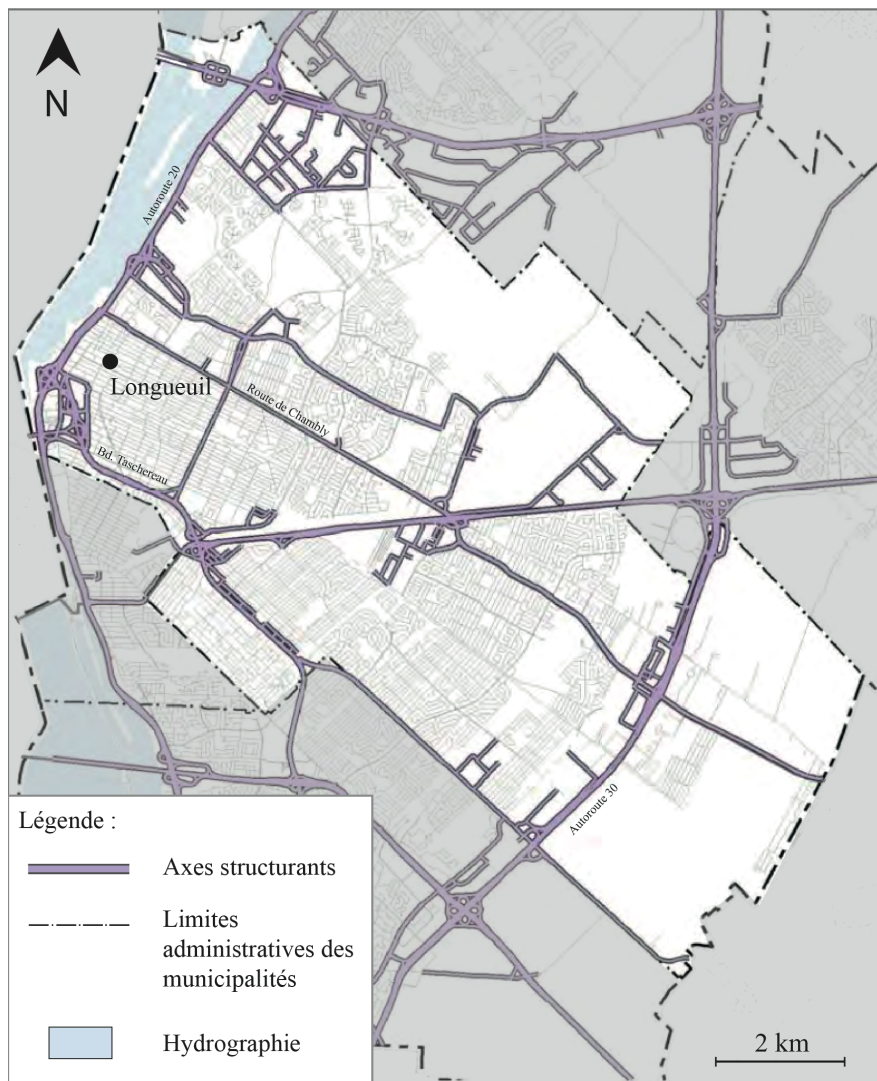


Figure 23. Les axes structurants de la ville de Longueuil
 Montage : Amel El Hossayni
 Source : SAD de l'agglomération de Longueuil , décembre 2016

Principalement voué à la circulation des véhicules motorisés, le réseau d'infrastructures de transports maintient aujourd'hui un rôle conséquent. En 2013, une enquête origine-destination³⁴ réalisée par l'Agence métropolitaine des transports (AMT), portant sur le nombre de déplacements effectués par

³⁴ Agence Métropolitaine des Transports. (2013). Enquête Origine-Destination 2013. La mobilité des personnes dans la région de Montréal. Faits saillants. 28.

les ménages longueuillois en heure de pointe du matin de 1998 à 2013, atteste de la prédominance de l'utilisation de l'automobile (AMT, 2013).

Années	Utilisation de l'automobile	Utilisation des transports collectifs
1998	132 000	39 000
2003	136 000	40 000
2008	131 000	48 000
2013	148 000	39 000

Figure 24. Nombre de déplacements enregistrés à Longueuil selon le mode de transport de 1998 à 2013
Source : Enquête OD, Agence métropolitaine des transports (AMT), 2013.

Après une baisse observée en 2008, passant de 136 000 à 131 000 déplacements, l'usage de l'automobile reprend de l'ampleur avec 148 000 déplacements enregistrés en 2013. En ce qui concerne le nombre de déplacements en transport collectif, les données montrent une augmentation progressive de 1998 à 2013. Globalement, entre 2008 et 2013, l'enquête enregistre une hausse annuelle moyenne de 2,8 % pour les déplacements en automobile et une hausse de 1,9 % des déplacements en transports collectifs. Toutefois, au vu du nombre de déplacements enregistrés en 2013 selon les différents modes de transports, l'automobile reste de loin celle qui est la plus utilisée par les ménages longueuillois.

Néanmoins, étant devenue une préoccupation majeure pour Longueuil, comme pour l'ensemble des municipalités de banlieues de la région métropolitaine de Montréal (RMM), la question de la mobilité figure parmi les grandes orientations gouvernementales d'aménagement du territoire du Ministère des Transports du Québec (MTQ), visant l'amélioration du cadre et de la qualité de vie des populations, entre autres par le développement de la mobilité active³⁵ et collective. De plus, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) mis en place par la CMM souligne l'intérêt du développement du transport durable, en visant l'amélioration de la santé physique par la réduction de l'usage individuel de l'automobile. De ce fait, conformément à l'ensemble de ces directives relatives à la question des transports, la municipalité de Longueuil s'engage depuis ces dernières années à diminuer les nuisances engendrées par les déplacements motorisés, en portant notamment un intérêt sur le développement des transports actifs et collectifs. Par delà, la municipalité mise à la fois sur l'intermodalité, qui se réfère à l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement, et aussi sur la multimodalité, qui correspond à l'offre de plusieurs transports entre deux lieux, à travers le développement de zones TOD par exemple. Ce type d'aménagement est un moyen pour les municipalités de développer l'usage de transports en commun et la connexion entre les différents modes de transports.

II. La municipalité de Longueuil, un territoire d'avenir

³⁵ D'après le plan de mobilité active (PMA) de l'agglomération de Longueuil, la mobilité active comprend tous les modes de déplacements où la force motrice est humaine, comme la marche et le vélo, qui sont les principaux modes de déplacements concernés (PMA, 2013)

1. Un tissu suburbain à enjeux multiples

De manière générale, les analyses précédentes rendent compte des diverses conséquences du modernisme, et notamment de l'obsolescence du tissu suburbain, sur le territoire longueuillois. Toutefois, sous un angle de vue plus porteur d'espoir, elles ont permis de soulever de nombreux enjeux aussi bien sur plan environnemental, que sur les plans économique et sociodémographique, auxquels est confronté la municipalité de Longueuil, d'autant plus si elle veut assurer la durabilité de son territoire. De plus, le défi est de taille, en ce sens que les analyses démontrent également que l'ensemble de ces thématiques sont interreliées, et par conséquent, c'est l'intégralité d'un système urbain qui est remis en cause.

Ainsi, les futures actions de la municipalité, entre autres en termes d'aménagement et d'urbanisme, vont jouer un rôle déterminant sur l'évolution du territoire. À ce propos, une carte qui illustre le périmètre d'urbanisation de la municipalité a été publiée dans son Schéma d'aménagement et de développement (SAD). Le périmètre d'urbanisation correspond à la limite entre la partie du territoire qui n'est pas protégée par une loi ou un règlement relatif à la zone agricole³⁶, et la zone agricole et elle-même.

Cette carte attire l'attention puisqu'elle montre par la même occasion les secteurs qui sont voués à l'urbanisation future de la ville. Et au vu des dynamiques du territoire, comme la croissance démographique, l'intérêt est de se demander si la

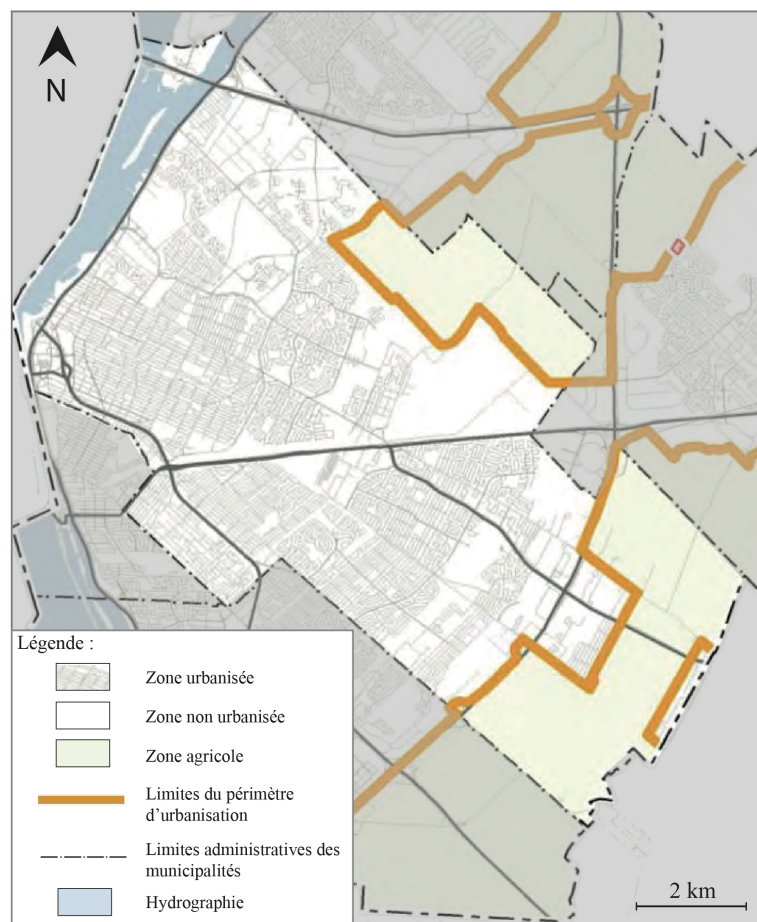
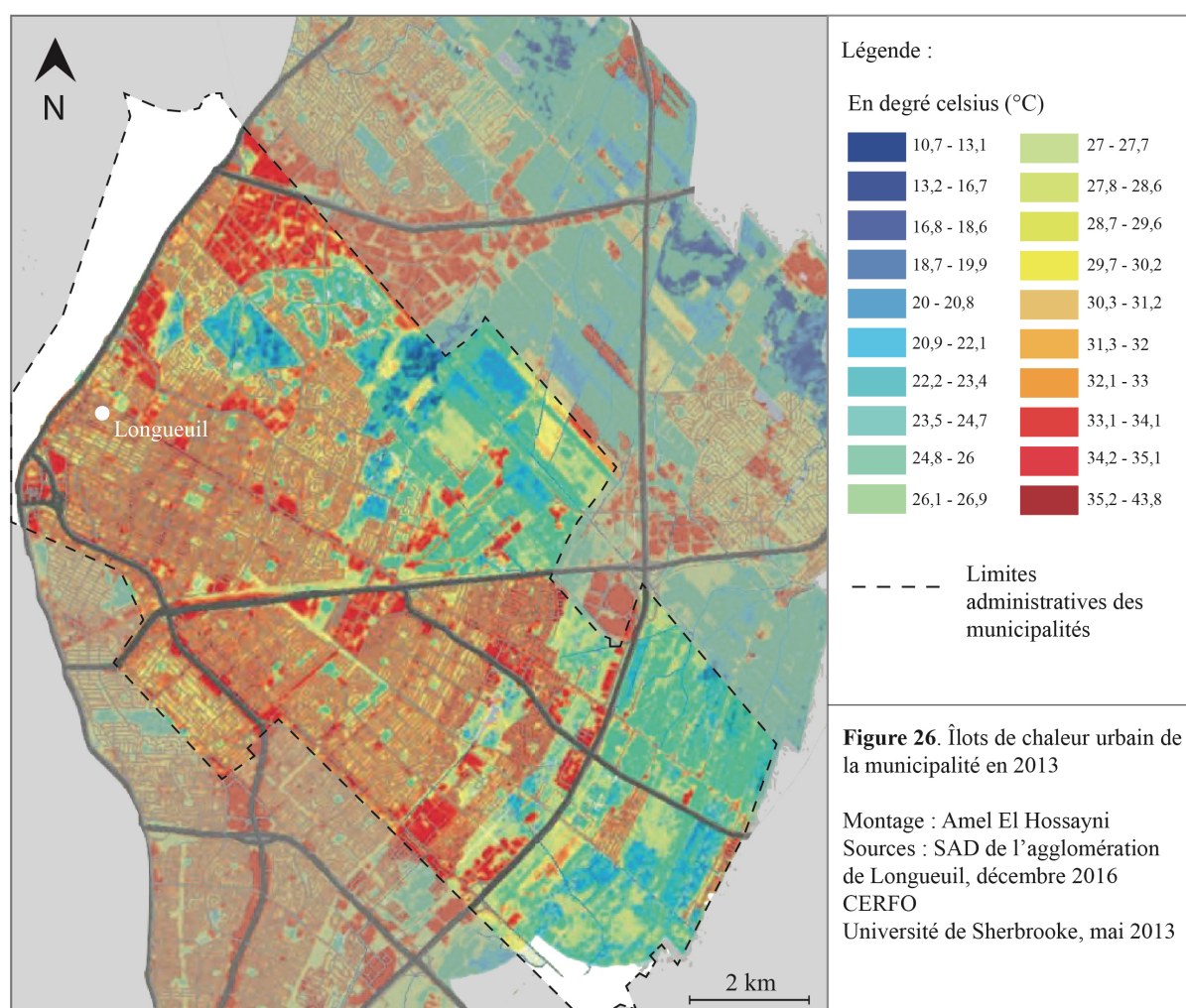


Figure 25. Le périmètre de l'urbanisation du territoire longueuillois
Montage : Amel El Hossayni
Source : SAD de l'agglomération de Longueuil, décembre 2016

³⁶ La limite de la zone agricole a été adoptée par le gouvernement provincial, sur s'applique sur l'ensemble des municipalités de la région métropolitaine de Montréal (RMM).

municipalité ne va pas potentiellement poursuivre l'urbanisation sur le foncier encore disponible durant les prochaines années.

En parallèle, un autre élément, et non le moindre, serait à prendre en considération à savoir, l'îlot de chaleur urbain. Par définition, un îlot de chaleur urbain est une zone urbaine dont la température est plus élevée que celle des secteurs environnants (INSPQ, 2006). Les variations de température relatives à ce phénomène s'expliquent en raison de plusieurs facteurs, essentiellement liés aux activités anthropiques, tels que l'artificialisation des sols qui a pour effet d'absorber et de stocker l'énergie solaire, ou encore l'absence d'arbres et de végétation. En 2013, une carte représentant les îlots de chaleur urbain à l'échelle de l'agglomération de Longueuil, dont la municipalité de Longueuil, a été réalisée par l'Université de Sherbrooke, en collaboration avec le Centre d'enseignement et de recherche en foresterie de Sainte-Foy (CERFO).



La carte ci-dessus laisse entrevoir que sur le territoire longueuillois, les grandes aires asphaltées des centres commerciaux et industriels témoignent de l'impact des activités humaines sur l'environnement, avec des températures qui avoisinent entre 33,1 et 35,1°C, par rapport aux

températures des zones agricoles, qui elles s'élèvent dans l'ensemble entre 20,9 et 26,1°C. De plus, les secteurs résidentiels ne sont pas à négliger, du fait qu'ils présentent également des températures élevées, allant de 31,1 à 33°C. Les grandes superficies d'habitat pavillonnaire ont par exemple été conçues au détriment du couvert végétal, et elles témoignent de la minéralisation importante des terrains et de la superficie considérable des lots. Par delà, c'est la santé publique qui est remise en cause. En 2004, la Direction de la santé publique (DSP) de la Montérégie mentionne à ce propos que les îlots de chaleur urbain, qui occasionnent l'élévation de la température de l'air, peuvent "entraîner un accroissement de la fréquence et de l'intensité des périodes de chaleur accablante, engendrer des périodes de canicule et accentuer les effets de la pollution atmosphérique dans les villes" (DSP de la Montérégie, 2004).

Finalement, de la même manière qu'ils appuient l'idée de limiter l'étalement urbain, l'ensemble de ces enjeux soulignent la nécessité de retravailler sur le tissu existant. Et c'est particulièrement dans ce contexte que s'inscrit l'actualisation. Avant de voir le territoire qu'il reste et qui serait potentiellement voué à l'urbanisation dans les prochaines années, il est important de revenir sur le tissu existant, et plus précisément sur le tissu suburbain de Longueuil.

2. Un tissu doté d'un véritable potentiel d'actualisation

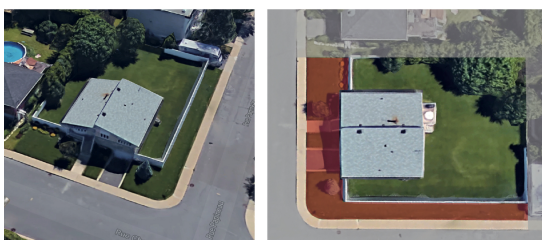
Alors, quelles sont les zones suburbaines qui présentent un potentiel d'actualisation, et pourquoi ? Avant tout, il est important de souligner que l'identification de ces secteurs se base essentiellement sur une démarche empirique, qui tient compte notamment des différentes analyses précédentes. C'est en confrontant les résultats de ces analyses, avec les caractéristiques physiques de ces zones, que plusieurs problèmes ont émergé. Aussi, l'ensemble des zones identifiées comme étant sujettes à un potentiel d'actualisation, se situe sur le tissu suburbain du territoire longueuillois.

a) La zone de bungalows

Située en périphérie de la ville, et notamment au sein d'un quartier monofonctionnel, à vocation résidentielle, la maison unifamiliale détachée, aussi appelée "bungalow", est une habitation caractéristique de la banlieue. Elle présente une faible densité, avec une hauteur qui équivaut à un R+0, avec un semi-sous-sol, un garage et un grand jardin.

D'une part, l'exemple du bungalow présenté **ci-contre** témoigne de la consommation d'espace conséquente qui, de plus, n'est que partiellement occupée par cette propriété. Le retrait de la maison par rapport à la rue, tout comme la limite du terrain dessinée par la clôture, laisse des portions de territoire sans usages, telles que les bandes latérales végétalisées. De la même façon, l'arrière-cour, qui s'apparente à une grande surface de gazon, ne possède visiblement pas de mobilier de jardin et semble ainsi sous-utilisée.

Parmi les problèmes qu'elle engendre aujourd'hui, cette forme d'habitation entraîne des coûts élevés pour l'implantation et l'entretien des infrastructures municipales. Aussi, le manque de mixité fonctionnelle au sein du quartier incite à l'utilisation de l'automobile et aux infrastructures routières et autoroutières, ce qui contribue par conséquent à la congestion du trafic en heure de pointe et à la hausse de l'empreinte environnementale par le rejet de CO2. En raison de la très faible densité, la desserte en transports en commun est difficile et s'avère non rentable. Finalement, la maison unifamiliale détachée ne semble pas être en cohérence avec les principes du développement durable, d'autant plus qu'au vu de la croissance des populations urbaine et suburbaine, l'espace encore disponible à l'urbanisation se réduit et il est très limité.



Source : Vues aériennes provenant de Google Maps, 2017



Vue d'angle de la maison unifamiliale



Vue de la maison unifamiliale de face



Vue de face avec une automobile qui stationnement sur la rue, malgré la présence du garage.



Figure 27. Localisation de la maison individuelle à l'échelle de la municipalité de Longueuil

Réalisation : Amel El Hossayni
Source : Fond de carte de la Ville de Longueuil, 2017

b) La zone de bloc-appartement

De manière générale, les zones de bloc-appartement, ou “immeuble d'appartements” se caractérisent par la fonction résidentielle et possèdent une faible compacité, en raison des vastes aires de stationnement qui se situent de part et d'autre de chaque bloc. La hauteur de ces derniers équivaut au

R+3 avec semi-sous-sol et comporte en moyenne 6 à 8 unités de logement. Située en zone suburbaine, cette typologie d'habitat se retrouve particulièrement au Québec.

La zone de bloc-appartement illustrée ci-dessus rend globalement compte de la sous-exploitation du tissu, entre autres par un aménagement non optimal de l'espace. En commençant par la largeur importante des marges de recul et la superficie notable des aires de stationnement, qui occupent autant d'espace que les blocs en eux-mêmes. L'ensemble de la zone est cloisonnée par de larges voies de circulation, notamment des boulevards, et un système de voies secondaires dessert chaque bloc. En plus de disposer d'une aire de stationnement qui leur est exclusivement réservée, les voitures se stationnent également sur le long de la rue en stationnement latérale. Par ailleurs, une ligne de bus dont le tracé figure sur l'une des images contourne l'ensemble de la zone en question, en circulant sur les artères collectrices, ce qui, d'une part occasionne une perte de temps dans les trajets et d'autre part, fait remarquer la non-efficacité du système de transport en commun. De plus, en ce qui concerne le couvert végétal, il se caractérise par de grandes surfaces de gazon, qui semblent avoir pour seule fonction de combler les vides du secteur du fait qu'aucun mobilier, ni même récréatif n'y est implanté. Désormais, compte tenu de l'ensemble de ces caractéristiques, il est évident que la zone de bloc-appartement a été conçue à l'échelle automobile.



Source : Vues aériennes provenant de Google Maps, 2017



Vue d'un bloc-appartement de face, avec une vue du stationnement sur rue



Vue du même bloc-appartement de profil, avec une vue du stationnement privé latéral

Vue du bloc-appartement par la façade arrière, avec une vue sur le stationnement privé arrière



Vue de profil du stationnement latéral du bloc-appartement

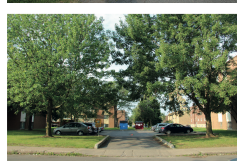


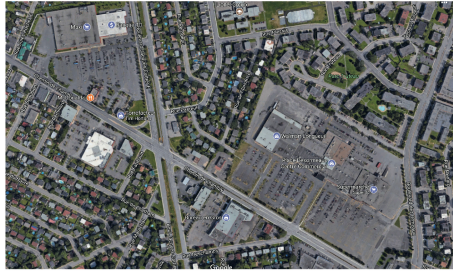
Figure 28. Localisation de la zone de bloc appartement à l'échelle de la municipalité de Longueuil

Réalisation : Amel El Hossayni
Source : Fond de carte de la Ville de Longueuil, 2017

c) La strip commerciale

La “strip commerciale” se traduit par la concentration d’immeubles à vocation commerciale, aussi appelés “big box”, situés de part et d’autre d’une artère principale, soit d’un axe structurant de la ville. Emblématique de la banlieue nord-américaine, elle fut l’un des principaux moteurs à la croissance suburbaine et notamment, à l’étalement urbain. Ce modèle de concentration d’enseignes découle de la période d’après-guerre, époque durant laquelle il répondait parfaitement aux besoins de la société de consommation de masse. Toutefois, cette époque est révolue et les “strip commerciales” se confrontent aujourd’hui au nouveau paradigme urbanistique à l’oeuvre à savoir, celui du développement urbain durable.

L’exemple de la strip-commerciale ci-contre témoigne de la dévitalisation de la zone. Les grandes aires de stationnement, qui répondaient autrefois à une forte demande, se retrouvent aujourd’hui sous-utilisées, de la même façon que les enseignes commerciales, de faible hauteur, se dévitalisent. Ces phénomènes s’expliquent notamment en raison du vieillissement démographique auquel fait face la municipalité de Longueuil. Certes, il y a moins de personnes qui se déplacent en automobile pour se rendre sur cette zone, mais l’aménagement ayant été conçu pour l’accès en voiture, ces zones sont ainsi peu favorables à la desserte en transports collectifs. La présence de taxis qui stationnent sur un emplacement réservé au-devant des magasins démontre la mauvaise accessibilité et la non-efficience des transports collectifs. De plus, essentiellement à vocation commerciale, les grandes artères qui délimitent le secteur agissent comme une barrière et créent par conséquent un manque de connectivité avec les espaces résidentiels environnants.



Source : Vue aérienne provenant de Google Maps, 2017



Présence d'une aire de stationnement réservée aux taxis, sur le parking du centre d'achat.



Vue du parking d'un centre d'achat, et de la hauteur des infrastructures commerciales à 8h, un samedi matin.



Vue du parking du même centre d'achat à 12h, dans la même journée.



Vue du parking du centre d'achat en fin de journée, à 18h.



Figure 29. Localisation de la *strip* commerciale à l'échelle de la municipalité de Longueuil

Réalisation : Amel El Hossayni
Source : Fond de carte de la Ville de Longueuil, 2017

Ainsi, le tissu suburbain longueuillois recouvre diverses typologies, telles que présentées précédemment, à savoir les zones de bungalow, les zones de blocs-appartements et les *strip* commerciales. Au vu des problématiques que ces secteurs occasionnent aujourd'hui, ces derniers méritent l'attention des acteurs locaux, comme celle des professionnels de l'aménagement. Toutefois, il serait avant tout intéressant de recenser les perceptions des habitants qui vivent et qui pratiquent ces différents secteurs au quotidien.

CHAPITRE 3. Une enquête sur les aspirations résidentielles des ménages longueuillois

À partir de la période d'après-guerre, les populations qui ont quitté l'île de Montréal pour le territoire de la Rive-Sud ont fortement été soutenues par le désir de la maison unifamiliale et le gain d'espace. Cependant, cet idéal à habiter tant convoité, principalement caractérisé par le trio bungalow, garage, et piscine, entre désormais en rupture avec la nouvelle conjoncture urbaine, notamment induite par le développement durable. Est-ce que le mode de vie banlieusard, qui aspire entre autres à la maison unifamiliale, persiste encore dans les idéaux des longueuillois(es) aujourd'hui ?

I. Perceptions individuelles sur la ville et l'habitat

1. Longueuil, perçue par quelques habitants

a) *Pourquoi Longueuil?*

Les entretiens semi-directifs ont débuté par des questions générales autour de Longueuil, comme pour connaître les raisons qui ont amené certains habitants à venir s'y installer. Pour deux personnes, Longueuil n'a pas été un choix puisqu'elles y sont nées : « Parce que je viens ici, c'est ma ville natale » (Josée, 32 ans). Pour trois autres personnes, c'est le prix du logement et le coût du foncier qui sont très avantageux par rapport aux autres municipalités de la région métropolitaine de Montréal (RMM) : « Euh c'est pas vraiment un choix là, on regardait les appartements les moins chers dans l'fond pis c'est ici qu'on a trouvé l'appartement le moins cher là, c'est vraiment pour ça dans l'fond » (Oliver, 27 ans). Pour d'autre encore, c'est pour des raisons professionnelles, et notamment la proximité avec le lieu de travail, qu'elles ont choisi Longueuil comme lieu de vie : « Ba parce que mon mari travaille sur la rive sud, mon mari c'était trop loin du coup de son travail, du coup on a déménagé » (Kennette, 45 ans). Mais également pour la proximité des équipements scolaires : « À cause d'la garderie des enfants » (Annick, 40 ans). De plus, l'une des personnes interrogées a mentionner l'idée de la proximité avec la famille : « C'est une belle place, mais parce que les parents y restent dans l'coin aussi c'est pour ça » (Richard, 57 ans). Puis une autre personne est simplement tombé sous le charme de son lieu de vie actuel : « Euh ba j'ai aimé, j'suis tombé en amour de la maison, du quartier, c'est tranquille, ouais, je préfère à Montréal » (Zakia, 62 ans). Finalement, les raisons sont diverses et variées, mais globalement, il faut dire que la majorité des personnes interviewées ont quitté soit l'île de Montréal, soit la rive nord, pour s'établir à Longueuil.

b) *Banlieue VS. Campagne*

En ce qui concerne l'ambiance de la ville, les avis sont partagés selon les différentes personnes interrogées. D'une part, certaines personnes semblent s'être bien intégrées et trouvent que Longueuil

est une ville où il y fait bon vivre : « C'est une ville tranquille, bien, c'est pas trop loin de Montréal, moi j'ai bien apprécié. Et pour aller au métro c'est pas trop compliqué l'autobus il est là. » (Cheikh, 39 ans) ». Étant située à environ quinze minutes de Montréal, la proximité des deux villes est très appréciée et constitue un avantage pour plusieurs ménages. De plus, une personne a également soulevé n'avoir jamais éprouvé un sentiment d'insécurité : « (...) moi j'ai jamais eu d'problèmes, j'ai jamais été agressée, je sens pas d'insécurité d'aucune sorte, j'me sens très libre ici, très bien » (Lorraine, 70 ans).

Tandis que par ailleurs, d'autres personnes perçoivent la ville différemment, notamment en la comparant à la campagne: « Euh, c'est pas mal bruyant là. Tu vois du monde, t'entends des chars [automobiles]. Tandis qu'en campagne t'sais, t'entends les oiseaux chanter pis t'entends pas les chars sont trop loin » (Josée, 32 ans). L'omniprésence de l'automobile semble ainsi être perçue par certains ménages, tout comme une certaine situation d'ambiance, plutôt liée à des secteurs particuliers de la ville, et dont les zones de blocs-appartements en sont *a priori* la cible : « (...), mais c'est plus dans l'coin là bas là, c'est plein plein plein d'bloc t'sais, des des dépanneurs [petite épicerie de proximité] de, de de chinois là mal entretenus, en tout cas, le monde va là pour acheter leur alcool pis toutes, c'est vraiment cette ambiance là que j'aime pas là, t'sais l'affaire de, ba un peu l'monde euh (...) t'sais là le mode de vie un peu sur le bien-être social là t'sais, t'sais j'élèverai pas ma famille, mes enfants dans, dans ce genre de mode là, qui voit tout l'temps du monde dans la misère là, (...). Longueuil c'est pas pauvre, mais j'trouve qu'il y a quand même beaucoup de misère ici, c'est pas vraiment d'la misère, c'est plus beaucoup d'monde qui se contente, qui aspire pas à plus, c'est un peu le *mindset* [état d'esprit] de Longueuil (...) » (Olivier, 27 ans). Cette ambiance, et plus précisément l'image attribuée aux zones de blocs-appartements, est perçue par plusieurs personnes et a été soulevée à de nombreuses reprises lors des entretiens.

2. Mobilité, déplacements et modes de transports

a) *Les déplacements domicile-travail*

Sur les 10 personnes interrogées, 2 sont au chômage, 2 sont retraitées, et 6 exercent une activité professionnelle, dont 3 sur l'île de Montréal, 2 sur l'agglomération de Longueuil (municipalités de Brossard et de Boucherville), et une dernière sur la ville de Longueuil. Parmi les 6 personnes actives, 4 utilisent les transports collectifs et 2 utilisent leur automobile pour les déplacements domicile-travail quotidiens. Ainsi, la majorité des personnes interviewées sollicitent les réseaux de transports en commun, tels que le bus et le métro, notamment pour se rendre sur l'Île de Montréal. Pour les personnes concernées, le choix s'explique en raison de la proximité de l'aire TOD de Longueuil, et la durée plus avantageuse comparée au temps perdu en auto dans les embouteillages en heure de pointe : « En métro, bus, en transport en commune. Parce que je préfère, c'est plus rapide, ça évite les bouchons sur le pont Jacques Cartier, ça va, ça roule bien » (Zakia, 62 ans).

b) Les déplacements hors domicile - travail

Hormis les déplacements domicile-travail, la majorité des personnes interrogées, soit 7 personnes sur 3, ont recours à l'automobile pour satisfaire leurs besoins. L'une d'entre elles utilise entre autres l'automobile pour une question de coût : « En auto, parce que le bus souvent, là y'a ma fille qui à 6 ans et y faut qu'elle paie là aussi, ça je comprends pas, les enfants de 6 ans faut les laisser passer, pourquoi elle paie? Je trouve ça anormal, les enfants de 6 ans faut les laisser passer. À 6 ans surtout qu'elle est accompagnée de ses parents. L'enfant y ne va pas prendre le bus seul, c'est juste, souvent il est accompagné de ses parents pour aller faire, pour sortir. Donc ça tu vois c'est pour l'obliger à prendre sa voiture [la tarification des enfants incite selon lui à l'usage de l'automobile] » (Cheikh, 39 ans). Une seule personne utilise véritablement les transports collectifs régulièrement : « Transport en commun, tout l'temps » (Richard, 57 ans). De cette façon, il y a là une autre tendance en ce qui concerne les déplacements hors domicile-travail, qui semble révéler l'importance de l'usage de l'automobile.

Par ailleurs, ces derniers déplacements sont réalisés dans le but de satisfaire les besoins du quotidien, comme l'épicerie, la pharmacie, la banque, ou encore même la bibliothèque. Selon les individus interviewés, chacun d'eux pense disposer de ces services de proximité au sein de leurs quartiers, mais lorsque le mode de transport utilisé leur a été demandé pour effectuer les déplacements concernés, la majorité ont répondu avoir recours à leur automobile : « En auto ouais ouais, j'me promène en auto ouais. Ça c'est un avantage, la pharmacie est à côté, à côté de la bibliothèque aussi. Ça c'est l'fun on peut aller à la bibliothèque chercher des livres » (Lorraine, 70 ans). Ainsi, la notion de « service de proximité » ne semble pas être définie comme étant l'ensemble des services de base accessibles en modes actifs. À l'exception peut-être des écoles, qui se situent pour certains à quelques mètres du domicile et qui sont accessibles à pied : « À l'école c'est sure que je vais déplacer à pied parce que c'est en face de toi, mais l'épicerie c'est sure que faut prendre ton auto » (Cheikh, 39 ans).

En somme, les données précédentes reflètent un mode de vie qui semble exclusivement être porté sur l'usage de l'automobile, en termes de déplacements journaliers. Avoir une voiture, c'est pour certains un élément indispensable pour la vie quotidienne, et une façon de pouvoir se déplacer plus rapidement et de transporter des charges lourdes, tandis que pour d'autre, la voiture semble être un bien symbolique et même s'ils sont selon eux « à proximité de tout », désirent avoir une belle voiture.

3. Le choix du type de logement

L'ensemble des personnes ont par la suite été interrogées sur les caractéristiques de leur lieu de résidence. Dans l'ensemble, il faut souligner que le choix du type de logement s'effectue en fonction de la structure familiale. Comme l'a soulevé l'une des personnes interviewées, le fait d'avoir des

enfants ou non par exemple, a des conséquences significatives sur le choix entrepris par les ménages, que ce soit en termes d'habitat, comme de mobilité : « Quand qu'on a des enfants on a comme pas l'choix d'faire des choix » (Geneviève, 38 ans). Ceci explique entre autres la diversité des typologies résidentielles occupées par chacune des personnes interrogées. Toutefois, deux typologies de logement semblent se démarquer, il s'agit notamment du *plex* et de la maison unifamiliale qui, sur l'ensemble des entretiens réalisés, sont revenus à plusieurs reprises dans les propos des personnes interrogées. Parmi celles-ci, quatre d'entre elles résident dans un plex, quatre autres dans une maison unifamiliale, et les deux autres personnes vivent dans un condominium pour l'une, et dans un bloc-appartement pour l'autre.

Tel que cité précédemment, le choix du type de logement varie d'un ménage à l'autre, mais l'enquête a permis de faire ressortir les principaux critères auxquels les ménages ont accordé une importance dans le choix de leur lieu de résidence.

De la même manière que pour le choix du lieu de vie, le prix est l'un des premiers critères qui influe directement sur le type de logement des ménages. Pour beaucoup d'entre elles, les personnes interrogées s'accordent sur le fait que sur la rive sud, le coût du loyer comme celui du terrain est relativement faible et plus attractif par rapport aux autres territoires de la métropole. Ensuite, le second critère qui semble important, notamment pour les ménages qui possèdent présentement une maison unifamiliale, c'est l'espace. Une partie des personnes concernées sont des familles, avec deux enfants, et deux d'entre elles mentionnent que la nécessité d'avoir une maison est de loin d'être un impératif, entre autres pour que les enfants puissent avoir plus d'espace pour se récréer : « On a une famille, là où on était c'était pas très bien [anciennement un plex (5 ½)], on voulait avoir notre chez nous, avec plus d'espace » (Kennette, 45 ans). L'une d'entre elles ajoute notamment que l'esthétisme et le charme de la maison a aussi influencé son choix : « (...) il fallait que j'ai un coup d'foudre quand j'rentre, fallait que je fasse "wouaw", et c'est ce que j'ai eu » (Zakia, 62 ans). Toutefois, il faut souligner que les deux autres ménages occupant une maison unifamiliale sont âgés de 57 et 71 ans, et possèdent pas d'enfants, ni de conjoint(e)s.

Par ailleurs, même si elles s'avèrent plus conséquentes pour les résidents des plex, les relations de voisinage semblent être une source de problèmes chez les personnes rencontrées. Les quatre ménages vivant dans des plex ont mentionné avoir rencontré plusieurs conflits de voisinage, essentiellement liés au bruit. C'est le cas par exemple d'un père de famille, qui explique que les enfants dérangent les voisins : « Il y a un problème que j'ai remarqué ici, il y a beaucoup de gens qui le souligne aussi, souvent la cohabitation ça pose problème. Pis les voisins ils n'aiment pas souvent des fois les enfants (...). Une fois la police m'a donné des tickets [contraventions] pour ça (...). C'est sûr que ça fait du bruit là, mais au moins tu pourrais avoir la tolérance, quand même un enfant qui marche, c'est sûr que ça va faire du bruit » (Cheikh, 39 ans). En ce qui concerne les ménages restants, certains s'entendent avec leurs voisins proches, tandis que d'autre ne préfèrent pas entretenir de dialogue avec les leurs : «

t'sais les voisins faut pas que t'entretiennes de relations avec ça [rire]. (...) c'est moins d'problèmes » (Josée, 32 ans).

Ainsi, ces derniers ménages désirent avoir une maison pour plus d'espace et de tranquillité, en pensant que l'éloignement vers les marges de la ville serait un remède aux conflits de voisinage. Toutefois, l'enquête démontre que la recherche d'un espace de vie plus grand, telle que la quête de la maison unifamiliale avec jardin privé, ne résout en rien cette problématique. Par exemple, l'une des personnes interrogées, actuellement propriétaire d'une maison, explique être en conflit constant avec sa voisine, depuis maintenant plusieurs années, non en raison du bruit, mais presque : « Elle a un chien qui me, qui m'exaspère. Dès que je sors dans ma cour, il se met à japper sur moi. Enfin pas seulement sur moi, de manière générale, dès qu'il entend un bruit il se met à japper sur les voisins, il aboie et le problème ce n'est pas lui, c'est elle qui ne le reprend pas. (...) il me gâche la vie à chaque fois, quand je vais dans ma piscine et puis même quand j'ouvre la fenêtre à peine » (Zakia, 62 ans). De cette façon, ce dernier exemple démontre que la solution pour mettre fin aux conflits de voisinage ne réside pas dans la possession d'une maison unifamiliale, d'autant plus que même si un individu réside dans une maison, il n'est pas à l'abri de rencontrer des problèmes de voisinage. Mais finalement, c'est probablement la qualité architecturale des constructions, et notamment des blocs apparemment, qui est à remettre en cause.

II. Aspirations résidentielles et idéal à habiter

Le matériau présenté précédemment repose essentiellement sur les perceptions des ménages composant l'échantillon, par rapport à leur lieu de vie et leur lieu de résidence. À présent, il serait intéressant de confronter ces perceptions, avec les aspirations résidentielles de chacun d'entre eux.

1. L'hégémonie de la maison unifamiliale

Le type de logement idéal qui semble correspondre aux attentes de la majeure partie des ménages interviewés, si ce n'est la totalité, est la maison unifamiliale. Pour celles et ceux qui possèdent présentement un plex, la maison unifamiliale serait le prochain type de logement qu'ils souhaiteraient acquérir : « Une maison, avec un avec jardin pis un garage, c'est pas évident un logement [plex] là. À cause des fois t'as des enfants y'en a qui t'cour sur la tête. Pis là tu peux pas faire "oh beh là fait calmer tes enfants là", tu peux pas les empêcher d'vivre » (Josée, 32 ans). Une aspiration à la maison individuelle pour le besoin de se retrouver seul également : « Pour être tout seul, pas d'voisins, pas d'soucis, t'sais là faut que j'fasse attention à pas marcher trop fort sinon sur l'plancher pour pas déranger l'monde en dessous, des trucs comme ça, j'veux vraiment être tout seul dans mes affaires pis j'suis quelqu'un de vraiment solitaire là, j'aime ça avoir la paix » (Olivier, 27 ans). Aussi, certains souhaiteraient avoir une maison unifamiliale située à proximité de grands parcs, pour les moments de

détente et de loisirs des enfants notamment : « Euh ba ce serait quelque chose de neuf, une construction neuve [maison], avec terrasse arrière-avant, le choix de sens pour le soleil, proche de la base de plein air, proche d'un parc, jeu d'eau (...). » (Geneviève, 38 ans). En ce qui concerne les personnes qui habitent actuellement dans une maison unifamiliale, celles-ci se sentent à leur aise et n'aspire pas à d'autres typologies de logement : « J'aimerais vivre dans une maison détachée pour aussi longtemps que j'puisse l'entretenir » (Marie, 71 ans). De plus, un des ménages interrogés souhaite particulièrement que sa maison soit automatisée : « Euh plus multifonctionnelle. Plus automatisée, au niveau du chauffage par exemple, juste prendre ton téléphone pis faire toute t'sais. Une maison ouais, les logements j'suis pas capable » (Richard, 57 ans). Ainsi, il faut souligner la différence notable entre le type de logement actuellement occupé par les différents ménages et le type de logement auquel chacun d'entre eux aspire.

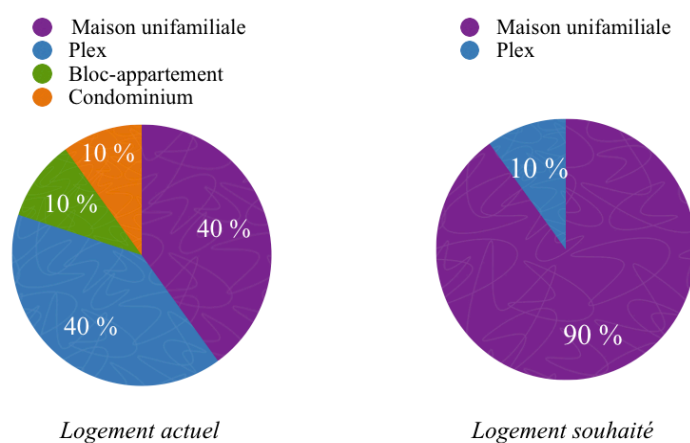


Figure 30. Répartition des ménages selon leur type de logement actuel et le choix du type de logement souhaité
 Source : Enquête sur les aspirations résidentielles des ménages longueuillois, juillet 2017

De plus, parmi les ménages interviewés, nombreux sont ceux qui souhaitent entreprendre un déménagement dans les années à venir. Le désir d'un espace plus grand et plus privatif et la volonté de devenir propriétaire, sont les principales raisons pour lesquelles ces ménages envisagent le déménagement : « Ouais, j'vais déménager plus tard, mais là pour l'instant j'ai un loyer qui me coûte pas trop cher, pis j'suis sur l'chômage tout ça fak j'ai pas nécessairement beaucoup d'argent présentement pis ça m'convient, mais c'est dans les plans là, à court-moyen terme avec ma copine, pour s'acheter quelque chose à nous, dès qu'on part de ce logement-là c'est vraiment pour s'acheter quelque chose. » (Olivier, 27 ans). Aussi, même si le quartier propose une offre d'équipements publics, tels que des parcs ou une piscine, certains ménages préfèrent disposer de leur propre espace récréatif : « J'viens d'emménager, mais mon idéal ce serait d'acheter (...) qui est une 'tite cour ou une terrasse assez grande là ça serait suffisant. Même si t'sais y'a des piscines dans l'quartier là j'aimerais ça avoir un espace à moi ». (Geneviève, 38 ans).

2. Une population vieillissante et dépendante à l'automobile

Parmi les ménages interviewés, quatre d'entre eux appartiennent aux cohortes comprises entre 55-59 ans et 70-74 ans. Dans leurs propos, ces derniers n'ont pas manqué de soulever d'éventuels besoins en matière d'accessibilité : « J'en ai pas d'inconvénients sauf que j'aimerais avoir un garage d'intérieur, pis un ascenseur. J'habite au 3^{ème} étage, fake j'ai vingt-trois marches à monter, pis monter descendre, monter descendre euh, à 70 ans, ça commence à être un peu trop ». Voilà un nouveau défi, entre autres relatif à l'offre de logement, auquel la municipalité est confrontée.

Par ailleurs, la majorité des ménages interviewés laissent paraître leur dépendance à l'automobile, comme un moyen de transport qu'ils désirent conserver aussi longtemps que possible : « Je garderai l'auto, pis j'en rachèterai une nouvelle même » (Geneviève, 38 ans). L'automobile reflète pour certains la liberté, l'autonomie et l'indépendance : « (...) c'est sûre que mon moyen de transport c'est la voiture, parce que c'est la liberté, à 70 ans tu veux être libre de sortir, pis, aller voir des amis, puis, t'sais, être libre de cette façon-là, parce que t'sais, le système de transport en commun j'saurai même pas comment l'utiliser. C'est mon indépendance, c'est ma liberté » (Lorraine, 70 ans).

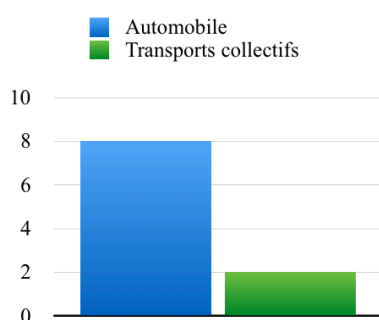


Figure 31. Répartition des ménages selon le mode de transport souhaité
Source : Enquête sur les aspirations résidentielles des ménages longueuillois, juillet 2017

Toutefois, une minorité des ménages laissent entendre qu'ils accordent plus d'importance pour les transports collectifs et qu'ils préfèrent privilégier ce mode de transport dans le cadre de leurs déplacements, et ce, principalement pour des raisons d'efficacité : « J'ai tout l'temps pris le transport en commun, même si j'ai une auto j'aime mieux aller en transport en commun, tu vas d'un point A à un point B ça va plus vite, comparé à aller chercher un parking, payer, tout ça, ça vaudrait mieux tu payes une passe pis tu peux aller n'importe où. Moi j'ai pas l'temps de chercher pour un parking ou c'est affaire là, l'inconvénient c'est les heures de pointe, mais c'est ça, plus grand chose à dire sur ça. » (Richard,

57 ans). Mais également pour des raisons environnementales : « Ba écoute moi je suis pour l'environnement et pour sauver la planète, pour ne pas utiliser la voiture de façon inutile, donc le transport en commun me convient très bien. Ouais, ça me convient très très bien. » (Zakia, 62 ans). À ce propos, il est important de souligner que sur l'ensemble des entretiens réalisés, seulement une personne a évoqué la question environnementale.

3. Un éventuel désir de proximité et de lien social

Malgré le désir de nombreuses personnes de vouloir se retrouver seule dans leur propre maison, quelques unes aspirent à davantage de lien social au sein de leur quartier. Selon elles, l'esprit de

communauté dans un quartier, c'est aussi un moyen de s'entraider entre voisins, étant donné que chaque individu est en capacité d'offrir des services différents, entre autres en fonction de leurs compétences professionnelles : « (...) ils deviennent amis entre eux [les voisins], ils s'partagent, ils font du troc, avec les vêtements, la bouffe, ils s'entraident là, t'sais cet esprit d'communauté là, vivre dans un quartier comme ça j'aimerais ça. Tu peux toujours apporter ton aide, aider les gens, chaque personne à ses qualités, ses forces, ses faiblesses. Moi j'ai été infirmière, pis t'sais là un bébé qui tombe à terre, y s'fait une coupure sur l'front, ba t'sais c'est pas grave là, y crie, mais, on peut s'en occuper là » (Lorraine, 70 ans). D'autres laissent deviner notamment qu'il serait intéressant de développer davantage d'actions collectives à l'échelle du quartier : « J'entends beaucoup parler à Montréal de quartiers où ils font des repas de famille, où ils font du nettoyage collectif du quartier, ou de l'embellissement de leur quartier, mais ici non, rien, chacun est chez soi ». (Zakia, 62 ans). D'autre part, quelques personnes soulignent que la diversité culturelle au sein d'un quartier est une richesse : « Oh pis différentes nationalités aussi, différentes cultures, que tu manges du libanais, de l'italien. Ça rend la vie intéressante. » (Richard, 57 ans).

De plus, certains mentionnent que les équipements publics d'un quartier sont essentiels, du fait qu'ils contribuent à promouvoir du lien social, entre la jeunesse par exemple : « Tous les enfants vont à la même école, ça crée un voisinage intéressant à cause, grâce à l'école, grâce au parc, grâce à, le centre commercial Jacques Cartier (...). » (Geneviève, 38 ans).

III. Implications citoyennes et action municipale

En parallèle, les ménages ont été amenés à rendre compte des éventuels changements qu'ils souhaitent se voir opérer au niveau de leur quartier, comme au niveau de la ville de Longueuil.

D'après l'ensemble des ménages interviewés, tous semblent souligner avant tout l'état de détérioration des infrastructures routières, que ce soit au niveau de leur quartier de résidence : « Bah les rues là, moi en tout cas dans ma rue euh qu'est-ce qui arrive c'est qui ont asphalté le centre d'la rue, mais pas les rebords, j'sais pas y ont voulu économiser là y ont faite comme les caniveaux pas asphaltés sur ma rue, fake que ça fait en sorte que quand qu'on sort de notre stationnement, nos voitures accrochent pis j'trouve que ça, l'entretien de ça c'est pas génial. » (Geneviève, 38 ans), comme sur l'ensemble de la ville : « Si, je reviens sur les inconvénients et je remarque que les routes à Longueuil elles sont désastreuses, y'a tellement de trous de, la ville ne fait rien. On paie trop de taxes et rien est fait » (Zakia, 62 ans).

En raison de la récurrence du problème relatif aux voies de circulation dans les propos des ménages interviewés, c'est donc à partir de cet exemple que la suite de la réflexion va être basée. Par ailleurs, lors de chaque entretien, il a été demandé aux individus s'ils avaient déjà entrepris des démarches

auprès de la municipalité en témoignant notamment de l'état insatisfaisant du réseau de voirie. Face à cela, il a été question de savoir selon eux, à qui appartient la responsabilité d'améliorer la ville, mais aussi de savoir s'ils ont déjà pris l'initiative de revendiquer leurs souhaits auprès de la municipalité.

Tandis que certains ignorent à qui appartient la responsabilité d'améliorer la ville : « Ba moi j'suis pas un spécialiste dans ce domaine-là, tout ce que je peux constater que, c'est des choses qui sont pas bien faites. J'sais pas si c'est la concession qui n'est pas bien, ou bien si c'est le climat, que c'est un peu difficile à faire des bonnes routes ici en tout cas. » (Cheikh, 39 ans), d'autres croient peu en l'action municipale : « oh ça, c'est au niveau municipal de s'en occuper. J'vais peut-être porter plainte, mais est-ce que ça va faire quelque chose, je sais pas » (Richard, 57 ans). Pour citer un exemple, notamment à travers lequel l'action municipale semble être remise en cause quant à la réactivité des demandes des citoyens : « La ville elle vient de refaire la rue Montarville là, on a fait la demande hein, ça fait plusieurs fois qu'on a faite la demande. Moi je l'ai faite, une propriétaire la faite aussi, y'a un autre locataire qui a appelé la ville plusieurs fois, qui les a harcelés, pour qu'ils viennent réparer ça. Y'a des trous béants en arrière là c'est épouvantable, faudrait qu'ils viennent faire ça cet été » (Lorraine, 70 ans).

En contrepartie, hormis cette dernière personne, il est important de mentionner que le reste des personnes interrogées n'ont jamais pris contact avec la municipalité, ou encore assister à une consultation publique et ce, soit par un manque de volonté ou de temps : « Non, je vois la publicité dans le journal, mais, en général c'est les samedis et dimanche et comme je travaille toute la semaine bah non » (Zakia, 62 ans).

Dans l'ensemble, cette enquête auprès de quelques longueuillois et longueuilloises rend compte du temps consacré par les ménages pour répondre aux diverses questions qui leur ont été posées, qui leur ont permis de s'interroger sur leur lieu de vie. Aussi, ils s'avèrent que beaucoup d'entre eux ressentent le besoin de s'exprimer par rapport à certaines choses qui font partie de leur quotidien, et notamment par rapport à la qualité de leur environnement proche. Toutefois, l'enquête a révélé que le mythe de la maison unifamiliale, et plus précisément celui du trio bungalow - jardin - garage, semble perdurer et avoir une place davantage notable dans les représentations socioculturelles des ménages interviewés, qu'ils considèrent comme étant le type de logement parfait. Par ailleurs, au vu des dynamiques de mobilité résidentielles, propres à chacun des individus rencontrés, il faudrait se demander si le plex ne serait-il pas à considérer comme étant un logement temporaire avant l'acquisition de la maison unifamiliale, entre autres pour les jeunes ménages, soit la génération Y?

PARTIE 3. LA MISE EN PERSPECTIVE DU PROCESSUS D'ACTUALISATION

Les chapitres précédents présentent une analyse sociospatiale préliminaire, qui soulève entre autres les problématiques actuelles de la ville de Longueuil. Au vu du contexte ambiant et notamment des dynamiques locales, le tissu suburbain longueuillois laisse apparaître des zones qui présentent de nombreux dysfonctionnements. À présent, l'intérêt de cette dernière partie est de montrer de quelle manière l'actualisation peut répondre aux maux de la banlieue d'après-guerre et comment peut-elle concilier les dynamiques démographiques et le développement durable, tout en freinant l'étalement urbain des périphéries?

CHAPITRE 1. L'actualisation, un processus d'aménagement malléable

La crise de l'hypothèque de 2008, aussi connue sous la nomination "crise des *subprimes*", est de loin l'événement qui a pris part au façonnement des banlieues d'après-guerre des villes nord-américaines, dont la municipalité de Longueuil. Tel que constaté dans la partie précédente, le tissu suburbain longueuillois recouvre à l'heure actuelle de nombreuses zones en voie d'obsolescence. Ainsi, l'étendue de l'étalement représente un investissement énorme pour les acteurs locaux, mais même si les changements s'annoncent onéreux, cela engage les municipalités de banlieues à s'interroger sur l'avenir de son territoire.

I. Des typologies suburbaines à potentiel d'actualisation

Avant tout, il est important de garder à l'esprit que les zones propices à l'actualisation sont diverses et variées et surtout, singulières. En ce sens que le processus d'actualisation est malléable et s'adapte aux spécificités physiques et sociales d'un site. Même si ce dernier semble présenter les mêmes caractéristiques architecturales, les dynamiques sociodémographiques et économiques du site vont varier. De manière générale, l'actualisation apporte des pistes de solutions aux zones suburbaines qui sont présentement en voie d'obsolescence, telle que la zone de bungalow, la zone de bloc-appartement et la strip commerciale.

1. La densification douce des *bungalows* par l'ajout d'un logement accessoire

Par définition, le logement accessoire est une unité résidentielle autonome et à statut privée, conçue soit à l'intérieur, au sous-sol, à l'étage ou sous les combles par exemple, ou soit accolée à une maison principale (SCHL, 2006). Il n'existe pas encore de nomenclature officielle pour ce genre de pratique, ce qui explique qu'en fonction des municipalités, la nomenclature diffère. Le développement de logement accessoire s'appuie sur une logique de densification douce du territoire, qui est davantage

propice au tissu suburbain, en raison de sa faible densité, et qui répond par ailleurs à plusieurs objectifs.

Tout d'abord, au vu des enjeux sociodémographiques, et plus précisément du vieillissement de la population et de la réduction de la taille des ménages, cette pratique permet de répondre aux besoins variés et changeants des ménages en matière d'habitat. À l'époque, le modèle de la maison unifamiliale a été conçu pour répondre aux besoins d'une famille avec enfants et au désir de ces derniers à avoir plus d'espace et être à proximité de la nature. Toutefois, il s'avère que ce modèle n'est plus adapté aux profils démographiques actuels. Par exemple, les baby-boomers (génération X) se retrouvent



Figure 32. Ajouts de logements accessoires
Réalisation : Amel El Hossayni et Samuel Descôteaux-
Fréchette, mai 2017

aujourd'hui avec de grandes propriétés qu'ils sont de moins en moins à même d'entretenir, de la même façon que les ménages sans enfants sont de plus en plus nombreux à acquérir une maison unifamiliale. De plus, le potentiel du développement de logement accessoire est d'autant plus important en banlieue en ce sens que le tissu suburbain dispose encore à l'heure actuelle d'une superficie de zones à densifier de loin plus importante que dans les villes centres, comme sur l'île de Montréal qui arrive à saturation. Il existe des quartiers de résidences pour retraités, tout comme il existe des étendues de bungalow de ménages sans enfants, pourquoi ne pas concevoir des lieux de vie aux typologies d'habitats diversifiés afin de mixer les populations et ainsi, assurer la durabilité de ces espaces par la rotation des générations?

Le développement du logement accessoire permet de concilier les besoins spécifiques des individus, tout comme il permet à la municipalité de bénéficier de retombées positives sur son territoire. D'une part, il s'agit d'une alternative qui répond aux besoins des personnes âgées, qui ne désirent pas quitter leur quartier pour des résidences de retraités, comme aux besoins des plus jeunes, dont les étudiants, qui peuvent ainsi trouver des logements au prix abordable. Aussi, le logement accessoire permet aux jeunes ménages d'acquérir un logement en fournissant un revenu de location qui contribue à défrayer les coûts hypothécaires. D'autre part, la municipalité peut également tirer de nombreux avantages de ce mode de densification douce. Le logement accessoire permet d'assurer une préservation de l'environnement, notamment des forêts et des terres agricoles, et par delà, de palier contre l'étalement urbain. Tout en répondant, en parallèle, à l'augmentation de la population et à la demande de logement. De plus, le logement accessoire satisfait potentiellement les besoins du plus grand nombre,

du fait qu'il favorise la diversification du parc résidentiel. Par ailleurs, la hausse de la densité de population concède à la municipalité et aux instances planificatrices des réseaux de transport une meilleure marge de manoeuvre pour envisager une desserte plus efficiente des transports collectifs. Par la même occasion, cela permet de concevoir un environnement plus propice au développement de l'offre de services de proximité. De plus, conformément aux attentes des habitants, la densification douce à l'avantage de conserver le portrait architectural du quartier. Finalement, la municipalité perçoit des revenus supplémentaires tout en optimisant ses infrastructures et les réseaux d'assainissement.

En faveur de ses citoyens, la municipalité de Longueuil a mis en place une réglementation pour le logement accessoire, et plus précisément qualifié de « logement multigénérationnel ». Ce dernier est autorisé dans toute habitation unifamiliale isolée située dans une zone relevant du groupe habitation (zonage résidentiel), mais plusieurs conditions sont à respecter. Le logement multigénérationnel implique un lien de parenté ou d'alliance, une démolition de l'unité si inoccupation, la conservation de la même adresse et de la même boîte aux lettres. Ainsi, le logement multigénérationnel présente une contrainte en ce sens que le caractère familial se doit d'être respecté.

2. La zone de bloc-appartement, une typologie spécifique au Québec

Forme architecturale caractéristique du Québec, la zone de bloc-appartement est une zone exclusivement résidentielle, conçue à l'échelle automobile et marquée par la prédominance des stationnements. De ce fait, la faible compacité de cette typologie suburbaine possède un fort potentiel d'actualisation, tant en termes de densification résidentielle, qu'en termes de diversification fonctionnelle et de gestion du stationnement.

La densification résidentielle présente de manière générale de nombreux avantages, aussi bien pour les citoyens, que pour la municipalité et les propriétaires immobiliers. Au niveau d'une zone de bloc-appartement, la densification par l'ajout d'un nouveau bâtiment tel qu'illustré ci-contre, contribue à bonifier le parc de logements locatifs, en augmentant la valeur des propriétés comme les revenus de location du propriétaire. Par delà, la municipalité peut potentiellement bénéficier de revenus supplémentaires et cela le lui permet d'optimiser ses infrastructures.



Figure 33. Optimisation des blocs-appartements
Réalisation : Amel El Hossayni et Samuel Descôteaux-Fréchette, mai 2017

La diversification fonctionnelle, qui peut potentiellement se concrétiser par l'ajout de commerces, peut amener une nouvelle dynamique au sein du secteur. De plus, elle procure un nouveau souffle à cette zone dévitalisée, entre autres en raison de la sous-exploitation des différents éléments, comme les nombreuses aires de stationnement, la largeur notable des voies internes de circulation, et l'étendue du couvert végétal délaissé.

Ainsi, la gestion de la mobilité au sein de cette zone semble constituer un véritable enjeu, du fait notamment de sa conception à l'échelle automobile, davantage accentuée par l'omniprésence des stationnements et qui, par ailleurs, rend moins efficient les circuits des transports collectifs, comme les lignes de bus. De cette façon, les acteurs de l'aménagement ont tout intérêt à s'intéresser à cette typologie suburbaine qui dispose d'un réel potentiel d'actualisation. La densification de la zone permet de limiter les besoins de mobilité, du fait de l'usage plus intensif de l'espace, et par conséquent, de réduire la consommation énergétique. Appuyée par la mixité fonctionnelle, la densification contribue à concevoir des lieux de vie à échelle humaine, plus compacte et plus durable.

3. La revitalisation de la strip commerciale

La strip commerciale pourrait être le cliché de la banlieue nord-américaine. L'étalement progressif de l'urbanisation a fait en sorte que la plupart des grands centres commerciaux bordés de marres de stationnements se trouvent être aujourd'hui au centre des villes de banlieues, mais ces centralités s'avèrent contre-productives vis-à-vis des dynamiques économique et démographique. Alors que faire avec des places centrales vides et désertées, et des grands malls commerciaux moribonds?

La strip commerciale comporte un tel potentiel d'actualisation que le processus de revitalisation de cette zone peut s'effectuer sur plusieurs plans. Premièrement, pour pallier à la circulation massive des automobilistes, qui dominent l'espace, et par delà, élargir l'offre en matière de transport, une restructuration de la voirie permettrait d'envisager la cohabitation entre différents modes de transports. Deuxièmement, au vu des grandes superficies des aires de stationnement, il est clairement envisageable de développer des



Figure 34. Revitalisation de la strip commerciale
Réalisation : Amel El Hossayni et Samuel Descôteaux-Frêchette, mai 2017

opérations immobilières, ayant par exemple pour destination une vocation résidentielle. La densification immobilière permet d'apporter une nouvelle offre en matière de logement, et de diversifier la zone en question, tout en attribuant une source de revenus supplémentaires à la municipalité.

Finalement, la revitalisation de cette zone peut transformer considérablement la vocation du secteur, en passant d'un espace à vocation commerciale et exclusivement pratiqué par l'usage de l'automobile, en un secteur multifonctionnel, qui dispose d'une offre variée en matière de transport et qui, de par la densification, favorise l'utilisation des modes actifs, tels que la marche et le vélo. Ainsi, l'actualisation de la strip commerciale peut contribuer à donner une nouvelle identité à un espace dévitalisé, tout en générant une centralité plus attractive et prospère, qui ne peut qu'améliorer la qualité de vie des citoyens.

II. Des critères à prendre en considération

Les trois typologies illustrées précédemment s'apparentent à des zones caractéristiques du tissu suburbain de la banlieue nord-américaine. L'actualisation de ces différentes typologies a montré que ce processus répondait respectivement à diverses lacunes, et ce, dans le but d'en faire des lieux de vie plus durables. Néanmoins, avant toute démarche d'actualisation, des critères d'ordre réglementaires sont à prendre en compte.

De manière générale, il s'agit de critères liés aux à l'occupation du sol, qui peuvent être spécifiques à un territoire, soit la municipalité de Longueuil, ou bien généraux à l'échelle de l'agglomération par exemple. D'une part, les critères spécifiques renvoient essentiellement au zonage, établi par la réglementation municipale en vigueur, et plus précisément dans le Plan d'Urbanisme (PU) de la municipalité. Un projet d'actualisation se doit de tenir compte de l'affectation du sol, en s'assurant que la zone est constructible et classée comme étant urbanisée (U) ou à urbaniser (AU). (MAMOT, 2017; Ville de Longueuil, 2017).

Par ailleurs, des critères plus généraux, entre autres établis par le Schéma d'Aménagement et de Développement (SAD) et qui couvrent ainsi l'ensemble de l'agglomération de Longueuil, sont à prendre en considération avant une éventuelle démarche d'actualisation d'un site (SAD, 2016).

1. Le respect de la trame verte et bleue

À l'échelle d'une ville, le couvert végétal, qui correspond à l'ensemble des végétaux qui recouvre les sols, est quantifié par l'indice de canopée, soit le ratio du couvert arborescent par rapport à la superficie d'un secteur donné. Ce dernier permet d'obtenir des informations sur la qualité environnementale d'un milieu, de la même manière qu'il assure le maintien de la biodiversité urbaine.

En ce qui concerne la municipalité de Longueuil, une carte produite en 2015 par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), laisse apparaître une classification des différentes zones en fonction de la quantité (exprimée en mètres) de végétal ou de minéral, que celles-ci contiennent. Les zones qui contiennent une forte proportion de végétaux sont les espaces boisés et forestiers, où la canopée excède les trois mètres de hauteur. Il s'agit de zones situées en périphérie de la ville, sur des territoires à vocation naturelle et de ce fait, non urbanisés. À l'inverse, les zones où le couvert minéral est le plus important, où celui-ci excède notamment les trois mètres de hauteur, se situent au niveau des grands axes structurants de la ville et des grandes aires de stationnement qui se situent à leurs abords, mais aussi au niveau des pôles économiques comme l'aire TOD.

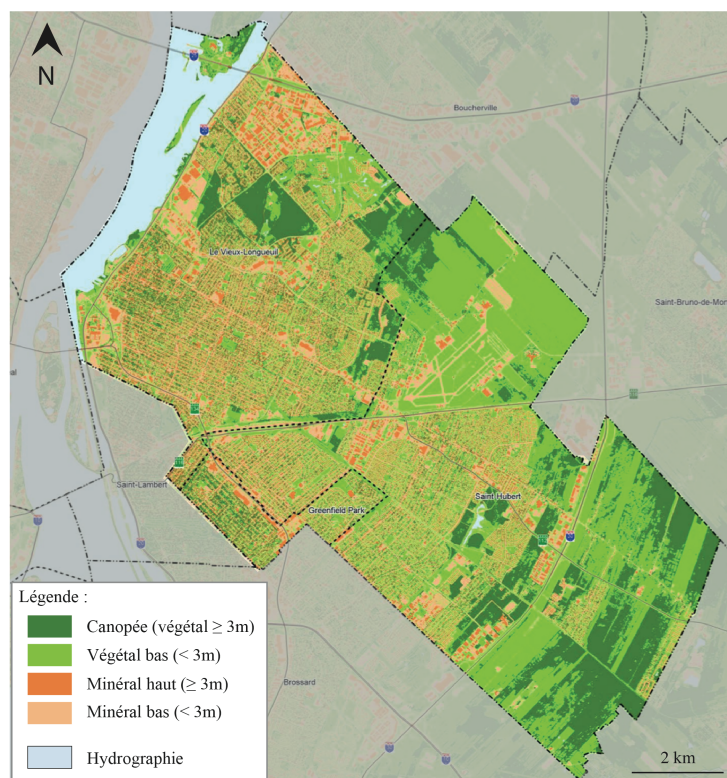


Figure 35. Indice de canopée à l'échelle de la municipalité de Longueuil en 2015
 Montage : Amel El Hossayni
 Sources : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et Ville de Longueuil, avril 2017

L'importance de la préservation du couvert végétal au sein d'une ville s'explique pour plusieurs raisons, en commençant par le simple fait que celui-ci permet l'évaporation des précipitations et le respect des écosystèmes. Aussi, parmi les raisons qui contribuent à l'augmentation des îlots de chaleur urbain, il y a la destruction du couvert végétal sur certaines zones, qui se fait au détriment de la minéralisation croissante des propriétés. Il y a aussi la "quête de l'entretien", qui renvoie à l'idée d'asphalter des surfaces pour éliminer les zones encombrantes, en remplaçant un boisé par une surface de gazon par exemple. Par conséquent, la réduction du couvert végétal par l'imperméabilisation des sols a des impacts négatifs sur l'environnement urbain et naturel, entre autres en occasionnant une augmentation du ruissellement. D'après des études de la CMM, le ruissellement a des conséquences néfastes pour l'environnement, comme le drainage de matières en

suspension et des polluants vers les réseaux d'égout et les cours d'eau, la contamination bactériologique, la perturbation des écosystèmes aquatiques, mais aussi l'augmentation de la fréquence et de l'ampleur des crues, l'augmentation de l'érosion des berges, ou encore l'assèchement de la nappe phréatique. Sans compter les coûts économiques et sociaux tels que la fermeture de zones de pêche et la perte de revenus touristiques (CMM, 2017). Ainsi, la problématique du ruissellement se doit d'être prise en compte, d'autant plus que les changements climatiques (CC) annoncés vont contribuer à l'augmentation des épisodes de précipitations abondantes.

De la même manière, en 2002, une politique nationale de l'eau a été instaurée au Québec dans le but d'assurer la protection de cette ressource unique, et de gérer l'eau dans une perspective de développement durable, en protégeant à la fois la santé publique, mais aussi celle des écosystèmes aquatiques. Cette gestion de l'eau est désormais établie à partir des différents bassins versants de la région.

2. La préservation de la zone agricole

Alors qu'elles ont été menacées depuis de nombreuses années, entre autres par l'étalement urbain et l'urbanisation massive des territoires, les zones agricoles constituent aujourd'hui une ressource à préserver. La loi sur la protection du territoire et des activités agricoles du 20 juin 1997 a entraîné la création de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), qui a pour objectif d'impliquer les instances municipales dans la préservation de la zone agricole et la gestion de leurs activités liées à la pratique agricole, mais aussi de garantir un territoire propice à l'exercice et au développement des activités agricoles pour les générations futures. À ce propos, la protection de ces zones semble avoir été prise en considération dans les grandes orientations d'aménagement et du développement du territoire puisqu'elle figure parmi les orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

D'autant plus qu'à l'échelle provinciale, les sols de bonne qualité, et par conséquent propices à l'agriculture, ne représentent que moins de 2% de la superficie totale du Québec. De ce fait, la rareté de cette ressource est d'autant plus marquée par le fait que ces sols sont essentiellement localisés au niveau de la plaine du Saint-Laurent et de ses principaux affluents.

3. La conservation et la mise en valeur des éléments patrimoniaux

L'un des objectifs fixés par les orientations du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Longueuil est de protéger et mettre en valeur les composantes patrimoniale, archéologique et paysagère des territoires de la Rive-Sud. Le patrimoine bâti, archéologique et paysager constitue le fondement de l'identité de chaque ville, et se doit ainsi d'être respecté et mis en valeur par les acteurs de l'aménagement. Par ailleurs, la nouvelle Loi sur le patrimoine culturel (LPC)

a élargi le concept de patrimoine, qui prend maintenant en compte le patrimoine immatériel, tel que les événements et les lieux historiques, alors que la précédente loi comprenait uniquement la mise en valeur des biens patrimoniaux comme les immeubles, les documents et les objets.

Finalement, en s'inscrivant dans une logique de renouvellement de la ville sur elle-même, l'actualisation se place ainsi à l'encontre de l'étalement urbain. Même si plusieurs critères sont à prendre en considération, cette démarche intervient sur des zones, entre autres oubliées de la planification, dans le but de répondre aux éventuels dysfonctionnements qu'elles rencontrent. Aussi, elle vise d'une part à optimiser les infrastructures existantes d'un site, mais aussi à respecter l'intégration de tout nouveau projet en prenant notamment en compte les besoins de la population locale et en respectant l'environnement. De cette façon, l'actualisation garantit la conception des projets aussi bien durables, dans le temps et conformément aux principes du développement durable, que rentables en conciliant les intérêts des acteurs locaux, comme ceux des professionnels de l'aménagement et ceux des citoyens.

CHAPITRE 2. Une étude des projets semblables au processus d'actualisation

Depuis ces dernières décennies, les projets en matière de renouvellement urbain sont de plus en plus nombreux à voir le jour, et ce, avant tout dans le respect des principes de développement durable, qui représentent un intérêt considérable pour l'ensemble des sociétés. Dans le cadre de ce chapitre, il est question de s'arrêter sur des exemples d'aménagement urbain, qui peuvent entre autres illustrer des manières d'aménager les différentes typologies précédemment étudiées.

I. Des modes de densification douce diversifiées selon différentes régions du globe

1. La densification douce au Canada par les "appartements accessoires"

Au Canada, l'ajout d'un "appartement accessoire", correspondant à un logement autonome et séparé du logement principal, est un processus de densification douce qui vise à augmenter la densité résidentielle, sans pour autant modifier la densité bâtie d'un secteur. Par conséquent, ce mode de densification douce n'entraîne pas de division parcellaire et s'appuie sur un système locatif. Depuis les années 1980, la densification est devenue un outil de prédilection pour de nombreuses provinces québécoises, entre autres parce qu'il permet d'augmenter l'offre de logements abordables (Touati, 2012). C'est le cas de la province de l'Ontario, qui a mis en place une politique de densification régionale, qui encourage les municipalités à élaborer des dispositifs de densification résidentielle de manière à augmenter et diversifier l'offre de logements, dont l'ajout d'appartements accessoires.

À Guelph, en Ontario, la commune a enregistré 600 appartements accessoires créés entre les années 1995 et 2003, qui correspondent principalement à des unités situées en semi-sous-sol. À l'image des villes nord-américaines, la majeure partie de la superficie de Guelph est caractérisée par un tissu résidentiel à faible densité, soit composée majoritairement d'un habitat pavillonnaire.

2. La densification douce en Europe par la démarche "BIMBY"

Alors que l'ajout d'appartement accessoires ou de logements accessoires que l'on retrouve à travers les exemples canadiens a pour effet d'augmenter simplement la densité résidentielle d'un secteur, le cas de la démarche BIMBY entraîne une augmentation de la densité résidentielle également, mais aussi de la densité bâtie.

En Europe, et plus précisément en France. Dans le cadre d'un appel à projets lancé en 2009 et intitulé "Villes Durables", l'Agence Nationale de la Recherche (ANR) a retenu le projet BIMBY, traduit de l'anglicisme "Build In My BackYard" et proposé par les deux Français Benoît Le Foll et David Miet. Ce projet de recherche repose sur l'hypothèse que "la capacité des acteurs de l'urbain (habitants, techniciens, élus) à mobiliser le foncier des tissus pavillonnaires existants" contribue à financer le renouvellement et la densification progressive de ces quartiers (BIMBY, 2017). De cette façon, la démarche BIMBY vise à impliquer l'ensemble des citoyens dans le redéveloppement des zones d'habitat pavillonnaire existantes. Par delà, il s'agit d'une initiative individuelle, qui part de la volonté de diviser sa parcelle pour permettre une nouvelle construction, qui a un double intérêt. D'une part, cela permet aux individus intéressés de mieux valoriser leur bien sur le marché immobilier, et d'autre part, la municipalité dispose d'une offre plus diversifiée de logements sur son territoire. Aussi, d'un point de vue plus général, la démarche BIMBY permet d'optimiser l'espace, mais aussi de limiter l'étalement urbain, et celle-ci a alors tout intérêt à être soutenue et encouragée par la municipalité, entre autres via des règles d'urbanisme adéquates.

II. Des exemples de revitalisation de *strips* commerciales

L'une des typologies les plus caractéristiques de la banlieue nord-américaine est de loin la strip commerciale, qui a connu son essor à partir des années 50, mais qui, depuis ses vingt dernières années, fait l'objet d'une décroissance urbaine et économique. Face à cela, les instances municipales sont de plus en plus nombreuses à s'investir dans la revitalisation de ces zones, dont les conséquences affectent la qualité de vie des populations.

C'est le cas du grand centre d'achat de Belmar, situé dans la ville de Lakewood, dans l'état du Colorado aux États-Unis. Créé en 1966, le grand centre commercial a finalement fermé ses portes en

2001 en raison du déclin progressif de l'activité commerciale, de la concurrence croissante, mais aussi du mauvais entretien des infrastructures commerciales (Myers, 2013). Malgré la contamination des sols, dû aux produits chimiques issus de deux anciennes entreprises de nettoyage à sec, la compagnie Continuum a fait l'acquisition du site. Dans l'optique de renouveler cette espace, le meilleur choix pour la compagnie a été d'entreprendre une destruction des bâtiments et de planifier à nouveau la zone. Au programme, la compagnie a prévu l'aménagement d'un centre commercial en plein air, des bureaux et des espaces verts, mais aussi des espaces résidentiels. L'idée a été de concevoir un espace semblable à un quartier de centre-ville à usage mixte, qui comprend 22 blocs, dont 1300 résidences unifamiliales, des maisons en rangées et des condominiums.

De cette façon, le renouvellement de ce site témoigne d'une mixité fonctionnelle, de même qu'une diversité des typologies résidentielles et commerciales. Un réaménagement de la voirie, qui favorise entre autres les modes actifs, assure également la perméabilité du site. Toutefois, le projet ne semble pas avoir pris en considération l'omniprésence de l'automobile, même si le nombre des aires de stationnement a été réduit, de même que l'offre de transports en commun s'avère quasi inexistante.



Vue aérienne de la strip commerciale de Belmar à l'après-guerre



Renouvellement de la chaussée et prise en considération de l'usage des modes actifs



Aménagement d'une place aux abords des édifices commerciaux

Figure 36. Revitalisation des espaces centraux de la *strip* commerciale de Belmar, Lakewood (Colorado)

Montage : Amel El Hossayni

Sources : *Urbanland*, juin 2013 et Google Maps, septembre 2016

Par ailleurs, un autre exemple de revitalisation d'une strip commerciale qui, quant à elle, mise davantage sur la réorganisation des voies de circulation. Il s'agit du boulevard Taschereau, situé au sud-est de la ville de Longueuil qui, de la même manière, est caractéristique du développement de la

banlieue d'après-guerre. L'environnement peu hostile pour l'usage des modes actifs, la faible densité des infrastructures architecturales, le dynamisme commercial en déclin, ou encore la surabondance des affichages sont autant d'éléments perturbateurs qui ont récemment amené la municipalité de Brossard à s'investir dans la revitalisation de ce secteur (Ville de Brossard, 2017).

Au vu de ses 6,5 kilomètres de longueur, le boulevard Taschereau relie les municipalités de Longueuil et Candiac. Le projet de revitalisation du boulevard fait l'objet d'une vision à long terme dans le plan d'urbanisme de la ville et sera sans doute sectionné en plusieurs tronçons. Ce projet d'envergure promet la conception d'un milieu de vie attrayant qui favorise le transport durable, en privilégiant l'usage des modes actifs et collectifs, l'apaisement de la circulation et la réduction des aires de stationnement, l'optimisation et la mixité fonctionnelle des bâtiments situés de part et d'autre du boulevard, ainsi que le verdissement de diverses zones.

État actuel du boulevard Taschereau



Projet de revitalisation de la municipalité de Brossard



Figure 37. Projet de revitalisation du boulevard Taschereau
Montage : Amel El Hossayni
Sources : Google Maps, 2016 et Ville de Brossard, 2017

III. Quelques limites aux projets

Premièrement, il y a une limite à l'actualisation et qui concerne entre autres les réticences de certains habitants et ce, généralement face à divers projets en lien avec le processus de densification. Ce genre de conflits mettent en scène les trois acteurs principaux de l'urbain à savoir, les citoyens, les promoteurs et l'autorité publique, et il intervient lorsqu'une partie de la population s'oppose à l'implantation ou à l'extension d'une nouvelle construction. C'est notamment ce qui définit le phénomène NIMBY (Not In My BackYard) qui remet en cause la relation de proximité qu'entretient chaque citoyen avec leurs lieux de vie, et c'est d'ailleurs ce qui constitue majoritairement la source du conflit (Wolf, 1987). Mais d'autres raisons peuvent exister, comme la non-acceptation d'une modification du paysage d'un quartier. Pour citer un exemple, c'est le cas de plusieurs citoyens qui ont interpellé l'administration de Labeaume dans la ville de Québec, par rapport à la densification de certains quartiers qui, par l'aménagement de nouvelles infrastructures au gabarit trop imposant et

l'abattement de plusieurs arbres, témoignent d'une modification paysagère qui nuit aux volontés des riverains (Téotonio, 2015).

Deuxièmement, des projets ont été présentés précédemment en ce qui concerne l'actualisation des zones de bungalow et des *strips* commerciales, en revanche, les projets d'actualisation relatifs aux zones de blocs-appartements ne sont pas courants dans la littérature. De ce fait, il ne semble pas y avoir de projets en lien avec le renouvellement des zones de blocs-appartements, alors que ces dernières présentent un véritable potentiel au Québec.

Finalement, l'ensemble des exemples présentés pour illustrer les différentes formes d'actualisation s'inscrivent conformément dans la tendance smart growth. Selon le site Smart Growth America, le concept de *smart growth*, traduit de l'anglicisme croissance intelligente, est une approche du développement urbain qui vise à encourager la mixité des formes architecturales et des usages, de la même façon que proposer une offre diversifiée en matière de transport, le tout en agissant sur des quartiers existants et en privilégiant l'esprit communautaire dans tous projets (Smart Growth America, 2017).

CHAPITRE 3. L'actualisation, une approche collaborative et participative

I. Promouvoir un développement urbain durable

Aujourd'hui, et demain plus encore, l'ensemble de la population longueuilloise sera confronté aux enjeux environnementaux, sociodémographiques, économiques, mais aussi urbanistiques, pour l'avenir de son territoire. De ce fait, il est de loin important de garder à l'esprit que le développement futur de la ville repose sur l'ensemble des citoyens et en ce sens, c'est le bien-être collectif qui est remis en cause. D'une part, les habitants se doivent d'être impliqués dans le processus de développement de leur ville, de façon à ce qu'ils puissent par exemple rendre compte de leurs besoins. Et d'autre part, les acteurs locaux, tout comme les professionnels de l'aménagement, se doivent de prendre en compte ses besoins, notamment lors de la mise en oeuvre de nouveaux projets.

« Seul un vrai "dialogue entre les parties" pourra faire converger le sauvetage de la planète et la défense du chez-soi. » (Elliott et al., 2006)

De cette manière, dans le cadre d'un projet de développement urbain, il faut soulever l'importance du rôle des décideurs, mais aussi celui de la société civile, qui est de loin non négligeable. Remettre l'humain au centre des préoccupations de l'urbanisme constitue aujourd'hui un véritable enjeu pour les acteurs locaux, et non le moindre, en ce sens que cela permet de créer un dialogue entre les différentes parties prenantes. Le rôle de médiation entre l'ensemble des parties prenantes à savoir, les habitants, les aménageurs et les autorités locales, est nécessaire du fait qu'il offre un contexte favorable au sein duquel chacune des parties dispose de l'opportunité d'exprimer son propre intérêt. De ce fait, l'enjeu réside dans la capacité des individus à être en mesure de s'entendre sur d'éventuels compromis.

De cette façon, en répondant aux impératifs des parties prenantes, mais aussi en tenant compte des impératifs du développement durable, il est éventuellement possible de promouvoir un aménagement durable, qui, par la même occasion, contribue à concevoir des lieux de vie résilients.

« Les villes ont le pouvoir d'offrir quelque chose à chacun, mais seulement parce que - et seulement quand - c'est chacun qui les crée. » (Jane Jacobs).

Depuis quelques années, la prise en compte des avis de la population fait partie intégrante des programmes municipaux en matière d'aménagement et d'urbanisme. En 2015, la municipalité de Longueuil a commencé à inviter les citoyens à faire part de leurs opinions sur les grandes orientations d'aménagement et de développement de la ville, entre autres dans le cadre de consultations publiques. Plus précisément, en promouvant la démarche participative et en oeuvrant dans des outils tels que la concertation, elle convie les longueuillois à discuter sur les enjeux liés à diverses thématiques

urbaines comme les transports, l'accessibilité, le développement immobilier, la qualité de vie, le développement économique ou encore l'environnement (Ville de Longueuil, 2017).

II. Orientations municipales VS. Perceptions citoyennes

À l'issue de la création du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et entré en vigueur le 12 mars 2012, la municipalité de Longueuil, comme l'ensemble des municipalités qui composent les cinq agglomérations de la Région métropolitaine de Montréal (RMM), ont mis en place des orientations en matière d'aménagement, de transport et d'environnement, entre autres dans l'intérêt de soutenir une perspective de développement durable pour l'avenir des territoires de la métropole. C'est à travers des schémas comme le Schéma d'aménagement et de développement (SAD), respectifs aux différentes agglomérations, ou encore des plans tels que le Plan de mobilité active (PMA), établis quant à eux à l'échelle municipale, que Longueuil véhicule sa vision stratégique intitulée *Longueuil 2035*, dans le but d'assurer un développement urbain plus respectueux de l'environnement et du cadre bâti. C'est notamment à l'occasion de la présentation de cette vision que les citoyens ont été conviés dans le cadre de consultations publiques, pour rendre compte de leurs avis concernant les orientations de la municipalité, en faveur du développement urbain de la ville (PMA, 2013).

Toutefois, ce n'est qu'une fois la réalisation de ces documents directifs voués à la planification territoriale, que les citoyens sont invités à communiquer leurs avis. De cette façon, en recensant uniquement les opinions des habitants quant aux orientations qui ont préalablement été fixées, les instances municipales et régionales manquent de prendre en considération les réalités sociales. L'enquête portant sur les aspirations résidentielles réalisées auprès des dix ménages et présentée dans le chapitre précédent, a démontré qu'il existe une rupture entre d'une part, les directives de la municipalité en termes d'aménagement, de mobilité et d'environnement, et d'autre part, les perceptions individuelles en matière d'habitat et de cadre de vie. En gardant à l'esprit que le défi de la municipalité de Longueuil réside avant tout dans la lutte contre l'étalement urbain, et malgré une prise de conscience par les autorités locales, cela ne semble pas être saisi par certains habitants, qui continuent de désirer la maison unifamiliale en périphérie et l'automobile, entre autres pour la quête du confort, de l'intimité, de l'espace de la nature.

Or, la démarche participative devrait commencer par la prise en compte des représentations socioculturelles des habitants qui, tel que démontré par l'enquête, permet de soulever une certaine réalité. Bien sûr, il est impossible d'obtenir un contenu suffisamment exhaustif qui permettrait d'obtenir l'ensemble des besoins, tout comme il serait utopique de penser qu'en recensant l'ensemble des besoins, des compromis puissent s'effectuer. Néanmoins, le simple fait de s'intéresser aux perceptions des habitants et d'en saisir leurs idéaux, en termes de logement par exemple, permet aux acteurs locaux de connaître les aspirations de sa population. À ce propos, c'était là tout l'intérêt du

précédent chapitre, dont la volonté a été de s'intéresser aux aspirations résidentielles des habitants, et il s'est avéré que le rêve de vie américain persiste. En désirant le mode de vie américain, la population ne semble pas être préoccupée par les problématiques urbaines comme celle de l'étalement urbain. De ce fait, si l'un des enjeux urbanistiques à l'oeuvre n'est pas pris en considération par la population, les autorités ont tout intérêt à réagir et à considérer cette lacune comme une sonnette d'alarme.

III. Conscientisation, sensibilisation et engagement collectif

L'actualisation, qui se traduit physiquement par la densification et la diversification du territoire suburbain, constitue un modèle de redéveloppement qui tente de concilier les impératifs du développement durable et les besoins physiques et sociaux d'un territoire. Dans le cadre d'un projet de redéveloppement, le premier obstacle à l'actualisation est la réticence des citoyens, qui ont potentiellement un rôle important à jouer. Toutefois, sans une prise de conscience des impacts de l'étalement urbain, ajouté par un désir de la maison unifamiliale et des déplacements en automobile, certains habitants ont tendance à être réfractaires aux projets de densification, tels que le phénomène NIMBY. Ces réticences s'expliquent souvent par le fait que ces derniers associent la densification à l'insalubrité, l'insécurité et même à l'entassement de la population.

Dans le cadre de l'enquête réalisée portant sur les aspirations résidentielles des longueullois(es), seulement une remarque liée a été liée à la notion d'environnement, et plus précisément à la pollution causée par le rejet de CO₂ des automobiles, qui correspond soit un ménage sur dix. Ainsi, il est impératif de souligner le manque d'informations et de conscientisation d'une part de la population, quant aux enjeux environnementaux auxquels chaque individu est pourtant confronté. Au vu des propos recueillis lors des différents entretiens, les individus interviewés ne semblent pas mesurer l'ampleur de l'étalement urbain, et notamment ses conséquences sur l'environnement et la santé publique, qui remettent en question le bien-être d'une communauté.

1. Rebondir sur les erreurs du passé

Néanmoins, le désir de la maison unifamiliale avec garage et jardin privatif n'est qu'une question de représentation socioculturelle, qui alimente depuis des décennies l'imaginaire d'une majorité de la population. Ce désir découle principalement du fait qu'il fut un temps où, les aménageurs modernes ont offert des terrains sans concevoir une planification intégrée du territoire, de la même manière que l'État fédéral mettait à disposition des ménages davantage d'aides afin de favoriser l'accession à la propriété privée. De ce fait, l'idée de l'espace, de confort, d'intimité dans son chez-soi, c'est ainsi ancré dans les moeurs et est devenu un besoin pour les individus. D'ailleurs, certains chercheurs appuient l'idée que la demande contemporaine d'habitat des ménages explique en grande partie le phénomène de suburbanisation (Chalas, 2012). Et ce qui amène les ménages à désirer la maison unifamiliale s'explique par rapport aux fonctions que cette typologie d'habitat met à disposition de ces derniers, contrairement à un appartement en centre-ville. Il s'agit ainsi d'une question de forme,

qui devrait potentiellement interpeller les concepteurs de l'habitat contemporain, et par delà, les architectes et urbanistes. De cette façon, il est possible de rendre acceptable l'idée de densité et pour cela, l'enjeu réside en partie dans l'offre d'un habitat contemporain qui tient compte des besoins des individus, qui préserve les critères de préférences tant recherchés par les ménages, à savoir l'intimité, le confort et la nature, et dans l'action des autorités locales à véhiculés par ailleurs les raisons pour lesquelles l'étalement urbain et le mode de vie sédentaire ne peut perdurer pour l'avenir des territoires.

2. L'action municipale comme un levier de l'engagement collectif

Les acteurs locaux et les professionnels de l'aménagement sont en mesure de connaître les dynamiques d'une ville, dans la mesure où il s'agit de leur domaine d'expertise et qu'ils disposent également de données essentiellement produites par les centres et instituts de recherche, qui publient régulièrement de l'information sur les problématiques urbaines contemporaines. À l'inverse du citoyen lambda, qui lui ne possède pas les outils lui permettant d'être à même de saisir les enjeux du développement durable et qui, de ce fait, ne voit pas de problèmes à vouloir s'établir dans une maison unifamiliale, aussi loin que possible de la ville dense. De cette façon, en ayant conscience des répercussions de l'urbanisme moderne, les instances municipales se doivent de véhiculer ses savoirs à l'ensemble de la population, de manière à induire un changement dans leurs représentations socioculturelles. Pour satisfaire le bien-être des individus et assurer une durabilité de leurs lieux de vie, un engagement collectif qui oeuvre dans la préservation des ressources territoriales est nécessaire, et les décideurs ont alors tout intérêt à s'investir dans une démarche de sensibilisation et une vulgarisation des objectifs liés aux orientations en matière d'aménagement et d'urbanisme, s'ils veulent que les citoyens soient eux-mêmes acteurs dans la planification de leur lieu de vie.

Aussi, du fait qu'en milieu suburbain les habitants sont majoritairement propriétaires du foncier et que les documents d'urbanisme ne font qu'évoquer les orientations à adopter pour lutter contre l'étalement urbain, la sensibilisation collective peut permettre de concevoir la mise en place d'une véritable politique de densification des tissus suburbains existants. Ainsi, en ayant conscience des enjeux auxquels leur ville est confrontée, les habitants seront probablement moins nombreux à être réticents, par exemple, face à l'idée de densifier leur quartier.

Finalement, il en va de la volonté de tous, de vouloir vivre dans une ville meilleure, plus respectueuse de l'environnement et plus résiliente. Chaque individu, qu'il soit élu, promoteur, ou habitant, est avant tout un citoyen, qui se doit de s'investir pour le bien-être collectif. Ainsi, l'approche participative se veut être une démarche urbaine post-capitaliste, à travers laquelle la dimension sociale et citoyenne semble dicter l'avenir des territoires. À l'avenir, l'aménagement de la ville doit être fait pour tous et par tous.

CONCLUSION

À l'image des villes nord-américaines, la municipalité de Longueuil fait face à de nombreux défis pour l'avenir de son territoire, et la difficulté est de loin plus importante du fait que les acteurs locaux se doivent de concilier l'ensemble de ces défis. Aujourd'hui, il faut faire face à des enjeux sociodémographiques, à l'exemple de la prise en considération du vieillissement de la population et du changement de la structure familiale des ménages, des enjeux économiques comme la dévitalisation progressive des *strip* commerciales, et également des enjeux environnementaux tels que la perturbation des écosystèmes ou encore l'ampleur des émissions de gaz à effet de serre (GES) en raison de la congestion automobile quotidienne, sur l'environnement. Par delà, ces constats méritent l'attention de l'ensemble de la population, car sans une prise de conscience générale, il est difficile de répondre convenablement à la somme de ces enjeux. D'autant plus que suite aux orientations directives en matière d'aménagement du territoire et de gestion des transports, récemment établies par les instances gouvernementales et provinciales et qui portent essentiellement sur les principes du développement durable, Longueuil a une position stratégique aussi bien à l'échelle de son agglomération, qu'à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal (RMM). Toutefois, malgré cette situation qui s'avère alarmante, la municipalité de Longueuil est un territoire d'avenir, en ce sens qu'elle dispose d'un potentiel foncier notable aujourd'hui, comme il l'a été démontré à travers l'identification de zones potentiellement sujettes au processus d'actualisation.

Alors que le phénomène d'étalement urbain est aujourd'hui décrié par l'ensemble des acteurs de l'urbain, le modèle de la banlieue pavillonnaire des années 60, notamment issu du modèle moderniste étatsunien, séduit toujours. Néanmoins, le processus d'actualisation a su démontrer qu'il est possible de bousculer les a priori que les banlieues peuvent avoir par rapport aux quartiers denses et ce, entre autres par la mobilisation de l'ensemble des acteurs d'un territoire à savoir, les acteurs locaux, les professionnels de l'aménagement et les citoyens. Le modèle suburbain, caractérisé par des typologies comme la maison unifamiliale, le bloc appartement ou encore la *strip* commerciale, n'est qu'une représentation de l'urbain qui peut potentiellement évoluer. Les différents exemples d'actualisation présentés et relatifs à ces dernières zones révolutionnent la vision traditionnelle de ces typologies qui se voulaient très individualistes, en véhiculant la vision d'un autre mode de vie, plus communautaire et davantage axé sur l'idée de proximité.

De cette façon, à partir de différents procédés tels que la densification douce, la diversification fonctionnelle et l'adaptation aux caractéristiques de chaque territoire, le processus d'actualisation permet de repenser le tissu suburbain en accommodant les principes du développement durable aux spécificités physiques et sociales d'un territoire. Ainsi, elle apporte une nouvelle image de la banlieue nord-américaine, en passant de la banlieue exclusivement pavillonnaire, élargie, comportant des grands centres d'achats bordés de marres de stationnements, à la banlieue plus compacte, polycentrique, aux distances réduites, aux services de proximité et aux fonctions confondues.

L'actualisation est alors à considérer, non pas comme étant une fin en soi, mais plutôt comme étant la somme de ces différents procédés, qui contribuent au renouvellement du tissu de la banlieue d'après-guerre, mais qui cependant, peuvent être appliqués séparément en fonction des caractéristiques d'un espace. En s'adaptant à la singularité de diverses typologies suburbaines, cette approche de l'aménagement et de l'urbanisme a ainsi la caractéristique d'être malléable. Elle s'inscrit notamment dans une démarche proactive du développement urbain et permet de lutter contre le dépérissement des territoires suburbains, en ce sens qu'elle invite à anticiper spécifiquement sur leurs besoins physiques et sociaux. De ce fait, il serait important que l'idée d'actualiser les tissus urbains existants soit prise en considération dans les orientations futures de la municipalité.

Par ailleurs, l'urbanisme est une discipline qui est certes très liée à la production de documents en lien avec la réglementation et à l'élaboration d'outils de planification du territoire, mais l'analyse croisée entre les données physiques et sociales recueillies dans le cadre de ce mémoire a montré que l'étude des faits sociaux, comme les perceptions des individus, joue un rôle notable dans la compréhension des dynamiques sociospatiales d'un territoire. En portant un intérêt sur l'étude du potentiel physique et du potentiel humain d'un territoire, il est de loin plus abordable de saisir les besoins actuels et d'anticiper sur les besoins futurs d'un lieu de vie, de même qu'il est plus assuré pour les acteurs de l'aménagement de concevoir des projets intégrés à leur environnement.

Finalement ce travail de recherche a su démontrer qu'il existe un nouveau modèle d'aménagement et de conception des banlieues nord-américaines. Un modèle plus participatif, qui encourage l'implication des citoyens dans le processus de renouvellement des tissus existants, et qui, en s'appuyant sur la nécessité d'un dialogue entre les différents acteurs de l'urbain, de même que l'importance d'une sensibilisation constante des citoyens aux enjeux urbanistiques de leur territoire, promet une durabilité des banlieues nord-américaines. Enfin, l'actualisation est un moyen non négligeable pour freiner l'étalement urbain et changer le mode de vie des populations nord-américaines.

L'actualisation, c'est une manière de penser le territoire pour l'individu, avant de le penser pour le promoteur immobilier, l' élu local ou encore même le boulanger. Ce processus se détache ainsi du système capitaliste actuel, et offre une vision plus globale, solidaire et sociale du fonctionnement de la ville. C'est une manière de penser la ville pour tous et avec tous.

BIBLIOGRAPHIE

- AMT (Agence Métropolitaine des Transports). (1999). Enquête Origine-Destination 1998. La mobilité des personnes dans la région de Montréal. Comment allez-vous?. Faits saillants. *Région de Montréal*. 28.
- AMT (Agence Métropolitaine des Transports). (2013). Enquête Origine-Destination 2013. La mobilité des personnes dans la région de Montréal. Faits saillants. 28.
- Bailly A. (dir.) (2001). Les Concepts de la géographie humaine. Paris : Armand Colin, 333 p.
- Beaud, S. (1996). L'usage de l'entretien en sciences sociales. Plaidoyer pour l'«entretien ethnographique». *Politix*, 9(35), 226-257.
- Billard, G., Chevalier, J., & Madoré, F. (2013). Chapitre 1. Un phénomène universel. Dans Ville fermée, ville surveillée : La sécurisation des espaces résidentiels en France et en Amérique du Nord (p. 15-25). Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Blais, P., Boucher I., et Caron A. (2012). L'urbanisme durable : Enjeux, pratiques et outils d'intervention, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale et développement durable », 93.
- Brundtland, G. H. (1987). Rapport Brundtland. Ministère des Affaires étrangères et du Développement international. L'Odyssée du développement durable. <http://www.stephanedefis.com/arch/brundtland.pdf> (consulté le 31 mai 2017)
- Brunet R. (1997). Champs et contrechamps : raisons de géographe. *Paris : Belin, coll. «Mappemonde»*, 319.
- CEUM (Centre d'Écologie Urbaine de Montréal). (2013). Les transports actifs et collectifs, la clé d'une politique énergétique efficace pour le Québec. *Mémoire sur le projet de politique énergétique du Québec*. 14.
- Chalas, Y. (2012). Intervention Y.CHALAS. *Issuu*. https://issuu.com/endness/docs/codex_intervention_y_chalas (consulté 25 juillet 2017)
- Charmes, E. (2010). La densification en débat. *Études foncières*, n°145, 20-23.
- Charmes, É., & Léger, J.-M. (2009). Retour sur «La Ville émergente». *Flux*, (1), 80-98.
- CMM (Commission Métropolitaine de Montréal). (2016). Portrait des logements accessibles et adaptés. Parc des logements sociaux et communautaires de l'agglomération de Montréal. 55.
- CMM (Commission Métropolitaine de Montréal). (2017). Quartier TOD. *Aménagement*. <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/dossiers-en-amenagement/quartiers-tod/> (consulté le 2 août 2017)
- CMM (Commission Métropolitaine de Montréal). (2017). Un Grand Montréal. Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD). 221.
- CMM (Communauté Métropolitaine de Montréal). (2013). Perspectives Grand Montréal : Sociodémographie, n°22. 8.
- Collin, J.-P. (1987). Crise du logement et action catholique à Montréal, 1940-1960. *Revue d'histoire*

- de l'Amérique française*, 41(2), 179-203.
- Commission Métropolitaine de Montréal. (2017). Utilisation du sol 2014. Produits cartographiques. Cartes.
Consulté à l'adresse <http://books.openedition.org/pur/1794>
- CPTAQ (Commission de Protection du Territoire Agricole du Québec). (2007). Cartographie - Géomatique. *Gouvernement du Québec*. http://www.cptaq.gouv.qc.ca/index.php?id=176&no_cache=1 (consulté le 2 avril 2017)
- Da Cunha, A., Brochet, B., Both, J-F., Mager, C., Vuagniaux, L. (2007). Étalement urbain, mobilité résidentielle et aspiration des ménages. L'agglomération lausannoise. Observatoire Universitaire de la Ville et Développement Durable. Université de Lausanne (UNIL). Institut de géographie. *Rapport de recherche*. 216.
- Damon, J. (2011). Villes à vivre: Modes de vie urbains et défis environnementaux. Odile Jacob.
- Dauphin, R. (2007). *La croissance de l'économie du Québec au 20e siècle*. Institut de la statistique Québec (ISQ). Consulté à l'adresse http://cdi.merici.ca/stat_quebec/economie_quebec_20e.pdf
- Després, C., Fortin, A., Vachon, G., Luka, N., Morin, D., & Brais, N. La banlieue revisitée. Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa), Université de Laval. <https://www.girba.crad.ulaval.ca/resultats/banlieue-revisitee-ouvrage.html>. (consulté le 21 juin 2017)
- Dougoud, M. (2010). Densification et mixité fonctionnelle. Développement du quartier du Schönberg à Fribourg. Consulté à l'adresse <https://infoscience.epfl.ch/record/174209>
- DSP (Direction de la santé publique) de la Montérégie. (2004). Plan d'urgence spécifique « mesures accablantes ». Édition 2004. Version préliminaire.
- Dunham-Jones, E. (2010). *Ellen Dunham-Jones : Rénover les banlieues*. Consulté à l'adresse https://www.ted.com/talks/ellen_dunham_jones_retrofitting_suburbia?language=fr
- EEA (European Environment Agency). (2006), Urban sprawl in Europe — the ignored challenge, Rapport de l'AEE n° 10/2006, Agence européenne pour l'environnement, *Copenhague*. 4.
- Elliott, J., Steyaert, S., Heesterbeek, S., Lukensmeyer, C. L., & Slocum, N. (2006). *Participatieve methoden een gids voor gebruikers*. Brussel: Koning Boudewijnstichting. 216.
- Emelianoff, C. (2001). De la Charte d'Athènes à la Charte d'Aalborg : un renversement de perspectives. Au-delà d'une remise en question générale, la vision de la ville durable retourne comme un gant les principes fondamentaux de la Charte d'Athènes. <http://base.d-p-h.info/en/fiches/dph/fiche-dph-8457.html> (consulté le 12 juillet 2017)
- Emelianoff, C. (2007). La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe. *L'Information géographique*, 71(3), 48.
- Fish, M. (1990). Le Vieux-Longueuil. *Continuité* 46, p 14-19.
- Fortin, A., Després, C., & Vachon, G. (Éd.). (2002). *La banlieue revisitée*. Québec, QC: Editions Nota bene.
- Fourny, M.-C., & Lajarge, R. (2011). Au-delà de la banlieue, c'est encore la périphérie. Les espaces périurbains au prisme de la norme aménagiste. Dans *Les espaces périurbains, laboratoires de*

nouvelles modalités de production de territoires.

- Frumkin, H. (2002). Urban Sprawl and Public Health. Public Health Reports. *Volume 117*. 17.
- Gehl, J. (2010). Pour des villes à échelle humaine. Éditions Écosociété. Montréal. 273.
- Ghorra-Gobin, C. (1992). Les fondements de la ville américaine. *Géographie et cultures*, 81-88.
<http://www.encyclopediecanadienne.ca/fr/article/histoire-de-lagriculture/>. (consulté 18 juin 2017)
- ICI Radio-Canada. "Montréal s'étale, sa couronne croît". <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1015587/montreal-ouest-ile-population-etalement-urbain-laurentides>. (consulté 25 mai 2017)
- ISQ (Institut National de la Santé Publique du Québec). (2006). Vagues de chaleur, îlot thermique urbain et santé. Examen des initiatives actuelles d'adaptation aux changements climatiques au Québec. *Changements climatiques*, 515. 16.
- Jacobs, J. (1961). Déclin et survie des grandes villes américaines. Éditions Parenthèses. 401.
- Jégou, A. (2011). *Territoires, acteurs, enjeux des dynamiques de durabilité urbaine: le cas de la métropole parisienne*. Université Panthéon-Sorbonne-Paris I.
- Lavoie, D. (2017). Le schiste d'Utica. Commission géologique du Canada (CGC-Québec). Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE). 26.
- Les Archives de Radio-Canada. L'étalement urbain, une petite bombe environnementale. <http://archives.radio-canada.ca/societe/urbanisme/dossiers/1202/> (consulté 15 mai 2017)
- Les Archives de Radio-Canada. Le triomphe de la banlieue. <http://archives.radio-canada.ca/societe/urbanisme/dossiers/1202/> (consulté 15 mai 2017)
- Lévy, J., & Lussault, M. (2003). *Dictionnaire de la géographie*. Belin.
- Marchetti, N. (2005). Les conflits de localisation : le syndrome NIMBY. Centre inter-universitaire de recherche en analyse des organisations. *Rapport Bourgogne*. 36.
- Michel, M. Dubois-Taine, G., Chalas, Y. (1998), La ville émergente. L'information géographique, *volume 62, n°5*. 236
- Ministère des Affaires Municipales et Occupation du Territoire. (2017). Densité d'occupation du sol. *Planification*. <http://www.mamot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/densite-doccupation-du-sol/> (consulté le 27 juin 2017)
- Ministère des Affaires Municipales et Occupation du Territoire. (2017). Plan d'urbanisme. *Planification*. <http://www.mamot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/plan-durbanisme/> (consulté le 3 juin 2017)
- Moine, A. (2006). « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », *L'Espace géographique, Tome 35*, p. 115-132.
- Morita, M. (2004). Horace Bushnell on Women in Nineteenth-century America. University Press of America.
- Myers. (2013). Belmar: « Urbanizing » a Suburban Colorado Mall. <https://urbanland.uli.org/development-business/belmar-urbanizing-a-suburban-colorado-mall/> (consulté 23 août 2017)
- Noisette, P. et Vallérgo, F. (2010). Un monde de villes. Le marketing des territoires durables. Centre de recherche de l'ESSEC. *Éditions de l'Aube*. 263.

- Park, R. E., Burgess, E. W., & McKenzie, R. D. (1984). *The city*. University of Chicago Press.
- Payeur, F. et Azeredo, A-C (2014). Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036. Démographie. Institut de la Statistique de Québec. *Gouvernement du Québec*. 15.
- Pratt, M. (2003). Longueuil et la Rive-Sud avant le pont Jacques-Cartier. *Histoire Québec*, 8(3), 27–31.
- PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture). (2015). Vers des politiques publiques de densification et d'intensification « douces » ? Intérêts, limites et opportunité.
- Racine, J-B. (1971). Le modèle urbain américain. Les mots et les choses. *Annales de Géographie*, 80, n°440. pp. 397-427.
- SAD (Schéma d'Aménagement et de Développement). (2016). *Agglomération de Longueuil*.
- SCHL (Société Canadienne d'Hypothèques et de Logement). (2006). Règlements visant les appartements accessoires dans les régions métropolitaines de recensement du Canada. Le Point de recherche. *Série socio-économique 06-006*. 6.
- SHCM (Société historique et culturelle du Marigot). (2017). Cartes historiques. <http://marigot.ca/html/setintro.htm> (consulté le 3 juillet 2017)
- SHL (Société d'Histoire de Longueuil). (2017). Cartes historiques. <http://societedhistoirelongueuil.qc.ca/patrimoine/> (consulté le 2 juillet 2017)
- Site d'Hydro-Québec. (2017). Consommation d'électricité par grand froid. <http://www.hydroquebec.com/residentiel/mieux-consommer/consommation-electrique-hiver.html> (consulté le 10 juillet 2017)
- Site de Data.gouv. (2017). Taux de logements sociaux. <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/taux-de-logements-sociaux/> (consulté le 13 juillet 2017)
- Site de Geoconfluences. (2017). Définition du mitage urbain.
- Site de Google Maps. (2017).
- Site de l'ONU (Organisation des Nations Unies). (2017). l'ONU et le développement durable. <http://www.un.org/fr/sections/general/un-and-sustainability/> (consulté le 27 juin 2017)
- Site de Légifrance. (2017). Code de l'urbanisme.
- Site du Form-Based Code Institute (FBCI). <http://formbasedcodes.org> (consulté le 10 août 2017)
- Smart Growth America. (2014). Where America is sprawling and what it means. <https://smartgrowthamerica.org/where-america-is-sprawling-and-what-it-means/> (consulté 29 juin 2017)
- Statistiques Canada. (2017). Profil du recensement. <http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CSD&Code1=2458227&Geo2=PR&Code2=24&Data=Count&SearchText=Longueuil&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=Population&Custom=&TABID=1>
- Stilgoe, J, (1983), Metropolitan Corridor, New Haven (Connecticut), Yale University Press. 397.
- Tachieva, G. 2010. Sprawl Repair Manual. *Washington : Island Press*. 291.
- Taylor, J., & Dick, L. (2007). Histoire de l'agriculture jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale.
- Téotonio, J.-M. (2015). Densification: des citoyens mécontents reviennent à la charge. <http://>

- www.quebechebdo.com/actualites/politique/2015/9/21/densification-des-citoyens-mecontents-r-4284746.html (consulté le 3 août 2017)
- The American Heritage Dictionary. <https://ahdictionary.com/word/search.html?q=skid+row&submit.x=0&submit.y=0>. (consulté 4 juillet 2017)
- Touati-Morel, A. (2015). La densification des banlieues pavillonnaires à Paris et à Toronto au service de stratégies municipales de centralité différenciées, Suburban densification in Paris and Toronto as a tool of differentiated municipal strategies of urban centrality. *Géographie, économie, société*, 17(3), 339-363.
- Touati, A. (2012). Grand colloque BIMBY, 17 et 18 septembre 2012. Nouveaux regards sur la ville, *Agence Nationale de la Recherche*. 5. www.bimby.fr (consulté le 2 juillet 2017)
- Ville de Brossard. (2017). Brossard veut revitaliser le boulevard Taschereau. <http://www.brossardeclair.ca/actualites/politique/2017/5/24/brossard-veut-revitaliser-le-boulevard-taschereau.html> (consulté 2 août 2017)
- Ville de Candiac. (2017). TOD de la gare. http://www.ville.candiac.qc.ca/fr/106/TOD_de_la_gare (consulté le 3 août 2017)
- Ville de Longueuil. (2011). Le patrimoine bâti de Longueuil : Au cœur de notre culture, *Ville de Longueuil*, 31
- Ville de Longueuil. (2013). Plan de Mobilité Active (PMA). *Longueuil*. 96.
- Ville De Longueuil. (2017), Portrait historique. <https://www.longueuil.quebec/fr/portrait-historique> (consulté le 2 juillet 2017)
- Ville de Longueuil. (2017). Les débuts du chemin de fer. *Google Maps*. <https://www.google.com/maps/d/viewer?ll=45.529982%2C-73.54308100000003&spn=0.092252%2C0.222301&msa=0&mid=1XUUAFuBvQF7b6uQV0UGAFTj34WY&z=12>
- Ville de Longueuil. (2017). Règlements d'urbanisme. *Réglementation*. <https://www.longueuil.quebec/fr/reglements-durbanisme?cat=475> (consulté le 9 juin 2017)
- Wackermann, G. (1984). La suburbanisation en Pays de Bade septentrional : Neubauer (T.), Der Suburbanisierungsprozess an der Nördlichen Badischen Bergstrasse. *Annales de Géographie*, 89-90.
- Wolf, C. P. (1987). The NIMBY syndrome. *Annals of the New York Academy of Sciences*, 502(1), 216-229.

TABLE DES FIGURES

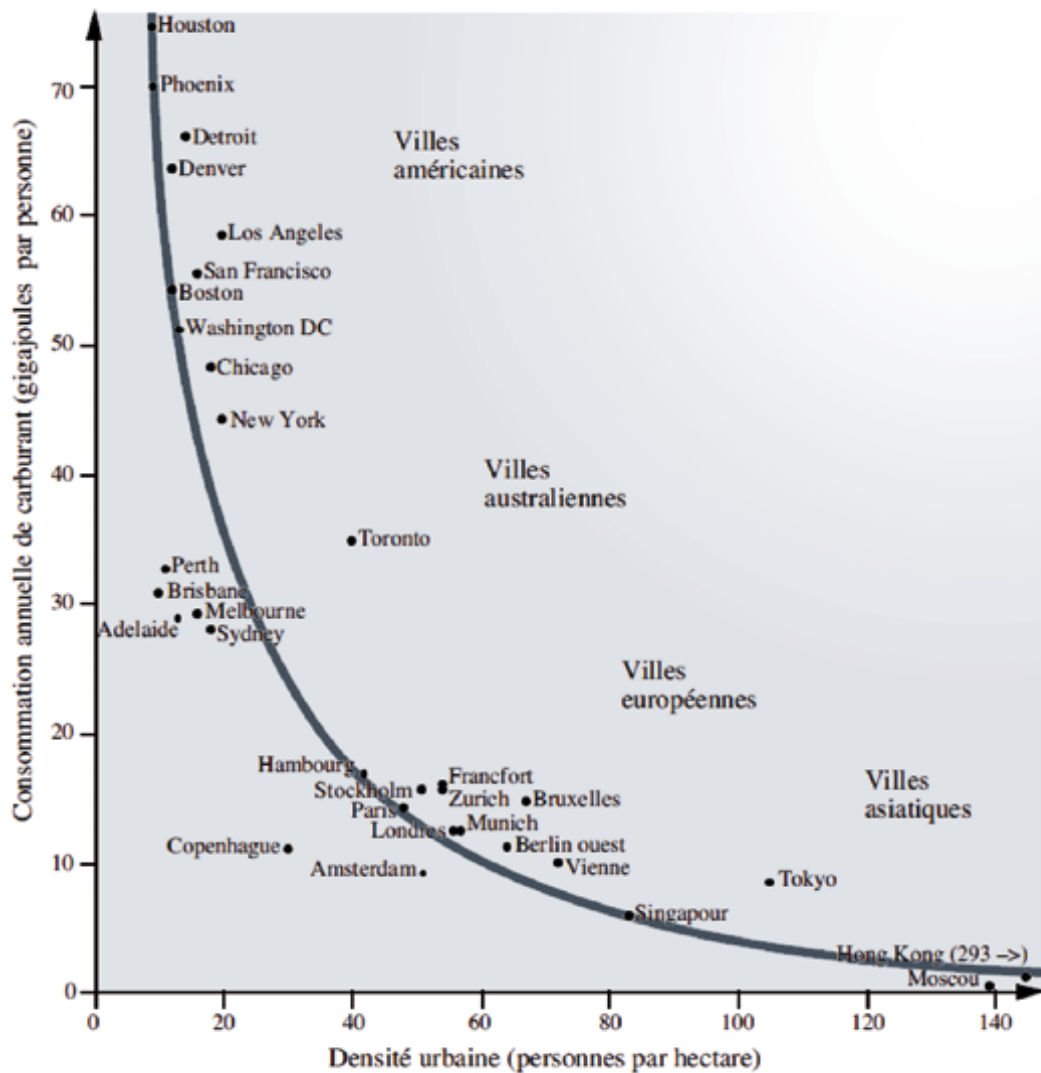
Figure 1. Schéma de Burgess	20
Figure 2. Localisation de l'arrondissement de Lachine	21
Figure 3. Localisation des arrondissements de Cartierville et de Pointe-aux-Trembles	22
Figure 4. Principe de zonage basé sur le modèle du Form-Based Code	32
Figure 5. De la <i>strip</i> commercial d'après-guerre à la communauté complète	33
Figure 6. Un modèle de planification qui se conçoit à l'échelle régionale	34
Figure 7. Le processus d'actualisation	35
Figure 8. Carte de localisation de l'agglomération de Longueuil à l'échelle de la RMM	44
Figure 9. Carte de localisation de Longueuil à l'échelle de l'agglomération de Longueuil	49
Figure 10. Seigneurie de Longueuil en 1722	51
Figure 11. Un développement basé sur un système de côtes et rangs	52
Figure 12. Municipalité de la paroisse de Saint-Antoine en 1852	53
Figure 13. Développement des faubourgs en 1945	55
Figure 14. Développement du tissu suburbain en 1970	56
Figure 15. Étalement urbain de la municipalité de Longueuil, de 1919 à nos jours	57
Figure 16. Variation du parcellaire longueuillois, du centre à la périphérie	59
Figure 17. Répartition des fonctions selon le tissu existant de la municipalité de Longueuil en 2014	61
Figure 18. Densités résidentielles brutes de la ville de Longueuil en 2010 (en logements/hectares)	62
Figure 19. Nombre de logements par hectares en 2009 à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal (RMM)	64
Figure 20. Une croissance anticipée de la population de Longueuil d'ici à 2024	65
Figure 21. Pyramides des âges de la ville de Longueuil et de la province.....	65
Figure 22. Proportion des ménages selon la structure familiale à l'échelle de l'agglomération de Longueuil... ..	66
Figure 23. Les axes structurants de la ville de Longueuil	67
Figure 24. Nombre de déplacements enregistrés à Longueuil selon le mode de transport de 1998 à 2013	68
Figure 25. Carte périmètre urbanisation.....	69
Figure 26. Carte îlot de chaleur urbain	70
Figure 27. La maison unifamiliale	72
Figure 28. La zone de bloc appartement	73
Figure 29. La <i>strip</i> commerciale	75
Figure 30. Répartition des ménages selon leur type de logement actuel et le choix du type de logement souhaité	81
Figure 31. Répartition des ménages selon le type de transport souhaité	82
Figure 32. Ajouts de logements accessoires	86
Figure 33. Optimisation des blocs-appartements	87
Figure 34. Revitalisation de la <i>strip</i> commerciale	88
Figure 35. Indice de canopée à l'échelle de la municipalité de Longueuil en 2015	90
Figure 36. Revitalisation des espaces centraux de la <i>strip</i> commerciale de Belmar, Lakewood (Colorado)	94
Figure 37. Projet de revitalisation du boulevard Taschereau, Brossard (Québec)	95

TABLE DES ANNEXES

Annexe 1: Courbe de Peter Newman et Jeffrey Kenworthy (1989)	111
Annexe 2: Grille d'entretien	112
Annexe 3: Feuille d'émargement	114

ANNEXE 1

Courbe de Peter Newman et Jeffrey Kenworthy (1989)



Source : Charmes, E. (2010). *La densification en débat. Études foncières*, n°145, 20–23.

ANNEXE 2

Grille d'entretien : Enquête sur les aspirations résidentielles des longueillois(es)

Objectif de l'étude

Avant tout, je tiens à vous remercier pour le temps que vous consacrez à cet entretien semi dirigé. Il s'agit d'un travail qui s'inscrit dans le cadre de mon mémoire de recherche universitaire. Le thème de cette enquête porte sur les aspirations résidentielles des habitants de Longueuil, et cette dernière a pour objectif de recenser d'une part vos perceptions concernant votre lieu de vie actuel, et d'autre part, les éventuels changements auxquels vous aspirez en terme de logement et de cadre de vie. De ce fait, il s'agit d'un questionnaire qui se décline selon différentes thématiques.

Bien sûr, l'ensemble des informations que vous me communiquerez resteront confidentielles, et elles seront utilisées uniquement dans le cadre de ce travail de recherche.

Profil du répondant

Sexe (féminin, masculin) :

Age :

Situation familiale (en couple, marié(e), célibataire, avec enfant(s), sans enfant(s)) :

Statut (citoyen(ne), soldat) :

Titre (travailleur(/se), retraité(e)) :

Lieu d'emploi (*si travailleur(/se)*) :

Mode de transport sollicité :

Perceptions du lieu de vie actuel

Longueuil

Habitez-vous à Longueuil? Si oui, depuis combien de temps? Où habitiez-vous avant?

Pourquoi avez vous fait le choix d'habiter sur Longueuil?

Que pensez-vous de la ville de Longueuil?

Hormis les déplacements liés au travail (*si travailleur/se*), comment vous déplacez-vous sur Longueuil?

Passez-vous votre temps libre sur Longueuil, en fin de semaine par exemple?

Quelles sont les activités que vous exercez sur Longueuil?

Logement

Dans quel type de logement habitez-vous? (*Bungalow, plex, bloc-appartement*)

Quels ont été vos critères de choix pour ce logement?

Pouvez-vous me donner les avantages et les inconvénients de votre type de logement?

Quartier

Est-ce que vous trouvez tout ce dont vous avez besoin au quotidien dans votre quartier? En terme de services par exemple (épicerie, bureau de poste, banque, école, etc.) ?

Entretenez-vous des relations de voisinage?

Que pensez-vous de l'ambiance de votre quartier?

Pouvez-vous me donner les avantages et les inconvénients de votre quartier?

Si vous en aviez la possibilité, quel(s) élément(s) changeriez-vous dans votre quartier?

Pour la prochaine série de questions qui va suivre, ne pensez plus à votre mode de vie actuel, et pensez au mode de vie idéal, qui vous correspondrez au mieux et qui répondrait à vos attentes.

Changement potentiel du lieu de vie

Longueuil

Si vous en aviez la possibilité, qu'est-ce que vous changeriez à Longueuil? En quoi la ville pourrait-elle être meilleure?

Selon vous, à qui appartient la responsabilité d'améliorer la ville?

Logement souhaité

Pouvez-vous me décrire quel serait votre type de logement idéal? Quel(s) en serait(ent) le(s) critère(s) essentiel(s)?

Envisagez-vous d'entreprendre, à court ou long terme, un déménagement? Si oui ou non, pour quelle(s) raison(s)?

Quartier souhaité

Pouvez-vous me décrire le type de quartier qui correspondrait à vos attentes?

Selon vous, quel est l'élément/quels sont les éléments essentiel(s) dans un quartier?

Si vous aviez le choix, quel mode de transport utiliseriez-vous pour vous déplacer? Pourquoi?

Cet entretien est à présent terminé, je vous remercie davantage pour le temps que vous y avez consacré et pour les informations que vous m'avez communiquées. Je vous souhaite une très bonne journée.

Source : Enquête sur les aspirations résidentielles des ménages longueuillois (2017)

ANNEXE 3

Feuille d'émargement des personnes interrogées

Enquête sur les aspirations résidentielles des longueuillois et longueuilloises

Prénom	Age	Signature
Josée	32	Josée Bonneton
Olivier	27	Olivier
Marie	71	Marie
Cheikh	39	Cheikh
Annick	40	Annick Levesque
Geneviève	38	Geneviève Samson
Huguette	70	H. Samson
Kennette	45	Kennette
RICHARD	57	Richard
Zakia	62	Zakia