

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE-URBANISATION,
CULTURE ET SOCIÉTÉ

**TRANSFORMATIONS URBAINES D'UNE VILLE DE BANLIEUE. LE CAS DE
SAINT-LAURENT DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

THÈSE PRÉSENTÉE
COMME EXIGENCE PARTIELLE
DU DOCTORAT EN ÉTUDES URBAINES

PAR
SÉBASTIEN DARCHEN

DÉCEMBRE 2007

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier en particulier ma directrice de thèse, Claire Poitras, pour son soutien, ses qualités humaines et pour avoir su orienter ma démarche de recherche, mes lectures et ma réflexion sur la problématique urbaine dans le contexte nord-américain. Mes remerciements vont également à l'ensemble du corps professoral du programme du doctorat en études urbaines INRS/UQÀM pour la qualité de leur enseignement mais surtout pour leur sympathie. Je pense en particulier à Damaris Rose, Annick Germain et Jean-Pierre Collin. Je remercie également l'ensemble du personnel de l'INRS-Urbanisation, Culture et Société et en particulier Julie Archambault pour avoir eu la gentillesse de travailler sur les cartes de ce document. Enfin mes remerciements vont à ma famille pour leur soutien inconditionnel et pour avoir cru en ma démarche. Je remercie également mes collègues pour l'entraide, le soutien et le fait de partager le même intérêt pour les études urbaines, en particulier Martin, Harold et Martha.

Je souhaiterais dédier cette thèse à mon grand-père paternel, Jean Darchen.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	ii
TABLE DES MATIÈRES	iii
LISTE DES FIGURES	viii
LISTE DES TABLEAUX	xii
RÉSUMÉ	xiii
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
<i>Chapitre I. Production de la banlieue contemporaine nord-américaine : une analyse en termes de stratégies d'acteurs</i>	7
1.1. Restructuration économique de la périphérie : conséquences sur la forme urbaine	7
1.1.1 Déconcentration des emplois vers la banlieue et évolution de l'espace métropolitain nord-américain	8
1.1.2 La montée des néologismes : des modèles pour qualifier la banlieue contemporaine	12
1.1.2.1 La <i>Technoburb</i>	14
1.1.2.2 La <i>Edge city</i>	15
1.1.2.3 Distinction entre les deux modèles : les approches centriste et décentriste	18
1.1.2.4 Les modèles complémentaires	20
1.1.2.4.1 La <i>Edgeless city</i> : une nouvelle génération de <i>Edge cities</i>	21
1.1.2.4.2 Les <i>Boomburbs</i> : un modèle qui s'appuie sur une réalité démographique	23
1.1.2.4.3 <i>Exopolis</i> : un modèle développé à partir du cas de Los Angeles	25
1.1.2.4.4 <i>Technopolis</i> ou le modèle de la technopole	26
1.1.2.5 Portée et limites des modèles présentés	28
1.2 Évolution de l'analyse du processus de suburbanisation	30
1.2.1 La banlieue : un espace de représentations	31
1.2.2 L'apport des travaux récents en histoire urbaine	33
1.2.2.1 Une prise de distance par rapport aux théories de l'École de Chicago	33
1.2.2.2 L'identification d'une diversité des types de banlieues	36
1.2.3 La mise en valeur d'un processus de production	39
1.3 Question de recherche	42
1.4 Cadre d'analyse	43
1.4.1 L'aménagement : une intervention qui répond à une conjoncture économique	44
1.4.2 Hypothèse	49
1.4.3 Les concepts	49
1.4.3.1 Les acteurs	50
1.4.3.1.1 Les acteurs municipaux	51
1.4.3.1.2 Les acteurs du secteur privé	53
1.4.3.2 Les modèles d'aménagement	54
1.4.3.2.1 De l'utopie au modèle d'aménagement	54
1.4.3.2.2 De nouveaux modèles dans la conception de la banlieue contemporaine	57

1.4.3.2.2.1 Le <i>New Urbanism</i> -----	58
1.4.3.2.2.2 Le parc scientifique-----	61
1.4.3.3 Les stratégies promotionnelles-----	63
1.4.3.3.1 La publicité liée à un produit résidentiel-----	63
1.4.3.2.2 Le marketing urbain-----	66
1.5 Objectifs et contribution de la thèse à l'avancée des connaissances -----	67
1.6 Présentation du cas étudié : Saint-Laurent dans la région métropolitaine de Montréal -----	69
1.6.1 Saint-Laurent : un territoire représentatif de l'évolution économique de la banlieue nord-américaine contemporaine -----	69
1.6.2 Saint-Laurent : un territoire suburbain-----	71
1.6.3 Les projets considérés pour la période contemporaine -----	72
Chapitre II. Méthodologie -----	77
2.1 Justification d'une étude de cas-----	77
2.2 Collecte des données -----	80
2.2.1 Documents relatifs au territoire de Saint-Laurent -----	82
2.2.1.1 Le développement industriel du territoire -----	84
2.2.1.2 L'évolution du cadre bâti et des infrastructures -----	85
2.2.1.3 Les structures administratives et les aspects financiers-----	86
2.2.1.4 Les aspects démographiques -----	87
2.2.1.5 L'évolution de l'image promotionnelle du territoire-----	88
2.2.2 Les documents relatifs au projet domiciliaire Bois-Franc et au projet du Technoparc Saint-Laurent-----	88
2.2.2.1 La conception des projets-----	89
2.2.2.2 La publicité relative au projet domiciliaire Bois-Franc -----	91
2.2.3 Les entretiens semi-directifs -----	92
2.2.3.1 Les acteurs interrogés-----	94
2.2.3.2 Élaboration des guides d'entretiens -----	95
2.3 Analyse des données-----	95
2.3.1 Analyse documentaire -----	96
2.3.2 Analyse thématique et catégorielle des entretiens semi-directifs -----	96
2.3.3 Analyse des stratégies promotionnelles -----	98
2.3.3.1 Analyse du volet promotionnel du projet domiciliaire Bois-Franc-----	99
2.3.3.1.1 Approche méthodologique -----	99
2.3.3.1.2 Analyse des annonces publicitaires-----	100
2.3.3.2 Analyse de l'évolution de la promotion du territoire de Saint-Laurent-----	102
Chapitre III. Saint-Laurent en mutation. De la fin du XIX^e siècle aux années 1990-----	105
3.1 Les origines d'une ville de banlieue : 1893-1939 -----	106
3.1.1 Un lieu de peuplement à l'écart du noyau urbain -----	106
3.1.2 Naissance de la municipalité de ville -----	110
3.1.2.1 Un développement urbain initié par les acteurs municipaux-----	112
3.1.2.2 Une industrialisation progressive du territoire-----	115
3.1.2.3 Croissance de la population et expansion du cadre bâti -----	118
3.1.2.4 Évolution de l'habitat -----	120

3.1.2.5 Du village à la ville de banlieue : analyse du rôle des acteurs municipaux -----	122
3.2 Confirmation d'une ville industrielle de banlieue : 1939-1980 -----	124
3.2.1 Essor industriel et urbanisation du territoire : 1939-1950 -----	125
3.2.1.1 Le décollage industriel : tout commence avec l'aéronautique -----	125
3.2.1.2 Une industrialisation rapide à partir de la Seconde Guerre mondiale -----	129
3.2.1.3 Croissance démographique et extension des quartiers résidentiels -----	133
3.2.1.4 Évolution du rôle des acteurs municipaux -----	138
3.2.2 La vague de suburbanisation: 1950-1980 -----	139
3.2.2.1 Poursuite du développement industriel et croissance des emplois -----	140
3.2.2.2 Croissance démographique et formation de nouveaux quartiers résidentiels -----	146
3.2.2.2.1 Les quartiers Hodge, Toupin/Keller, Jasmin et Dutrisac : les années 1950 ----	153
3.2.2.2.2 Les quartiers Alexis-Nihon et Chaméran : les années 1960 -----	155
3.2.2.2.3 Les quartiers Modugno, Montpellier et Cléroutx : les années 1970 -----	158
3.2.3 Évolution des structures administratives et analyse du rôle des acteurs municipaux ----	161
3.3. Mise en place d'un pôle de la haute technologie : 1980-2000 -----	164
3.3.1 Développement industriel et résidentiel : un bilan -----	165
3.3.2 La stratégie de développement économique : privilégier les secteurs de la haute technologie -----	165
3.3.2.1 La municipalité entend consolider son économie dans les secteurs de pointe -----	166
3.3.2.2 L'influence du rapport Picard -----	167
3.3.2.3 Le Technoparc Saint-Laurent : historique de la mise en place d'un parc scientifique -----	168
3.3.3 Le volet résidentiel : diversifier l'offre en logements -----	173
3.3.3.1 Le projet domiciliaire Bois-Franc : histoire de la reconversion d'un ancien aéroport -----	175
3.3.3.2 Le Nouveau Saint-Laurent : un projet domiciliaire haut de gamme -----	176
3.3.4 Conclusion -----	179
<i>Chapitre IV. Aménager la banlieue. Application des modèles pour la période d'après-guerre : rupture ou continuité? -----</i>	183
4.1 L'aménagement des espaces résidentiels à Saint-Laurent : des années 1950 aux années 1990 -----	184
4.1.1 Retour sur les modèles d'aménagement de la banlieue résidentielle nord-américaine --	184
4.1.2 L'aménagement opérationnel : influence du contexte et des acteurs -----	189
4.1.3 Application des modèles dans le cas de Saint-Laurent -----	191
4.1.3.1 Banlieue résidentielle : années 1950 -----	194
4.1.3.2 Banlieue résidentielle : années 1960 -----	200
4.1.3.3 La banlieue planifiée -----	203
4.1.3.4 Les tours d'habitation : l'îlot vertical -----	207
4.1.3.5 Le <i>New Urbanism</i> et l'exemple du projet domiciliaire Bois-Franc -----	213
4.1.3.5.1 Le <i>New Urbanism</i> : un courant en réaction aux principes d'aménagement du mouvement moderne -----	213
4.1.3.5.2 Application des principes du <i>New Urbanism</i> dans le cas du projet domiciliaire Bois-Franc -----	215
4.2 L'aménagement des espaces industriels à Saint-Laurent: des années 1950 aux années 1990 -----	225
4.2.1 Rationalisation des espaces industriels par le zonage : années 1950 et 1960 -----	227
4.2.2 Le comblement d'un vaste parc industriel, l'exemple de la partie ouest de la ville :	

années 1970 et 1980 -----	231
4.2.3 Conception architecturale et aménagement d'un parc scientifique : années 1990 -----	234
4.3 Conclusion -----	238
<i>Chapitre V. Construire et vendre la nouvelle banlieue : analyse du discours des acteurs et des stratégies promotionnelles -----</i>	241
5.1 Analyse du discours des acteurs -----	242
5.1.1 Thème 1a : les objectifs des acteurs dans l'utilisation du <i>New Urbanism</i> -----	242
5.1.1.1 Les acteurs du secteur privé-----	242
5.1.1.1.1 Sous-thème 1 : différencier le produit-----	243
5.1.1.1.2 Sous-thème 2 : rentabiliser l'espace-----	245
5.1.1.1.3 Sous-thème 3 : rassurer le consommateur quant à son investissement immobilier -----	246
5.1.1.1.4 Sous-thème 4 : créer un milieu de vie/une communauté -----	246
5.1.1.2 Les acteurs municipaux -----	247
5.1.1.2.1 Sous-thème 1 : différencier le produit/stratégie commerciale-----	247
5.1.1.2.2 Sous-thème 2 : améliorer l'esthétique et l'aménagement du projet -----	249
5.1.2 Thème 1b : les objectifs des acteurs dans l'utilisation du modèle du parc scientifique --	251
5.1.2.1 Les acteurs du secteur privé-----	251
5.1.2.1.1 Sous-thème 1 : différencier le produit/s'adapter aux besoins des entreprises--	251
5.1.2.1.2 Sous-thème 2 : rentabiliser un espace à vocation industrielle-----	252
5.1.2.2 Les acteurs municipaux-----	254
5.1.2.2.1 Sous-thème 1 : Restructurer l'économie locale -----	254
5.1.2.2.2 Sous-thème 2 : rentabiliser un espace à vocation industrielle-----	256
5.1.3 Thème 2 : le lien entre les deux projets-----	257
5.1.3.1 Les acteurs du secteur privé-----	257
5.1.3.1.1 Sous-thème 1 : un lien indirect entre les deux projets -----	258
5.1.3.1.2 Sous-thème 2 : équilibrer les fonctions urbaines -----	258
5.1.3.2 Les acteurs municipaux-----	259
5.1.3.2.1 Sous-thème 1 : équilibrer les fonctions urbaines -----	259
5.1.3.2.2 Sous-thème 2 : des réalisations qui répondent aux lois du marché-----	260
5.1.3.2.3 Sous-thème 3 : créer un milieu favorable à l'installation d'entreprises des secteurs de la haute technologie-----	261
5.1.4 Thème 3 : influence des projets sur l'image du territoire-----	263
5.2 Analyse des stratégies promotionnelles -----	266
5.2.1 Évolution de la stratégie promotionnelle du territoire entre 1952 et 1999-----	266
5.2.1.1 Les emblèmes de la Ville de Saint-Laurent -----	266
5.2.1.2 Promotion du territoire au cours des années 1960 et 1970 -----	269
5.2.1.3 Promotion du territoire durant les années 1980-----	271
5.2.1.4 Promotion du territoire durant les années 1990-----	274
5.2.1.5 Comparaison entre le discours des acteurs et le message promotionnel des années 1990 -----	277
5.2.2 La promotion de la nouvelle banlieue résidentielle : analyse de la stratégie promotionnelle liée au projet domiciliaire Bois-Franc-----	278
5.2.2.1 Éléments constitutifs d'une campagne de promotion : analyse de l'entretien avec le responsable du volet promotionnel-----	279
5.2.2.2 Analyse des différentes phases de la campagne promotionnelle relative au projet domiciliaire Bois-Franc -----	280
5.2.2.2.1 Un projet résidentiel d'envergure à proximité du centre-ville -----	280

5.2.2.2.2 Un espace résidentiel exclusif de prestige et de qualité-----	283
5.2.2.2.3 La promotion d'un style de vie -----	286
5.3 Conclusion -----	291
<i>CONCLUSION GÉNÉRALE -----</i>	<i>297</i>
Bibliographie-----	306
APPENDICE A.-----	327
APPENDICE B.-----	328
APPENDICE C.-----	329
APPENDICE D.-----	330
APPENDICE E.-----	331

LISTE DES FIGURES

Figure	Page
1.1	Le modèle des zones concentriques d'Ernest W. Burgess----- 34
1.2	Conjoncture économique, intervention des acteurs et restructuration de la forme urbaine ----- 45
1.3	De l'utopie à un modèle d'aménagement opérationnel ----- 56
1.4	La publicité : un message construit à partir du produit et des valeurs du consommateur----- 65
1.5	La position stratégique de Saint-Laurent dans l'île de Montréal ----- 70
1.6	Localisation du projet domiciliaire Bois-Franc et du Technoparc Saint-Laurent dans l'arrondissement de Saint-Laurent----- 73
3.1	Limites de la paroisse de Saint-Laurent en 1879 ----- 107
3.2	Église Saint-Laurent construite en 1835-1837 ----- 109
3.3	Formation du noyau villageois autour des institutions religieuses et de la voie de chemin de fer ----- 110
3.4	Les annexions du territoire de la paroisse ----- 112
3.5	Plan du lotissement Grande Allée de Florence établi en 1896 par Édouard Gohier et Ludger Cousineau----- 114
3.6	Hausse de la population de la municipalité de Saint-Laurent entre 1901 et 1941 ----- 118
3.7	Extrait de photographie aérienne de Saint-Laurent en 1930----- 119
3.8	Maison urbaine construite en 1908, rue Filiatrault (quartier du Vieux Saint-Laurent) ----- 120
3.9	Publicité pour la Ville de Saint-Laurent parue dans <i>La Presse</i> en 1927 ----- 123
3.10	Aéroport de Cartierville, extrait de photographie aérienne de Saint-Laurent en 1946----- 128
3.11	Croissance de la valeur de la production industrielle à Saint-Laurent entre 1935 et 1942----- 131

3.12	Installation de l'entreprise Industrial Glass Works Ltd. dans le Vieux Saint-Laurent en 1940 -----	132
3.13	Hausse de la population de Saint-Laurent entre 1941 et 1950 -----	134
3.14	Le quartier Norvick (en haut à gauche), extrait de photographie aérienne de Saint-Laurent en 1948 -----	136
3.15	Maison à appartements ou <i>Walk-up</i> , boulevard Décarie -----	137
3.16	Implantations des entreprises à Saint-Laurent par période de cinq ans entre 1940 et 1968 -----	140
3.17	Hausse du nombre d'emplois à Saint-Laurent entre 1951 et 1980 -----	144
3.18	Croissance de la population à Saint-Laurent entre 1950 et 1980 -----	148
3.19	Augmentation du nombre de logements à Saint-Laurent entre 1951 et 1981 -----	149
3.20	Nombre de familles propriétaires par rapport au nombre de familles locataires entre 1950 et 1969 -----	150
3.21	Extension du cadre bâti vers l'ouest et le nord. Extrait de photographie aérienne de Saint-Laurent en 1950 -----	151
3.22	Formation de nouveaux quartiers résidentiels entre les années 1950 et 1970 -----	152
3.23	Le Quartier Hodge, extrait de photographie aérienne de Saint-Laurent en 1952 -----	153
3.24	Le quartier Alexis-Nihon (en bas à droite), extrait de photographie aérienne de Saint-Laurent en 1960 -----	155
3.25	Le quartier Chameran (à droite), extrait de photographie aérienne de Saint-Laurent en 1970 -----	157
3.26	Le quartier Modugno (au centre), photographie aérienne, extrait de la collection de Saint-Laurent pour l'année 1975 -----	158
3.27	Le quartier Montpellier (au centre à droite), extrait des orthophotographies (2003) de la Ville de Montréal -----	159
3.28	Le site du Technoparc Saint-Laurent, extrait des orthophotographies (2003) de la Ville de Montréal -----	170
3.29	L'aéroport de Cartierville en 1990, site du projet domiciliaire Bois-Franc -----	175
3.30	Pavillon de type «Château de banlieue» du projet domiciliaire du Nouveau Saint-Laurent -----	177
3.31	Le projet domiciliaire du Nouveau Saint-Laurent -----	179

4.1	Les périodes de construction des différents secteurs résidentiels de Saint-Laurent -----	192
4.2	Les quartiers résidentiels analysés -----	194
4.3	Le quartier Norgate, extrait des orthographies (2003) de la Ville de Montréal ---	195
4.4	Les Galeries Norgate, l'un des premiers centres commerciaux au Canada construit en 1950 -----	196
4.5	Le quartier Norgate (carrefour Tassé et Ouimet) -----	197
4.6	Le quartier Hodge, extrait des orthographies (2003) -----	198
4.7	Le quartier Hodge (rue Trudeau)-----	199
4.8	Le parc Poirier aménagé en 1954 (quartier Hodge, rue Trudeau)-----	199
4.9	Le quartier Dutrisac, extrait des photographies aériennes de Saint-Laurent en 1970-----	201
4.10	Maison individuelle de type <i>split-level</i> -----	202
4.11	Bungalow de banlieue (quartier Dutrisac, rue Dutrisac) -----	203
4.12	Le quartier Alexis-Nihon (en bas à droite), extrait des photographies aériennes obliques de Saint-Laurent en 1963-----	204
4.13	Le quartier Alexis-Nihon, extrait des orthographies (2003) de la Ville de Montréal-----	205
4.14	Le quartier Alexis-Nihon (carrefour Caven Circle-Nantel)-----	206
4.15	Le quartier Chameran, extrait de la collection de Saint-Laurent en 1994-----	209
4.16	Immeuble de type tour à habitation (quartier Chameran, rue Déguire) -----	210
4.17	Le quartier Montpellier (boulevard Montpellier) -----	211
4.18	Immeuble du quartier Montpellier (boulevard Montpellier)-----	212
4.19	Le centre commercial Village Montpellier (quartier Montpellier)-----	212
4.20	Démarrage du projet domiciliaire Bois-Franc (en haut à gauche), extrait des photographies aériennes de Saint-Laurent en 1994 -----	216
4.21	Trame des rues du projet domiciliaire Bois-Franc organisée autour d'un bloc urbain -----	218
4.22	Exemple de l'aménagement des espaces publics du projet domiciliaire Bois-Franc (square, rue Acajou) -----	219

4.23	Les commerces de proximité du projet domiciliaire Bois-Franc : la Grand-Place (rue des Nations)-----	221
4.24	Le projet domiciliaire Bois-Franc à l'étape de la conception-----	223
4.25	Les secteurs industriels analysés -----	226
4.26	Interstice industriel entre deux secteurs résidentiels (boulevard Jules-Poitras), extrait des photographies aériennes de Saint-Laurent en 1970-----	229
4.27	Secteur industriel aménagé (boulevard Lebeau) -----	230
4.28	Secteur industriel sans aménagement à proximité du tronçon de l'autoroute Transcanadienne, extrait de la collection de Saint-Laurent en 1968-----	232
4.29	Secteur industriel à proximité de l'autoroute Transcanadienne, extrait de la collection de Saint-Laurent en 1973 -----	233
4.30	Plan d'aménagement du Technoparc Saint-Laurent-----	236
5.1	Les armoiries de Saint-Laurent adoptées en 1952 -----	267
5.2	Le nouveau logo de Saint-Laurent adopté en 1976 -----	268
5.3	Extrait de document promotionnel «Saint-Laurent bat tous les records» (1973)-----	270
5.4	Campagne de promotion «Saint-Laurent. La Ville-Centre» (1981) -----	272
5.5	Saint-Laurent en tant que pôle de haute technologie de dimension internationale (1990)-----	275
5.6	Annonce publicitaire pour le projet domiciliaire Bois-Franc (1996) -----	282
5.7	Annonce publicitaire pour le projet domiciliaire Bois-Franc (2002) -----	285

LISTE DES TABLEAUX

Tableau	Page
1.1 Les approches centriste et décentriste de la structuration de l'espace métropolitain-----	20
1.2 Part de Saint-Laurent dans l'économie métropolitaine en haute technologie -----	71
2.1 Grille d'analyse relative à une analyse thématique et catégorielle du discours -----	98
3.1 Ordre chronologique d'installation des entreprises sur le territoire de Saint-Laurent entre 1899 et 1939 -----	117
3.2 Principaux employeurs à Saint-Laurent par ordre d'importance en 1965 -----	143
3.3 Croissance démographique entre 1951 et 1971 dans différentes villes de banlieue de la région montréalaise-----	147
4.1 Typologie résidentielle du projet domiciliaire Bois-Franc -----	220
5.1 Résultats de l'analyse thématique et catégorielle des entretiens semi-directifs par groupe d'acteurs-----	264

RÉSUMÉ

Cette thèse a pour objectif d'analyser le processus de production de la banlieue nord-américaine contemporaine (1980-2000). Pour ce faire, nous considérons un territoire représentatif de la restructuration économique qui caractérise la région métropolitaine. Prenant appui sur le cas de Saint-Laurent dans l'île de Montréal – historiquement une ville de banlieue devenue un arrondissement de la Ville de Montréal depuis 2002 – nous postulons qu'il existe un lien entre la restructuration économique de la banlieue et les modalités d'aménagement propres à cet espace. Le territoire étudié présente une concentration importante d'emplois dans les secteurs de la haute technologie. De plus, depuis les années 1990, Saint-Laurent est l'hôte de deux projets représentatifs des tendances récentes en ce qui a trait à l'aménagement des espaces à vocation résidentielle et ceux voués aux activités économiques en milieu suburbain : le projet domiciliaire Bois-Franc dont la conception intègre les principes du *New Urbanism* et le projet du Technoparc Saint-Laurent qui est un parc scientifique aménagé pour accueillir des entreprises des secteurs de la haute technologie.

L'originalité de cette thèse est d'aborder l'évolution de la banlieue en considérant que cet espace est le résultat d'un processus faisant intervenir différents acteurs. Nous analysons cet espace en tenant compte des acteurs qui participent à sa mise en forme ainsi que les modèles d'aménagement et les stratégies promotionnelles préconisés. Notre approche considère également que la suburbanisation s'inscrit dans une continuité historique. Dès lors, nous tenons compte des différentes phases de développement qui ont caractérisé le territoire. La période contemporaine est considérée comme s'inscrivant dans la continuité des précédentes. Afin d'orienter l'analyse des nouvelles stratégies d'aménagement, nous travaillons à partir de l'hypothèse que ces pratiques sont des réactions *a posteriori* aux mutations économiques. L'analyse du processus de production de l'espace en ce qui concerne la période contemporaine a donc pour objectif de tester cette hypothèse.

D'un point de vue méthodologique, nous avons réalisé des entretiens semi-directifs auprès des acteurs provenant de la sphère municipale et du secteur privé ayant participé à la conception et à la mise en œuvre opérationnelle de chacun des projets. Trois thèmes ont été analysés en particulier : les objectifs visés par les acteurs dans l'utilisation de nouveaux modèles d'aménagement (le *New Urbanism* et le modèle du parc scientifique), le lien entre les deux projets considérés et l'impact des projets sur l'image du territoire. Nous procédons également à l'analyse de la stratégie promotionnelle relative au projet domiciliaire Bois-Franc et à l'étude de la démarche

promotionnelle de la municipalité élaborée entre les années 1950 et les années 1990. Nous avons également effectué une analyse de l'évolution du territoire sous ses différentes dimensions (développement économique, développement du cadre bâti, évolution démographique) à partir des documents déposés aux archives de l'arrondissement.

En ce qui a trait aux résultats, nous tendons à confirmer l'hypothèse de départ avec des nuances. La période contemporaine, caractérisée par la mise en place du projet domiciliaire Bois-Franc et du parc scientifique, le Technoparc Saint-Laurent, illustre effectivement une planification du territoire plus importante que par le passé de la part de la municipalité. Toutefois, le processus reste dominé par les stratégies des promoteurs, ce qui limite les objectifs de planification notamment proposés dans les documents relatifs à l'aménagement du territoire. L'analyse des entretiens révèle que l'utilisation de nouveaux modèles d'aménagement participe avant tout d'une logique de rentabilisation d'espaces particulièrement bien situés sur l'île de Montréal. De plus, le lien entre les deux projets est un élément qui n'est pas reconnu par l'ensemble des acteurs. Ceux-ci tendent en effet à considérer la mise en place de chacun des projets comme deux opérations immobilières différentes. L'analyse de la stratégie promotionnelle relative au territoire de Saint-Laurent est en contradiction avec les résultats de l'analyse du discours des acteurs. Le discours promotionnel depuis les années 1990 met en avant la construction d'un pôle de la haute technologie qui fait figure de nouvelle banlieue idéale dont les fonctions urbaines seraient complémentaires. Nous concluons donc que le processus de production de l'espace qui correspond à la période contemporaine est relativement similaire à celui qui a caractérisé les périodes antérieures de développement avec notamment une prépondérance des stratégies des promoteurs tant en ce qui concerne l'utilisation de nouveaux modèles d'aménagement que le développement d'une image promotionnelle relative au territoire considéré. Dans ce processus, les acteurs municipaux, bien que témoignant d'une volonté d'exercer plus de contrôle sur la planification du territoire, restent dépendants de l'action des promoteurs. Cette thèse révèle en effet une convergence des discours entre le groupe des acteurs municipaux et celui des acteurs privés en ce qui a trait à la mise en forme de cette nouvelle banlieue.

Mots-clés : banlieue contemporaine, processus de production de l'espace, acteurs du développement, modèles d'aménagement, stratégies promotionnelles, Montréal.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

La banlieue nord-américaine a été caractérisée depuis les années 1970 par une restructuration importante de son économie. Les emplois traditionnellement localisés dans les centres se sont déconcentrés progressivement vers la périphérie¹. Cette dernière phase de déconcentration qui intervient après celle des emplois du secteur manufacturier et ceux liés aux activités commerciales, concerne notamment les emplois du secteur tertiaire supérieur². La banlieue contemporaine devient également le lieu de concentration des emplois des secteurs de la haute technologie³. Bien entendu, cette restructuration de l'économie a des répercussions sur l'aménagement des espaces suburbains contemporains. Dans le cadre de cette thèse, nous considérons les espaces à vocation résidentielle et ceux voués aux activités économiques. Nous préconisons que l'aménagement qui caractérise ces espaces répond à de nouveaux enjeux liés à la restructuration économique de la banlieue.

Les travaux en études urbaines foisonnent de néologismes pour traduire le nouveau positionnement des banlieues par rapport au centre, ainsi que pour caractériser les nouvelles normes qui caractérisent l'aménagement de ces espaces. Ces néologismes, qui apparaissent depuis la fin des années 1980, mettent en avant le fait que la banlieue nord-américaine s'apparente de plus en plus à la ville. Certains auteurs comme Fishman (1987) ou Garreau (1991) annoncent même la fin de la banlieue en tant que telle. D'après eux, la périphérie concentre dorénavant les mêmes attributs que les

¹ Dans la partie théorique de cette thèse, nous utilisons alternativement les termes de «banlieue» et de «périphérie», ceci afin d'éviter les répétitions. Toutefois, nous sommes conscients de la signification distincte qui caractérise chacun des termes. Celui de «banlieue» fait référence à un territoire à proximité d'une ville (Paquot et Pumain, 2006, p. 28) alors que celui de «périphérie» fait référence à une région qui se définit en fonction d'un centre, ce terme renvoie donc à un espace plus vaste (Pumain, 2006a).

² Cette catégorie inclut les services liés aux secteurs de la finance, de l'immobilier et des assurances. Nous nous référons à la définition utilisée par Shearmur et Coffey (2001, p. 16).

³ Nous nous référons à la définition utilisée par Shearmur (1997).

viles et est donc assimilable à une entité urbaine. À partir d'une approche postmoderniste, Soja (2000) prend comme référence la métropole de Los Angeles pour affirmer que la périphérie a définitivement supplanté le centre en considérant différentes dimensions : économique, culturelle, environnementale, sociale et politique. Cependant, Soja (2000) suggère que l'organisation des espaces suburbains répond désormais à un nouveau paradigme qui rompt avec le modèle monocentrique qui caractérisait la métropole de la modernité. Bref, peu de pistes émergent quant au lien entre l'évolution économique de la banlieue et les modalités quant à l'aménagement de cet espace dans le contexte contemporain. Les analyses de Fishman⁴ (1987), de Garreau (1991) ou de Soja (2000) insistent avant tout sur une discontinuité avec le passé. La banlieue contemporaine n'est donc pas considérée comme un espace en continuité avec la banlieue nord-américaine qui caractérise la période de l'après Seconde Guerre mondiale mais comme une nouvelle entité urbaine qui est définie en référence aux centres plutôt que par rapport à une forme suburbaine antérieure. Cette thèse a donc pour objectif de nuancer cette proposition en s'appuyant sur le fait que la banlieue est un espace construit qui répond à un processus faisant intervenir des acteurs, des modèles d'aménagement et des stratégies promotionnelles. Cette approche permet de considérer la banlieue en tant qu'espace en évolution plutôt qu'en rupture avec le passé. Dans le cadre de cette thèse, l'aménagement de la banlieue contemporaine est donc considéré en fonction de la restructuration économique du territoire et du rôle des acteurs dans cette adaptation.

Nous avons choisi pour atteindre cet objectif de nous référer à un territoire en particulier afin de conduire l'analyse en considérant différentes périodes de développement et ainsi relativiser l'ampleur des changements qui caractérisent l'aménagement récent des espaces suburbains. Ce territoire est celui de Saint-Laurent,

⁴ L'analyse de Fishman (1987) s'appuie sur une démarche historique mais le modèle de la *Technoburb* proposé en ce qui a trait à la période contemporaine, s'inscrit en rupture par rapport à la banlieue nord-américaine traditionnelle que l'auteur considère comme étant à vocation exclusivement résidentielle.

historiquement une ville de banlieue à vocation industrielle de la région métropolitaine de Montréal, devenue un arrondissement de la Ville de Montréal depuis 2002. Ce territoire offre l'avantage d'avoir subi une maturation économique continue depuis la Seconde Guerre mondiale et de présenter pour la période contemporaine une concentration importante d'emplois dans les secteurs de la haute technologie. Le cas considéré comprend également depuis les années 1990 deux projets d'envergure faisant intervenir de nouveaux modèles d'aménagement en ce qui concerne leur conception. Les projets étudiés sont les suivants : le projet domiciliaire Bois-Franc dont le plan d'ensemble est organisé selon les principes d'un courant d'aménagement contemporain, le *New Urbanism*. Le second projet, le Technoparc Saint-Laurent, est un parc scientifique aménagé pour les entreprises des secteurs de la haute technologie. Le territoire de Saint-Laurent est donc représentatif non seulement des transformations en termes économiques de la banlieue nord-américaine contemporaine mais également des tendances récentes quant à l'aménagement des espaces suburbains.

Dans l'analyse de la mise en place de ces projets, nous avons opté pour la prise compte les acteurs qui interviennent dans leur conception et leur mise en forme opérationnelle. Cela comprend les acteurs municipaux et les acteurs du secteur privé. Ceci afin de mettre en valeur leurs stratégies en ce qui a trait à l'aménagement et la promotion des espaces suburbains contemporains. Nous considérons en effet que la restructuration de la forme urbaine est liée à des tendances économiques mais qu'elle peut être analysée en tenant compte des décisions des acteurs relatives à son aménagement. Ceux-ci font appel à de nouveaux modèles d'aménagement et à des stratégies promotionnelles afin d'adapter aux changements qui caractérisent la période contemporaine, les espaces de banlieue à vocation résidentielle et ceux destinés aux activités économiques. Il convient donc d'identifier leurs objectifs dans l'utilisation de ces nouveaux modèles afin de mieux comprendre le processus de production de ces espaces. L'utilisation de ces nouveaux modèles d'aménagement –

le *New Urbanism* et le modèle du parc scientifique – est censée correspondre à une planification plus importante des espaces de la banlieue contemporaine afin de les destiner à une clientèle en particulier tant en ce qui concerne les entreprises que les ménages. Historiquement, la banlieue nord-américaine a en effet été caractérisée par un aménagement relativement sommaire et a été produite selon une approche avant tout spéculative (Lewis, 2000; Harris, 1996; Linteau 1984, 1981). Ce processus de production a notamment été dominé par la figure du promoteur immobilier. L'aménagement a principalement été au service d'une rentabilisation du foncier situé en périphérie des centres urbains. Dans cette thèse, nous souhaitons déterminer si la mise en forme de la banlieue contemporaine répond à des objectifs différents que par le passé et notamment si elle est marquée par une planification plus importante de la part des acteurs. Pour ce faire, nous mettons l'accent sur leurs objectifs et stratégies dans le processus de production. Nous ne considérons pas la demande des consommateurs (ménages, entreprises) quant à la conception de ces nouveaux espaces suburbains.

Sur le plan méthodologique, nous avons eu recours à des entretiens semi-directifs afin d'analyser en profondeur les objectifs des acteurs dans la mise en place des deux projets considérés. Nous avons interrogé une diversité d'acteurs que nous considérons comme essentiels à la compréhension du processus de production de ces espaces, à savoir : les promoteurs⁵, les architectes et le responsable du volet marketing⁶ pour le secteur privé. Les acteurs municipaux considérés incluent les élus, l'urbaniste et les responsables du développement économique. Nous tenons également compte des stratégies promotionnelles dans l'analyse du processus de production de ces nouveaux espaces. La démarche est donc qualitative et vise à une

⁵ Nous considérons que cet acteur demeure une figure incontournable de la mise en forme de la banlieue nord-américaine.

⁶ Les promoteurs de développements résidentiels d'envergure dans le contexte contemporain font appel à un acteur externe afin de prendre en charge la stratégie promotionnelle relative au projet (voir point 1.4.3.1.2).

meilleure compréhension de la mise en forme de la banlieue contemporaine en faisant intervenir les acteurs, les modèles d'aménagement utilisés et les stratégies promotionnelles mises en place à partir de la réalisation de ces nouveaux projets. Nous considérons également les périodes antérieures de développement du territoire, pas tant pour faire une comparaison avec la période actuelle que pour démontrer que cette dernière s'inscrit dans la continuité de l'évolution du territoire. Pour ce faire, nous avons procédé à une analyse des différentes dimensions du cas considéré (développement économique, développement du cadre bâti, évolution démographique, évolution de la structure institutionnelle à l'échelle municipale) à partir des documents déposés aux archives de l'arrondissement.

La thèse est divisée en cinq chapitres en plus de l'introduction et de la conclusion générales. Le premier chapitre concerne la problématique et le second présente la démarche méthodologique relative à cette thèse. Les trois autres concernent l'analyse en tant que telle. Dans le troisième chapitre, nous revenons sur les phases successives de développement du territoire de Saint-Laurent depuis son origine en considérant le rapport entre les mutations économiques du territoire et l'aménagement de celui-ci et notamment le rôle des acteurs municipaux dans cette évolution. Le quatrième chapitre porte sur l'évolution de l'aménagement des espaces résidentiels et ceux à vocation industrielle des années 1950 aux années 1990. Les années 1990 correspondent à la mise en place du projet domiciliaire Bois-Franc et du parc scientifique, le Technoparc Saint-Laurent. Ce chapitre revient sur la différence entre un modèle d'aménagement et son application dans un contexte opérationnel. Nous analysons l'évolution des modèles d'aménagement dans le cas de Saint-Laurent en considérant la manière par laquelle les acteurs les adaptent en fonction de la nouvelle conjoncture économique. Ce chapitre permet de situer la mise en place des projets récents par rapport aux pratiques précédentes d'aménagement de l'espace. Le cinquième chapitre procède à l'analyse des entretiens semi-directifs et à l'analyse des stratégies promotionnelles. Dans l'analyse des entretiens, nous considérons en particulier les objectifs des acteurs

dans l'utilisation des modèles du *New Urbanism* et du parc scientifique. L'analyse porte également sur le thème du lien entre les deux projets et sur celui de l'impact de leur mise en place sur l'image du territoire. Nous procédons également dans ce chapitre à l'analyse de la stratégie promotionnelle du projet domiciliaire Bois-Franc ainsi qu'à l'analyse de l'évolution du discours promotionnel concernant le territoire de Saint-Laurent entre les années 1950 et les années 1990. En conclusion, nous situons les pratiques d'aménagement et promotionnelles relatives aux projets contemporains considérés par rapport à celles qui ont caractérisé les périodes antérieures de développement du territoire.

Chapitre I.

Production de la banlieue contemporaine nord-américaine : une analyse en termes de stratégies d'acteurs

Ce premier chapitre présente les éléments de la problématique, introduit la question de recherche, l'hypothèse et inclut également le cadre d'analyse. La problématique concerne le lien entre la restructuration économique de la banlieue et les modalités d'aménagement des espaces suburbains contemporains tant en ce qui concerne les espaces à vocation résidentielle que ceux voués aux activités économiques. Nous revenons également sur les études récentes en histoire urbaine qui ont caractérisé l'analyse du phénomène de suburbanisation, ceci afin de définir l'approche qui caractérise cette thèse. Nous choisissons en effet d'aborder l'analyse de la banlieue contemporaine en considérant que cet espace est le résultat d'un processus. Le cadre d'analyse explicite les concepts que nous considérons pour définir ce processus. Nous présentons ensuite brièvement le cas étudié, ceci afin d'introduire la stratégie méthodologique développée dans le chapitre suivant.

1.1. Restructuration économique de la périphérie : conséquences sur la forme urbaine

Dans ce premier point, nous présentons les travaux en économie urbaine qui ont porté sur la restructuration de l'espace métropolitain nord-américain en fonction de la localisation des emplois. Ceci afin d'introduire les différents modèles de la banlieue contemporaine qui ont caractérisé les écrits en études urbaines depuis les années 1980.

1.1.1 Déconcentration des emplois vers la banlieue et évolution de l'espace métropolitain nord-américain

Nous commençons par expliciter ce que nous entendons par restructuration économique et comment cette évolution de la localisation des emplois a été analysée dans les travaux en économie urbaine en ce qui concerne la structuration de l'espace métropolitain nord-américain.

La banlieue nord-américaine a subi une maturation économique continue depuis la Seconde Guerre mondiale. Hartshorn et Muller (1989) distinguent quatre moments pour décrire cette évolution économique. Jusqu'aux années 1960, la banlieue est considérée comme étant économiquement dépendante de la ville-centre. Les banlieusards se déplacent quotidiennement vers le centre pour aller y travailler (Hartshorn et Muller, 1989, p. 378). Les décennies suivantes sont marquées par la déconcentration vers la banlieue d'activités commerciales et du domaine tertiaire. Enfin, les années 1980 se caractérisent par la concentration en banlieue des activités liées aux secteurs de la haute technologie qui se matérialise sous la forme de corridors de croissance structurés par les voies de communication (Hartshorn et Muller, 1989, p. 384). Il serait pertinent d'ajouter à ces périodes celle de la délocalisation de la production industrielle des centres vers la banlieue à la fin du XIX^e siècle qui a de fait provoqué la formation de municipalités manufacturières – qui cumulent des lieux d'activités économiques et des lieux de résidence – proches des centres urbains. Cette déconcentration des emplois industriels caractérise en effet la plupart des grands centres industriels nord-américains (Montréal, Toronto, Pittsburgh, New York, Los Angeles) (Lewis, 2000, p. 10).

Les analyses de la fin des années 1970 et 1980 concernant l'évolution économique de la banlieue nord-américaine mettent en valeur la transition entre un modèle mono-

centrique et une structure métropolitaine plus complexe (Hartshorn et Muller, 1989; Muller, 1981, 1976). Cette concentration d'emplois en banlieue conduirait à une structure polynucléaire de l'espace métropolitain (Muller, 1981, p. 134). Cette déconcentration des emplois au profit de la banlieue concerne tous les secteurs d'activité et ce processus est facilité par le développement du réseau autoroutier qui se généralise après la Seconde Guerre mondiale (Muller, 1981, p. 26). Les emplois liés au commerce de détail se développent également fortement en banlieue par le biais de l'installation de centres commerciaux pendant la période d'après-guerre (1945-1970) (Muller, 1981, p. 123). La dernière vague de déconcentration concerne les emplois du secteur tertiaire supérieur et caractérise la période des années 1980 jusqu'à nos jours. Cette «nouvelle suburbanisation» – pour reprendre le terme Stanback (1991) – se concrétise par la localisation en banlieue des emplois traditionnellement situés dans les centres. Ces emplois concernent le secteur du tertiaire supérieur et quittent les centres pour la banlieue par un effet d'économie d'agglomération (Stanback, 1991). Dans les régions métropolitaines des États-Unis, la part des emplois en périphérie dépasse celle des centres à partir des années 1970 (Muller, 1981, p. 131-132). Ce transfert des emplois vers la banlieue s'accompagne d'une croissance démographique de ces espaces par rapport au centre. Les banlieues (définies en tenant compte du découpage politique de l'espace métropolitain) regroupent en effet plus de la moitié de la population urbaine aux États-Unis à partir des années 1960. Le même phénomène aura lieu au Canada une décennie plus tard (Bourne, 1996, p. 166-167).

Les analyses en économie spatiale tendent à apporter des nuances quant à la nature de la restructuration de l'espace métropolitain nord-américain en fonction de la localisation des emplois. Le premier point à souligner est la distinction entre les métropoles canadiennes et celles des États-Unis. La concrétisation de la localisation des emplois en une configuration métropolitaine polynucléaire ne se vérifie pas pour l'ensemble des métropoles canadiennes (Shearmur et Coffey, 2002; Bunting et Filion,

2000; Goldberg et Mercer, 1986). La configuration polynucléaire traduit l'émergence de pôles suburbains qui regroupent des emplois dont la diversité et la quantité sont équivalentes à la concentration qui caractérise le centre. Cette configuration se retrouve au Canada seulement dans le cas de Toronto (Shearmur et Coffey, 2002, p. 593). Or, même dans ce cas qui se rapprocherait de la configuration des métropoles des États-Unis, le centre reste prépondérant en ce qui concerne la concentration en emplois du secteur tertiaire supérieur par rapport à celle qui caractérise ces pôles périphériques.

L'analyse de la structuration de l'espace métropolitain nord-américain se partage entre les études qui mettent en valeur l'émergence de cette forme polynucléaire (Stanback, 1991; Cervero, 1989; Gordon et al., 1986) et la prééminence d'une configuration métropolitaine où le centre reste l'élément structurant (Shearmur et Coffey, 2002, 2001). Enfin, le dernier cas de figure correspond à une localisation des emplois qui n'entraîne ni l'une ni l'autre des deux configurations mais une forme métropolitaine post-polycentrique due à une dispersion des emplois en périphérie plutôt qu'à une décentralisation qui se manifeste par une concentration en pôles identifiables (Gordon et Richardson, 1996; Fujii et Hartshorn, 1995). Il faut toutefois préciser que les recherches qui mettent en valeur la prééminence d'une configuration métropolitaine encore marquée par le rôle structurant du centre n'impliquent pas le *statu quo*, bien au contraire. Il n'est en effet pas exclu que la structuration de l'espace métropolitain canadien qui ne se caractérise pas pour le moment par une concentration en plusieurs pôles périphériques, évolue vers une forme urbaine polynucléaire. La période actuelle pourrait en effet être une période de transition vers des configurations plus proches du modèle des villes états-uniennes (Bourne, 1989, p. 326). Toutefois, pour le moment, la maturation économique des espaces périphériques canadiens, à l'exclusion du cas de Toronto, ne peut se comparer à la situation des villes des États-Unis (Shearmur et Coffey, 2001).

Si la délocalisation des emplois en périphérie pour les villes canadiennes n'a pas encore eu un impact tel que celui qui caractérise les espaces métropolitains aux États-Unis, les analyses convergent pour reconnaître des tendances similaires entre les villes canadiennes et les villes américaines. Même si la déconcentration des emplois du secteur tertiaire supérieur du centre vers la périphérie est moindre dans le cas des villes canadiennes et ne se concrétise pas forcément par la création de pôles (qui peuvent être assimilés au modèle de la *Edge city*⁷), cette déconcentration a lieu. À long terme, dans le cas de Montréal par exemple, cette déconcentration pourrait menacer la base économique du centre, même si pour le moment en ce qui concerne les emplois du secteur tertiaire supérieur, le centre reste prépondérant (Shearmur et Coffey, 2002; Coffey et Drolet, 1994).

Le second fait important est la concentration en banlieue d'un nombre croissant d'emplois dans les secteurs de la haute technologie. Ce phénomène ne correspond pas à un processus de décentralisation du centre vers la périphérie mais à l'évolution du système de production vers une plus grande flexibilité. Scott et Stroper (1987), de même que Scott (1988), considèrent en effet que l'évolution du système de production vers un régime d'accumulation plus flexible se concrétise spatialement par l'émergence en milieu suburbain de nouveaux complexes industriels basés sur une concentration d'emplois dans les secteurs de la haute technologie. Shearmur et Terral (2002) confirment, dans une étude sur la région métropolitaine de Montréal, que les secteurs de la haute technologie ont une forte tendance à se co-localiser. De plus, ces secteurs ont un effet structurant sur les services manufacturiers complémentaires (Shearmur et Terral, 2002). La localisation des emplois des secteurs de la haute technologie joue donc un rôle important dans la configuration de la répartition des emplois qui caractérise l'espace métropolitain contemporain. Il n'est cependant pas encore évident

⁷ Nous analysons en détail les modèles de la banlieue contemporaine qui découlent de cette restructuration de l'espace métropolitain dans la section suivante, ceci inclut le modèle de Garreau (1991).

de déterminer les facteurs qui expliquent cette co-localisation des emplois des secteurs de la haute technologie dans certains espaces périphériques (Shearmur et Terral, 2002). Cela pourrait correspondre à la nature des milieux résidentiels ou le besoin en infrastructures particulières comme le fait d'être à proximité d'un aéroport international. Dans le cas de Montréal, cette concentration en emplois des secteurs de la haute technologie concerne l'ouest de l'île de Montréal. Le *West Island* est en effet caractérisé par des milieux résidentiels haut de gamme et la proximité de l'aéroport international Pierre-Elleiot-Trudeau. Shearmur et Terral (2002) mettent enfin en valeur une division fonctionnelle de l'espace productif montréalais très marquée avec notamment une distinction évidente entre les emplois du secteur tertiaire supérieur qui demeurent localisés dans le centre-ville et les emplois du secteur manufacturier en haute technologie qui se concentrent dans les pôles de banlieue. Dans le cas de Montréal, la restructuration qui concerne la localisation des emplois continue de s'inscrire dans une configuration bipolaire plutôt que polycentrique. Il prévaut une distinction assez nette entre le type d'emplois qui caractérise la banlieue et ceux qui caractérisent le centre dans le cas de l'espace métropolitain montréalais.

1.1.2 La montée des néologismes : des modèles pour qualifier la banlieue contemporaine

Dans la continuité des travaux en économie urbaine de la fin des années 1970 jusqu'au début des années 1990 qui mettent en valeur une déconcentration des emplois des centres vers la périphérie, émerge une série de néologismes pour qualifier la formation de ces pôles d'emplois suburbains. Ces néologismes ne qualifient pas seulement ces pôles périphériques d'un point de vue économique mais insistent sur les dimensions culturelle, sociale, politique et en ce qui a trait à l'aménagement de ces espaces. Muller (1976) est un des premiers à mettre en valeur que la maturation économique de la banlieue rend obsolète le modèle d'une banlieue résidentielle définie en tant que milieu culturel et social différent des villes. Pour qualifier ces pôles qui auraient désormais les attributs d'une ville, Muller (1976)

utilise le terme de *Outer city*. Cette tendance sera suivie par d'autres chercheurs qui considèrent l'évolution de la banlieue du point de vue de sa dimension économique (Stanback, 1991; Cervero, 1989; Leinberger et Lockwood, 1986), de ses dimensions économique et culturelle (Garreau, 1991), ou plutôt d'un point de vue historique (Fishman, 1987). Chacun à leur façon, les néologismes qui émanent de ces analyses mettent en avant un certain type d'urbanité qui se développe en banlieue, du moins dans la banlieue qui cumule une diversité de types d'activités économiques, des espaces résidentiels et des lieux de divertissement. Ces analyses de l'évolution de la banlieue contemporaine ont un dénominateur commun qui concerne la dimension économique de ces pôles périphériques. Leur caractère urbain découle en effet de leur indépendance économique vis-à-vis des centres. La restructuration de l'économie, notamment caractérisée par une plus grande flexibilité du système de production, permet à ces pôles, situés en banlieue, d'être générateurs de leur propre croissance.

Il faut noter que l'émergence de pôles suburbains qui cumuleraient les attributs d'une ville est liée à une structure polycentrique de l'espace métropolitain, ce qui confirme que l'identification de ces pôles découle avant tout d'analyses à caractère économique. De plus, cette approche qui fait le lien entre une concentration d'emplois et l'émergence d'un nouveau modèle culturel, social et politique en banlieue, caractérise des études portant sur les villes des États-Unis. La tendance de la recherche au Canada serait plutôt de mettre un bémol à ces affirmations en concluant qu'effectivement l'emploi se décentralise au détriment des centres mais que les processus traditionnels d'organisation de l'espace qui ont caractérisé le développement urbain d'après-guerre, continuent de prévaloir pour expliquer la situation actuelle (Bourne, 1989). Shearmur et Terral (2002) reconnaissent également que malgré l'effet structurant des secteurs de la haute technologie, la configuration métropolitaine montréalaise par exemple, s'explique encore par la localisation des industries plus traditionnelles.

Suite à cette description de l'évolution de la configuration métropolitaine nord-américaine, nous présentons dans la section suivante les principaux modèles de la banlieue contemporaine qui ont caractérisé les travaux en études urbaines depuis les années 1980.

1.1.2.1 La *Technoburb*

Le modèle de la *Technoburb* de Fishman (1987) se base sur une analyse historique de la banlieue nord-américaine tout en comportant une dimension économique importante. L'émergence de ce modèle est la traduction spatiale d'une décentralisation progressive des principales fonctions urbaines (commerciale, résidentielle, industrielle, récréative) vers la banlieue (Fishman, 1987, p. 184). L'auteur distingue ce nouveau type suburbain de la banlieue à vocation résidentielle qui, d'après lui, était le produit d'une réaction idéologique⁸ vis-à-vis de la métropole industrielle de la modernité. Pour caractériser la périphérie contemporaine, celui-ci fait référence aux espaces où se concentrent les activités des secteurs de la haute technologie comme la Route 128 en périphérie de Boston ou la *Silicon Valley* en Californie du Nord tout en précisant que ces emplois ne comptent que pour une minorité des activités économiques qui caractérisent une *Technoburb*. Celle-ci cumule en effet une diversité de types d'emplois. Cette entité suburbaine est donc définie en tant que ville décentralisée et indépendante économiquement des centres. Cette indépendance ayant été permise par l'avancement des technologies de communication, celles-ci contribuent à supprimer les contacts de personne à personne qui caractérisaient la ville traditionnelle. L'auteur attribue à ces espaces un caractère urbain notamment de par la diversité des activités économiques qui s'y développent. Une *Technoburb* possède donc le dynamisme économique et technologique d'une

⁸ Cette réaction idéologique qui se traduit par un mouvement résidentiel vers la banlieue, est notamment initiée, d'après Fishman (1987, p. 50-51), par l'élite bourgeoise qui dans le cas de Londres durant la seconde moitié du XVIII^e siècle, établit des résidences secondaires en périphérie de ce centre industriel majeur afin d'échapper temporairement aux «nuisances» associées à la ville industrielle de cette époque (pollution, congestion, proximité de la classe ouvrière).

ville. L'auteur précise que les limites de cet espace sont déterminées par les trajets des ménages. La centralité de l'espace métropolitain dans lequel s'inscrit la *Technoburb* devient donc le lieu d'habitation d'où chaque ménage rejoint des destinations diverses. Ce type d'espace suburbain est un ensemble hétéroclite qui associe des lieux de résidence, des espaces d'activités industrielles, des parcs technologiques, des tours à bureaux et des centres commerciaux. L'auteur insiste sur le fait que la *Technoburb* ne correspond pas à une entité politique mais à un espace qui s'est développé de par la déconcentration des emplois du centre vers la banlieue et grâce au progrès en matière de télécommunications. Ceci explique que cette entité périphérique n'ait pas de frontières clairement définies et qu'elle ne soit pas le produit d'une construction politique en tant que telle. Cet aspect permet à l'auteur de différencier la banlieue contemporaine ou *Technoburb* de la banlieue traditionnelle qui au contraire fut le produit d'une idéologie d'origine bourgeoise afin de recréer un lieu de vie protégé et à l'écart des «nuisances» de la ville industrielle.

Le reproche que l'on peut faire à cette approche est de considérer que la banlieue contemporaine ne peut pas être le produit de décisions ou le résultat de stratégies en termes de développement économique ou en termes d'aménagement. Dans le modèle de Fishman (1987), la dimension politique qui a trait à la production de l'espace est évacuée pour privilégier la thèse d'un développement spontané. Les dynamiques sous-jacentes à la mise en place de ce nouveau type d'espace suburbain restent relativement floues.

1.1.2.2 La *Edge city*

Le modèle de la *Edge city* popularisé par Garreau (1991) a eu beaucoup d'impact pour caractériser l'évolution de la banlieue nord-américaine. Le journaliste américain attribue le développement de la *Edge city* à ce qu'il considère comme la troisième vague de suburbanisation. Après le déplacement des résidences vers la banlieue et la

déconcentration des activités commerciales, l'avènement de la *Edge city* correspond à la déconcentration des emplois du secteur tertiaire supérieur traditionnellement localisés dans les centres. Les cinq critères suivants sont utilisés pour définir une *Edge city* (Garreau, 1991, p. 6-7):

- Ce territoire compte au moins 465 000 mètres carrés de surface de bureau;
- Ce territoire compte au moins 56 000 mètres carrés de surface locative destinée au commerce de détail;
- Ce territoire compte plus d'emplois que de résidents;
- Ce territoire cumule les principales fonctions urbaines : résidentielle, manufacturière, tertiaire, commerciale, récréative;
- Ce territoire ne pouvait être considéré comme une ville 30 ans auparavant.

Les critères présentés démontrent l'importance de la dimension économique dans la définition d'une *Edge city*. Les activités présentes dans le modèle de Garreau (1991) sont celles qui traditionnellement caractérisaient les centres. Ce modèle marque le déclin de la ville-centre. À partir de cette supposition qui n'est que partiellement vérifiée dans les faits, Garreau (1991) ajoute une dimension culturelle importante. Le fait que ces pôles cumulent les principales fonctions urbaines leur confère le statut de ville. Garreau (1991) voit en l'émergence de cette nouvelle centralité périphérique, la concrétisation de l'esprit pionnier nord-américain, d'où la métaphore de la frontière : ménages, entreprises et promoteurs sont venus conquérir un nouvel espace en marge de la ville. La *Edge city* symbolise donc l'esprit d'entreprise, l'innovation et l'inventivité de la culture américaine (Beauregard, 1995, p. 714).

Le modèle de la *Edge city*, même s'il a eu un impact indéniable sur l'analyse de la banlieue contemporaine, est loin d'avoir fait l'unanimité dans le milieu de la recherche. Beauregard (1995) par exemple, estime qu'il ne faut pas exagérer la portée

de ce modèle et que celui-ci représente avant tout une idéalisation de la banlieue contemporaine pour pallier au déclin des centres. Cette idéalisation en tant qu'union réinventée entre la technologie et la nature où emplois et résidences seraient enfin réunis en une forme urbaine harmonieuse, est en fait une supposition qui ne tient pas compte de l'histoire de la banlieue nord-américaine. En effet, comme nous l'avons mentionné, cette juxtaposition de lieux de résidence et de lieux d'emplois n'est pas un fait nouveau. La banlieue manufacturière qui se développe à la fin du XIX^e siècle à proximité des centres industriels comprenait déjà une juxtaposition de lieux de résidence et de lieux d'emplois (Lewis, 2000; Borchert, 1996; Taylor, 1915).

Le statut de ville de ces pôles périphériques est également remis en cause. À cet effet, Sharpe et Wallock (1994) considèrent que ces espaces ne contiennent pas la diversité sociale et culturelle suffisante pour prétendre à ce statut. D'après ces auteurs, les modèles de la *Edge city* ou de la *Technoburb* correspondent seulement à une analyse de la transformation physique et technologique des espaces suburbains et ne tiennent pas compte du fait que la banlieue reste un espace très hiérarchisé socialement et ethniquement. Tout comme le modèle de la *Technoburb*, la *Edge city* a des limites géographiques qui sont floues. Elle ne constitue pas une entité politique ou administrative clairement définie. Beauregard (1995, p. 711) précise que ce type de pôle périphérique ne subit pas de contraintes politiques ou sociales qui pourraient empêcher son évolution. Une *Edge city* est ainsi un ensemble non coordonné, un produit de la spéculation foncière.

Les modèles de Garreau (1991) ou de Fishman (1987) demeurent des interprétations influentes quant à l'évolution morphologique de la banlieue contemporaine mais certaines critiques du milieu universitaire prouvent qu'ils demeurent des approximations. La fragilité de ces modèles a trait spécifiquement au fait que ces pôles périphériques définis en fonction de critères économiques, aient une diversité

sociale et culturelle suffisante pour être considérés comme des villes. Le second point concerne les modalités qui caractérisent l'aménagement de ces espaces, un développement étant régi strictement par les lois du marché est en effet un argument qui est loin d'être convaincant. Freestone (1996, p. 29) précise qu'au contraire, en général, notamment dans les villes canadiennes et australiennes, le développement de complexes d'activités liées aux secteurs de la haute technologie en banlieue, est souvent organisé par l'État.

1.1.2.3 Distinction entre les deux modèles : les approches centrisme et décentrisme

Si ces deux modèles ont des points communs, ils représentent néanmoins deux analyses différentes de la structuration de l'espace métropolitain contemporain. Afin d'explicitier cette distinction, nous faisons appel au travail de Lang (2003) qui procède à une analyse des différents néologismes qui ont caractérisé l'étude de la banlieue contemporaine.

Lang (2003) distingue en effet ces modèles en mettant en valeur deux approches de la restructuration de l'espace métropolitain : l'approche centrisme et l'approche décentrisme. Le modèle de la *Edge city* appartiendrait à l'approche centrisme alors que le modèle de la *Technoburb* relèverait de l'approche décentrisme. L'approche centrisme met en valeur un processus de centralisation autour de noyaux périphériques. L'ancien modèle monocentrique dominé par le centre est remplacé par un modèle polycentrique où la centralité est multiple et située en périphérie. Suivant cette approche, l'espace métropolitain est tout de même ordonné par une centralité. Ces centralités périphériques sont créées par des effets d'agglomération provoquant la concentration de commerces et de services dans des pôles précis. Les modèles de

l'*Urban village*⁹ de Leinberger et Lockwood (1986) et de la *Edge city* de Garreau (1991) correspondent à cette interprétation de la structuration de l'espace métropolitain. Les changements sont induits par le passage d'une économie manufacturière à une économie de services. L'espace métropolitain devient polycentrique au lieu d'être monocentrique mais les logiques qui amènent à cette transformation sont d'ordre économique et structurel.

Au contraire, l'approche décentriste incarnée par le modèle de la *Technoburb* n'attribue pas la restructuration de l'espace métropolitain à des forces centralisatrices. La transformation de la métropole doit se comprendre en fonction des déplacements engendrés par l'existence de différents réseaux – sociaux, de consommation, de production – pour les ménages. La prise en considération des déplacements dans cette approche devient essentielle pour appréhender la structuration de l'espace métropolitain. Dans ce modèle, la seule centralité identifiable devient le lieu d'habitation des ménages. Les trois réseaux – sociaux, de consommation, de production – identifiés par Fishman (1990) ne sont pas reliés entre eux. Du fait de ces logiques spatiales différentes, il devient difficile de faire une lecture de l'espace urbain puisque la localisation des éléments de la ville (écoles, commerces, résidences, etc.) est aléatoire (Lang, 2003). Les deux approches sont résumées dans le tableau suivant.

⁹ Le modèle de l'*Urban village* fait référence à la concentration d'activités économiques dans des pôles périphériques, celle-ci engendre une forme urbaine de haute densité qui se distingue d'un environnement justement caractérisé par une faible densité (voir Leinberger et Lockwood, 1986).

Tableau 1.1
Les approches centriste et décentriste de la structuration de l'espace métropolitain
Source : Lang (2003), p. 20

	<i>Centriste</i>	<i>Décentriste</i>
Centre de la nouvelle métropole	<i>Edge city, Urban village</i>	Lieu d'habitation des ménages
Nouvelle forme métropolitaine	Polycentrique	Post-polycentrique
Forces structurantes	Économies d'agglomération	Mobilité individuelle
Lien avec la structure urbaine classique	Fort	Faible
Concentration des activités (commerces, bureaux)	Prévisible avec des limites identifiables	Aléatoire avec des limites indéterminées

Les modèles de la *Edge city* et de la *Technoburb* pour qualifier la banlieue contemporaine ont eu une influence considérable. Ils traduisent une nouvelle géographie de l'emploi à l'échelle métropolitaine qui donne lieu à la mise en forme de centralités périphériques marquant la fin de la banlieue traditionnelle et la fin d'une configuration monocentrique qui caractérisait la métropole de la modernité. Bien entendu, à la manière de Sharpe et Wollock (1992) qui reprochent aux modèles de Garreau (1991) et de Fishman (1987) de ne pas contenir la diversité sociale et culturelle suffisante pour prétendre au statut de ville, il convient d'admettre que les deux approches marquent sans doute un déclin des centres urbains d'une manière anticipée.

1.1.2.4 Les modèles complémentaires

La restructuration de l'espace métropolitain nord-américain et le positionnement de la périphérie par rapport au centre, notamment en ce qui concerne la répartition des emplois, a donné lieu dans la continuité des premiers modèles de Garreau (1991) et de Fishman (1987), à d'autres appellations pour qualifier la banlieue contemporaine. Ces modèles tiennent compte de l'avancée des travaux en économie urbaine (la

Edgeless city, Technopolis), s'appuient sur une analyse de la croissance démographique de la périphérie (les *Boomburbs*) ou confirment l'affirmation de l'École de Los Angeles¹⁰ en tant que courant de pensée dominant (*Exopolis*).

1.1.2.4.1 La *Edgeless city* : une nouvelle génération de *Edge cities*

Le modèle de Lang (2003), la *Edgeless city*, s'inscrit dans la continuité du modèle de la *Edge city* proposé par Garreau (1991). Lang (2003) précise en effet que la périphérie contemporaine est marquée par la formation de corridors d'activités économiques (espace commerciaux et bureaux) qui se développent le long des grands axes autoroutiers mais cette concentration, comme son nom l'indique, n'a pas de limites spatiales identifiables. La *Edgeless city* traduit la dispersion des emplois en banlieue. Elle se matérialise en une forme urbaine étalée et n'a pas la cohésion spatiale suffisante pour être assimilée à une ville. Lang (2003) introduit un modèle qui dépasse finalement la rivalité entre le centre et la *Edge city* puisque le potentiel économique de cette ville diffuse surpasserait la concentration en activités économiques identifiée par Garreau (1991). Bien entendu, la *Edgeless city* compte également plus d'emplois liés au tertiaire supérieur que les centres urbains déjà établis. Cette nouvelle forme périphérique serait dépourvue de la notion de centralité et se diffuserait le long des axes de communication. Ce modèle est à associer à une approche post-polycentrique de l'espace métropolitain (Lang, 2003) et à rapprocher des travaux en économie urbaine qui mettent en valeur plutôt une dispersion des emplois en périphérie qu'une concentration en pôles d'emplois clairement identifiables (Gordon et Richardson, 1996; Fujii et Hartshorn, 1995). Le terme de *Edgeless city* fait référence au fait que les espaces en périphérie où se développent des emplois du secteur supérieur ne sont pas caractérisés par des limites identifiables. Lang (2003) fait référence à la ville de Princeton dans le New Jersey pour caractériser son

¹⁰ L'École de Los Angeles est un courant de pensée en études urbaines qui se construit en opposition aux théories développées par l'École de Chicago en se basant sur l'observation de phénomènes urbains dans la région métropolitaine de Los Angeles. Los Angeles étant considérée comme l'archétype de la métropole de la postmodernité (voir Dear et Flusty, 2002).

modèle. Le centre d'affaires de cette ville n'est pas identifiable en tant qu'une concentration mais plutôt en tant que région étalée et structurée par les principales voies de communication. Qui plus est, ce centre d'affaires se trouve en périphérie (Lang, 2003, p. 2). L'auteur précise que ce cas n'est pas unique et que la plupart des zones d'emplois du secteur tertiaire des villes environnantes suivent la même configuration. La *Edgeless city* peut donc être assimilée à une ville car elle contient des emplois du secteur tertiaire supérieur mais pas en ce qui concerne sa forme car elle est étalée et ne correspond pas à la concentration associée à la forme urbaine d'une ville. La *Edgeless city* marque une troisième génération de ville après la génération des centres et celle de la *Edge city*.

Lang (2003) remet d'ailleurs en cause le modèle de Garreau (1991) en précisant que de par le progrès des transports, des sous-centres se sont formés à proximité des centres existants dès le début du XX^e siècle. Ceci afin que les activités commerciales et liées aux affaires se développent dans un environnement moins congestionné. Taylor (1915) identifie en effet, dès le début du XX^e siècle, la formation d'entités suburbaines à proximité des centres qui émergent de par la délocalisation de l'industrie vers la banlieue. Ces concentrations en termes d'activités économiques se développent en raison d'une croissance industrielle qui a tendance à se décentraliser. Elles sont nommées *Satellite Cities* car elles regroupent les attributs d'une ville mais à plus petite échelle. Borchert (1996) identifie également un type suburbain qu'il nomme *City suburbs*. À partir de 1930, ces espaces se distinguent de la banlieue par la taille de leur population, leur densité et la diversité des activités économiques qui s'y développent. Les *City suburbs* sont plus diverses socialement et ethniquement que la banlieue et ont gardé leur indépendance par rapport au centre, ce qui a conduit à une organisation particulière de ces espaces (Borchert, 1996). Ainsi, le développement d'espaces en périphérie qui cumulent les attributs d'une ville (diversité des activités économiques, lieux de résidence et de divertissement, diversité sociale et ethnique) peut être identifié bien avant l'émergence de la *Edge city*.

1.1.2.4.2 Les *Boomburbs* : un modèle qui s'appuie sur une réalité démographique

Lang et Simmons (2003) ont étudié diverses régions métropolitaines des États-Unis afin d'identifier un autre modèle suburbain qui marque la réorganisation de l'espace métropolitain nord-américain et concerne la croissance démographique de la banlieue. Ces chercheurs font ici référence aux *Boomburbs* pour qualifier des espaces qui contiennent plus de 100 000 habitants (certaines *Boomburbs* atteignent les 300 000 habitants) et qui ont maintenu des taux de croissance démographique de plus de 10% durant la dernière décennie (Lang et Simmons, 2003, p. 101). Certaines des *Boomburbs* identifiées par Lang et Simmons (2003) n'existaient pas avant 1950 où étaient encore à l'état embryonnaire, 31 d'entre elles sont cependant dénombrées en 1950, douze supplémentaires sont répertoriées en 1960, trois en 1970, cinq en 1980 et deux en 1990. Lang et Simmons (2003) ont donc jusqu'à présent identifié 53 *Boomburbs* aux États-Unis dont près de la moitié se trouvent en Californie : Los Angeles en compte dix-huit et San Francisco en totalise quatre. Dans la région du sud-ouest des États-Unis, Phoenix et Dallas en comptent sept et Las Vegas deux. Ces espaces contiennent les fonctions qui caractérisent une ville (résidentielle, commerciale, récréative, activités du secteur tertiaire) mais elles ne sont pas organisées autour d'un centre d'affaires identifiable (Lang 2003, p. 103). Le modèle des *Boomburbs* est une actualisation du modèle des *Sattelite Cities* mais dans une configuration métropolitaine dorénavant dominée par la banlieue. Les *Boomburbs* se caractérisent en ce qui concerne les quartiers résidentiels par le développement de larges communautés planifiées dont l'aménagement fait appel à des courants contemporains en aménagement comme le *New Urbanism* sur lequel nous revenons en détail dans le cadre d'analyse relatif à cette thèse. Ce modèle d'aménagement permet de réglementer l'organisation de l'espace à l'intérieur de ces communautés dans un environnement marqué par une juxtaposition non-planifiée de parcs à bureaux, de lieux de divertissement, de larges centres commerciaux (Lang, 2003, p. 113).

L'ouest des États-Unis est la région la plus propice au développement des *Boomburbs*. En effet, ces régions métropolitaines sont encore caractérisées par la présence de larges étendues de terrain disponibles pour le développement de projets résidentiels d'envergure à l'extérieur des centres. Dans les métropoles de l'est des États-Unis, la tâche des promoteurs est plus compliquée car il est nécessaire d'assembler des parcelles qui dépendent de plusieurs propriétaires (Lang, 2003, p. 113). D'après Lang et Simmons (2003), l'émergence des *Boomburbs* notamment dans les régions métropolitaines de l'ouest des États-Unis, n'est pas un hasard. En effet, dans la région de la *Sunbelt*, le développement de larges municipalités suburbaines est encouragé, ce qui explique la concentration de cette forme de développement dans la région métropolitaine de Los Angeles ou de Phoenix. Le modèle des *Boomburbs* fait donc référence à une réalité démographique mais également à un processus de développement suburbain qui caractérise les villes de l'ouest des États-Unis, processus qui s'appuie sur la disponibilité de vastes superficies à l'écart des centres. Toutefois, ces entités qui ont connu une croissance démographique fulgurante se retrouvent souvent à court d'espace. Si elles veulent continuer de croître, il est nécessaire pour les promoteurs d'avoir recours à des formes de développement de plus haute densité. L'utilisation du *New Urbanism* est un moyen de privilégier cet objectif (Lang et Simmons, 2003, p. 114). L'utilisation de ce courant d'aménagement peut également être perçu comme un moyen de conférer un caractère plus urbain à des espaces périphériques qui manquent justement d'une certaine centralité (Lang et Simmons, 2003, p. 114).

Le modèle des *Boomburbs*, qui se base sur une approche empirique, propose une interprétation plus convaincante de l'évolution de la banlieue contemporaine en précisant notamment certains des enjeux qui caractérisent son aménagement.

1.1.2.4.3 *Exopolis* : un modèle développé à partir du cas de Los Angeles

Le modèle développé par Soja (2000) est plus restrictif car il fait référence au cas de la région métropolitaine de Los Angeles. Il est donc difficile de considérer cette analyse comme menant à une conceptualisation d'un modèle pour la banlieue contemporaine. Nous avons ici plus à faire à une interprétation de cette dernière à partir du cas de Los Angeles. *Exopolis* s'inscrit dans la continuité du modèle de Garreau (1991) mais Soja (2000) pousse le concept plus loin en indiquant qu'*Exopolis* représente la recentralisation du centre en périphérie, ce qui implique un déclin très net des centres sous toutes leurs dimensions : culturelle, sociale, économique et politique. *Exopolis* supprime donc le centre dans la configuration métropolitaine contemporaine. Le préfixe «Ex» est utilisé pour traduire l'influence des forces exogènes dans la structuration de cet espace périphérique et ceci dans un contexte de globalisation (Soja, 2000, p. 250). *Exopolis* est enfin caractérisée par un déséquilibre spatial entre les lieux d'emplois et ceux de résidence et par une polarisation sociale importante. *Exopolis* qualifie donc une forme urbaine située en banlieue mais où tout reste à faire. L'analyse de Soja (2000) appelle à une reconsidération des questions qui concernent la planification des transports, la réglementation environnementale, la gouvernance à l'échelle métropolitaine, le développement des activités économiques, l'équité sociale et le développement communautaire.

Le modèle de Soja (2000) est marqué par une remise en cause du modèle d'urbanisation antérieur à partir du cas de Los Angeles. Ce réexamen des enjeux contemporains de l'urbanisation est d'ailleurs caractéristique du mouvement postmoderne.

1.1.2.4.4 *Technopolis* ou le modèle de la technopole

La dernière référence à laquelle nous faisons appel afin de préciser l'influence de la restructuration économique sur la morphologie de la banlieue contemporaine est le modèle de la technopole ou *Technopolis*¹¹. Ce modèle s'applique plus à une région qu'à la périphérie d'un espace métropolitain. Toutefois, le développement de ces aires géographiques basées sur l'émergence d'activités économiques liées à une économie du savoir a eu une influence importante sur les stratégies de développement économique mises en place par les municipalités de banlieue. La *Technopolis*, telle que définie par Preer (1992, p. 55), fait référence à une région génératrice d'une innovation économique grâce à la production et à la commercialisation d'un nouveau savoir. Les exemples sont limités : *Silicon Valley* et *Orange County* en Californie, la Route 128 près de Boston et des sites en Europe et en Asie (Preer, 1992, p. 56). Aux États-Unis, ce type de production a marqué l'avènement des villes de la *Sunbelt* en Californie. En Floride et au Texas, ces régions s'opposent aux espaces métropolitains qui dominaient l'économie jusqu'aux années 1950 grâce à l'activité manufacturière concentrée dans des villes comme Pittsburgh, Chicago, Détroit, Cleveland et Buffalo (Preer, 1992, p. 46-47).

Du point de vue de l'aménagement de la banlieue contemporaine, cette restructuration économique a des conséquences importantes. Afin de profiter de l'émergence de cette production qui concerne les secteurs de la haute technologie, les gouvernements locaux mettent en place des politiques technopolitaines afin d'attirer ce type d'entreprise (Castells et Hall, 1996, p. 84). Cette action se concrétise notamment par la création d'équipements comme les parcs scientifiques, par la mise

¹¹ Cette appellation fait référence à l'ouvrage de Robert W. Preer (1992). *The Emergence of Technopolis: Knowledge-intensive Technologies and Regional Development*. New York: Praeger. Cette appellation est également fortement liée aux travaux d'Allen J. Scott (1988) et d'Allen J. Scott et Michael Storper (1987).

en place de politiques de réduction de taxes foncières et par des campagnes promotionnelles ciblées, ceci afin d'attirer une masse critique d'entreprises et de générer d'autres investissements de la part d'entreprises de secteurs en croissance (Castells et Hall, 1996, p. 84). Bien entendu, le modèle du technopôle¹² diffère de la *Technopolis* car cela concerne un espace plus restreint. Cette action n'est pas seulement menée par les gouvernements locaux mais elle est également appuyée dans certains cas par le gouvernement central (Castells et Hall, 1996, p. 84). La technopole est donc un modèle qui suit les exemples de régions mondialement connues en ce qui a trait au développement d'une économie basée sur la production de nouvelles technologies (*Silicon Valley*, Route 128) mais en ce qui concerne l'échelle métropolitaine. Une technopole s'appuie sur la mise en place d'un environnement favorable à la concentration d'expertise. Elle est censée favoriser une synergie entre les milieux de la recherche, universitaire et les entreprises afin de générer la venue de nouvelles entreprises et un transfert technologique vers les entreprises d'une même région (Doloreux, 1998, p. 441). Ceci doit contribuer à des effets d'entraînement à l'échelle d'une région métropolitaine, ce qui explique que la mise en place d'une technopole soit en général soutenue par les pouvoirs publics (Doloreux, 1998, p. 442).

Ce modèle illustre le fait que le développement d'activités économiques dans les secteurs de la haute technologie dépend de facteurs exogènes qui sont des conditions préalables à l'installation de ce type d'entreprise comme la présence d'universités, la proximité d'aéroports internationaux et la présence de centres de recherche (Scott et Stroper, 1987, p. 244).

¹² Georges Benko distingue en effet un technopôle qui fait référence à un groupement d'entreprises technologiques alors qu'une technopole fait référence à l'échelle d'une ville concernée par la production et l'utilisation de hautes technologies (voir Benko, 2003a).

1.1.2.5 Portée et limites des modèles présentés

Les modèles de la banlieue contemporaine présentés découlent de la restructuration de l'espace métropolitain en ce qui concerne la localisation des emplois. D'une façon plus ou moins prononcée, chacun d'entre eux s'inscrit dans une configuration polycentrique de l'espace métropolitain, ce qui implique un déclin des centres sur le plan économique. Le modèle de Soja (2000) en prenant l'exemple de Los Angeles est celui qui illustre le mieux cette tendance, même si cet argument était également présent dans les premiers modèles de Fishman (1987) et de Garreau (1991). Les modèles de Lang (2003) et de Lang et Simmons (2003) sont les modèles les mieux ancrés à la réalité de par les recherches empiriques sur les plans économique et démographique qui supportent ces appellations. Quant au modèle de la technopole, il concerne avant tout la localisation des emplois des secteurs de la haute technologie dans des pôles périphériques. Ce modèle est donc ancré dans une réalité économique mais il n'implique par forcément un déclin des centres. Depuis l'avènement des premiers modèles de Fishman (1987) et de Garreau (1991), des travaux ont remis en cause l'idée de dépendance économique des banlieues vis-à-vis des centres pour au contraire démontrer une interdépendance de ces espaces (Hill, 2005; Ledebur et Barnes, 1993; Savitch et al. 1993). Selon ces recherches, la capacité de générer une croissance à l'échelle métropolitaine résiderait dans la gestion de cette interdépendance. Ces travaux remettent en cause l'argument qui veut que le passage à une forme polycentrique entraîne forcément une indépendance accrue des banlieues. Les modèles de Fishman (1987) et de Garreau (1991) sont en effet fortement construits autour de cette perspective.

Nous avons démontré à partir des travaux récents sur la forme urbaine que la restructuration de la localisation des emplois ne se traduisait pas par une configuration métropolitaine unique en Amérique du Nord et que le centre en ce qui a trait aux espaces métropolitains au Canada, restait le pôle d'emplois principal et

structurant. Ce qui explique que les modèles de la *Technoburb* et de la *Edge city* et qui plus est d'*Exopolis*, s'appliquent assez mal aux banlieues canadiennes. Le cas des modèles des *Boomburbs* et de la *Edgeless city* est également propre au contexte métropolitain des villes des États-Unis. *Technopolis* ou le modèle de la technopole, au contraire, a été une source d'inspiration quant à l'orientation du développement économique pour certaines municipalités de banlieue canadiennes désireuses de rajeunir une base industrielle axée sur les secteurs traditionnels (produits textiles, produits métalliques, etc.) ou d'entraîner le développement d'une économie déjà présente et spécialisée dans les secteurs de la haute technologie. Si les modèles présentés ne correspondent pas forcément au cas des villes canadiennes, la situation des banlieues au Canada s'apparente à la situation des États-Unis même si la restructuration urbaine n'y a pas la même ampleur (Collin et Gaudreau, 1996, p. 65). La période actuelle en ce qui concerne la structuration de l'espace métropolitain canadien peut être comparée à une phase de transition entre la ville compacte de la période industrielle et l'agglomération métropolitaine de la révolution du tertiaire (Collin, 1998, p. 66). Les modèles présentés ne sont donc pas totalement à écarter et offrent des perspectives intéressantes quant à l'évolution de la banlieue contemporaine. Il reste que ces interprétations ne sont pas représentatives de la diversité des cas de figure qui caractérise la banlieue nord-américaine. Ces modèles de la banlieue contemporaine n'abordent en général qu'une ou deux dimensions de l'espace urbain : culturelle et économique pour la *Edge city*, économique et politique pour la *Technoburb*, démographique pour les *Boomburbs*, économique pour la *Edgeless city*. *Exopolis* inclut des dimensions politique, économique et en termes d'aménagement mais ce modèle correspond exclusivement au cas de Los Angeles, sa portée demeure donc limitée. Les interprétations présentées offrent des pistes de réflexion quant aux enjeux qui caractérisent la banlieue contemporaine mais elles nécessitent d'être complétées par des analyses plus approfondies et qui s'appuient sur une démarche empirique. Les modèles étudiés s'inscrivent avant tout dans une

approche économique liée à l'évolution de la structuration de l'espace métropolitain. La thématique de l'aménagement de ces nouvelles entités urbaines situées en périphérie est peu abordée ou alors les dynamiques métropolitaines ou la globalisation sont rendues responsables d'une organisation quasi spontanée de ces espaces.

Dans la section suivante nous procédons à un compte rendu des conclusions des recherches récentes en histoire urbaine quant à l'analyse du phénomène de suburbanisation. Ceci afin d'identifier dans quelle mesure cette analyse a évolué et quel est l'apport de ces recherches en ce qui concerne l'étude de la banlieue contemporaine.

1.2 Évolution de l'analyse du processus de suburbanisation

À partir des recherches récentes en histoire urbaine¹³ sur le processus de suburbanisation en Amérique du Nord, nous expliquons comment ces analyses ont permis de sortir d'un modèle dichotomique centre/périphérie concernant l'étude des banlieues. Longtemps considéré comme un espace dépendant de la ville, la banlieue était perçue avant tout comme la résultante d'un processus d'urbanisation qui concernait le centre. Le corpus en histoire urbaine que nous analysons ici démontre au contraire que la périphérie se caractérise par un processus de développement qui lui est propre, en d'autres termes que l'évolution de la banlieue s'explique avant tout par un processus qui fait intervenir des acteurs, des modèles d'aménagement, des modèles architecturaux et des stratégies promotionnelles qui sont spécifiques à cet espace. Ce processus est néanmoins multiforme et varie également selon les époques. L'apport important des recherches auxquelles nous faisons référence est d'avoir mis

¹³ L'analyse de Fishman (1987) entre dans cette catégorie mais son analyse dichotomique qui distingue la banlieue classique à vocation exclusivement résidentielle de la banlieue contemporaine ou *Technoburb*, ne met pas en valeur un processus de production comme le font les approches plus récentes du phénomène de suburbanisation. Nous ne considérons donc pas l'analyse de Fishman (1987) dans cette section.

en valeur la diversité des cas de figure qui caractérise la banlieue nord-américaine et que celle-ci est donc loin de pouvoir se résumer à un modèle unique qui se traduirait par un processus de production uniforme.

1.2.1 La banlieue : un espace de représentations

La banlieue a longtemps été considérée comme un espace résiduel de la ville-centre. Le terme de «banlieue», à l'origine, fait référence à un territoire d'une lieue autour de la ville assujetti aux règles juridiques de celle-ci (Bergeron, 1991). Initialement, la distinction entre les termes de «ville» et de «banlieue» implique un rapport de domination. Durant la période médiévale, la population qui habite hors de la ville est la population pauvre qui ne peut payer les taxes et ne peut profiter des fortifications (Harris et Larkham, 1999, p. 3-4). À cette ségrégation sociale est associée une ségrégation fonctionnelle. Les activités proto-industrielles et polluantes comme les tanneries sont interdites en ville mais se développent en périphérie de celle-ci (Harris et Larkham, 1999, p. 2-3). En Angleterre, au début du XIX^e siècle, le terme *suburban* sert à décrire les mœurs douteuses et les manières inférieures des habitants de la banlieue. La signification de ce terme évoluera pour décrire après la Seconde Guerre mondiale un mode de vie associé à la classe moyenne (Harris et Larkham, 1999, p. 5). L'opposition du terme de «ville» à celui de «banlieue» implique clairement un rapport hiérarchique entre ces deux types d'espace.

Cette hiérarchie entre les deux termes a marqué les travaux en études urbaines. Les premières analyses présentent la banlieue comme le résultat de l'excroissance de la ville industrielle: la banlieue est création de l'urbain (Cerda, 1867; Meuriot, 1919; Lefebvre, 1970). La banlieue se définit donc avant tout en fonction de la ville. Palen (1995) définit celle-ci en tant que communauté plus petite, géographiquement distincte de la ville mais dépendante d'elle et à proximité d'elle. Harris et Larkham

(1999, p. 8), quant à eux, utilisent cinq critères pour définir la banlieue. Cet espace se caractérise par :

- Une localisation périphérique par rapport à un centre dominant;
- Un caractère avant tout résidentiel;
- Une basse densité associée à une forte proportion de propriétaires;
- Une culture distincte et un mode de vie différent;
- Des identités communautaires différentes qui se traduisent par des gouvernements locaux.

Les tentatives de définition de la banlieue n'échappent pas à la comparaison avec la ville. La banlieue a également été associée à une absence de pouvoir politique, à un statut économique inférieur et à une dimension culturelle moindre en comparaison à une société dite urbaine (Bourne, 1996). La banlieue a été également décrite par les architectes et les intellectuels pro-urbains (en particulier Lewis Mumford). À partir des années 1950, ces derniers considèrent cet environnement en tant qu'espace résidentiel standardisé dont la pauvreté de l'aménagement et la monotonie architecturale ne peuvent qu'engendrer une vie sociale et culturelle d'un second rang qui ne peut se comparer à l'effervescence du mode de vie urbain (Palen, 1995).

À ces diverses interprétations qui concernent les dimensions sociale, économique, culturelle et politique de cet espace autant que son aménagement, s'ajoutent certains mythes¹⁴ véhiculés par l'image promotionnelle liée à la production de cet espace. Harris et Larkham (1999, p. 11) font référence à une mythologie de la banlieue nord-américaine. Les thèmes de cet idéal suburbain qui caractérisent notamment la banlieue résidentielle de l'après Seconde Guerre mondiale sont variés. La banlieue est un refuge qui se rapproche de la nature mais s'éloigne du domaine public et du monde urbain symbolisé par le travail et la politique (Harris et Larkham, 1999, p. 10).

¹⁴ Ce terme fait référence à l'article suivant : Bourne, Larry S. 1996. «Reinventing the Suburbs: Old Myths and New Realities», *Progress in Planning*, vol. 46, no 3, p. 163-184.

La banlieue est également synonyme de l'accession à un statut social par le fait de devenir propriétaire. La notion de communauté est également rattachée à cet espace en opposition à la société urbaine associée à l'espace géographique qu'est la ville (Harris et Larkham, 1999, p. 11).

Les diverses représentations qui caractérisent la banlieue nord-américaine ne facilitent pas la compréhension du phénomène de suburbanisation. Les analyses de ce phénomène se sont d'ailleurs longtemps inscrites dans une dichotomie centre/périphérie, ce qui n'a pas forcément aidé à rendre compte de la diversité des types de banlieues qui ont pu caractériser l'histoire de la périphérie nord-américaine, ni la complexité du processus de développement de cet espace.

1.2.2 L'apport des travaux récents en histoire urbaine

Dans cette section, nous présentons dans quelle mesure les études récentes en histoire urbaine se détachent progressivement de cette approche dichotomique pour mettre en valeur un processus de production en ce qui concerne les espaces suburbains.

1.2.2.1 Une prise de distance par rapport aux théories de l'École de Chicago

Les premières analyses du phénomène de suburbanisation ont été dominées par l'influence des théories sociales développées au début du siècle par l'École de Chicago. Cette analyse du développement de la métropole moderne est avant tout sociologique et liée à l'influence des progrès technologiques sur la forme urbaine. La dimension politico-économique relative aux décisions des acteurs dans la formation des espaces suburbains n'est pas prise en considération dans l'approche développée à partir des travaux de l'École de Chicago. Cette dernière a en effet privilégié une analyse qui est celle de l'écologie urbaine inspirée du modèle Darwinien de sélection naturelle des espèces (Gottdiener, 1994a, p. 27). La théorie relative à l'École de

Chicago envisage la spécialisation sociale de l'espace métropolitain suivant une logique de domination des groupes sociaux les plus influents. Suivant cette perspective, les catégories les plus nanties profitent de la possibilité de délocaliser leur lieu de résidence en périphérie alors que la classe ouvrière est contrainte de rester proche du centre à proximité des lieux d'emplois. Le modèle des espaces concentriques développé par Burgess (1925) résume l'approche de l'écologie urbaine dans l'analyse du phénomène de spécialisation sociale de l'espace métropolitain.

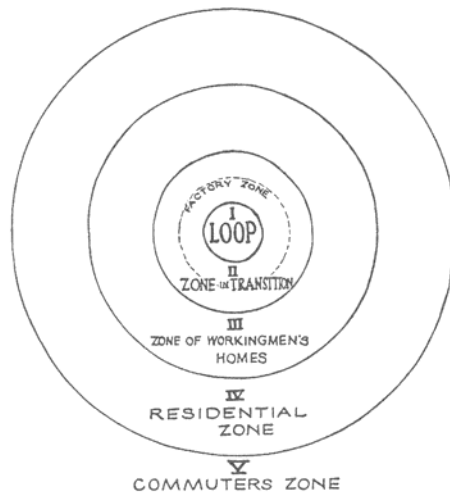


Figure 1.1 Le modèle des zones concentriques d'Ernest W. Burgess.
Source : Burgess (1925).

La métropole s'étend donc de manière radiale, l'industrie qui est concentrée dans le centre (zone 1 et zone 2) explique le développement de quartiers ouvriers à proximité (zone 3). L'espace suivant (zone 4) correspond à un espace résidentiel réservé à la classe aisée. La zone la plus éloignée du centre des affaires (CBD) correspond à un espace qui implique des trajets journaliers pour rejoindre le lieu de travail. Cet espace est également le lieu de développement de villes satellites (*Satellite Cities*¹⁵) (Burgess, 1925). Suivant ce modèle, le phénomène de suburbanisation se résume à la

¹⁵ Voir point 1.1.2.4.1 pour une présentation du modèle de Taylor (1915).

formation d'une périphérie socialement avantagée en opposition à un centre qui devient le lieu d'implantation des entreprises et des classes sociales les plus pauvres. De nombreuses analyses du développement de la banlieue nord-américaine pour la période d'avant la Seconde Guerre mondiale, se sont basées sur cette approche. Warner (1972) propose par exemple une interprétation du phénomène de suburbanisation qui s'inspire des modèles développés par Hoyt¹⁶ (1939) et par Burgess (1925). Le développement de la banlieue est avant tout considéré comme la résultante d'un exode résidentiel des classes les plus aisées du centre vers la périphérie. Cette analyse a conduit à accentuer le stéréotype de la banlieue nord-américaine en tant qu'espace à vocation exclusivement résidentielle (Harris et Lewis, 1998). Ceci explique que bon nombre de travaux se sont concentrés sur des banlieues dites prestigieuses et à vocation résidentielle (Ebner, 1987; Miller, 1983; O'Connor, 1983). Cette approche considère avant tout le mouvement des ménages pour expliquer le développement de la banlieue nord-américaine et non le mouvement de déconcentration des entreprises manufacturières des centres vers la périphérie.

Pourtant, des études au début du siècle avaient reconnu une diversité des types d'espaces suburbains et mis en avant une typologie des modèles de banlieues tout en reconnaissant qu'une classification par type pouvait conduire à une simplification du phénomène de suburbanisation (Queen et Thomas, 1939; Douglass, 1925). Douglass (1925) distingue en effet deux types principaux : la banlieue en tant qu'espace de consommation (c'est-à-dire résidentielle) et la banlieue en tant qu'espace de production (c'est-à-dire à vocation industrielle), tout en reconnaissant que d'autres types pouvaient être ajoutés à ces catégories. Toutefois, cette identification de types de banlieues sera remplacée rapidement par une référence à la banlieue de l'après Seconde Guerre mondiale. L'analyse du phénomène de suburbanisation est alors

¹⁶ Le modèle de Hoyt (1939) fait référence à un découpage sectoriel de l'espace métropolitain en fonction des valeurs résidentielles, ceci à proximité du centre. Cette division sectorielle de l'espace se poursuit en périphérie en relation avec les axes de transport (voir Zonneveld, 2005).

dominée par la mise en valeur de l'uniformité de la banlieue tant au niveau de la société homogène qu'elle représente qu'au niveau de son aménagement (Harris et Lewis, 1998, p. 629).

La lecture de l'espace urbain engendrée par l'approche de l'École de Chicago a été depuis remise en question notamment car elle omettait de prendre en compte les décisions politico-économiques relatives à la formation de certaines municipalités en milieu suburbain comme dans le cas des premières banlieues manufacturières qui se développent à la fin du XIX^e siècle. La formation de ces espaces s'explique notamment par la décentralisation de l'appareil de production vers la périphérie (Harris et Lewis, 2001; Lewis, 2001, 2000, 1999; Walker et Lewis, 2001). Ces recherches démontrent que le développement des banlieues manufacturières s'explique d'abord par la décentralisation des entreprises. Ce n'est qu'ensuite que la main-d'œuvre est venue s'installer à proximité des lieux de production industrielle. Ces recherches s'inscrivent donc en opposition à une analyse du phénomène de suburbanisation qui se résume à l'étude de la formation d'un lieu idyllique isolé et sans lien avec la métropole. Suivant cette interprétation, la banlieue est le produit d'une idéologie qui vise la concrétisation spatiale d'un mélange idéal entre la ville et la campagne. Cette approche avant tout culturelle de la formation des premières banlieues résidentielles est le mieux caractérisée par les travaux de Jackson (1985), de Fishman (1987) et de Stilgoe (1988). Si cette approche se justifie, elle tend, d'après Walker et Lewis (2001), à accentuer le stéréotype de la banlieue nord-américaine en tant qu'espace à vocation résidentielle de faible densité et socialement très homogène.

1.2.2.2 L'identification d'une diversité des types de banlieues

Les recherches récentes en histoire urbaine mettent effectivement en valeur la diversité des types de banlieues qui ont caractérisé la période d'avant-guerre.

L'uniformisation de la banlieue nord-américaine se serait accentuée après la Seconde Guerre mondiale avec l'intervention croissante du gouvernement dans le processus de production de ces espaces (Harris, 2004). La banlieue de l'avant-guerre est en effet caractérisée par une diversité tant en ce qui concerne la densité de construction, les types d'habitation, les activités qui s'y développent que la population qui y habite (Harris, 2004, 1996; Borchert, 1996). Borchert (1996) met en effet en valeur l'existence d'un type de banlieue qui se développe entre 1880 et 1930 dans les principales métropoles des États-Unis (Boston, Chicago, Cleveland, Detroit, Los Angeles, Pittsburgh). Ces espaces, de par la diversité sociale et ethnique de leur population et de par la diversité qui caractérise leurs activités économiques, sont des territoires hybrides entre la banlieue et la ville. Ces espaces que Borchert (1996) nomme *City suburbs*¹⁷ représentent une part importante de la population métropolitaine. La présence de ce type suburbain prouve que l'espace métropolitain à cette époque ne peut pas être divisé simplement de façon dichotomique entre les espaces centraux et ceux de la périphérie. Harris (2004, 1996), quant à lui, met en valeur cette diversité en identifiant quatre types de banlieues qui se définissent par la clientèle visée et leur mode de production. Cette typologie correspond à la situation au Canada entre 1900 et 1929. D'après Harris (2004, 1996), la banlieue prestigieuse réservée à la classe aisée se concrétise par un aménagement élaboré s'inspirant notamment des théories de Frederick Law Olmsted en ce qui concerne l'aménagement paysager. Le processus de production de ces espaces fait donc intervenir des architectes et se base sur la mise en place de règlements stricts quant à la construction résidentielle (Harris, 2004, p. 97). Ces banlieues exclusives caractérisées par un processus de production faisant intervenir des professionnels de l'aménagement se concrétisent à travers l'exemple de Ville Mont-Royal à Montréal ou de South Mount-Royal à Calgary (Harris, 2004, p. 99).

¹⁷ Ce modèle se distingue du modèle des *Satellite Cities* par le fait que ces espaces suburbains contiennent une diversité de types d'activités économiques. Le modèle de Taylor (1915) est en effet basé avant tout sur la décentralisation des entreprises manufacturières vers la banlieue.

À l'autre extrême, se trouve la banlieue non planifiée qui se caractérise par une absence de réglementations concernant la construction, ce qui permet en outre d'offrir un produit à meilleur prix (Harris, 2004, 1996). Ces espaces sont également marqués par un manque de services municipaux et par une subdivision des lots qui entraîne la formation d'une grille de rues manquant d'imagination. Ce type de banlieue résidentielle s'oppose donc à celle destinée à une clientèle plus aisée et dont la conception est plus élaborée (Harris, 2004, 1996). Cet auteur identifie également deux autres types de banlieues : la banlieue industrielle destinée à la classe ouvrière et la banlieue destinée à la classe moyenne. Le premier type est selon les cas, planifié ou peu planifié. La construction de ces espaces est en effet marquée par le rôle du spéculateur foncier qui perçoit la formation de ces banlieues manufacturières comme une réponse à la demande en logements d'une population captive (Harris, 2004, p. 101). Cette situation a résulté le plus souvent en la construction de logements standardisés pour la classe ouvrière et la création de paysages suburbains monotones marqués par l'utilitarisme et surtout le pragmatisme des constructeurs (Harris, 2004, p. 101). Le second type d'espace suburbain réservé à la classe moyenne, s'inspire de l'aménagement de banlieues plus prestigieuses. L'espace est donc organisé selon une grille de rues qui décide de la subdivision des lots. L'aménagement inclut également des rues curvilignes et des parcs (Harris, 2004, p. 102).

Les différents types de banlieues qui caractérisent la période de l'avant-guerre se définissent donc en fonction de la clientèle visée. La ségrégation sociale propre à la banlieue nord-américaine s'explique par la différenciation qui caractérise la clientèle des espaces résidentiels suburbains. La banlieue nord-américaine, loin de se résumer à un modèle unique comme le prouve l'analyse de la période d'avant-guerre, est marquée avant tout par une diversité en ce qui a trait à la population qui y habite, aux activités qui s'y développent et à l'aménagement qui caractérise cet espace.

Sies (2001) fait remarquer que l'intérêt des travaux de recherche récents portant sur la suburbanisation entre 1880 et 1950, concerne la mise en valeur de différents types de banlieues caractérisées par des densités de construction variées, un aménagement plus ou moins élaboré, une diversité ou non des fonctions urbaines, différents types d'habitation et différentes relations par rapport à la ville-centre. En ce sens, le stéréotype d'un modèle unique de banlieue résidentielle est définitivement à reconsidérer. De même, le stéréotype de la banlieue nord-américaine à vocation exclusivement résidentielle n'est pas représentatif de la diversité des configurations qui caractérisent les espaces suburbains nord-américains durant le XX^e siècle.

1.2.3 La mise en valeur d'un processus de production

La tendance de l'analyse de la suburbanisation depuis les années 1990 est de considérer la banlieue non comme une extension du centre mais bien en tant qu'espace qui possède sa propre logique de développement et ce, dans le but de sortir de la dichotomie centre/périphérie (Palen, 1995, p. 92). En outre, Hise (1997) souligne que l'analyse du phénomène de suburbanisation peut être appréhendée en considérant la banlieue comme un espace construit¹⁸. Suivant cette perspective, la banlieue est considérée avant tout du point de vue des acteurs qui interviennent dans sa mise en forme. Cette approche prend notamment de l'ampleur depuis la remise en cause des analyses héritées des théories sociales développées par l'École de Chicago. Les analyses autant de banlieues à caractère résidentiel (Hayden, 2003a; Morton, 2002; McCann, 1999, 1996; Sies, 1997) que les banlieues à caractère industriel (Lewis, 2001, 2000, 1999) ou les analyses portant sur différentes banlieues d'une même région métropolitaine (Poitras et Collin, 2006; Collin et Poitras, 2002; Keating, 2002; Hise, 1997; Harris, 1996) considèrent le phénomène de suburbanisation suivant cette approche.

¹⁸ Hise (1997) distingue en effet deux approches, *supply side/demand side*, en référence aux analyses de la banlieue qui étudient les dynamiques d'acteurs propres à la mise en place de ces espaces et à l'inverse, celles qui se concentrent plutôt sur l'étude de la banlieue en tant qu'espace de consommation, c'est-à-dire répondant à une certaine demande.

Dans sa synthèse abordant le développement de la banlieue résidentielle nord-américaine entre 1820 et 2000, Hayden (2003a) identifie sept types de banlieues qui se succèdent en fonction notamment des progrès technologiques, des techniques de construction et de la clientèle visée. À ces différents types de banlieues résidentielles sont associées des stratégies promotionnelles afin de faire correspondre le produit à une demande en particulier. McCann (1999, 1996), quant à lui, met en valeur le fait que la construction de la banlieue résidentielle au Canada entre 1900 et 1950 fait intervenir différents acteurs : des propriétaires fonciers, des promoteurs, des constructeurs et des institutions financières. L'auteur conclut que la construction de ces espaces participe finalement à un capitalisme de consommation. Leur conception devient de plus en plus régie par des normes de construction. Cette évolution se concrétise à partir des années 1950 par un processus de plus en plus réglementé notamment de par l'intervention croissante du gouvernement qui limite la latitude des acteurs et conduit à la mise en place d'une banlieue résidentielle de plus en plus standardisée (Harris, 2004). Hise (1997) va dans le même sens en indiquant que la conception des communautés planifiées dans le cas de l'entre-deux-guerres à Los Angeles fait référence à un ensemble de principes qui se sont définis avec le temps (l'aménagement des infrastructures, la mise en place des réseaux de rues, les types d'habitation, l'accès aux services) et qui ont abouti à l'affirmation d'un urbanisme progressiste. D'après Hise (1997), les normes de la banlieue résidentielle se sont définies progressivement en fonction des progrès en termes d'aménagement et en termes technologiques. Harris (1996) précise que la diversité des types de banlieues de l'avant-guerre dans leur forme, peut s'expliquer par la multitude de constructeurs qui participent au processus de production de ces espaces. Le caractère parfois anarchique de l'organisation de certaines banlieues peut être imputé au manque d'expertise des constructeurs notamment en ce qui concerne l'alignement sur rue ou la subdivision des lots. Harris (1996) précise également que la ségrégation sociale qui caractérise la banlieue nord-américaine est en partie le résultat d'un processus de

production peu réglementé qui établit une hiérarchie de produits résidentiels en fonction du statut social de la clientèle. Keating (2002) met également en valeur le fait que la multitude de promoteurs qui caractérise le processus de suburbanisation dans le cas de Chicago au XIX^e siècle, a conduit à la formation d'un espace suburbain socialement et politiquement fragmenté. Lewis (2000), quant à lui, dans son analyse du développement des banlieues manufacturières entre 1850 et 1930 dans la région métropolitaine de Montréal, souligne le rôle essentiel des coalitions de croissance (élus, entrepreneurs industriels, sociétés de transport, institutions financières) dans la formation de ces espaces. Contrairement à des analyses antérieures qui situaient le déplacement des entreprises vers la périphérie seulement à partir des années 1920, Lewis (2000) souligne que le développement de la banlieue manufacturière doit se comprendre par un mouvement des entreprises du centre vers la banlieue qui débute dès les années 1850 et qui s'explique avant tout par des décisions de la part des entrepreneurs afin de maximiser les rendements de la production industrielle. Les conclusions de ces recherches démontrent que le processus qui caractérise le développement des espaces périphériques pendant la période d'avant-guerre est loin d'être standardisé. Il s'adapte à une logique de marché¹⁹ tout en répondant à certaines stratégies d'acteurs notamment dans le cas de la décentralisation de la production industrielle vers des pôles suburbains qui a pour objectif d'augmenter le rendement de la production industrielle.

Dans le cas de la formation de banlieues plus prestigieuses à la fin du XIX^e siècle, Sies (1997), dans le cas de la communauté planifiée de Short Hills fondée en 1877 à une trentaine de kilomètres de la ville de New York, démontre que la mise en place d'un environnement correspondant à un certain idéal suburbain s'avère le produit d'un consensus au sein d'une même classe sociale. Sies (1997) fait référence ici aux membres des professions suivantes : architectes, promoteurs, réformistes,

¹⁹ C'est-à-dire que ce processus est adapté afin de répondre à une demande tant de la part des entreprises que des ménages.

publicitaires. Cette classe sociale a en fait créé un milieu de vie qui serait propice à la reproduction de valeurs qui étaient les fondations de leur statut social. Morton (2002) insiste également sur le fait que la création de ces environnements idylliques servait à légitimer un certain mode de vie et correspondait à la préservation de valeurs associées à cette classe sociale. Dans ce contexte, la distance géographique de ces espaces avec les centres était une condition de la préservation de ces valeurs.

Les recherches en histoire urbaine recensées font ressortir l'importance de la compréhension du processus de production de ces espaces afin d'expliquer le produit final. Ce processus est caractérisé par des acteurs, des normes d'aménagement et des stratégies promotionnelles afin de faire correspondre le produit à une clientèle en particulier. Ce processus n'est bien entendu pas uniforme et varie selon les époques. La banlieue de la période d'après-guerre en tant que produit standardisé est en fait la concrétisation d'un certain processus, mais cela reste un exemple parmi d'autres. La diversité en ce qui concerne l'aménagement de la banlieue nord-américaine et la population pour laquelle cet espace est destiné s'explique par des stratégies d'acteurs qui varient selon les époques, ceci notamment afin de s'adapter à une demande en particulier dans un contexte défini par ses dimensions économique, historique et culturelle.

1.3 Question de recherche

La question que soulève cette recension des écrits a trait à l'écart qui demeure entre le corpus qui traite de la restructuration de la forme urbaine en fonction de la localisation des emplois²⁰ et le corpus en histoire urbaine qui met en valeur le fait que la banlieue se caractérise avant tout par un processus régi par des stratégies d'acteurs²¹. La présentation des différents modèles pour la banlieue contemporaine²²

²⁰ Voir point 1.1.

²¹ Voir point 1.2.3

²² Voir point 1.1.2.

ne nous indique que peu d'éléments quant à la production sociale des espaces suburbains contemporains et notamment en ce qui concerne les stratégies d'aménagement et promotionnelles déployées par les acteurs dans la mise en forme de cette nouvelle banlieue. La tendance serait plutôt de privilégier un développement spontané de ces espaces (Soja, 2000; Garreau, 1991; Fishman, 1987). Cependant, les recherches en histoire urbaine démontrent au contraire une structuration du processus de production des espaces de la banlieue nord-américaine autour de l'utilisation de certains modèles d'aménagement, de stratégies promotionnelles et d'acteurs en particulier. On peut donc se demander pourquoi la période contemporaine ferait exception à cette règle? La question de recherche qui structure donc cette thèse est la suivante :

Quel lien peut-on donc établir entre la restructuration économique qui concerne la banlieue contemporaine et les stratégies en termes d'aménagement et promotionnelles déployées par les acteurs dans le processus de production de cet espace?

Cette thèse examinera donc en particulier les modèles d'aménagement auxquels les acteurs ont recours dans la conception des espaces à vocation résidentielle et ceux voués aux activités économiques pour la période contemporaine en milieu suburbain. Nous considérerons également les stratégies promotionnelles mises en place à partir de la création de ces espaces.

1.4 Cadre d'analyse

Dans cette section nous entendons définir plus précisément la notion d'acteur, ce que nous entendons par le terme de modèle d'aménagement et par celui de stratégie promotionnelle. Nous commençons tout d'abord par expliciter l'approche privilégiée ainsi que l'hypothèse que nous tenons à tester dans le cadre de cette thèse.

1.4.1 L'aménagement : une intervention qui répond à une conjoncture économique

Comme l'ont révélé les recherches récentes en histoire urbaine, la banlieue peut être analysée en tant que processus faisant intervenir différents acteurs. Dans ce cadre, les types de banlieues mis en place répondent à certains objectifs de la part des acteurs mais illustrent également une adaptation à un certain contexte défini par ses dimensions économique, sociale, politique et culturelle. L'aménagement fait donc référence à une pratique qui répond à un certain contexte. Pour exprimer ce point, nous faisons référence au terme de stratégie d'aménagement. Ceci implique que les acteurs utilisent l'aménagement de l'espace afin de répondre à des objectifs qui cadrent notamment avec une certaine conjoncture économique.

Il existe en fait une longue tradition d'écrits en études urbaines qui analysent le rapport entre le contexte économique, l'évolution de la forme urbaine et la place de l'aménagement dans cette interaction. L'approche néo-marxiste qui considère la restructuration de la forme urbaine en se basant sur les théories économiques d'accumulation du capital, a eu une influence considérable quant à l'étude de cette question. Cette approche particulièrement populaire des années 1960 aux années 1980 est représentée par les travaux de David Harvey, de Mark Gottdiener, de Richard A. Walker, de Manuel Castells et d'Henri Lefebvre²³. Suivant cette approche, l'évolution de la forme urbaine est considérée à partir d'une perspective structuraliste où les stratégies d'aménagement mises en place par les acteurs sont

²³ Il existe bien entendu des différences importantes entre les analyses de ces auteurs, Manuel Castells valorise le fait que la conjoncture économique n'est pas le seul facteur influençant la structuration de la forme urbaine, cet auteur considère que l'État est un acteur prépondérant à prendre en compte dans l'analyse de la structuration de l'espace. L'approche d'Henri Lefebvre (1970, 1968), quant à elle, est finalement fondamentalement marxiste. Celui-ci ne croit pas en la possibilité de réguler la production de l'espace par des initiatives en termes d'aménagement menées par l'État. Les deux auteurs ont donc une approche radicalement différente du positionnement de l'État dans le processus de production de l'espace urbain. L'analyse d'Henri Lefebvre a eu une influence majeure sur l'approche postmoderniste du développement urbain contemporain et sur les travaux de David Harvey en particulier. Pour plus de détails sur le débat concernant la production de l'espace (voir Gottdiener, 1994b).

conditionnées par l'évolution du système de production économique. Suivant cette analyse, les stratégies sont induites par une certaine conjoncture économique²⁴. La figure suivante synthétise cette idée.

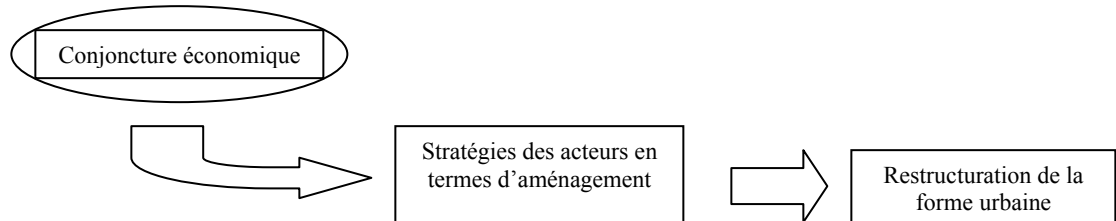


Figure 1.2 Conjoncture économique, intervention des acteurs et restructuration de la forme urbaine
Source : L'auteur.

Ce processus volontairement simplifié est particulièrement pertinent dans le contexte suburbain où l'abondance de l'espace et une plus grande latitude possible quant aux décisions liées à des initiatives en termes d'aménagement, ont permis au capitalisme industriel de s'exprimer pleinement. D'après Walker (1981, 1978), la restructuration de la forme urbaine qui se traduit par le processus de suburbanisation est liée à l'évolution du capitalisme industriel. La phase de suburbanisation prend son ampleur durant la période (1840-1890) qui correspond à la seconde période des cycles identifiés par N.D Kondratieff. L'exode des entreprises vers la périphérie afin de maximiser la production est donc considéré comme le facteur moteur du processus de suburbanisation. Le transfert de la main-d'œuvre des centres vers les lieux de production en banlieue, suit l'exode des entreprises et participe au phénomène de suburbanisation. La construction de la banlieue est bien liée à l'évolution économique, notamment pour remédier aux conséquences négatives de l'avancement

²⁴ La période actuelle correspond à la cinquième vague identifiée par l'économiste russe N.D Kondratieff. Celui-ci a mis en évidence des cycles économiques longs caractéristiques du développement des principales économies capitalistes. La conjoncture actuelle ou cinquième vague commence au début des années 1970 et est dominée par l'économie informationnelle et les secteurs de la haute technologie (voir Benko, 2003b).

du capitalisme industriel dans les centres urbains et dans l'objectif de répondre au besoin en espace des entreprises afin d'améliorer la production industrielle. Cette évolution entraîne un exode des entreprises et des ménages vers la périphérie. Les stratégies en termes d'aménagement sont donc induites par l'évolution du système de production. L'approche illustrée par les travaux de Walker (1981, 1978) correspond également à celle privilégiée dans les travaux de Lewis (2001, 2000) et de Gottdiener²⁵ (1994c) pour expliquer le lien entre l'évolution du système de production économique et la restructuration de la forme urbaine qui se traduit par un développement en banlieue initié par certains acteurs.

Bien entendu cette approche ne fait pas forcément l'unanimité. Adams (1994, p. 73) considère en effet que celle-ci représente une vue simpliste du lien entre le mode de production et le rôle de l'aménagement. Celui-ci estime au contraire que l'aménagement représente plutôt un moyen d'encadrer le développement urbain sujet aux lois du marché. Pour ce faire, l'auteur fait référence à l'émergence de l'aménagement au XIX^e siècle en tant que discipline visant à la mise en place d'environnements ordonnés et hygiéniques pour pallier aux conséquences négatives du capitalisme industriel sur les conditions de vie dans les villes (congestion, pollution, soi-disant déclin moral et physique de la classe ouvrière). Klosterman (1985) considère également que l'aménagement en tant que discipline devrait avoir la capacité d'influencer un processus de développement urbain dicté par les lois du marché et largement influencé par les stratégies des promoteurs. Par exemple, le mouvement de réforme urbaine au Canada entre 1880 et 1914 et l'entrée en vigueur des lois sur l'urbanisme, démontrent une volonté d'encadrer le développement urbain jugé trop spéculatif. Les progrès de l'urbanisme visent en effet à limiter la spéculation foncière (Wolfe, 1994, p. 18).

²⁵ Gottdiener (1994c) a cependant une approche plus nuancée en reconnaissant que dans le cas de l'avènement de la banlieue nord-américaine en tant qu'espace construit, la restructuration de la forme urbaine induite par les acteurs et l'évolution du mode de production économique, sont deux processus simultanés en constante interaction.

Fainstein (1994, 1991) considère pour sa part, que la discipline de l'aménagement depuis les années 1970 entretient un lien de plus en plus étroit avec les objectifs de développement économique. Dans son analyse du processus de redéveloppement en milieu urbain à Londres et New York, Fainstein (1994, p. 100) a observé que l'aménageur est à la recherche d'opportunités pour atteindre des objectifs qui sont définis par le biais d'une négociation avec les investisseurs privés. Son action ne se définit donc plus par l'abstraction²⁶. L'aménageur utilise en effet le même discours que celui d'analystes budgétaires ou d'investisseurs. Fainstein (1994, p. 100) estime que l'ancien paradigme qui visait à la compréhension et la réduction des externalités négatives du développement urbain régi par les lois du marché est de moins en moins pertinent dans un contexte où l'objectif des initiatives en termes d'aménagement est précisément d'attirer des investissements. On peut en effet considérer que les interprétations d'Adams (1994) ou de Klosterman (1985) se limitent à une définition théorique du rôle que devrait avoir l'aménagement donc à une conception idéaliste qui se vérifie de moins en moins dans le contexte opérationnel actuel. L'approche de Logan et Molotch (1987) correspond également aux conclusions de Fainstein (1994). Ces derniers, dans le cas du développement des villes nord-américaines, considèrent que l'espace a toujours été perçu notamment par les élites locales comme une entité qui devait être contrôlée et manipulée afin d'augmenter sa valeur d'échange. Les personnalités qui guident le développement au début du XIX^e siècle sont des propriétaires fonciers, des investisseurs, des promoteurs et des entrepreneurs industriels. Ces acteurs perçoivent l'espace et sa transformation comme étant générateurs de richesse et de pouvoir. L'étude réalisée par Linteau (1981) dans le cas du développement de Maisonneuve (1880-1914), une municipalité à vocation industrielle de la région montréalaise, va dans le même sens. Celui-ci met en avant le rôle du promoteur qu'il qualifie d'entrepreneur en aménagement. Il existe donc une longue tradition de travaux qui mettent en avant le caractère spéculatif du processus

²⁶ Le terme d'abstraction fait ici référence à l'utilisation d'outils conceptuels ou de planification comme le plan.

de développement urbain de la ville nord-américaine et le fait que l'aménagement soit au service d'une rentabilisation du foncier plutôt que participant à une véritable planification du territoire. Les analyses du processus de développement des villes de l'ouest canadien correspondent également à cette approche (Artibise, 1979, 1975). Celle-ci se révèle également pertinente dans le cas du développement en milieu suburbain.

Dans la considération du lien entre le mode de production économique, la forme urbaine et la place de l'aménagement dans ce processus, le passage d'une économie dite fordiste à une économie de type post-fordiste alimente également le débat. Dans cette transition, Filion (1995) met en valeur le passage d'un modèle d'urbanisation à un autre, ce qui prouve bien qu'un lien existe entre l'évolution du mode de production économique et la restructuration de la forme urbaine. La ville de type fordiste supporte en effet les hauts niveaux de consommation inhérents au régime d'accumulation du même nom. Le modèle d'urbanisation notamment appuyé par le secteur public qui correspond à la période fordiste est donc une forme urbaine à densité réduite qui s'appuie sur la mise en place d'un réseau autoroutier et la création de nouveaux espaces de production et de consommation. La banlieue nord-américaine illustre le mieux la concrétisation du modèle d'urbanisation de cette période. Cette forme d'urbanisation se caractérise par une démarcation accrue entre le lieu de résidence et le lieu de travail et une forte dépendance vis-à-vis de l'automobile (Filion, 1995, p. 198). L'essoufflement du régime d'accumulation de type fordiste se concrétise notamment par une désindustrialisation des secteurs urbains mis en place pendant l'ère fordiste et le développement de nouveaux pôles industriels de pointe qui se développent à l'extérieur des centres urbains (Filion, 1995, p. 199). D'après Filion (1995), cette transition a également une influence sur l'attitude des pouvoirs locaux qui s'efforcent, dans un contexte d'incertitude économique, d'avoir un rôle encore plus prononcé vis-à-vis du développement économique. Le trait le plus marquant de la période contemporaine

serait donc une convergence des stratégies en termes d'aménagement avec celles qui concernent le développement économique. D'un point de vue général, les travaux en études urbaines continuent de reconnaître l'influence de la conjoncture économique²⁷ sur les décisions en termes d'aménagement. Nous privilégierons donc cette hypothèse dans le cadre de cette recherche.

1.4.2 Hypothèse

Dans le cadre de cette recherche, nous considérons que les stratégies mises en place par les acteurs sont induites par la conjoncture économique. Nous nous référons à la figure 1.2 pour traduire le lien entre cette conjoncture et les stratégies en termes d'aménagement déployées par les acteurs. L'hypothèse de recherche est donc la suivante :

Les stratégies d'aménagement mises en place par les acteurs dans la production des espaces de la banlieue contemporaine sont des réactions a posteriori à une certaine conjoncture économique. Ces stratégies constituent des réactions à un contexte plus qu'elles ne témoignent d'une volonté de planification²⁸.

1.4.3 Les concepts

Dans cette partie, nous présentons les concepts que nous utilisons dans le cadre de cette thèse, ceux-ci concernent les thèmes abordés dans la question de recherche. Notre objectif est de les expliciter en détail.

²⁷ Tel que nous l'avons mentionné, nous nous référons aux vagues économiques identifiées par N.D Kondratieff quant au sens que nous donnons au terme de «conjoncture économique».

²⁸ En ce qui a trait à la notion de planification, nous nous référons à l'ambition de prévoir l'ensemble des composantes de l'évolution des villes. Cependant, depuis les années 1960, cette notion fait référence à une approche plus stratégique liée à la concrétisation d'objectifs prioritaires, ce qui explique que nous utilisions la notion de stratégies d'aménagement dans le cadre de cette thèse. La notion de planification va donc plus loin que le simple fait d'encadrer le processus de développement de l'espace urbain mais vise à influencer l'organisation des différentes composantes de la ville (voir Pumain, 2006b).

1.4.3.1 Les acteurs

Nous définissons ici ce que nous entendons par le concept d'acteur et à quels acteurs nous faisons référence dans le cadre de cette thèse. Nous ne considérons pas que l'action des acteurs locaux décide du développement urbain. Au contraire comme le précise la figure 1.2, nous estimons que les stratégies d'aménagement déployées par les acteurs sont dépendantes d'une certaine conjoncture.

L'entrée par les acteurs sert en fait à cerner davantage le positionnement de ce que Ball (1986) qualifie d'animateurs du changement morphologique. Blau et al. (1983), quant à eux, considèrent le rôle des professionnels de l'aménagement dans l'évolution morphologique de l'espace urbain qu'ils qualifient de *Form Makers*. Ball (1986) considère une série d'acteurs plus étendue que la simple catégorie des professionnels. Cet auteur fait ainsi référence à une structure du développement de l'espace bâti qui fait intervenir différents acteurs : propriétaires fonciers, investisseurs, financiers, promoteurs, constructeurs, architectes et consommateurs²⁹. La formation de l'espace bâti peut donc se comprendre d'après l'approche de Ball (1986) en tant que la résultante de la relation entre ces acteurs. Cette approche est pertinente afin d'analyser les objectifs visés dans la mise en forme des espaces suburbains dans le contexte contemporain. Dans la partie suivante, nous précisons quels sont les acteurs que nous avons considérés dans le cadre de cette thèse. Nous nous référons seulement aux deux groupes d'acteurs prépondérants qui sont intervenus dans la production des espaces de banlieue en Amérique du Nord, à savoir le groupe des acteurs municipaux et celui des producteurs de l'espace bâti en tant que tels : les promoteurs, les professionnels de l'aménagement, les constructeurs. Nous avons opté de ne pas inclure les groupes d'acteurs qui n'interviennent pas directement dans

²⁹ Dans le cadre de cette thèse, nous ne considérons toutefois pas les consommateurs mais les acteurs qui interviennent dans la production de l'espace. Nous nous référons donc à l'approche de Blau et al. (1983).

l'aménagement, la production ou la promotion des espaces de banlieue. À ce titre, nous inscrivons le concept d'acteur utilisé à l'intérieur de l'approche socio-politique des coalitions de croissance qui considère la relation entre les acteurs du développement urbain avant tout en référence à une association qui vise la concrétisation d'un objectif commun. Nous nous référons aux travaux de Logan et Molotch (1987) de même qu'à ceux de Alan Harding (1995) quant à la définition du concept de coalition de croissance qui prévaut concernant l'analyse du jeu d'acteurs dans le cadre de cette thèse. Nous préconisons que cette approche des interactions entre acteurs correspond mieux au contexte de la transformation urbaine d'un espace de proche banlieue qu'une approche dite pluraliste, telle que définie par Judge (1995) et qui serait plus adaptée à un contexte urbain où les multiples groupes intervenant dans la production de l'espace sont alors à prendre en compte. Certes, le modèle des coalitions de croissance a tendance à reléguer l'existence de conflits au second plan et de fait de limiter l'analyse du jeu d'acteurs, cependant elle demeure celle qui nous apparaît la plus pertinente dans le cadre de l'étude de l'évolution urbaine d'un espace de proche banlieue. En ce qui concerne l'interaction entre les deux groupes d'acteurs, nous nous référons à la notion d'acteur stratégique qui évolue dans un système caractérisé par certaines contraintes. Cette notion d'acteur stratégique fait référence aux travaux de Crozier et Friedberg (1977). Nous précisons plus avant dans le chapitre portant sur la méthodologie utilisée (point 2.3.2) comment la notion d'acteur stratégique sert l'analyse des objectifs des acteurs dans le cadre du processus de production de l'espace bâti qui peut être considéré en tant que système faisant intervenir différents intervenants avec des objectifs et intérêts qui peuvent être divergents.

1.4.3.1.1 Les acteurs municipaux

Les acteurs municipaux sont souvent perçus comme ayant un rôle limité dans le processus de développement des banlieues. Ce processus est en effet considéré comme étant dominé par l'action des promoteurs privés qui prennent en charge les différentes phases des opérations immobilières (Weiss, 1987; Lorimer, 1981). Le manque de capacité financière des municipalités contraint en effet leur influence dans le processus de développement urbain. Toutefois, comme le souligne Filion (1995), dans le contexte économique de l'après-fordisme, il est envisageable que les acteurs municipaux aient un rôle important à assumer dans l'appui à des stratégies de développement économique. D'où l'intérêt d'analyser le rôle des élus, ceux-ci fixent en effet les orientations de la municipalité en ce qui concerne l'aménagement du territoire.

Dans un contexte où les procédures d'aménagement sont de plus en plus élaborées, de nouveaux acteurs au niveau municipal jouent un rôle important dans les prises de décision : l'urbaniste par exemple. Ce dernier en tant qu'acteur municipal est un technicien spécialisé dans le maniement des instruments d'urbanisme (plan de zonage, plan d'urbanisme). Il ajoute une dimension plus technique au processus de production de l'espace. L'urbaniste a également le rôle d'assister les élus dans leur prise de décision afin de saisir les implications globales des choix effectués et de prévoir leurs conséquences sur le milieu (Caron et al., 1995). Les municipalités structurent en effet de nos jours leur développement suivant un plan d'urbanisme qui définit les principales orientations de l'aménagement du territoire, l'affectation du sol et le tracé des principales voies de communication (Caron et al., 1995). La multiplication des réglementations et des objectifs à atteindre fixés par les documents de planification ont bien entendu une influence sur le processus de production du cadre bâti. Les acteurs municipaux fonctionnent dans un système plus réglementé que par le passé. Les documents de planification ont l'avantage de promouvoir un développement plus structuré car il répond à des objectifs fixés par les différents services concernés (habitat, développement économique, développement social) (Divay et Gaudreau, 1984). Compte tenu du lien étroit qui caractérise les décisions en termes

d'aménagement et les stratégies de développement économique dans le cas de la planification des espaces suburbains, les responsables du développement économique se positionnent également comme des acteurs importants à considérer.

1.4.3.1.2 Les acteurs du secteur privé

L'acteur principal, surtout dans le cas du processus de production des espaces suburbains, est le promoteur. Dans le cas de la formation des banlieues manufacturières à la fin du XIX^e siècle, le processus de production de l'espace tourne autour de cet acteur comme le souligne Linteau (1984, 1981). Pour la période subséquente, Lorimer (1981, p. 94) attribue même l'invention de la banlieue standardisée des années 1950 au Canada à la logique des promoteurs quant à la conception de ces espaces. L'auteur fait référence ici à la banlieue planifiée de Don Mills mise en place en 1947 en périphérie de Toronto. Avec cet exemple, Lorimer (1981) démontre que le promoteur est celui qui planifie, finance les services, viabilise les lots et les vend ensuite à de petits constructeurs. Le promoteur se substitue selon lui à la municipalité dans la production de ces espaces. Le développement de la banlieue – que cela soit dans le cas de la mise en place de communautés résidentielles planifiées ou dans le cas de la formation de villes de banlieue qui cumulaient des espaces réservés à l'industrie et des espaces résidentiels – a largement été initié par cet acteur. Au début des années 1970, dans la plupart des villes canadiennes, les promoteurs contrôlent d'immenses superficies qu'ils allouent au développement suburbain. Ce monopole est accentué par le fait que des municipalités souvent endettées se retirent du processus au profit de sociétés foncières et immobilières (Lorimer, 1981, p. 98).

Le promoteur est cependant en général un concepteur de produits plutôt qu'un producteur (Divay et Gaudreau, 1984). La production en tant que telle est assurée par le constructeur. Ils peuvent être plusieurs dans la réalisation d'un projet

dépendamment de son envergure. Le promoteur est celui qui prend le risque financier. Il est souvent propriétaire du foncier. Son rôle est de définir le produit. Pour cela, il s'assure l'aide d'architectes, de designers urbains, voire d'urbanistes qui vont lui fournir des directives quant au design du produit final. Dans ce contexte, les firmes privées d'architectes et de consultants deviennent ses alliés afin d'optimiser la définition d'un produit qu'il soit à vocation résidentielle ou industrielle en fonction de la demande du marché. Dans le cas de projets résidentiels d'envergure, une personne en particulier est responsable du volet promotionnel et travaille en collaboration avec le promoteur. Langdon (1994) estime que les architectes et les aménageurs ne sont plus les créateurs de la forme urbaine mais que ce sont bien les promoteurs qui dictent la production de l'espace. Ceux-ci, dans le contexte contemporain, mettent en place des paysages urbains conçus pour répondre à une demande de la part du consommateur. Cet auteur souligne un déclin de l'aménagement au profit de considérations en termes de marketing dans le cas de la conception des espaces résidentiels en Amérique du Nord. Ce dernier précise que le volet promotionnel lié au produit dans le cas du développement résidentiel devient de plus en plus élaboré. Le responsable du volet marketing devient donc un acteur qu'il convient de considérer dans le processus de production des espaces suburbains contemporains à vocation résidentielle.

1.4.3.2 Les modèles d'aménagement

Nous précisons dans cette section ce que nous entendons par la notion de modèle d'aménagement et présentons ces modèles tant en ce qui concerne les espaces à vocation résidentielle que ceux destinés aux activités économiques qui prévalent dans l'aménagement de la banlieue contemporaine.

1.4.3.2.1 De l'utopie au modèle d'aménagement

La notion de modèle d'aménagement fait référence à la façon dont une utopie est intégrée à un processus de production pour devenir finalement un modèle d'aménagement opérationnel.

L'aménagement est une discipline relativement récente. Le terme d'«urbanisme» n'apparaît en effet qu'en 1910 en tant que science et théorie de l'établissement humain (Choay, 1979, p. 8). La naissance de cette discipline se base surtout sur une analyse des rapports sociaux dans la ville industrielle suivant la pensée de Marx, d'Engels, d'Owen, de Ruskin et de Fourier (Choay, 1979, p. 9). L'interrogation porte principalement sur le rapport entre la forme urbaine et la construction des rapports sociaux. Cette pensée sur la ville que Choay (1979) nomme pré-urbanisme, constitue la base de l'urbanisme en tant que discipline. À l'époque d'une modernité triomphante, l'objectif de cette nouvelle discipline est de permettre l'agencement harmonieux de la cité industrielle et notamment que cette action sur l'organisation de l'espace ait une influence positive sur les conditions de vie de la classe ouvrière. Les théories fondatrices de cette discipline sont alimentées à l'origine par des utopies (Fishman, 1979). Les théories d'Ebenezer Howard, de Frank Lloyd Wright ou de Le Corbusier font référence à des réflexions abstraites plus qu'à des modèles d'aménagement opérationnels. Comme le précise Claude Lévy Strauss, la ville est une œuvre d'art sociale (Fishman, 1979, p. 18). Ceci implique que toute idée quant à l'agencement de l'espace, aussi brillante soit-elle, doit pouvoir être intégrée à un processus de production faisant intervenir différentes logiques d'acteurs. Ici réside toute la différence entre un urbanisme fondé sur une utopie ou pré-urbanisme, au sens où le définit Choay (1979), et un urbanisme opérationnel, c'est-à-dire utilisable par les acteurs.

Dans la compréhension des origines des modèles d'aménagement, il est important de reconnaître l'importance de cette figure qu'est le visionnaire. Son intuition, qui se

concrétise le plus souvent dans la mise en œuvre d'une idée abstraite, découle d'un rejet de la réalité urbaine existante. Buder (1990), dans son analyse de l'origine et de la diffusion du modèle de la cité-jardin, fait bien la distinction entre l'idéalisme d'Ebenezer Howard et le pragmatisme d'un praticien comme Thomas Adams. Un modèle d'aménagement est donc à l'origine un concept amené à évoluer de par sa réappropriation par les acteurs. Citant Howard, Geddes et Le Corbusier, Peter Hall (1988, p. 3) va dans le même sens en précisant que la pensée de ces visionnaires ne s'est pas traduite par une application en termes d'organisation de l'espace mais plutôt en termes de la création d'une société nouvelle. Suivant cette perspective, nous considérons un modèle d'aménagement comme étant la concrétisation pratique d'une idée ou d'une utopie. Cette adaptation pratique est élaborée par les acteurs participant au processus de production de l'espace. Pour illustrer cette idée, Miller (2002) utilise le terme de dissémination à partir du concept initial de la cité-jardin pour évoquer les applications différentes qui ont été faites de l'idée initiale d'Ebenezer Howard. Le modèle de la cité-jardin, de par sa réappropriation par les acteurs, a dû incorporer certains des principes du courant moderniste tout en gardant une dimension communautaire liée à la création utopique d'une communauté d'individus (Miller, 2002, p. 25).

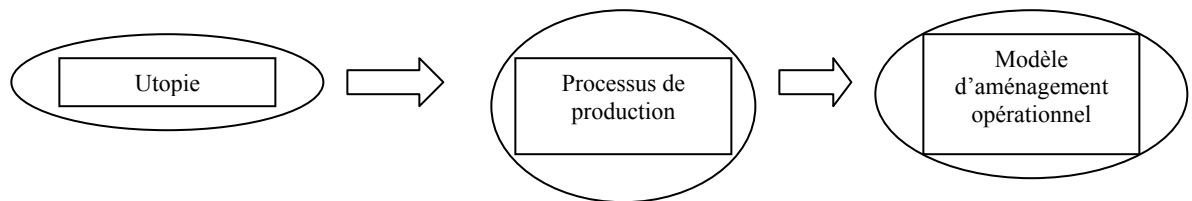


Figure 1.3 De l'utopie à un modèle d'aménagement opérationnel.
Source : L'auteur.

Cette figure met en valeur le fait qu'un modèle d'aménagement opérationnel découle de l'usage qui en est fait par les acteurs dans le processus de production. Comme le

précise Adams (1994, p. 2), l'aménagement opérationnel résulte d'une négociation entre différents acteurs. De cette négociation entre les acteurs, émane une solution qui se traduit par une organisation particulière de l'espace.

1.4.3.2.2 De nouveaux modèles dans la conception de la banlieue contemporaine

En Amérique du Nord, la banlieue a longtemps été considérée comme un espace dont l'aménagement et l'architecture étaient stéréotypés en référence au modèle résidentiel standardisé développé sous l'impulsion du gouvernement à partir des années 1950. Toutefois, la mise en place de ces espaces est inspirée à la base par des modèles d'aménagement comme celui de la cité-jardin d'Ebenezer Howard ou le modèle de la banlieue résidentielle planifiée de Fredrick Law Olmsted. De la même manière, les secteurs d'activités économiques sont organisés en parcs industriels situés à proximité des principales voies de communication. Si l'aménagement de la banlieue nord-américaine est sommaire et souvent marqué par le fonctionnalisme³⁰ ou la standardisation, l'aménagement des espaces résidentiels et des espaces à vocation industrielle en milieu suburbain est orienté par certains modèles.

Dans le contexte contemporain, l'aménagement des espaces résidentiels et ceux voués aux activités économiques est influencé particulièrement par de nouvelles tendances : le *New Urbanism* en ce qui concerne la conception des espaces résidentiels et le modèle du parc scientifique en ce qui a trait à l'aménagement des espaces d'activités économiques. On peut en effet considérer que ces tendances correspondent à une approche plus élaborée de l'aménagement des espaces suburbains. Nous présentons ces nouveaux modèles dans les deux sections suivantes.

³⁰ Ce terme créé au XX^e siècle est adopté par le mouvement moderne dans le domaine de l'architecture et de l'aménagement. Les Congrès Internationaux d'Architecture Moderne et Le Corbusier en particulier font référence à un usage réducteur et mécaniste du terme. Ceux-ci résumaient en effet les activités humaines en quatre fonctions (travailler, habiter, circuler, se recréer), chacune devant recevoir un traitement rationnel spécifique en architecture comme en urbanisme (voir Choay, 1988).

1.4.3.2.2.1 Le *New Urbanism*

L'aménagement de la banlieue résidentielle nord-américaine connaît à partir des années 1990 l'influence d'un courant d'aménagement né aux États-Unis à la fin des années 1980 : le *New Urbanism*. Ce courant se base au départ sur une réflexion concernant les conséquences sur la forme urbaine et le fonctionnement de la métropole dans son ensemble d'un urbanisme de type fonctionnaliste et hérité du mouvement moderne qui concerne l'architecture et l'aménagement à partir des années 1920 en Europe et aux États-Unis. Le mouvement moderne en ce qui concerne l'architecture et l'aménagement se développe notamment à partir des idées et des réalisations de Le Corbusier, de Frank Lloyd Wright ou de Walter Gropius. Cette constatation quant aux conséquences d'un urbanisme de type fonctionnaliste est avant tout issue de la réflexion d'architectes comme Andres Duany et Elizabeth Plater-Zyberk, Léon Krier ou encore Peter Calthorpe connu pour son intérêt pour les transports publics (Hayden, 2003b). Cette réflexion qui porte sur une forme urbaine plus appropriée se concrétise institutionnellement par la mise en place du *Congress for New Urbanism* (CNU) en 1993 (Hayden, 2003b, p. 207). Ce rassemblement ouvre le débat à d'autres acteurs du développement (promoteurs, constructeurs, personnalités politiques, société civile) et contribue non seulement à diffuser la vision de l'aménagement défendue par le noyau d'architectes de départ, mais permet également de rendre ce projet opérationnel par la prise en compte de l'avis des promoteurs.

Le *New Urbanism* a de vastes ambitions et se base sur l'adoption de principes d'aménagement qui peuvent s'appliquer à différentes échelles : celle de la rue, du quartier et de la région métropolitaine dans son ensemble (Hayden, 2003b). Tout comme le mouvement moderne, ce courant d'aménagement se base sur une charte établie par le *Congress for New Urbanism* (CNU, 2004). Ce courant qui se base sur une critique de l'aménagement engendré par le mouvement moderne, préconise le

retour à une forme urbaine plus compacte afin de limiter les dysfonctionnements de la métropole contemporaine. Les objectifs sont nombreux : limiter les effets de l'étalement urbain, remettre en valeur l'espace de la rue et les espaces publics en général, favoriser la circulation des piétons, limiter l'usage de l'automobile, promouvoir une mixité sociale ainsi qu'une mixité des fonctions urbaines (Fainstein, 2000). Les tenants de cette approche se réfèrent à l'organisation de l'espace de la ville dite traditionnelle, c'est-à-dire antérieure à la période d'industrialisation (Duany et Plater-Zyberk, 1992). Ce retour à une forme urbaine organisée autour d'une rue commerciale principale (*Main Street*) a pour objectif de favoriser les interactions sociales afin de créer une communauté à l'intérieur d'un périmètre bien défini.

Cependant, ce courant d'aménagement a généré de nombreuses critiques venant du milieu de la recherche. Tout d'abord, le lien entre le soin apporté à l'architecture et l'aménagement et le développement d'interactions sociales n'est pas vérifié dans tous les cas. En d'autres termes, le déterminisme spatial est un argument contestable (Ellis, 2002; Talen, 2000, 1999; Southworth, 1997). Les limites de la constitution de communautés résidentielles à partir du seul recours à l'aménagement, ont été explicitées dans de nombreux articles analysant le *New Urbanism* (Winstanley et al., 2003; Fainstein, 2000; Talen, 2000 et 1999). D'autres critiques portent également sur le fait que la mise en place des principes du *New Urbanism* dans le cas de projets spécifiques entraîne une ségrégation spatiale avec le reste du territoire (Dowling, 1998; McCann 1995). Harvey (1997) met également en valeur le risque de défendre le mauvais côté de l'aspect communautaire, c'est-à-dire une approche de la notion de communauté qui se base sur l'exclusion d'autrui. Ce courant d'aménagement a aussi été critiqué car il défend une approche nostalgique de la ville basée sur un retour à une forme urbaine traditionnelle et par conséquent à un style de vie en retrait de la réalité contemporaine. Falconer Al-Hindi et Staddon (1997) utilisent le terme de postmodernisme de réaction pour qualifier cette tendance urbanistique. Dans leur

analyse, ils se basent sur l'exemple de Seaside en Floride, projet qui constitue la première concrétisation en 1981 des principes de ce courant d'aménagement. Enfin, une critique importante concerne le fait que l'application des principes du *New Urbanism* à des espaces restreints ne peut qu'avoir une influence très limitée en ce qui concerne la métropole dans son ensemble, notamment en ce qui a trait à la réduction de l'usage de l'automobile (Southworth, 1997).

Le courant du *New Urbanism* illustre une tentative de réformer les principes qui ont conduit aux dysfonctionnements actuels de la banlieue nord-américaine en insistant notamment sur la faculté de l'aménagement de favoriser les interactions sociales et la constitution de liens communautaires. Cet aménagement privilégie la densité, une mixité des types d'habitation, une grille de rues qui favorise la circulation des piétons et la mise en valeur des espaces publics, ainsi que le développement de commerces de proximité, voire d'activités économiques en tant que telles (Hayden, 2003b). Toutefois, dans les faits, certains des principes préconisés par ce courant sont, d'un point de vue opérationnel, difficilement réalisables. Il a été prouvé par exemple que la mise en place d'une mixité des fonctions à l'intérieur de projets résidentiels relève d'une illusion puisque le développement d'activités économiques se limite souvent à des commerces de proximité et cela constitue plus un souhait des aménageurs et des promoteurs que cela n'exprime une demande de la part des résidents (Grant, 2002). En ce sens, la volonté des aménageurs ne peut pas aller contre certains principes qui régissent le marché immobilier. D'après Grant (1997), la constitution de liens communautaires à l'intérieur de développements domiciliaires s'appuyant dans leur conception sur les principes du *New Urbanism*, relèverait avant tout d'un discours promotionnel pour vendre ces projets plutôt que d'une réalité.

Les principes de ce courant d'aménagement s'appliquent également en milieu urbain à partir du *Infill* urbain qui est une forme de densification du tissu urbain. Le projet

s'insère alors dans le cadre bâti existant. Toutefois, d'un point de vue opérationnel, les principes du *New Urbanism* s'appliquent plus facilement en milieu suburbain (Hayden, 2003b, p. 207). Du fait que le *New Urbanism* ne touche que des périmètres restreints, sa capacité à remédier aux dysfonctionnements de la métropole contemporaine est donc limitée. Toutefois, il est indéniable que le *New Urbanism*, même s'il est appliqué de façon partielle dans certains projets, a exercé une influence importante sur la conception des espaces résidentiels, notamment ceux destinés à la classe moyenne supérieure. La prolifération des projets résidentiels en milieu suburbain qui dans leur conception s'inspirent des principes d'aménagement de ce courant pourrait s'expliquer, comme le suggère Knox (1992, p. 220), par l'objectif d'établir une différenciation des produits résidentiels de banlieue. Les communautés planifiées de type néo-traditionnel seraient destinées à la classe que Bourdieu (1979) a identifiée comme étant celle de la nouvelle bourgeoisie (ensemble de personnes qui travaillent dans des secteurs où l'on fabrique des produits non-matériels : analystes financiers, économistes, consultants, experts en marketing). Fillion (1995, p. 205) suggère quant à lui, que l'apparence des espaces de type néo-traditionnel reflète le rejet de la standardisation propre au modèle d'urbanisation moderniste et une tendance vers une différenciation des formes de développement résidentiel en banlieue.

1.4.3.2.2 Le parc scientifique

La restructuration économique qui concerne la localisation des emplois entraîne la concentration en emplois des secteurs de la haute technologique dans certains pôles suburbains. Toutefois, cette tendance peut être accentuée par la mise en place d'équipements particuliers destinés à accueillir les entreprises des secteurs de la haute technologie. Nous faisons référence ici au modèle du parc scientifique. Castells et Hall (1996, p. 84) définissent ce dernier en tant qu'équipement qui a pour objectif de créer une masse critique d'entreprises dans les secteurs de la haute technologie.

Doloreux (1999, p. 213) quant à lui, définit un parc scientifique en tant qu'espace aménagé pour accueillir les entreprises des secteurs de la haute technologie et ceci à proximité des centres de recherche et des universités. Shearmur et Doloreux (2000, p. 1073) font référence à une typologie qui prend en considération la relation avec le milieu universitaire, le secteur de spécialisation du parc et la nature du promoteur de l'équipement. Un parc scientifique est basé sur une sélection des entreprises suivant le degré en haute technologie de leur production mais en général cet équipement vise avant tout à générer une masse critique d'entreprises donc à atteindre un objectif en termes quantitatifs. Le terme de parc scientifique fait référence à un aménagement particulier qui se caractérise par la qualité de la construction des bâtiments et des services aux entreprises. Cet équipement est en général localisé dans un «cadre naturel» et ceci à proximité des principales universités (Felsenstein, 2005). Le parc scientifique de Stanford aux États-Unis qui est une création datant des années 1950 fait figure de modèle quant à l'aménagement des espaces industriels à la fin du XX^e siècle. Cet exemple a en fait servi de référence afin de définir les paramètres de l'aménagement de ces espaces industriels de type campus destinés aux entreprises des secteurs de la haute technologie (Felsenstein, 2005, p. 399; O'Mara, 2005, p. 268). Un parc scientifique se distingue donc d'un parc industriel par un aménagement particulier adapté aux besoins des entreprises des secteurs de la haute technologie.

Le terme de parc scientifique est en fait interchangeable avec celui de parc technologique. En ce qui concerne la sélection des entreprises, un parc scientifique est développé pour accueillir des entreprises d'un secteur en particulier (ex : pharmaceutique et biotechnologie dans les cas de Laval et d'Ottawa), ceci afin de se distinguer d'initiatives similaires dans d'autres villes (Shearmur et Doloreux, 2000, p. 1073). Les entreprises des secteurs de la haute technologie prennent effectivement en compte, dans leur choix d'installation, des facteurs comme la présence d'universités, la proximité d'aéroports internationaux, la proximité de centres de recherche (Scott,

1988, p. 244). Cette évolution est accompagnée par les gouvernements locaux mais les incitatifs au développement d'un pôle technologique peuvent également venir d'instances gouvernementales à l'échelle provinciale ou nationale (Foggin et Manzagol, 1988, p. 130). Ces stratégies peuvent se regrouper en une politique technopolitaine qui consiste à créer un milieu favorable à la venue des entreprises des secteurs de la haute technologie. Cette politique passe par le développement d'incitatifs fiscaux pour attirer ces entreprises, par la mise en place d'équipements pour répondre aux besoins de celles-ci et par l'utilisation de stratégies promotionnelles pour affirmer la vocation économique du territoire (Castells et Hall, 1996, p. 84). Le modèle du parc scientifique fait donc partie de stratégies d'incitation au développement d'un pôle de haute technologie. À ce sujet, la mise en place d'un tel équipement, selon certains chercheurs³¹, est à mettre en relation avec la construction d'une image attractive plutôt qu'elle n'est liée à des avantages matériels en termes économiques ou technologiques en tant que tels (Felsenstein, 2005, p. 399).

1.4.3.3 Les stratégies promotionnelles

La création d'espaces suburbains s'est toujours accompagnée d'un volet promotionnel, ceci afin de faire correspondre le produit à une certaine clientèle. Nous distinguons ici la publicité relative au projet et en général conçue par son promoteur (ou éventuellement un concepteur marketing externe) et le marketing urbain qui fait référence à une stratégie promotionnelle développée par les gouvernements locaux.

1.4.3.3.1 La publicité liée à un produit résidentiel

Bardin (1975, p. 92) qui a effectué une étude approfondie du support promotionnel qu'est la publicité, définit cette dernière en tant que représentation, c'est-à-dire un

³¹ À ce sujet Richard Shearmur (INRS-UCS) estime que la mise en place de tels projets n'a pas d'incidence sur la concentration en emplois dans les secteurs de la haute technologie mais agissent en tant qu'étendards publicitaires pour les municipalités désirant afficher leur vocation dans les secteurs de pointe (voir Barcelo, 2003).

ensemble d'idées et de valeurs qui illustrent un certain éclairage vis-à-vis d'un produit en particulier. À cet égard, la publicité ne transforme pas les valeurs culturelles de la société mais sert plutôt de miroir grossissant afin d'insister sur certaines d'entre elles (Fortin, 1982, p. 19). La publicité associée à la production de la banlieue a donc contribué à développer une image de ces espaces construite autour de thématiques qui correspondent aux aspirations de la classe moyenne. Bardin (1975, p. 88) précise que sur un plan sociologique, le logement demeure un bien de consommation ambigu car il est immobile et durable. Ceci explique que la publicité immobilière soit restée relativement simpliste par rapport à d'autres formes de marketing pour d'autres produits de consommation.

La publicité peut donc être assimilée à une médiation entre producteurs et consommateurs effectuée à la demande des premiers et à l'intention des seconds (Bardin, 1975, p. 84). Ce message n'est pas créé de toutes pièces mais se base sur les aspirations culturelles d'une clientèle. À l'aide la figure 1.4 nous exprimons comment le message publicitaire incorpore les caractéristiques du produit et les valeurs du consommateur.

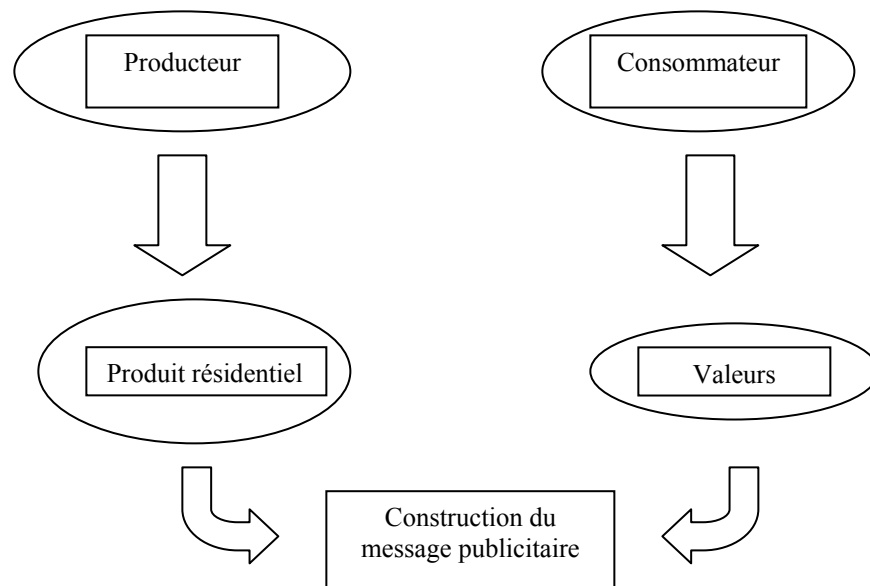


Figure 1.4 La publicité : un message construit à partir du produit et des valeurs du consommateur.

Source : L'auteur.

La publicité relative à la banlieue résidentielle a en outre accentué certains stéréotypes quant à la dimension culturelle de ces espaces. Gold et Gold (1994, 1990) à partir d'une analyse thématique de la publicité qui a trait au développement de projets résidentiels en Angleterre pendant la période de l'entre-deux guerres, identifient certaines des valeurs qui sont utilisées dans la promotion liée à ces espaces résidentiels. Les auteurs signalent l'utilisation d'une imagerie nostalgique avec des références à la proximité de la nature mais aussi à la sérénité d'un passé lié à un mode de vie plus rural, en bref, un milieu de vie à l'écart de la modernité urbaine. Ce trait est particulièrement paradoxal car la diffusion de la banlieue résidentielle en tant que milieu de vie a bien été permise par les progrès engendrés par la modernité (développement des transports, des technologies de construction, usage généralisé de l'automobile). Si l'on se réfère donc à l'analyse de Gold et Gold (1994, 1990), les valeurs véhiculées dans la publicité relative à la banlieue résidentielle sont à connotation traditionaliste : la proximité avec la nature, la valorisation de la famille et du foyer comme refuge. Gold et Gold (1990, p. 178) concluent que le message

publicitaire élaboré n'était pas seulement basé sur les opportunités en termes de logement et lié à une réalité matérielle, mais prenait avant tout en compte les aspirations culturelles de la classe moyenne. L'accession à ce type d'espace de vie était également présentée comme un accomplissement social, un rite de passage dans la «bonne» société.

L'aménagement des espaces résidentiels en milieu suburbain a évolué depuis les années 1920. Ceux-ci sont également destinés à une clientèle différente de celle qui caractérisait la banlieue de cette période. Dès lors, on peut anticiper que le message publicitaire lié à la promotion des espaces domiciliaires contemporains fasse référence à d'autres valeurs que celles présentées pour la période de l'entre-deux-guerres et relatives aux aspirations de la classe moyenne.

1.4.3.2.2 Le marketing urbain

Le marketing urbain fait référence à une stratégie promotionnelle afin de générer une image attractive pour une ville ou une région et ainsi d'attirer des entreprises dans un contexte censé être de plus en plus concurrentiel (Bouinot, 2002; Benko, 1999; Bouinot et Bermils, 1995). Cette stratégie est en général liée à la mise en place de nouveaux paysages urbains (Holcomb, 2001; Roberts et Schein, 1993). Harvey (1989) fait référence à une gestion entrepreneuriale du développement urbain pour qualifier l'attitude des gouvernements locaux. La gestion entrepreneuriale de l'espace illustre une convergence accrue entre les objectifs qui caractérisent le développement économique et ceux de l'aménagement urbain. Selon Harvey (1989, p. 12), le passage d'une économie de type fordiste à un système d'accumulation plus flexible et géographiquement plus ouvert a engendré une approche de l'aménagement de l'espace marquée par le passage du modernisme au postmodernisme. Dans ce contexte, les facteurs non quantifiables comme l'image, l'identité et les

représentations de l'espace urbain deviennent des éléments importants afin de renforcer l'attractivité d'une ville. Le marketing urbain fait référence à un discours promotionnel construit à partir de la création de nouveaux paysages urbains. Harvey (1989) va plus loin encore en faisant un lien entre une gestion entrepreneuriale et la tendance à favoriser un urbanisme fragmentaire et la mise en place de paysages postmodernes. Hubbard (1996) va dans le même sens en considérant que le postmodernisme qui s'exprime également dans les domaines de l'architecture et de l'aménagement marque un manque de problématisation de la fonction du bâtiment. La mise en place de nouveaux paysages urbains serviraient en fait des objectifs théoriques plus lointains comme la génération d'une image, leur usage concret étant beaucoup moins bien défini. Ce type d'urbanisme lié à une gestion entrepreneuriale et à la mise en place de stratégies de marketing urbain, peut s'expliquer comme étant la conséquence de prises de décision qui ne sont pas ancrées dans des réalités sociales et politiques. Cette approche s'oppose au modèle d'urbanisation moderniste où justement l'aménagement assigne à l'espace une fonction bien définie. Nous définissons ici la notion de marketing urbain en tant que stratégie promotionnelle mise en place par les gouvernements locaux – dans le cas considéré la municipalité – et qui participe au processus de production des espaces suburbains contemporains. Cette stratégie est donc à prendre en compte dans le cadre de cette thèse.

1.5 Objectifs et contribution de la thèse à l'avancée des connaissances

Cette thèse a pour objectif de faire le lien entre la restructuration économique de la banlieue nord-américaine et le déploiement de nouvelles pratiques en termes d'aménagement et promotionnelles de la part des acteurs dans la production des espaces suburbains contemporains. Par restructuration économique, nous faisons référence au déplacement des emplois traditionnellement localisés dans les centres et qui se délocalisent en banlieue. Dans le cas du Canada, cette maturation économique

est limitée, notamment en ce qui concerne la déconcentration du centre vers la banlieue des emplois du secteur tertiaire supérieur. On observe cependant des concentrations en emplois dans les secteurs de la haute technologie dans certains pôles de banlieue, ce qui est un phénomène caractéristique de la période contemporaine³². Nous nous en tiendrons à ce critère pour définir ce que nous entendons par la restructuration économique de la banlieue au Canada.

Cette recherche s'inscrit dans la continuité des travaux qui analysent l'évolution de la banlieue nord-américaine en se concentrant sur le processus de production de ces espaces. Nous nous référons à des recherches récentes sur le phénomène de suburbanisation qui sont caractéristiques de cette approche (Poitras et Collin, 2006; Hayden, 2003a; Collin et Poitras, 2002; Lewis, 2001; Hise, 1997). Nous ne préconisons pas que l'évolution morphologique de la banlieue nord-américaine dépende uniquement de l'action des acteurs identifiés mais que l'analyse de leurs stratégies est une entrée pertinente pour clarifier l'influence de la conjoncture économique sur l'aménagement et le volet promotionnel qui caractérisent sa mise en forme. Nous estimons que des recherches supplémentaires sont nécessaires afin de rendre compte du lien entre la restructuration économique de la banlieue et l'évolution des pratiques en termes d'aménagement et promotionnelles qui caractérisent cet espace. La période contemporaine a été peu étudiée en comparaison avec les périodes antérieures. Le passage à un modèle d'urbanisation post-fordiste implique notamment d'identifier comment ce modèle se traduit dans le cas de l'aménagement des espaces suburbains. Pour cela, il s'avère important d'analyser l'interaction entre le contexte économique et les stratégies en termes d'aménagement et promotionnelles mises en place par les acteurs. Ceci peut en outre relativiser la pertinence d'une approche dichotomique moderne/postmoderne quant à l'analyse du processus d'urbanisation contemporain. Cette thèse défend en outre le fait qu'il est possible d'observer une continuité historique

³² Voir point 1.1.

dans le processus de production des espaces suburbains et que la distinction moderne/postmoderne pour traduire l'évolution du processus de production des espaces contemporains s'appuie le plus souvent sur une démarche qui tient peu compte de l'évolution historique des territoires.

1.6 Présentation du cas étudié : Saint-Laurent dans la région métropolitaine de Montréal

Nous avons choisi le territoire de Saint-Laurent car celui-ci répond à une série de critères importants compte tenu de la problématique développée dans ce chapitre. Ce territoire caractérise les transformations économiques récentes de la banlieue nord-américaine (critère 1). Celui-ci correspond aussi à un espace de type suburbain (critère 2) et enfin ce territoire inclut des projets qui correspondent aux tendances récentes de l'aménagement des espaces résidentiels et de ceux destinés aux activités économiques (critère 3).

1.6.1 Saint-Laurent : un territoire représentatif de l'évolution économique de la banlieue nord-américaine contemporaine

Saint-Laurent présente l'avantage depuis sa constitution en municipalité de ville en 1893, d'avoir connu une maturation économique continue au cours du XX^e siècle. En effet, contrairement à d'autres villes de banlieue qui se développent en périphérie de Montréal à la même époque, Saint-Laurent a traversé le XX^e siècle sans être annexé comme cela a été le cas pour d'autres municipalités de banlieue au début du siècle (Saint-Henri en 1905, Sainte-Cunégonde en 1905, Cartierville en 1916, Maisonneuve annexé en 1918) (Collin et Dagenais, 1995).

De par sa position stratégique par rapport aux voies de communication de la métropole et de par sa proximité avec l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, Saint-Laurent se caractérise par une maturation économique accélérée au XX^e siècle.

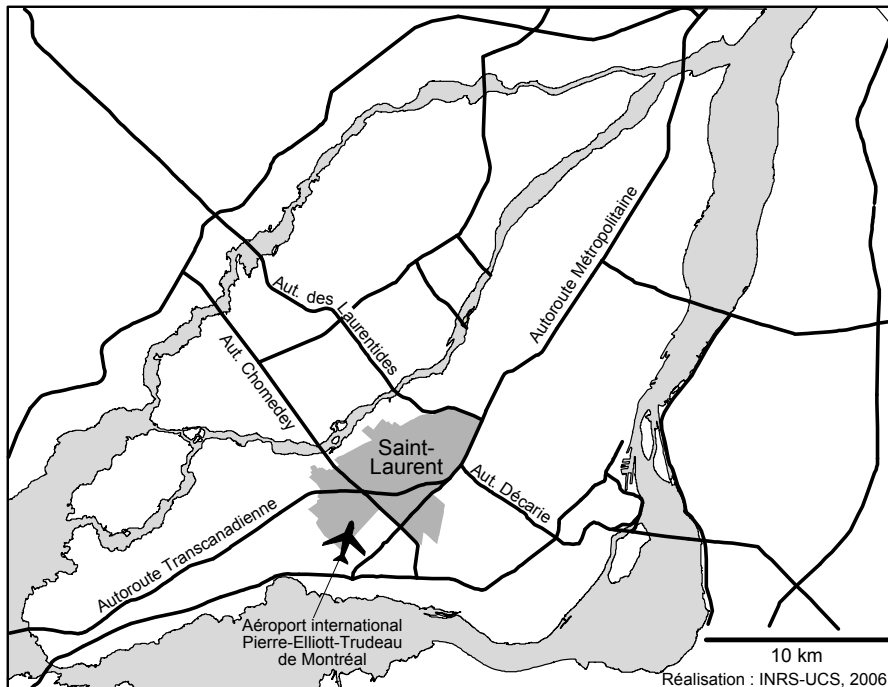


Figure 1.5 La position stratégique de Saint-Laurent dans l'île de Montréal.
Source : INRS-UCS, 2006.

À partir de 1970, Saint-Laurent s'affirme comme un pôle industriel important. La ville devient alors le second pôle d'emplois manufacturiers après Montréal (Ville de Saint-Laurent, 1987). Toutefois, le territoire comprend également des entreprises dans les secteurs de la haute technologie qui s'installent tôt durant les années 1940 et 1950 (Ville de Saint-Laurent, 1987). Cette concentration d'entreprises oeuvrant dans les secteurs de la haute technologie croît au cours du XX^e siècle et est encouragée par la municipalité à partir des années 1980 (Cloutier, 1986). À la fin du XX^e siècle, Saint-Laurent est devenu un pôle majeur de la haute technologie de la région métropolitaine de Montréal devançant assez largement les deux pôles suivants que sont Laval et Montréal (Ville de Saint-Laurent, 1999). Saint-Laurent concentre en effet 22% des emplois manufacturiers dans les secteurs de la haute technologie du Québec en 2001. Saint-Laurent est particulièrement performant en ce qui concerne les secteurs de l'aérospatial et des sciences de la vie comme le montre le tableau 1.2.

Tableau 1.2
Part de Saint-Laurent dans l'économie métropolitaine en haute technologie
Source : Développement économique de Saint-Laurent, 2003

	Saint-Laurent		Montréal métropolitain		%	
	Entreprises	Emplois	Entreprises	Emplois	Entreprises	Emplois
Aérospatial	56	16 345	170	37 800	33 %	43 %
TIC	369	17 224	2 200	95 000	17 %	18 %
Sciences de la vie	112	6 948	274	21 300	41 %	33 %

Saint-Laurent ne fait pas figure de *Edge city* puisque le territoire ne compte pas une concentration suffisamment importante d'emplois du secteur tertiaire supérieur pour rivaliser avec la concentration pour ce type d'emplois présente dans le centre-ville. Cependant, Saint-Laurent appartient au seul pôle périphérique capable de rivaliser avec le centre en ce qui concerne le nombre d'emplois. Ce pôle est défini en tenant compte de l'évolution de l'emploi entre 1981 et 1996 et est identifié comme étant celui de Ville Saint-Laurent/Dorval (Shearmur et Coffey, 2002, p. 588). De plus, Saint-Laurent est en plein cœur de la région du *West Island* qui est le lieu de concentration des entreprises des secteurs de la haute technologie pour la région métropolitaine de Montréal (Shearmur et Coffey, 2001, p. 18). Manzagol (1972, p. 129) considère d'ailleurs Saint-Laurent comme étant l'archétype de ces nouveaux espaces industriels basés sur une concentration d'entreprises spécialisées dans les technologies de pointe, bien situés par rapport aux voies de communication et à proximité d'un aéroport international. Effectivement, Saint-Laurent correspond à ce type d'espace industriel – à l'écart du noyau urbain – qui a progressivement supplanté les concentrations industrielles situées dans les centres.

1.6.2 Saint-Laurent : un territoire suburbain

De par sa formation à l'écart du noyau urbain qu'est Montréal et de par sa trajectoire de développement, Saint-Laurent se distingue de Montréal. Sa position stratégique

par rapport au réseau autoroutier va ensuite décider de la vocation industrielle de cet espace. Malgré le fort potentiel en termes de développement économique du territoire, Saint-Laurent demeure également un lieu de résidence. En tant que ville de banlieue et cela dès sa formation, cet espace cumule ces deux fonctions. Le caractère suburbain du territoire a trait également à la gestion politique qui le caractérise et qui s'oppose à la gestion d'une ville-centre comme Montréal. Les négociations entre les entreprises et la municipalité sont plus aisées que dans un contexte urbain où la structure administrative et institutionnelle est plus complexe. D'une manière générale, les initiatives en termes d'aménagement impliquent également moins d'acteurs qu'en milieu urbain. Le caractère suburbain fait donc référence au fait que Saint-Laurent s'est développé de façon indépendante sur le plan institutionnel et politique. Cet argument est valable jusqu'en 2002, date qui marque l'incorporation du territoire à la Ville de Montréal. Le caractère suburbain du cas étudié fait également référence à l'aménagement qui caractérise les espaces à vocation résidentielle et ceux destinés aux activités industrielles du cas considéré. Le développement résidentiel de Saint-Laurent a lieu principalement pendant les années 1950 et 1960, ce qui correspond à la phase de suburbanisation la plus importante pour la région métropolitaine de Montréal. Tant sur le plan du développement résidentiel qu'en ce qui concerne les espaces à vocation industrielle, le territoire a été organisé suivant les modèles qui correspondent à la banlieue nord-américaine. De par les conditions qui ont marqué son développement, de par son organisation politique et institutionnelle et de par l'aménagement qui caractérise ses espaces destinés aux activités économiques et ceux à vocation résidentielle, le cas étudié correspond à un territoire de type suburbain.

1.6.3 Les projets considérés pour la période contemporaine

Saint-Laurent comporte deux projets mis en place durant les années 1990 qui illustrent les tendances récentes quant à l'aménagement des espaces résidentiels et

ceux destinés aux activités économiques. Tout d'abord, le projet domiciliaire Bois-Franc développé à partir de 1993 sous l'impulsion du promoteur Bombardier Services Immobiliers et qui dans sa conception est une application des principes du *New Urbanism*. L'autre projet est le Technoparc Saint-Laurent développé sous l'égide du consortium de promoteurs privés «Technoparc Saint-Laurent». Ce parc scientifique aménagé pour accueillir des entreprises dont la production relève des secteurs de la haute technologie, accueillera sa première entreprise en 1996.

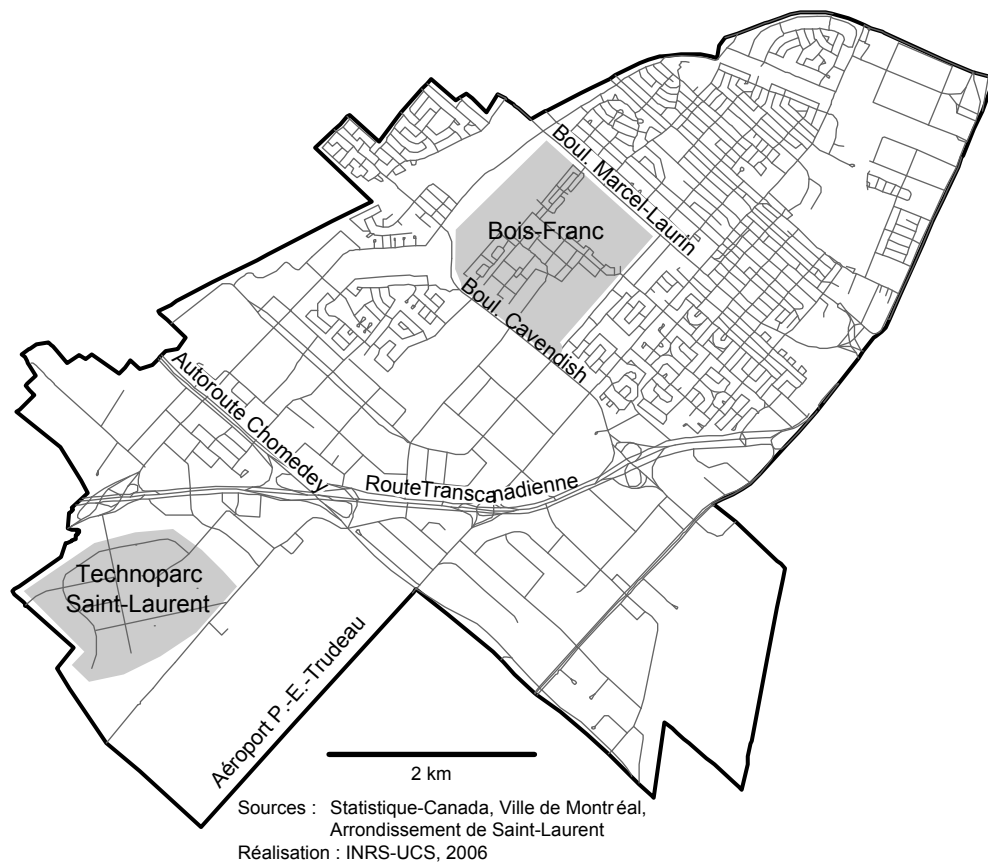


Figure 1.6 Localisation du projet domiciliaire Bois-Franc et du Technoparc Saint-Laurent dans l'arrondissement de Saint-Laurent.

Source : INRS-UCS, 2006.

Avec en 2004 près de 1 200 unités construites et plus de 6 000 habitants, Bois-Franc fait figure de communauté planifiée version néo-traditionnelle qui s'est développée sur un ancien site industriel, l'aéroport local de Cartierville. L'utilisation du *New Urbanism* fait de cet espace résidentiel un ensemble bien distinctif du reste du territoire de Saint-Laurent. Cet ensemble se juxtapose à un cadre bâti à vocation résidentielle majoritairement construit pendant les années 1940, 1950 et 1960.

Le Technoparc Saint-Laurent, quant à lui, marque la concrétisation d'une nouvelle approche quant à l'aménagement des espaces à vocation industrielle en milieu suburbain. Cet espace destiné à accueillir des entreprises des secteurs de la haute technologie se matérialise par un aménagement distinctif qui s'oppose à l'approche qui a caractérisé la mise en place des parcs industriels le long des voies de communication. De la même manière que le projet domiciliaire Bois-Franc, le Technoparc se juxtapose à un immense parc industriel qui s'est développé au cours des années 1960, 1970 et 1980.

L'étude du territoire de Saint-Laurent va donc nous permettre d'analyser le lien entre la restructuration économique de la banlieue contemporaine et les stratégies d'aménagement et en termes promotionnels mises en place par les acteurs. L'analyse des deux projets considérés sera construite à partir des axes suivants :

- Les objectifs des acteurs dans l'utilisation de nouveaux modèles d'aménagement comme le *New Urbanism* ou le parc scientifique;
- Le lien entre les deux projets;
- L'impact des projets sur l'image du territoire.

Les axes d'investigation identifiés au terme de ce premier chapitre orientent l'élaboration des guides des entretiens semi-directifs auprès des acteurs. Nous

explicitons plus en détail cette méthode d'enquête dans le chapitre suivant qui présente la démarche méthodologique de cette thèse.

Chapitre II.

Méthodologie

Dans ce chapitre, nous présentons la démarche méthodologique relative à cette thèse. Cette démarche découle bien entendu du fait que nous avons choisi de nous référer à un territoire spécifique affichant les caractéristiques de la banlieue contemporaine nord-américaine en ce qui a trait à l'évolution économique de cet espace et en ce qui concerne son aménagement. Nous explicitons dans ce chapitre pourquoi nous avons eu recours à une étude de cas et à quelles méthodes nous avons fait appel afin de procéder à la collecte de données concernant le territoire considéré. Nous expliquons également comment nous avons analysé les données répertoriées. Nous pouvons d'ores et déjà préciser que pour la période la plus récente, nous avons utilisé principalement la méthode d'enquête des entretiens semi-directifs auprès des acteurs qui ont participé à la conception et à la mise en œuvre opérationnelle des projets, ainsi qu'une analyse de contenu pour ce qui est de la stratégie promotionnelle relative au projet domiciliaire Bois-Franc et celle déployée par la municipalité. La collecte de données pour les périodes antérieures de développement du cas étudié se base sur les documents déposés aux archives de l'arrondissement. À partir de ce matériel, nous avons identifié les différentes phases de développement du territoire sous ses différentes dimensions (économique, démographique, évolution du cadre bâti et des structures administratives).

2.1 Justification d'une étude de cas

L'objectif de cette recherche est d'analyser le lien entre la restructuration économique de la banlieue contemporaine et les stratégies en termes d'aménagement et promotionnelles qui sont mises en place par les acteurs locaux (municipaux et du secteur privé). Nous souhaitons également situer ces pratiques récentes dans la

continuité de l'évolution du territoire étudié. À cet effet nous rappelons la question de recherche générale qui organise cette thèse :

Quel lien peut-on donc établir entre la restructuration économique qui concerne la banlieue contemporaine et les stratégies en termes d'aménagement et promotionnelles déployées par les acteurs dans le processus de production de cet espace?

Afin de répondre à cette question, nous nous référons à un territoire spécifique. Nous pensons en effet que suivant l'hypothèse que nous avons dégagée dans le chapitre précédent, il est nécessaire de relier cette vérification à un cas en particulier. L'étude de cas permet en effet d'analyser en profondeur un phénomène dans un contexte historique et géographique donné, cela constitue d'ailleurs sa force (Roy, 2000, p. 168-169). La recension des écrits du chapitre précédent démontre que les contextes historique et géographique ont une influence sur le processus de production des espaces suburbains. Il est donc recommandé d'analyser celui-ci à partir d'un exemple permettant de tester l'hypothèse considérée dans un contexte particulier mais néanmoins représentatif des caractéristiques économiques et en termes d'aménagement de la banlieue contemporaine. Le processus de production de celle-ci a été peu étudié, cette thèse a donc une dimension exploratoire en ce qui concerne l'identification des stratégies des acteurs dans la mise en place des nouveaux paysages suburbains considérés. L'étude de cas en tant que démarche inductive est particulièrement recommandée pour ce type de questionnement comme le précise Roy (2000, p. 168) :

Les méthodes qualitatives et l'étude de cas présentent des qualités indéniables : en effectuant des entrevues semi-dirigées sur des cas particuliers, on peut découvrir et mieux approfondir des phénomènes difficiles à mesurer.

Saint-Laurent est considéré comme un exemple approprié en ce qui a trait à la restructuration économique récente de la banlieue contemporaine par le fait que ce territoire présente une concentration importante d'emplois dans les secteurs de la haute technologie. Dans la région métropolitaine de Montréal, Saint-Laurent est en fait le territoire suburbain le plus représentatif de la restructuration économique qui caractérise la banlieue nord-américaine contemporaine³³.

Nous choisissons d'orienter l'analyse de ce territoire en fonction d'une hypothèse. Celle-ci a été déduite de ce qui est connu à propos de la relation de cause à effet entre la conjoncture économique et les stratégies d'aménagement³⁴ déployées par les acteurs. Cette approche inductive³⁵ va nous permettre d'orienter la collecte de données qui aura pour objectif de répertorier l'information nécessaire afin de vérifier ou réfuter l'hypothèse de départ. Cette dernière est donc testée en faisant appel à une démarche empirique qui fait intervenir des entretiens semi-directifs avec les acteurs de l'aménagement et une analyse documentaire qui a trait au développement du territoire considéré ainsi qu'à l'historique des projets étudiés. Il s'agit donc d'analyser la réaction des acteurs à un certain contexte économique, ceci en partant de l'hypothèse que les stratégies en termes d'aménagement mises en place sont des réactions engendrées par une certaine conjoncture économique plus qu'elles ne témoignent d'une volonté de planification. Le cas est choisi afin de permettre une meilleure compréhension des conditions pour lesquelles cette hypothèse est vérifiée ou réfutée. Le cas est donc analysé suivant une démarche empirique construite à partir de l'hypothèse de départ (Bryman et Teeman, 2005, p. 6). Le cas choisi permet de discerner plusieurs périodes de développement qui sont liées à des phases de

³³ Voir point 1.6.1.

³⁴ Voir point 1.4.1.

³⁵ Nous ne nous basons pas en effet sur une théorie ancrée mais plutôt sur une approche qui considère les stratégies en termes d'aménagement déployées par les acteurs comme étant dépendantes d'une certaine conjoncture économique. Nous visons à partir d'une démarche empirique à étoffer l'approche considérée par l'analyse de la période contemporaine quant au phénomène de suburbanisation.

développement économique successives, il est donc possible de tester cette hypothèse pour ces différentes périodes.

Nous aurons recours à une approche chronologique car cette présentation linéaire permet de rendre compte d'une explication qui se déroule dans le temps (Roy, 2000, p. 181). Dans le cadre de cette thèse, la période contemporaine est analysée comme s'inscrivant dans la continuité des périodes antérieures. Les conclusions de l'analyse quant aux stratégies d'aménagement qui concernent la période actuelle doivent en effet se baser sur une bonne connaissance des phases de développement du territoire. Cette nécessité implique de tester notre hypothèse suivant une analyse empirique d'un cas en particulier qui permette de mettre en valeur le lien entre les stratégies d'aménagement des acteurs et l'évolution économique du territoire.

L'étude de cas est cependant critiquée du point de vue de sa validité externe, c'est-à-dire qu'elle ne permet pas, en général, de procéder à une généralisation robuste (Roy, 2000, p. 167). Toutefois, dans le cadre de cette thèse, nous considérons que Saint-Laurent est représentatif des transformations économiques de la banlieue contemporaine ainsi que des nouvelles tendances en termes d'aménagement qui caractérisent le milieu suburbain³⁶. Nous estimons qu'il est donc possible de procéder à des généralisations quant à l'évolution des stratégies d'aménagement et promotionnelles déployées par les acteurs en fonction d'un certain contexte économique et ce à partir du cas de Saint-Laurent.

2.2 Collecte des données

Afin d'étudier un cas en profondeur, il est en effet conseillé de multiplier les méthodes ou sources de mesure. Cette triangulation des données permet de combler les lacunes quant aux sources d'information de chaque méthode. La multiplication des

³⁶ Voir point 1.6.

méthodes de collecte de données permet au chercheur «d’asseoir» ses observations sur des bases plus solides. L’étude de cas est donc une stratégie méthodologique qui permet un éclairage sur un phénomène en particulier à partir de l’utilisation de plusieurs techniques d’enquête (entrevues, études statistiques, revue de presse, etc.) (Roy, 2000. p. 162). La validité interne d’une étude de cas dépend de l’utilisation de plusieurs méthodes dans l’analyse d’un phénomène (Roy, 2000, p. 167). Dans le cadre de cette thèse, nous utiliserons trois méthodes en particulier. Nous avons tout d’abord procédé à une recension des documents qui ont trait à l’histoire du territoire sous ses différentes dimensions et ceci à partir des fonds d’archives de l’arrondissement de Saint-Laurent. La recension de ces documents a pour objectif de reconstituer l’histoire de Saint-Laurent suivant plusieurs dimensions : économique, politique, démographique, institutionnelle et en ce qui concerne l’aménagement du territoire. Ce travail a été complété par les travaux de recherche portant sur Saint-Laurent et les monographies publiées qui traitent du territoire considéré. L’analyse documentaire permet en effet de reconstituer une série d’évènements et ainsi de rendre compte d’une réalité historique (May, 1993).

La seconde méthode fait intervenir l’outil des entretiens semi-directifs. Ces derniers servent à identifier les objectifs des acteurs en ce qui concerne l’utilisation de nouveaux modèles d’aménagement et à explorer le lien qui existe entre les deux projets considérés ainsi que l’impact des projets sur l’image du territoire. Ces entretiens sont également utilisés afin de rendre compte de l’historique de ces initiatives par la collecte d’informations qui ne figurent pas dans les documents officiels. Mais l’usage principal de cette méthode est bien de tester notre hypothèse de départ à partir d’une analyse précise du discours des acteurs.

La dernière méthode concerne l’analyse de contenu qui a trait à la publicité. Cette méthode sert à identifier les valeurs qui sont véhiculées dans le message publicitaire

relatif à la banlieue résidentielle contemporaine dans l'exemple du projet domiciliaire Bois-Franc. L'objectif étant d'identifier les thèmes récurrents qui apparaissent dans le slogan ainsi que dans l'iconographie qui caractérisent les annonces. Nous utilisons également cette méthode dans le cas des documents promotionnels publiés par la municipalité.

2.2.1 Documents relatifs au territoire de Saint-Laurent

Cette recherche s'appuie sur une démarche visant à reconstituer l'évolution du territoire de Saint-Laurent et à décrire ses principales phases de développement. Nous pensons en effet que la période contemporaine ne peut être vraiment comprise sans une bonne connaissance des périodes de développement antérieures. Nous avons privilégié plusieurs aspects afin de couvrir l'évolution de ce territoire au XX^e siècle. Voici les dimensions du territoire que nous avons considérées à partir des documents déposés aux archives de l'arrondissement de Saint-Laurent :

- Le développement industriel du territoire;
- L'évolution du cadre bâti et des infrastructures;
- L'évolution des structures administratives;
- L'évolution de la population et des emplois;
- L'évolution de l'image promotionnelle du territoire.

De par la collaboration avec le responsable du service des archives de l'arrondissement de Saint-Laurent, de nombreux documents ont pu être exploités. Ce service a constitué des dossiers sur plusieurs thèmes qui sont des sources importantes pour comprendre l'histoire du milieu. Les documents suivants ont été consultés et analysés :

- Les recensements municipaux (qui contiennent des données qui ne figurent pas dans les recensements nationaux comme le nombre d'emplois et le type

d'entreprises présentes sur le territoire) disponibles dans le cas de Saint-Laurent de 1950 à 1997;

- Les documents relatifs à l'aménagement du territoire (documents liés aux règles de construction, les plans de zonage, le plan d'urbanisme ainsi que des études stratégiques qui ont été faites en vue de la création d'un parc pour entreprises des secteurs de la haute technologie et en vue du développement du volet résidentiel à partir des années 1980);
- Les archives comprennent des dossiers sur les principales entreprises qui ont contribué au développement économique du territoire (ex : Canadair, Bombardier, Nortel). Cela permet de recueillir des renseignements locaux sur les raisons de l'implantation de ces entreprises;
- Les dossiers (souvent des revues de presse) concernant les infrastructures importantes et les institutions (ex : Les Galeries Norgate, un des premiers centres commerciaux au Canada construit en 1950, l'aéroport de Cartierville qui est le plus vieux terrain d'aviation au Canada construit en 1911, le Collège Saint-Laurent dont la construction remonte à 1852);
- Les dossiers traitant des familles influentes de Saint-Laurent, notamment pour la période de 1893 à 1950. La consultation de ces dossiers permet de se familiariser avec les personnalités qui ont marqué le développement de cette ville de banlieue;
- Les publications faites par la Ville de Saint-Laurent qui ont trait à l'histoire de la ville, de son patrimoine et des personnalités politiques qui ont marqué le développement de ce territoire;
- Les publications concernant la promotion du territoire, c'est-à-dire les documents publiés par la municipalité à caractère promotionnel qui visent à mettre en valeur certaines caractéristiques du territoire (Saint-Laurent en tant que milieu d'affaires, Saint-Laurent en tant que lieu de vie). Ces documents ont été répertoriés pour la période de 1967 à 1999.

2.2.1.1 Le développement industriel du territoire

L'ouvrage de Rumilly (1969) qui retrace l'histoire de Saint-Laurent des origines de la paroisse aux années 1950 contient un certain nombre de renseignements sur l'histoire du développement industriel. L'ouvrage décrit bien les négociations qui ont pu avoir lieu entre le Conseil municipal et les entreprises lors de l'installation de celles-ci. La thèse de Clermont (1946) présentée aux Hautes Études Commerciales de Montréal est également une source importante concernant les premières implantations d'entreprises sur le territoire. Ce travail donne également un descriptif très précis des entreprises présentes jusqu'en 1946.

Deux travaux universitaires offrent des perspectives plus ciblées en ce qui concerne le développement industriel de la Ville de Saint-Laurent. Deux mémoires de maîtrise en géographie traitent du développement industriel du territoire, celui de Lauzon (1971) et celui d'Isenberg (1967) qui aborde spécifiquement les facteurs de localisation des entreprises. Le travail de Lauzon (1971) est particulièrement riche en informations concernant la répartition des entreprises sur le territoire. Il énumère également les principales raisons du développement de la vocation industrielle de Saint-Laurent.

Afin de compléter ces documents, une revue de presse entre 1966 et 2005 a été effectuée pour documenter le développement industriel plus récent du cas étudié. Pour la période de 1966 à 2001, nous avons utilisé le répertoire l'Actualité qui couvre les articles de journaux parus sur la Ville de Saint-Laurent (*La Presse*, *Le Devoir*). Par l'intermédiaire du catalogue Repère de 1984 à 2005, nous avons élargi cette revue de presse à des périodiques à caractère économique (la revue *Commerce*, *Les Affaires*). Ainsi, quatre dossiers spéciaux sur Saint-Laurent sont parus dans la revue *Les Affaires* entre 1997 et 2003. Ces dossiers apportent de nombreux éléments quant aux caractéristiques économiques de Saint-Laurent et son affirmation en tant que pôle de la haute technologie. Ceux-ci présentent les entreprises des secteurs de la haute

technologie qui s'installent à Saint-Laurent. Les stratégies de développement économique sont également présentées dans ces dossiers qui incluent des entrevues (souvent à connotation publicitaire) avec les responsables du service de développement économique.

Nous avons également eu recours aux monographies concernant les entreprises structurantes du territoire (Canadair, Bombardier, CAE, Nortel et Ayerst) afin de préciser leur histoire et leur évolution et d'identifier, dans la mesure du possible, les raisons de leur implantation à Saint-Laurent.

2.2.1.2 L'évolution du cadre bâti et des infrastructures

L'ouvrage de Brochu et Sokoloff (2001) propose une vue d'ensemble de l'histoire du développement urbain du territoire des origines à aujourd'hui. L'ouvrage de Villiard-Bériault (1977) qui retrace l'histoire du Collège Saint-Laurent et qui décrit le mode de vie des habitants de Saint-Laurent au début du XX^e siècle permet également d'identifier des éléments qui expliquent la progression du territoire du statut de village à celui de ville de banlieue.

En ce qui concerne les travaux universitaires, deux mémoires de maîtrise en géographie de l'Université de Montréal analysent les quartiers résidentiels de Saint-Laurent situés au nord et au sud du boulevard de la Côte-Vertu. Les travaux de Panisset (1963) et de Bouchard (1965) sont des études exhaustives sur le type de bâti, la composition de la population qui a habité les premiers quartiers résidentiels de Saint-Laurent. Néanmoins, il faut prendre les renseignements sur la population avec prudence puisque celle-ci a considérablement évolué depuis les années 1960. La thèse de Clermont (1946) offre également des éléments en ce qui concerne l'historique du quartier Norvick considéré comme le premier lotissement résidentiel de type suburbain à Saint-Laurent et aménagé en 1942 pour les ouvriers de l'industrie de

guerre. Celui-ci se développe à proximité de l'ancien aéroport de Cartierville pendant la Seconde Guerre mondiale.

Les documents relatifs à la planification du territoire ont également été répertoriés et consultés afin de suivre l'évolution du cadre bâti et les réglementations le concernant. Ces documents sont les suivants :

- Service de l'urbanisme et de l'habitation, Codification administrative des anciens règlements de zonage. Ce document comprend les règlements n°39 de 1913, n°75 de 1918, n°102 de 1923, n°145 de 1932, n°239 de 1952;
- Plan d'urbanisme, règlement n°1050, 1990.

Les documents de planification ont été collectés par l'intermédiaire du service des archives de l'arrondissement mais aussi auprès du service de l'aménagement urbain et du service aux entreprises.

Les recensements nationaux permettent également de situer à quelle époque la majorité des logements ont été construits et quels sont les types d'habitation qui caractérisent les différents quartiers résidentiels. La consultation des données par secteurs de recensement permet en effet de procéder à un découpage par quartier.

2.2.1.3 Les structures administratives et les aspects financiers

Les structures administratives et institutionnelles ont évolué avec le développement de l'espace bâti et la croissance démographique. L'évolution de ces structures est une indication importante afin d'analyser comment les acteurs municipaux s'adaptent aux changements qui caractérisent le territoire tant en ce qui a trait à son évolution économique qu'à son aménagement.

La première forme d'organisation municipale pour la période de 1893 à 1939 est décrite dans l'ouvrage de Rumilly (1969). La Ville de Saint-Laurent a également publié des documents officiels qui répertorient les maires de la Ville et leur action quant au développement urbain. Ces publications aident à retracer le rôle des acteurs municipaux dans le développement initial de ce lieu de peuplement. Le service des archives de l'arrondissement de Saint-Laurent a également un dossier disponible sur l'histoire des postes et services créés au niveau municipal (poste de commissaire industriel, création d'un organisme d'initiative industrielle, création du service de développement économique, création du service de l'aménagement urbain et du service aux entreprises). Nous avons également répertorié les rapports d'activités de la Ville de Saint-Laurent de 1974 à 2001. Outre des renseignements sur l'évolution des activités économiques et le développement résidentiel, ces documents incluent des rapports financiers de la municipalité à chaque année. Un travail académique publié en 1971 et écrit par Gisèle Jasmin et Paul-André Egan de l'Université du Québec à Montréal, analyse en particulier la structure administrative de la Ville de Saint-Laurent et la façon dont s'organisent les différents services administratifs. Ces documents ont pu être répertoriés par l'intermédiaire du catalogue IRIS de la Bibliothèque Nationale du Québec.

2.2.1.4 Les aspects démographiques

Deux types de documents ont été utilisés pour documenter ce thème en particulier : les recensements municipaux et les recensements nationaux. Les recensements municipaux n'expriment pas la diversité des données qui sont disponibles dans les recensements nationaux. Les données par secteurs de recensement permettent en outre de dresser un portrait des quartiers résidentiels de Saint-Laurent du point de vue de leur population (origine ethnique, niveau de revenu, proportion des locataires et des propriétaires) et du cadre bâti (types d'habitation et date de construction). Les recensements nationaux ont été consultés pour les années 1951, 1961, 1971, 1981,

1991 et 2001. Les recensements municipaux consultés concernent les années suivantes : 1950, 1951, 1953, 1954, 1955, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1967, 1968, 1969, 1972, 1976, 1983, 1986, 1990 et 1997. Ces recensements permettent d'avoir accès à des données qui ne figurent pas dans les recensements nationaux. Ainsi, ils incluent notamment des données sur les emplois et certaines caractéristiques des entreprises présentes sur le territoire. Certains recensements présentent également des données sur la main-d'œuvre locale. Ils nous fournissent une information précieuse concernant la population qui travaille sur le territoire et celle qui y réside. Néanmoins, cette information n'est accessible que pour certaines années. Les données économiques disponibles ne figurent pas en détail les types d'emploi proposés. Cela dit, les données des recensements municipaux constituent un complément aux données des recensements nationaux.

2.2.1.5 L'évolution de l'image promotionnelle du territoire

Saint-Laurent comme d'autres villes de banlieue, a allié à ses débuts une amélioration des services offerts (électricité, aqueduc, voirie, service de pompiers) à une démarche publicitaire afin d'attirer des entreprises et des ménages. La première publicité répertoriée parue dans le journal *La Presse* date de 1927. Ce document a pu être identifié grâce au service des archives de l'arrondissement. La municipalité a ensuite publié des brochures afin de faire connaître non seulement son parc industriel, les services offerts mais aussi le territoire en tant que lieu d'habitation. Les documents répertoriés correspondent aux années suivantes : 1967, 1970, 1973, 1981, 1987, 1990, 1991 et 1999.

2.2.2 Les documents relatifs au projet domiciliaire Bois-Franc et au projet du Technoparc Saint-Laurent

Cette thèse s'appuie sur l'analyse de deux projets en particulier pour la période contemporaine: le projet domiciliaire Bois-Franc et le projet du Technoparc Saint-Laurent. Sur le plan méthodologique et concernant la collecte des données, l'accent a

été mis sur la conception de ces deux projets. Nous avons multiplié les sources d'information afin de rendre compte du contexte dans lequel ces projets s'inscrivent et afin de situer le rôle des acteurs dans leur conception et leur promotion. La collecte et l'analyse des données relatives aux projets comprennent les trois volets suivants :

- La conception des projets;
- La promotion des projets;
- Le discours des acteurs.

2.2.2.1 La conception des projets

Les documents relatifs aux deux projets ont été obtenus par l'intermédiaire du service de l'aménagement urbain et du service aux entreprises, mais aussi par l'intermédiaire des acteurs rencontrés lors des entrevues. Les documents pour le Technoparc concernent les critères d'aménagement quant à la conception du projet. Ils ont été produits par la firme d'architectes Cardinal Hardy (1991a, 1991b, 1988). Deux autres documents relatifs à la planification du Technoparc sont disponibles. Il s'agit d'une analyse stratégique faite par la firme de consultants SECOR (1988) et un document du service de la planification du territoire publié par la Communauté urbaine de Montréal en 1981. Ce document est une étude préliminaire à la mise en place d'un parc scientifique dans la région métropolitaine de Montréal. Le rapport du Comité consultatif au comité ministériel sur le développement de la région de Montréal publié en 1986 et plus connu sous le nom de Rapport Picard³⁷, permet de mettre en contexte le développement d'une économie basée sur les secteurs de la haute technologie dans la région métropolitaine de Montréal et de situer la mise en place d'un équipement comme le Technoparc.

³⁷ Le nom du rapport correspond au nom de la personne qui a présidé ce comité à savoir le doyen de la faculté de gestion de l'Université McGill, Laurent Picard.

Le seul document relatif à la planification du projet domiciliaire Bois-Franc concerne le plan directeur de développement effectué par la firme d'architectes Daniel Arbour & Associés publié en 1992. Une analyse stratégique quant au développement du volet résidentiel de Saint-Laurent a été publiée en 1985 par une firme de consultants qui a cessé d'exister aujourd'hui, la firme BGH-Planning Inc. Cette étude présente les quartiers résidentiels existants de Saint-Laurent, ainsi que les options relatives au développement du parc résidentiel de la Ville de Saint-Laurent pour les années 1990. Ce document est particulièrement utile pour comprendre dans quel contexte ont été mis en place les projets résidentiels de Bois-Franc et du Nouveau Saint-Laurent³⁸ au début des années 1990.

Ces documents ont été complétés par une revue de presse afin de retracer l'historique de chacun des projets. Le projet domiciliaire Bois-Franc a tout d'abord beaucoup fait parlé de lui en raison de la notoriété de son promoteur, à savoir le Groupe Bombardier. Qui plus est, l'utilisation du *New Urbanism* illustre une nouvelle façon de concevoir le développement d'espaces résidentiels en milieu suburbain au Québec³⁹, ceci a également contribué à la réputation du projet. Des articles scientifiques ont été publiés sur le projet mais ils ne couvrent pas l'intégralité de ses dimensions. Deux de ces articles ont été écrits par des architectes ayant participé à la conception du projet (Sauer, 1998; Bergman⁴⁰, 1996). Les deux autres articles portent sur l'intégration de ce projet à une tentative de reconversion d'un territoire industriel (Martin et Waaub, 2000; Klein et Waaub, 1996). Cependant, ces articles ne nous

³⁸ Le développement résidentiel du Nouveau Saint-Laurent démarre en même temps que le projet domiciliaire Bois-Franc en 1993. Ce projet moins ambitieux car sa conception ne fait pas référence à un courant d'aménagement en particulier, est limitrophe avec le projet domiciliaire Bois-Franc (voir APPENDICE E.). Nous présentons l'historique de ce développement résidentiel au chapitre suivant (point 3.3.3.2).

³⁹ En outre le projet domiciliaire Bois-Franc ainsi que celui de Mont-Saint-Hilaire dont l'aménagement s'appuie sur le concept de *Transit Oriented Development*, ont contribué à populariser le courant d'aménagement du *New Urbanism* au Québec à partir de la seconde moitié de la décennie des années 1990.

⁴⁰ Börkur Bergman a travaillé sur une première approche conceptuelle pour un projet domiciliaire sur le site de Cartierville mais qui ne faisait pas intervenir les principes du courant d'aménagement du *New Urbanism* (voir Bergman, 1996).

indiquent que peu d'éléments sur les acteurs ayant participé à la réalisation de ce projet en ce qui concerne la stratégie du promoteur quant à l'usage du *New Urbanism*. Par ailleurs, aucun article scientifique n'a pour le moment procédé à une analyse du volet promotionnel relatif au projet.

La revue de presse a été faite entre 1992 et 2005 grâce au répertoire l'Actualité qui recense les articles des principaux quotidiens montréalais. Le journal hebdomadaire local *Les Nouvelles Saint-Laurent* a également été consulté entre 1990 et 2005 afin de répertorier les articles parus sur le projet.

La revue de presse du Technoparc a été faite également à partir du répertoire l'Actualité entre 1988 et 2005. Le catalogue IRIS de la Bibliothèque Nationale du Québec a également été consulté car la mise en place d'un parc scientifique a fait l'objet d'articles dans des revues spécialisées. Enfin, les journaux locaux *Les Nouvelles Saint-Laurent* et le *Journal Industriel* qui est un supplément aux *Nouvelles Saint-Laurent* publié entre 1987 et 1993, ont également fait l'objet d'une revue de presse concernant le projet du Technoparc.

2.2.2.2 La publicité relative au projet domiciliaire Bois-Franc

La publicité relative au projet domiciliaire Bois-Franc a été recueillie par l'intermédiaire du quotidien *La Presse* qui contient un supplément hebdomadaire sur le logement paraissant le samedi (*Cahier Mon Toit*). Les annonces publicitaires ont été répertoriées pour la période de 1993 à 2001. Une revue de presse a également été effectuée dans le journal local *Les Nouvelles Saint-Laurent* pour la même période. Au total 48 annonces publicitaires différentes ont été répertoriées dans les deux journaux entre 1993 (date de création du projet) et 2005. À ceci s'ajoute sept reportages publicitaires parus depuis 2003 dans le journal *La Presse*. Le décompte de la publicité répertoriée par année est le suivant:

- 2005 : deux annonces et un reportage publicitaire;
- 2004 : six annonces et quatre reportages publicitaires;
- 2003 : six annonces et deux reportages publicitaires;
- 2002 : six annonces;
- 2001 : huit annonces;
- 2000 : quatre annonces;
- 1999 : deux annonces;
- 1996 : quatre annonces;
- 1995 : deux annonces;
- 1994 : quatre annonces;
- 1993 : quatre annonces.

Les années 1997 et 1998 qui correspondent à des années difficiles en ce qui concerne le marché immobilier montréalais et le développement du projet domiciliaire Bois-Franc en particulier ne comprennent aucune publicité.

Le projet domiciliaire Bois-Franc est caractérisé par une stratégie promotionnelle qui a été élaborée par un concepteur en marketing. Un entretien avec cette personne a permis de compléter l'information recensée dans les annonces publicitaires. Le volet promotionnel relatif au Technoparc est quasiment inexistant dans les grands médias. Nous avons donc choisi de nous référer aux documents promotionnels publiés par la municipalité afin d'analyser comment la mise en place de ce projet est utilisée dans la construction du discours promotionnel relatif au territoire de Saint-Laurent depuis les années 1990.

2.2.3 Les entretiens semi-directifs

Pour compléter la documentation disponible sur les projets, il était impératif de procéder à un certain nombre d'entrevues avec les différents acteurs que nous avons identifiés dans le premier chapitre. Nous avons donc utilisé la méthode des entretiens afin de compléter certains éléments quant à la mise en place des deux projets considérés. Mais cela n'était pas leur usage principal. La méthode de l'entretien semi-directif a été utilisée afin d'analyser en profondeur le discours des acteurs concernant la conception et la mise en œuvre opérationnelle des deux projets, ceci afin d'éclairer le processus de production de ces nouveaux espaces suburbains et dans l'objectif de tester notre hypothèse de départ. Dans le cas considéré, nous avons cherché à analyser en particulier trois thèmes qui correspondent aux axes d'investigation répertoriés à la fin du premier chapitre, à savoir :

- Les objectifs des acteurs dans l'utilisation de nouveaux modèles d'aménagement;
- Le lien entre les deux projets;
- L'impact des projets sur l'image du territoire.

La méthode des entretiens s'avère la plus appropriée afin de procéder à une analyse du discours (Blanchet et Gottman, 1992). Le dialogue qui s'instaure entre le chercheur et l'interlocuteur doit permettre à ce dernier d'exprimer ses perceptions d'un événement ou d'une action. Le chercheur doit faciliter cette expression en faisant en sorte que ses réactions amènent l'interlocuteur à un degré maximum d'authenticité et de profondeur (Quivy et Van Campenhoudt, 1995, p. 194). L'entrevue est un échange verbal qui permet la production d'un savoir socialement construit (Gauthier, 1990, p. 295).

En ce qui concerne les deux projets considérés, nous avons eu recours aux entretiens afin de préciser le sens que les acteurs donnent à leur action en fonction des thèmes

que nous avons identifiés. L'une des forces de l'entretien est en effet d'avoir un accès direct à l'expérience des individus (Gauthier, 1990, p. 312). Nous avons considéré cette méthode comme étant la plus appropriée afin de rendre compte des stratégies des acteurs qui expliquent la mise en place des projets dans le contexte étudié en nous basant sur l'analyse de leur discours quant aux thèmes identifiés.

2.2.3.1 Les acteurs interrogés

Dans le premier chapitre, nous avons répertorié une série d'acteurs à prendre en compte dans le processus de production de la banlieue contemporaine. Concrètement, voici comment se répartit la liste des acteurs interrogés. Au total nous avons procédé à douze entretiens⁴¹. Les acteurs municipaux interrogés relativement à la mise en place des projets de Bois-Franc et du Technoparc sont:

Élus : 2

Urbaniste : 1

Responsables du service de développement économique : 2

Responsable de la gestion des projets : 1

Les acteurs du secteur privé concernant le projet domiciliaire Bois-Franc se répartissent comme suit :

Promoteur : 1

Architecte : 1

Constructeur : 1

Concepteur en marketing : 1

⁴¹ La liste des acteurs compte treize acteurs car l'un des entretiens comprend deux acteurs (voir APPENDICE A.)

Les acteurs du secteur privé concernant le Technoparc Saint-Laurent se répartissent comme suit :

Promoteurs : 2

Architecte : 1

2.2.3.2 Élaboration des guides d'entretiens

Compte tenu de la diversité des acteurs interrogés, la construction des guides d'entretien a pu être différente. Toutefois, certains points sont restés une constante quant à l'orientation des entretiens. Les guides d'entretien ont été construits à partir des axes d'investigation quant à la mise en place des projets qui concluent le chapitre précédent⁴². Comme nous l'avons mentionné, les entretiens avaient également pour objectif de préciser certains éléments concernant l'historique des projets afin de compléter la documentation inventoriée et analysée. Mais cet usage de la méthode était secondaire.

2.3 Analyse des données

Nous présentons ici la méthode d'analyse utilisée pour chaque type de matériel qui correspond à la collecte des données, à savoir : les documents, les entretiens semi-directifs et le matériel promotionnel. L'analyse des données se divise donc en trois méthodes :

- Une analyse documentaire;
- Une analyse thématique et catégorielle des entretiens;
- Une analyse de contenu.

⁴² Voir point 1.6.3.

2.3.1 Analyse documentaire

Les différents documents relatifs au territoire de Saint-Laurent seront analysés afin de retracer l'évolution du territoire suivant les différentes dimensions que nous avons énumérées. Cette analyse documentaire a pour objectif d'identifier les facteurs qui ont contribué à la transformation du territoire tant d'un point de vue urbain qu'en termes économiques et démographiques. Comme le précise May (1993), l'analyse documentaire permet de reconstituer l'histoire d'un milieu. Dans le cadre de cette thèse, l'objectif est de distinguer les différentes phases de développement du territoire que nous décrivons dans le chapitre suivant.

L'analyse documentaire porte également sur les documents relatifs au projet domiciliaire Bois-Franc et au projet du Technoparc. L'analyse de ces documents nous a permis de situer la mise en place de ces réalisations dans un contexte donné et également d'en retracer l'historique. Nous avons grâce à cette méthode pu recueillir des éléments techniques quant à la conception de chacun des projets, nous faisons référence ici aux documents des firmes d'architectes⁴³. Cette analyse documentaire relative aux projets, nous a aidé à finaliser les guides d'entretiens qui correspondaient aux acteurs du secteur privé qui ont participé aux phases conceptuelle et opérationnelle des projets.

2.3.2 Analyse thématique et catégorielle des entretiens semi-directifs

Pour l'analyse des entretiens, nous avons utilisé la technique de l'analyse thématique. Celle-ci est pertinente pour mettre en lumière les pratiques et les représentations des acteurs (Blanchet et Gottman, 1992). Au sens où le définit Bardin (1977), la manipulation thématique détruit l'architecture cognitive et affective de

⁴³ Ces firmes sont précisément la firme d'architectes Cardinal Hardy pour le Technoparc et la firme d'architectes Daniel Arbour et Associés pour le projet domiciliaire Bois-Franc.

l'argumentation afin de mieux identifier les pratiques et les représentations des acteurs. Il convient de faire la remarque suivante : selon les acteurs interrogés – qui correspondent à différentes cultures professionnelles – les thèmes ont été appréhendés différemment. Certains thèmes sont en effet abordés par certains acteurs et évités par d'autres. Cette analyse porte sur leur discours vis-à-vis du thème de l'utilisation de nouveaux modèles d'aménagement, du thème du lien entre les deux projets et du thème de l'impact de la réalisation de ces projets sur l'image du territoire. Comme nous l'avons précisé, les thèmes qui ont guidé les entretiens étaient prédéfinis selon les conclusions du premier chapitre. Nous avons ensuite procédé à une comparaison entre les différents entretiens et avons cherché à obtenir un portrait nuancé de chaque thème suivant l'interprétation qu'en ont donnée les différents acteurs.

L'analyse thématique s'avère une stratégie d'analyse efficace afin de mettre en valeur les représentations et le jugement du locuteur à partir de la considération de certains éléments constitutifs du discours, en l'occurrence les thèmes que nous avons identifiés dans la construction des guides d'entretien (Quivy et Van Campenhoudt, 1995, p. 232). Nous avons utilisé plus précisément l'analyse catégorielle qui est la méthode d'analyse thématique la plus ancienne et la plus courante (Quivy et Van Campenhoudt, 1995, p. 232). Cette méthode consiste à identifier la fréquence des thèmes évoqués en se fondant sur l'hypothèse que plus un thème est fréquemment cité par le locuteur, plus il est significatif du point de vue de ce dernier et révélateur de ses objectifs principaux (Quivy et Van Campenhoudt, 1995, p. 232). En fait, l'analyse thématique dans le cadre de cette recherche consiste à identifier les sous-thèmes que les acteurs associent aux trois thèmes principaux qui ont guidé le déroulement des entretiens. Suivant la méthode de l'analyse catégorielle, l'objectif est d'identifier ces différents sous-thèmes et de les classer par ordre d'importance suivant la fréquence à laquelle ils apparaissent dans le discours des acteurs. Plus un sous-thème est fréquent dans le discours, plus il est représentatif du sens que les acteurs

donnent à leur action. Dans cette analyse, nous distinguons le groupe des acteurs privés de celui des acteurs municipaux. La grille d'analyse correspondant à la méthode utilisée est présentée ci-dessous.

Tableau 2.1
Grille d'analyse relative à une analyse thématique et catégorielle du discours
Source : L'auteur

	Thème 1	Thème 2	Thème 3
Acteurs municipaux	(1) Sous-thème 1 (2) Sous-thème 2 (3) Sous-thème 3	(1) Sous-thème 1 (2) Sous-thème 2 (3) Sous-thème 3	(1) Sous-thème 1 (2) Sous-thème 2 (3) Sous-thème 3
Acteurs du secteur privé	(1) Sous-thème 1 (2) Sous-thème 2 (3) Sous-thème 3	(1) Sous-thème 1 (2) Sous-thème 2 (3) Sous-thème 3	(1) Sous-thème 1 (2) Sous-thème 2 (3) Sous-thème 3

Cette méthode d'analyse est la plus appropriée afin de hiérarchiser les objectifs des acteurs dans la mise en place des projets considérés. Les stratégies des acteurs du développement urbain se structurent en effet en tenant compte de différents objectifs⁴⁴. Il convient donc d'utiliser une méthode qui permette d'identifier ces objectifs et de les classer par ordre d'importance suivant leur fréquence dans le discours, ceci afin d'aboutir à une meilleure compréhension des stratégies d'acteurs qui dictent la mise en place des projets considérés dans le contexte contemporain.

2.3.3 Analyse des stratégies promotionnelles

Il faut tout d'abord préciser que cette thèse a traité de plusieurs volets concernant les stratégies promotionnelles dans le cas du territoire de Saint-Laurent. Le projet domiciliaire Bois-Franc est caractérisé par son propre service de communications. Nous distinguons en fait deux volets dans l'analyse de la stratégie promotionnelle liée

⁴⁴ Nous faisons référence ici à la notion de rationalité limitée qui explicite le fait que des acteurs appartiennent à un système et évoluent dans un contexte caractérisé par des contraintes qui limitent justement la réalisation de leurs objectifs (voir Crozier et Friedberg, 1977, p. 46). Cette notion est pertinente dans le cas des acteurs du développement urbain qui interviennent dans un processus de production de l'espace, processus qui se caractérise par certaines contraintes.

au territoire étudié : (1) la stratégie développée dans le cadre de la mise en place du projet domiciliaire Bois-Franc et (2) la stratégie promotionnelle développée par la municipalité qui se concrétise par la publication de documents promotionnels.

2.3.3.1 Analyse du volet promotionnel du projet domiciliaire Bois-Franc

Pour analyser la stratégie promotionnelle relative au projet domiciliaire Bois-Franc, nous avons eu recours à un entretien avec le concepteur en marketing du projet. En ce qui concerne les annonces publicitaires en tant que telles, nous nous sommes référés à la méthodologie utilisée par Fortin (1982) qui consiste à répertorier les thèmes récurrents en ce qui a trait au vocabulaire et à l'iconographie utilisés. Cette méthode permet en outre de classer ces publicités selon leur caractère dénotatif ou connotatif. Les publicités à caractère connotatif font référence à une stratégie plus agressive avec un message fort qui s'appuie sur des thèmes précis et une utilisation de l'iconographie orientée par un objectif clair.

2.3.3.1.1 Approche méthodologique

Comme le précise Fortin (1982), la publicité s'appuie sur certaines valeurs afin de construire un message destiné à un public en particulier. Mais on peut aussi envisager que la publicité crée des valeurs par le biais du discours qu'elle véhicule. Dans le cadre de cette thèse, nous considérons que la publicité accentue certaines valeurs plutôt qu'elle n'en crée de toutes pièces. Comme le précise Bardin (1975), il ne faut pas oublier que la publicité est la construction d'un discours à partir d'un produit. La publicité s'inscrit donc dans une série de contraintes techniques et économiques qui la déterminent. Une stratégie de marketing est donc liée à la connaissance de ce que le consommateur veut. Cela va plus loin que la simple action de vendre qui consiste à faire en sorte que le consommateur veuille acheter ce que l'on a (Holcomb, 1993). Le discours promotionnel en ce qui concerne un produit en particulier sera d'autant plus efficace que l'on aura une bonne connaissance des valeurs du client. Il est par

conséquent exagéré de considérer que la publicité crée des valeurs de toutes pièces. Elle s'appuie plus sur les caractéristiques du produit mais surtout sur les valeurs du récepteur⁴⁵. En ceci, la publicité est une forme de communication bien particulière qui se construit à partir de la connaissance de ce qu'une certaine clientèle veut entendre et des caractéristiques du produit à commercialiser. Qui plus est, elle est le reflet des valeurs de la société contemporaine comme le suggèrent Bardin (1975) et Fortin (1982). Dans le cadre de l'analyse de la démarche promotionnelle relative au projet domiciliaire Bois-Franc, nous avons donc considéré que cette stratégie s'est construite en fonction de la connaissance des attributs que les résidants apprécient dans ce projet.

2.3.3.1.2 Analyse des annonces publicitaires

La recherche réalisée par Gérard Fortin il y a plus de deux décennies sur le logement neuf au Québec a montré qu'en général, le message relatif à la promotion de développements résidentiels était assez simpliste (Fortin, 1982). Toutefois, compte tenu des progrès des stratégies en termes de marketing, le message concernant la publicité des projets résidentiels est devenu plus élaboré. Suivant l'analyse du corpus qui concerne la période de 1956 à 1976, Fortin (1982) précise que le plus souvent la publicité à cette époque comprend une description du modèle d'habitation, son prix et les coordonnées du constructeur. Cette forme de discours promotionnel est dénotative plutôt que connotative (Fortin, 1982). La publicité relative au projet domiciliaire Bois-Franc est nettement plus agressive, on insiste moins sur le produit (la maison) que sur l'environnement (le projet domiciliaire Bois-Franc en tant que tel). La stratégie promotionnelle est orientée par des objectifs précis qui prennent forme dans le vocabulaire des slogans publicitaires et l'iconographie qui caractérisent ces annonces publicitaires.

⁴⁵ Le récepteur dans le cas d'un développement résidentiel fait référence aux consommateurs donc aux ménages.

En nous basant sur la méthodologie développée par Fortin (1982), nous avons procédé à une analyse thématique du discours promotionnel relatif au projet domiciliaire Bois-Franc. Il s'agissait d'identifier des thèmes récurrents dans la publicité de manière systématique. Cette identification des thèmes tient compte du vocabulaire utilisé dans le slogan mais aussi de l'iconographie choisie pour l'illustrer. Dans le cas de la promotion du projet domiciliaire Bois-Franc, la présence de l'iconographie est prépondérante car l'architecture particulière du projet de par l'utilisation du *New Urbanism*, sert de base à la construction du message publicitaire. Le corpus comprend au total 48 annonces publicitaires répertoriées entre 1993 (date de création du projet) et 2005. À ceci s'ajoute sept reportages publicitaires parus depuis 2003 dans le quotidien *La Presse*. Nous avons donc identifié les thèmes qui revenaient le plus fréquemment dans le texte mais aussi dans l'iconographie des annonces et ce que cela suggérait en termes de valeurs. À ce corpus sont venus s'ajouter les éléments recueillis lors de l'entretien avec le responsable du volet marketing⁴⁶ du projet qui est intervenu à partir de 1995 dans la conception de la stratégie promotionnelle.

L'analyse de la publicité du projet visait à répondre aux questions suivantes:

- Quelles sont les valeurs attribuées au projet domiciliaire Bois-Franc?
- En quoi ces valeurs sont influencées par l'utilisation du *New Urbanism*?
- En quoi ces valeurs sont-elles similaires/différentes des valeurs généralement attribuées à la banlieue en tant qu'espace résidentiel?

Il faut bien entendu reconnaître que Bois-Franc est un cas particulier de projet résidentiel en milieu suburbain. Néanmoins, il est représentatif d'une tendance qui concerne le développement de quartiers résidentiels de prestige en banlieue de

⁴⁶ Cet entretien est conjoint avec celui du promoteur du projet (voir APPENDICE A.).

Montréal. Ce type de projet constitue un type d'environnement résidentiel destiné à une clientèle plus aisée. On peut anticiper que les valeurs recensées dans la publicité ne soient donc pas similaires à celles associées à la classe moyenne et qui ont traditionnellement caractérisé la promotion de la banlieue résidentielle en tant que projet social et culturel.

2.3.3.2 Analyse de l'évolution de la promotion du territoire de Saint-Laurent

La Ville de Saint-Laurent a publié différentes brochures promotionnelles entre 1967 et 2001 afin de promouvoir plusieurs aspects du territoire (Saint-Laurent en tant que lieu de vie, Saint-Laurent en tant que milieu d'affaires). L'évolution de la stratégie promotionnelle permet en outre d'éclairer l'identité qui est attachée au territoire depuis les années 1990, c'est-à-dire depuis la mise en place des deux projets considérés dans cette thèse. Les documents répertoriés correspondent aux années suivantes : 1967, 1970, 1973, 1981, 1987, 1990, 1991 et 1999. L'analyse de ces documents visait à identifier les thèmes utilisés dans le texte mais aussi dans l'iconographie afin de valoriser le territoire en tant que lieu destiné aux activités économiques mais aussi en tant que lieu de vie destiné à des résidents. L'évolution du discours relatif au cas étudié a été une source supplémentaire afin de préciser la vocation du territoire mise en avant par les acteurs municipaux depuis la création des deux projets. L'analyse du discours promotionnel doit en principe venir confirmer les stratégies des acteurs quant à l'affirmation de la vocation économique du territoire dans les secteurs de pointe. Pour ce faire, nous avons procédé à une analyse du discours promotionnel par période⁴⁷ depuis les années 1960 à l'année 1999. Ceci en répertoriant les thèmes récurrents qui ont caractérisé chaque période identifiée tant en ce qui a trait à l'iconographie qui sert la mise en valeur d'une certaine identité pour le territoire qu'en ce qui concerne le vocabulaire choisi dans les slogans pour le valoriser.

⁴⁷ Nous identifions en fait trois périodes : les années 1960-1970, les années 1980 et les années 1990. Chaque période correspond à une thématique générale quant à la valorisation du territoire.

Cette étude de cas vise donc par une démarche empirique à éclairer le lien entre la restructuration économique de la banlieue et les stratégies en termes d'aménagement et promotionnelles utilisées par les acteurs. Cette approche est inductive et prend en considération les différentes périodes de développement du territoire. L'objectif est de mettre en lumière ce qui distingue la période contemporaine en ce qui a trait aux stratégies d'aménagement et promotionnelles mises en place par les acteurs de leur action qui caractérise les périodes antérieures. Ceci afin d'étoffer l'approche qui considère les pratiques d'aménagement en tant que réactions à une certaine conjoncture économique. Cette démarche inductive est donc orientée par une hypothèse de recherche que nous allons tester à partir d'une meilleure connaissance du territoire considéré et par une analyse approfondie des stratégies en termes d'aménagement et promotionnelles mises en place pour la période contemporaine. Dans le chapitre suivant, nous présentons les périodes de développement du cas considéré en fonction des transformations économiques du territoire. Cette étape est une condition préalable à l'analyse de la période plus récente qui fait l'objet des deux derniers chapitres

Chapitre III.

Saint-Laurent en mutation. De la fin du XIX^e siècle aux années 1990

Ce chapitre rend compte de l'évolution urbaine de Saint-Laurent en fonction des transformations économiques du territoire. Nous avons organisé l'histoire de Saint-Laurent en trois temps. Cette division correspond aux principales phases de développement économique du territoire depuis sa formation à la fin du XIX^e siècle jusqu'aux années 1990⁴⁸. Parallèlement à la relation entre le développement économique et l'évolution du cadre bâti, nous rendons compte du rôle des acteurs municipaux dans la transformation de cet espace suburbain de ses origines jusqu'à la période la plus récente qui concerne la fin du XX^e siècle. Les stratégies en termes d'aménagement et promotionnelles relatives au cas étudié pour la période contemporaine seront traitées de façon détaillée dans les chapitres quatre et cinq.

La première période de développement identifiée concerne les origines de Saint-Laurent en tant que lieu de peuplement à l'écart du noyau urbain de Montréal. Nous rendons compte des facteurs qui expliquent la progression du territoire vers le statut de ville de banlieue économiquement indépendante du centre. Nous insistons notamment sur l'action des acteurs municipaux dans l'accomplissement du développement économique du territoire quand celle-ci a une influence sur ce dernier. La seconde période correspond à une phase intensive de développement qui concerne autant la croissance industrielle que démographique et l'extension du cadre bâti. Cette phase commence avec la Seconde Guerre mondiale pour se finir à la fin des années

⁴⁸ Il convient de préciser que Saint-Laurent en tant que Ville de banlieue a été incorporée à la Ville de Montréal en 2002. Nous ne considérons pas la période de l'après-fusion dans le cadre de cette thèse.

1970. Nous rapportons dans cette description comment le développement de Saint-Laurent s'inscrit dans le contexte métropolitain montréalais. La dernière période correspond à la mise en place d'un pôle de la haute technologie. Celle-ci commence à partir des années 1980 et se concrétise par la mise en place de deux projets en particulier : le projet domiciliaire Bois-Franc et le projet du Technoparc Saint-Laurent. Nous revenons dans ce chapitre sur l'historique de chacun des projets et identifions les acteurs qui ont contribué à leur développement. L'objectif est de mettre en contexte chacun des projets et d'identifier comment ces réalisations s'inscrivent dans la continuité de l'évolution du territoire de Saint-Laurent.

3.1 Les origines d'une ville de banlieue : 1893-1939

Nous revenons ici sur la formation de ce lieu de peuplement à l'écart du centre urbain qu'est Montréal. Cette première étape est marquée par une lente industrialisation du territoire au début du XX^e siècle et par la mise en place des principaux services afin que Saint-Laurent, qui n'est à l'origine qu'une paroisse agricole, se hisse au rang de ville de banlieue. Dans ce passage d'un lieu de peuplement au statut de ville de banlieue, les acteurs municipaux ont un rôle actif. Ils s'efforcent en effet de doter le territoire des équipements nécessaires à la venue des entreprises et des résidents. Leur objectif est d'anticiper les transformations économiques du territoire et de capitaliser sur le potentiel économique de Saint-Laurent du fait de sa proximité avec Montréal.

3.1.1 Un lieu de peuplement à l'écart du noyau urbain

Les origines de Saint-Laurent remontent au 20 avril 1687 alors que le supérieur du Séminaire de Saint-Sulpice concède cinq arpents de terre de front sur quinze de large aux trois fils de Jean Descaries, un défricheur de Montréal (Ville de Saint-Laurent, 1992a, p. 2). Après la paix avec les Iroquois en 1701, dix-neuf autres colons vinrent rejoindre les frères Descaries (Ville de Saint-Laurent, 1992a, p. 2). À l'époque, l'île

de Montréal est découpée en côtes et les terres appartiennent aux Sulpiciens. Ceux-ci possèdent en effet toute l'île de Montréal depuis 1663. Ces derniers avaient découpé le territoire de l'île en grands rectangles que l'on désignait sous le nom de côtes. Le territoire au nord du mont Royal était divisé en trois côtes : la Côte Saint-Michel, la Côte Saint-Laurent et la Côte Notre-Dame-des-Vertus (Ville de Saint-Laurent, 1987, p. 1). Les Sulpiciens entreprirent la colonisation systématique de l'île en cédant des terres à des colons courageux comme ils l'ont fait avec les frères Descaries.

La paroisse de Saint-Laurent représentée par la figure 3.1 regroupe les Côtes Saint-Michel, Notre-Dame-Liesse, Notre-Dame-des-Vertus et Saint-Laurent (Ville de Saint-Laurent, 1992a, p. 1).

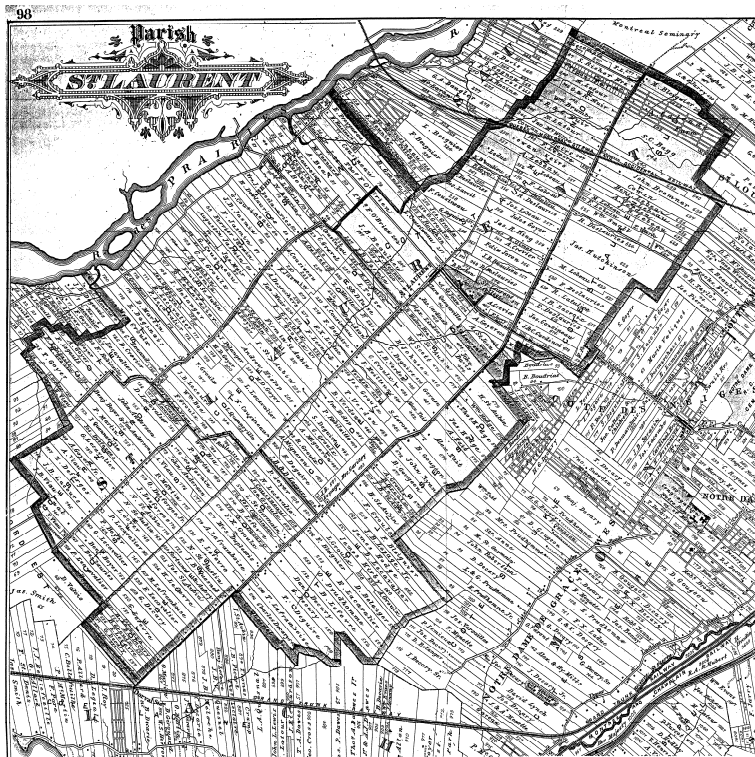


Figure 3.1 Limites de la paroisse de Saint-Laurent en 1879.

Source : *Atlas of the City and Island of Montreal*, H.W. Hopkins, 1879.

Comme le montre la figure 3.1, la paroisse de Saint-Laurent est immense. L'intendant Champigny taille dans l'île de Montréal la paroisse de Saint-Laurent comme il l'affirme dans une lettre adressée à Louis XIV en 1702 (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent). Il lui donne les limites suivantes : à l'est le chemin Saint-Michel, au sud la Côte des Neiges (où passe aujourd'hui la rue Jean Talon) à l'ouest le lac Saint-Louis et au nord la rivière des Prairies (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent).

Le peuplement de Saint-Laurent, avant la constitution de la municipalité de ville en 1893, se compose de cultivateurs venus exploiter les terres fertiles de la paroisse. La Côte-Saint-Michel compte 27 maisons en 1722, la Côte Saint-Laurent en compte 19 et la Côte-Notre-Dame-des-Vertus en totalise 26, tandis que la Côte-de-Liesse en compte seulement une. La paroisse dans son ensemble compte seulement 72 familles à cette époque (Ville de Saint-Laurent, 1992a, p. 4). En 1735, une nouvelle église est construite plus centrale pour les habitants de la Côte Saint-Michel. C'est autour de cette église que se développera le village de Saint-Laurent. Cette église remplace une chapelle de pierre construite en 1705 (Ville de Saint-Laurent, 1992a, p. 4-5). En excluant la Ville de Montréal, Saint-Laurent devient en 1825 la paroisse la plus peuplée de l'île de Montréal avec 2 274 habitants (Nadon, 1992a, p. 1).



Figure 3.2 Église Saint-Laurent construite en 1835-1837.
Source : L'auteur.

En 1845, lors de l'instauration du régime municipal au Québec, une partie de la paroisse de Saint-Laurent est constituée en municipalité de paroisse (Nadon, 1992a, p. 1-2). Le Conseil municipal compte alors sept conseillers élus pour une période de trois ans qui désignent entre eux un maire. Le premier maire de la municipalité est François-Zéphirin Tassé, médecin et chirurgien. Il est le seul notable des membres du Conseil, les autres étant des cultivateurs (Nadon, 1992b, p. 9). À cette époque, l'activité de maire n'est pas très exigeante. Les tâches du Conseil se limitent à l'entretien des chemins, des trottoirs, des ponts et des fossés (Nadon, 1992b, p. 9). Le Conseil municipal a aussi pour mission de délivrer des licences pour les établissements voulant s'installer sur le territoire. Il doit aussi veiller au maintien du bon ordre public (Nadon, 1992b, p. 9). Saint-Laurent est donc à l'origine une paroisse agricole qui survit de par le fait que Montréal est un marché pour les produits agricoles des cultivateurs qui composent la population du cas étudié à cette époque.

Ceci concerne en particulier les produits laitiers puisque Saint-Laurent compte en 1892, 53 des 245 fermes laitières qui approvisionnent Montréal (Dubé-Bédard, 2004, p. 73).

3.1.2 Naissance de la municipalité de ville

En 1893, une partie de la paroisse est constituée en municipalité distincte sous le nom de Ville Saint-Laurent (Ville de Saint-Laurent, 1992a, p. 6). Le noyau villageois se développe autour des institutions religieuses. Le premier noyau de peuplement se localise notamment le long de la rue principale appelée alors chemin Saint-Laurent et qui deviendra le boulevard Sainte-Croix (Villiard Bériault, 1977, p. 15). Le noyau villageois est illustré par la figure 3.3.

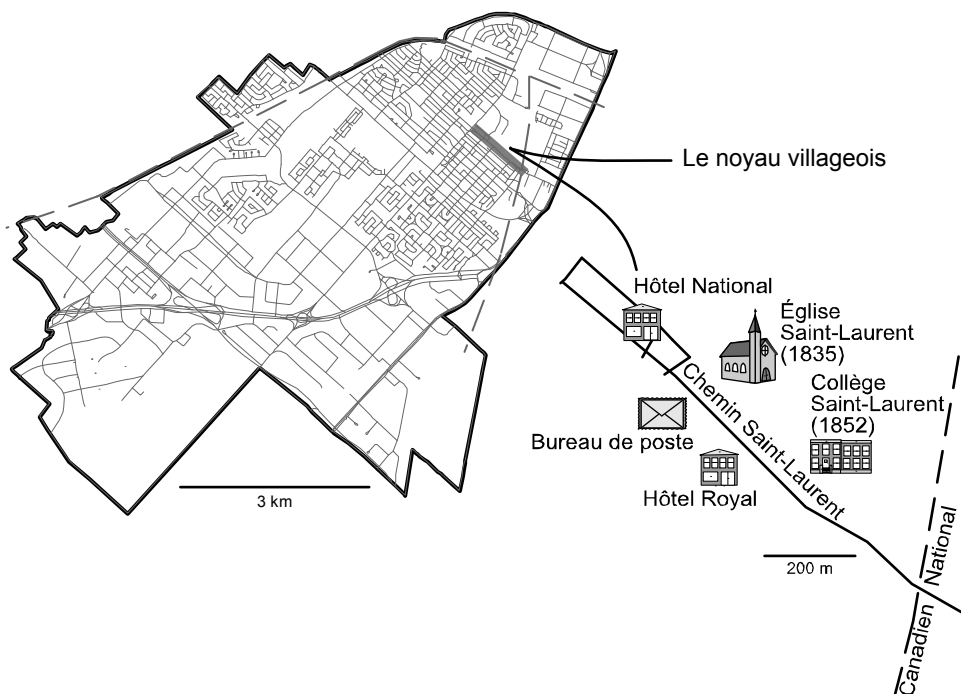


Figure 3.3 Formation du noyau villageois autour des institutions religieuses et de la voie de chemin de fer.

Source : INRS-UCS, 2007.

Dans la première moitié du XIX^e siècle, Saint-Laurent concentre peu d'institutions. Fondé par les Pères de Sainte-Croix en 1852, le Collège de Saint-Laurent vient combler ce vide. Il contribue à la notoriété de ce lieu de peuplement qui n'est encore qu'un village à la veille du XX^e siècle (Brochu et Sokoloff, 2001, p. 20). La prochaine étape de développement du village est conditionnée par l'implantation des transports. L'arrivée d'une ligne de chemin de fer construite par la compagnie du Grand Tronc (ancêtre du Canadien National) au sud du noyau institutionnel, ouvre le territoire au développement industriel (Villiard Bériault, 1977, p. 15). L'arrivée de ce mode de transport entraîne également un nouveau lieu de peuplement le long de la rue Saint-Louis (Ville de Montréal, 2004a, p. 17).

À partir de 1893, il existe donc deux entités institutionnelles distinctes : la paroisse et la Ville. La municipalité de paroisse est peuplée de cultivateurs alors que la ville est composée de commerçants, d'artisans et de notables (Nadon, 1992b, p. 3). Les deux territoires ont une évolution différente. La municipalité de ville étendra son emprise spatiale par annexions successives du territoire de la paroisse (Ville de Saint-Laurent, 1987, p. 1). La paroisse reste à caractère rural alors que ville évolue progressivement vers le statut de localité de banlieue. Comme le montre la figure 3.4, le noyau initial s'est rapidement étendu de par les annexions successives qui ont caractérisé le territoire.

Maisonnette), Saint-Laurent se développe de par l'action de personnalités locales qui ont vite saisi le potentiel financier du foncier situé en périphérie de Montréal (Poitras, 2005, p. 450). Comme le souligne Collin (1984), les promoteurs fonciers jouent le rôle de planificateurs privés du développement de ces espaces suburbains nouvellement constitués. Les règlements et dispositions en matière d'urbanisme entérinés par les autorités municipales à cette époque s'inscrivent souvent dans la continuité des actions des promoteurs qui visent à mettre en place les conditions afin d'attirer des résidents et des entreprises (Linteau, 1981, p. 38-39). Les acteurs municipaux ont recours à différentes stratégies dans le cas des municipalités qui axent leur développement sur la venue d'entreprises du secteur manufacturier. Par exemple, des acteurs municipaux de Maisonnette et de Saint-Henri proposent des avantages financiers et fiscaux auprès des entreprises pour les inciter à s'installer sur le territoire (Collin, 1984, p. 23).

Dans le cas considéré, le premier maire de la ville, Édouard Gohier (mandats de maire : 1893-1901; 1903-1905; 1911-1913), permet par sa vision et ses talents de spéculateur de donner son essor à la ville (Brochu et Sokoloff, 2001, p. 65). Le maire comprend très tôt le potentiel de ce territoire à proximité de Montréal. Ce potentiel ne pourra être cependant exploité que si Saint-Laurent entretient un lien avec Montréal (Rumilly, 1969, p. 129-130). Celui-ci se concrétise en 1896 avec la venue d'une ligne de tramway sur le territoire (Villiard-Bériault, 1977, p. 51). Édouard Gohier joue un rôle important dans la venue de cet équipement indispensable au développement de Saint-Laurent. Celui-ci fournit en effet gratuitement les terrains à la compagnie en charge de la mise en place de ce moyen de transport, à savoir la Montreal Park and Island Railway. De plus, le Conseil municipal exempte de taxes cette compagnie pendant quinze années (Rumilly, 1969, p. 130). L'aménagement d'une ligne de tramway est bénéfique pour la Ville mais également pour les affaires immobilières du maire Gohier puisque les lots à construire à proximité de cette ligne sont sa propriété

(Poitras, 2005, p. 449). Gohier et son associé Ludger Cousineau lancent en 1896 un projet de lotissement appelé Grande Allée de Florence qui deviendra le boulevard Décarie en 1933. Cet aménagement vaguement inspiré du mouvement du *City Beautiful*, marque une volonté de donner à la ville un certain prestige (Brochu et Sokoloff, 2001, p. 67). Les grandes avenues bordées d'arbres telles que le Grand Boulevard Saint-Germain sont censées attirer des résidences cossues et une population de notaires et de médecins (Brochu et Sokoloff, 2001, p. 66). La ligne de tramway passera sur la Grande Allée de Florence. Cet aménagement qui offre en fait des lots destinés à l'installation de résidences, s'ajoute au premier noyau villageois constitué autour des bâtiments institutionnels que sont le Collège de Saint-Laurent construit en 1852 et l'Église construite en 1835-1837.

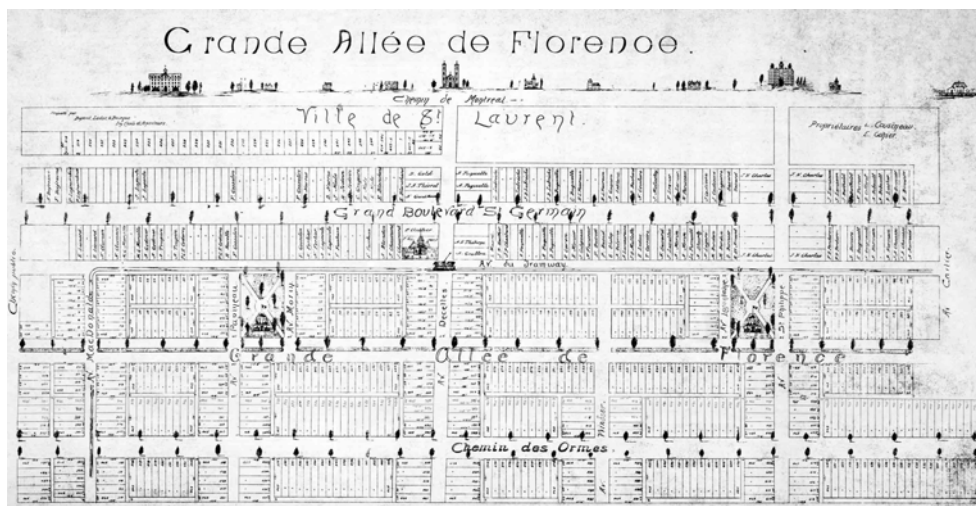


Figure 3.5 Plan du lotissement Grande Allée de Florence établi en 1896 par Édouard Gohier et Ludger Cousineau.

Source : Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent.

Comme le montre la figure 3.5, le plan confère au tissu le découpage parcellaire de ce qui constitue aujourd'hui le quartier du Vieux Saint-Laurent. Ce parcellaire assez dense se différencie bien entendu du tissu de type suburbain qui se développera après la Seconde Guerre mondiale.

Cet aménagement illustre la volonté de faire de Saint-Laurent une ville au cadre de vie calme et serein, un lieu propice à l'installation de résidences. Le maire Gohier prévoit aussi la venue d'entreprises si celles-ci ne nuisent pas au cadre de vie (Brochu et Sokoloff, 2001, p. 67). Édouard Gohier réalisera le même type d'opération immobilière dans d'autres municipalités de banlieue avec la Compagnie des boulevards de l'île de Montréal qu'il crée en 1907. Il contribue à la promotion foncière de Bordeaux (Montréal), de Ville Émard (Montréal) et du village de Sainte-Geneviève-de-Pierrefonds (Sainte-Geneviève) (Poitras, 2005, p. 451). L'action du maire Gohier illustre cette attitude vis-à-vis du développement urbain que l'on a dénommée *boosterism*. Comprenant le potentiel du foncier disponible en banlieue, ces élus locaux qui incidemment sont d'importants propriétaires fonciers, provoquent jusqu'à un certain point le développement des infrastructures, notamment comme souligné par Linteau (1984, 1981), dans le but de faire fructifier leur bien. Sous l'administration du maire Gohier, la Ville se dote d'équipements importants dont un système d'éclairage public (1900), un système d'égouts et d'aqueduc (1903), un hôtel de ville sur la rue de l'Église et un bureau de poste en 1912 (Poitras, 2005, p. 449).

Les initiatives en termes d'aménagement faites sous le mandat du maire Gohier ont été possibles grâce au statut de la Ville et à la capacité d'emprunt – en vue de procéder au développement des infrastructures urbaines – que cela apportait (Poitras, 2005, p. 449). Saint-Laurent a ensuite bénéficié d'une industrialisation progressive qui lui a permis de devenir une ville prospère.

3.1.2.2 Une industrialisation progressive du territoire

La vocation industrielle du territoire est encore peu affirmée au début du siècle. Les premières entreprises à s'installer en 1899 sont la Compagnie de Tabac de Saint-Laurent et la Dominon Chicory. Ces deux implantations sont liées à la présence récente de la ligne de tramway et de la ligne de chemin de fer (Clermont, 1946). En

1913, à la suite de pourparlers avec la Ville, la compagnie Canada Stove and Furniture Company Ltd. qui fabrique des poêles, des fournaises et des objets de métal s'installe sur le territoire de Saint-Laurent (Clermont, 1946). Le Conseil municipal, sous l'impulsion du maire Gohier, négocie avec la compagnie une exemption de taxes municipales pour une période de 25 ans (Clermont, 1946). En 1929, la Robert Mitchell Inc. s'installe près de la rue Saint-Louis et du boulevard Décarie, le long de la ligne du chemin de fer du Canadien National. L'usine est une fonderie moderne qui, lorsque l'industrie aéronautique se développera à Saint-Laurent, se spécialisera dans la fabrication de pièces détachées (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent). Enfin en 1937, Continental Can qui fabrique des boîtes en fer blanc s'installe à Saint-Laurent pour remplacer l'usine qu'elle possède à Saint-Henri (Clermont, 1946). En échange d'une exemption de taxes de dix ans, la compagnie s'engage auprès de la municipalité à construire une manufacture d'au moins un demi-hectare et à y faire travailler au minimum 35 ouvriers par jour (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent). Pour compléter cette première vague d'implantation industrielle, la compagnie Preston Pure Preserve Ltd. s'installe dans les anciens locaux de la laiterie Monkland. Cette entreprise fabrique des confitures et emploie une quinzaine d'ouvriers dont la moitié demeure à Saint-Laurent (Clermont, 1946). Enfin, une compagnie du secteur de l'industrie chimique s'installe également dans une ancienne laiterie en 1938. Elle est spécialisée dans la fabrication de produits utilisés dans le traitement préliminaire des tissus et des peaux. Toutefois, cette compagnie ne fabrique aucun produit toxique. Elle s'agrandit du double de ce qu'elle était en 1941 (Clermont, 1946). Le tableau suivant présente un récapitulatif des entreprises qui se sont installées à Saint-Laurent entre 1899 et 1939.

Tableau 3.1
Ordre chronologique d'installation des entreprises sur le territoire de Saint-Laurent entre
1899 et 1939

Source : Clermont, 1946 (document non-paginé)

<i>Nom de l'entreprise</i>	<i>Année d'installation</i>	<i>Type d'industrie</i>
Dominion Chicory Co.	1899	Alimentaire
Parfumerie Bigaouette	1910	Industrie chimique
Ed. Gohier Ltd.	1912	Industrie du bois
Gurney	1913	Métallurgie
Saint-Aubin	1923	Industrie laitière
Jasmin et Noël	n/d	Industrie laitière
Dupuy	1926	Industrie du bois
Robert Mitchell	1929	Métallurgie
Preston Pure Preserve Ltd.	1934	Alimentaire
Noorduyn	1935	Aéronautique
Guénette	1935	Industrie du bois
Cartier Lumber Co.	1936	Industrie du bois
Continental Can	1937	Métallurgie
Clough Chemical Ltd.	1938	Industrie chimique

Le développement industriel prend une certaine ampleur durant les années 1937 et 1938 quand les premières grandes entreprises comme la Continental Can viennent s'installer à Saint-Laurent. Les terrains acquis par la Ville en 1932 pour non-paiement de taxes au lendemain de la crise de 1929, sont vendus à des prix dérisoires aux entreprises qui veulent s'y installer (Rumilly, 1969, p. 207). Les entreprises qui caractérisent le début de l'industrialisation à Saint-Laurent sont de petite taille et comptent souvent moins de 25 employés à part la Continental Can qui emploie jusqu'à mille ouvriers pendant la Seconde Guerre mondiale (Clermont, 1946). Ces petites entreprises contraintes le plus souvent par la municipalité d'employer la main-d'œuvre locale alimentent également le territoire en résidents, ce qui explique qu'un flot d'habitants assez fort vient peupler Saint-Laurent durant les années 1920 comparativement à une croissante plutôt lente au début du siècle.

3.1.2.3 Croissance de la population et expansion du cadre bâti

La croissance de la population de Saint-Laurent pendant cette période est directement liée au développement industriel qui commence timidement avant la Seconde Guerre mondiale. La population augmente car la main-d'œuvre est incitée à s'établir près de son lieu de travail (Clermont, 1946).

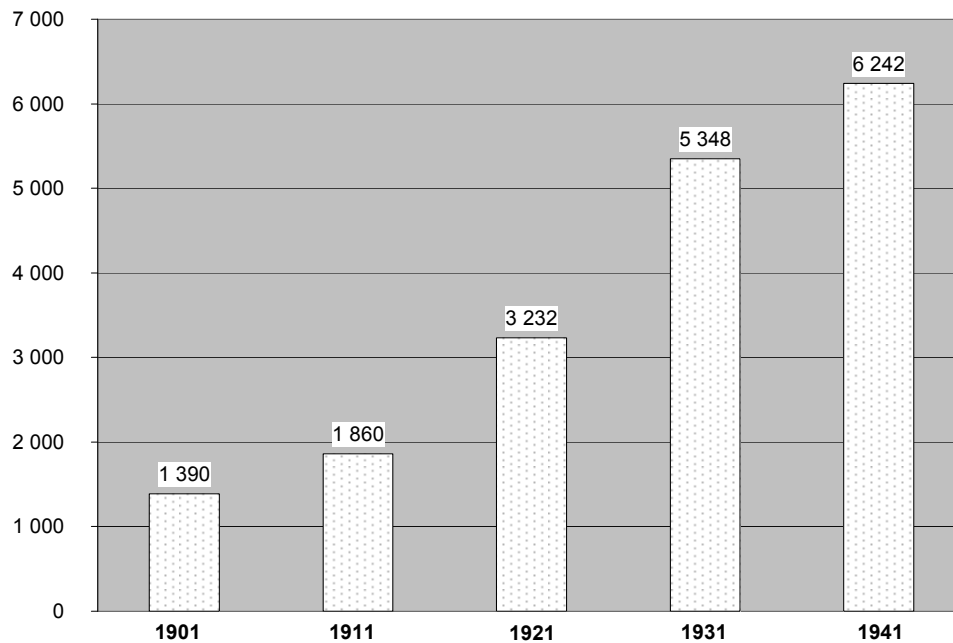


Figure 3.6 Hausse de la population de la municipalité de Saint-Laurent entre 1901 et 1941.

Source : Clermont, 1946.

La population de Saint-Laurent est à forte majorité canadienne-française pour ce qui est de la première moitié du XX^e siècle (Clermont, 1946). La population évoluera cependant vers une plus grande diversité avec l'arrivée d'une population anglophone après la Seconde Guerre mondiale. L'afflux de population qui est parallèle au début de l'industrialisation du territoire entraîne un développement du cadre bâti comme le montre la figure 3.7.

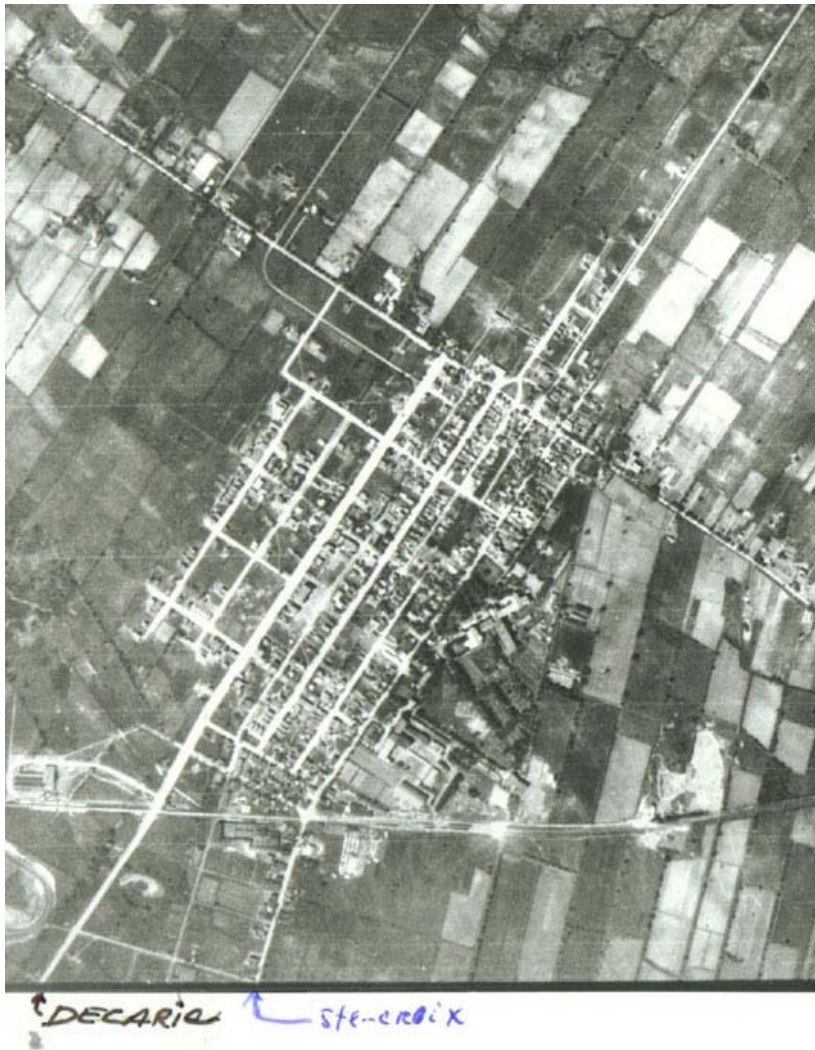


Figure 3.7 Extrait de photographie aérienne de Saint-Laurent en 1930.
Source : Gouvernement du Canada, Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Saint-Laurent n'est à cette époque qu'une petite ville de banlieue qui s'est développée dans un premier temps autour du noyau institutionnel et le long du boulevard Sainte-Croix. Ensuite, le cadre bâti s'est étendu surtout vers le nord et l'est. À une production d'habitations artisanales succède un processus de construction assumé par de petits promoteurs. Ceci explique qu'à l'est du boulevard Décarie, le parcellaire devienne plus régulier et moins dense. Un processus de production plus organisé se

traduit également dans la forme urbaine qui acquiert une structure précise – à l’ouest du boulevard Décarie – par rapport au développement initial dont la trame viaire est moins organisée (Ville de Montréal, 2004a, p. 18). La figure 3.7 illustre également l’influence du découpage en longueur des côtes qui donne une forme longiligne aux premiers îlots. Cette forme tend cependant à s’estomper de par les initiatives en termes d’aménagement qui attestent d’une rationalisation de l’espace de la part des promoteurs. Les îlots développés à l’est du boulevard Décarie ont en effet une forme moins allongée.

3.1.2.4 Évolution de l’habitat

Le type d’habitat qui se développe pendant cette période se caractérise par de nouvelles formes d’habitation qui succèdent aux maisons villageoises construites durant la seconde moitié du XIX^e siècle et préurbaines construites au début du XX^e siècle.



Figure 3.8 Maison urbaine construite en 1908, rue Filiatrault (quartier du Vieux Saint-Laurent).

Source : L’auteur.

Comme l'illustre la figure 3.8, les habitations produites au début du XX^e siècle sont le fruit d'un savoir-faire vernaculaire. Elles permettent de loger plus d'une famille et marquent le début d'un habitat urbain à Saint-Laurent (Brochu et Sokoloff, 2001, p. 139). Pendant les années 1920, une nouvelle forme d'habitation fait son apparition. Ce sont les plex (duplex et triplex) qui peuvent comporter jusqu'à six logements et permettent de densifier le territoire mais surtout de rentabiliser l'usage du sol (Brochu et Sokoloff, 2001, p. 143). Ces habitations sont construites notamment pendant l'entre-deux-guerres à Saint-Laurent et permettent de densifier le noyau urbain initial. Ceci explique que le premier quartier d'habitation connu sous le nom du Vieux Saint-Laurent soit caractérisé par une mixité de types d'habitation. Ces maisons urbaines standardisées permettent d'offrir le confort moderne (eau courante, électricité, etc.) pour un coût de construction relativement bas.

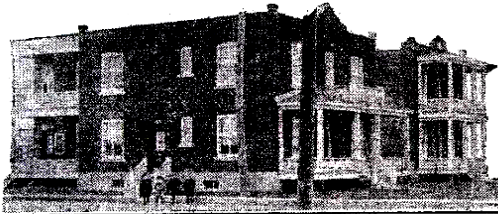
La diversification des types d'habitation et les initiatives en termes d'aménagement contribuent à la veille de la Seconde Guerre mondiale à faire de Saint-Laurent un territoire hybride à mi-chemin entre le village et la ville de banlieue. Étant donné que Saint-Laurent est un des plus vieux lieux de peuplement de l'île de Montréal, cette juxtaposition des époques qui s'inscrit dans l'organisation de l'espace bâti constitue une particularité du territoire. Si cette caractéristique est intéressante, elle est également un inconvénient quand il s'agit de définir ce territoire. Le cas de Saint-Laurent met très vite en perspective les limites des appellations telles que «banlieue» ou «ville de banlieue» pour définir cet espace géographique. Saint-Laurent dès ses origines, illustre la complexité que peut revêtir cette morphologie suburbaine en termes de tissu urbain mais également en ce qui a trait à l'organisation de l'espace et aux types d'habitation qui caractérisent le cas considéré.

3.1.2.5 Du village à la ville de banlieue : analyse du rôle des acteurs municipaux

À la veille de la Seconde Guerre mondiale qui marquera un changement considérable dans le développement industriel du territoire, la ville de Saint-Laurent s'est développée d'une façon assez similaire au reste des petites villes de banlieue qui apparaissent à la même période dans la banlieue montréalaise (Saint-Henri, Ste-Cunégonde, Ste-Geneviève, Émard, etc.). Le même processus de développement se produit dans les municipalités de banlieue nouvellement créées de la région montréalaise (Poitras, 2005; Linteau, 2000, 1984). La mise en place de ces municipalités s'explique par le rôle de personnalités locales comme le premier maire de Saint-Laurent Édouard Gohier. Celui-ci exerce une action afin d'encourager l'installation des entreprises mais utilise également son influence sur le plan politique pour aménager les infrastructures nécessaires au développement économique du territoire. Ces actions concrètes sont accompagnées d'une promotion afin de mettre en avant le caractère à la fois résidentiel et en tant que site industriel de ces espaces situés à proximité des centres. Linteau (1981, p. 101) a mis en valeur cette stratégie dans le cas du développement de Maisonneuve entre 1883 et 1918. Cette approche se retrouve également à Saint-Laurent comme l'évoque la figure 3.9.

La prospérité règne dans la Ville St-Laurent

Grâce à l'administration sage et éclairée de son conseil, les industries sont prospères et les citoyens jouissent d'avantages souvent inconnus dans les grandes villes.



On construit de beaux logements modernes à St-Laurent

La construction est très active et moins coûteuse de sorte que les loyers sont moins élevés et que la vie y est moins chère.

Si vous considérez un instant les avantages que cette ville moderne vous offre en les comparant avec le haut coût de la vie dans les grandes villes, vous n'hésiteriez pas un instant à suivre l'exemple des nombreuses familles qui viennent s'y établir chaque année.

Rappelez-vous que le trajet n'est guère plus long et ne coûte qu'

UN SEUL BILLET DE TRAMWAY

C'est le seul endroit où vous avez l'avantage de voyager au même prix qu'à la ville. On peut se procurer à bonne condition de beaux sites résidentiels et industriels à St-Laurent.

Pour détails, écrire à **M. H. LAPOINTE**, sec.-trés., Ville St-Laurent.

VILLE SAINT-LAURENT



Sise à peine à
3 milles de
Montréal

Offre aux industriels et manufacturiers des avantages exceptionnels, grâce à sa proximité de Montréal et à ses facilités de communications.

SITE RESIDENTIEL

Comme site résidentiel, Ville St-Laurent possède des attraits qui lui sont particuliers.

Plain-Pieds et Cottages

|| Nous avons aussi de magnifiques maisons modernes à louer et à vendre à des prix très modérés—

Sous l'habile direction des membres de son conseil, Ville St-Laurent est devenue une de nos jolies villes modernes. Sa population a plus que doublé depuis cinq ans. St-Laurent possède 7 maisons d'éducation, 3 églises, 1 hôpital, 5 établissements industriels (usines), 2 banques, etc.

Renseignements fournis gracieusement

POUR plus de renseignements sur les avantages qu'offre la ville St-Laurent, prière de s'adresser au secrétaire-trésorier.

Figure 3.9 Publicité pour la Ville de Saint-Laurent parue dans *La Presse* en 1927.

Source : Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent.

Une ville de banlieue comme Saint-Laurent est alors présentée comme lieu de résidence où la vie est meilleur marché qu'à Montréal. La proximité de Montréal est cependant mise en avant de par la connexion qui existe grâce à la ligne de tramway. Cette connexion fait de Saint-Laurent un site industriel attractif. La publicité met également en valeur les nouveaux logements construits pendant les années 1920. Les duplex sont à cette époque le symbole d'une modernité abordable. La publicité joue donc sur les deux registres : Saint-Laurent en tant que site résidentiel et industriel. La banlieue dans cette publicité est clairement valorisée par le fait qu'elle offre un confort associé à un coût de la vie moins élevé qu'en ville.

L'influence des acteurs locaux sur le développement urbain a cependant ses limites. Comme le précise Linteau (2000, p. 83-84), le progrès technologique lié au développement du tramway et la mise en place des infrastructures et services (réseau de rues, aqueducs, système d'égouts, électricité) par les acteurs municipaux ne suffisent pas toujours à assurer le développement des villes de banlieue. Dans le cas de Saint-Laurent par exemple, les lots mis en vente par le maire Gohier lors du projet d'aménagement de la Grande Allée de Florence ne se vendent pas à cause de conditions économiques défavorables. Ces lots mettront du temps à se vendre et à se bâtir, ce qui explique l'hétérogénéité architecturale du centre ancien de Saint-Laurent (quartier du Vieux Saint-Laurent) (Brochu et Sokoloff, 2001, p. 67). Outre les efforts déployés par les promoteurs immobiliers, plusieurs facteurs expliquent le développement différencié des villes de banlieue. Le facteur de localisation est particulièrement important : la proximité du centre-ville, d'une voie ferrée, la présence d'un fleuve peuvent faire toute la différence. Le cas de Saint-Laurent confirme l'importance de l'action des acteurs municipaux afin de mettre en place les conditions en termes d'équipements et d'infrastructures nécessaires au développement de ces espaces à l'origine dépendants économiquement de la ville-centre. Cependant l'action de ces entrepreneurs de l'aménagement (*boosters*) n'est parfois pas suffisante. Le développement urbain et la prospérité économique dépendent également d'éléments qui ne sont pas toujours contrôlables et qui ont trait à une conjoncture économique que les acteurs municipaux ne peuvent bien entendu pas influencer.

3.2 Confirmation d'une ville industrielle de banlieue : 1939-1980

La période suivante illustre un contexte économique différent où le territoire de Saint-Laurent va bénéficier de la Seconde Guerre mondiale puis de la déconcentration des entreprises des anciens sites industriels du centre vers la périphérie. Le fort développement industriel du territoire durant cette période est conjoncturel et lié à la

position stratégique de Saint-Laurent sur l'île de Montréal. Cette période très longue est subdivisée en deux parties. La première correspond à l'essor industriel du territoire (1939-1950) alors que la seconde (1950-1980) est marquée par un afflux massif de résidants lié à un exode résidentiel vers la banlieue. Ce phénomène ne concerne pas uniquement le territoire considéré mais la banlieue montréalaise dans son ensemble. L'arrivée de résidants n'est cependant pas forcément liée à la présence d'activités industrielles sur le territoire⁴⁹. La logique de développement de Saint-Laurent pour cette période est donc bien différente de celle de la période antérieure qui a caractérisé la formation du territoire.

3.2.1 Essor industriel et urbanisation du territoire : 1939-1950

La Seconde Guerre mondiale entraîne des changements majeurs dans la physionomie de Saint-Laurent. La vocation industrielle du territoire qui avait progressivement été mise en place durant les premières décennies de la municipalité s'affirme de manière très forte pendant les années de guerre. L'afflux de population est considérable et entraîne le développement de quartiers résidentiels qui se juxtaposent au noyau urbain initial identifié pendant la première période de développement. L'urbanisation du territoire est alors directement liée à l'implantation des entreprises et donc au développement économique du territoire.

3.2.1.1 Le décollage industriel : tout commence avec l'aéronautique

Avec la Seconde Guerre naît le pôle de l'aéronautique à Saint-Laurent. Ce secteur d'activité va devenir emblématique et constituer une base solide pour le développement futur d'une économie dans les secteurs de la haute technologie. La croissance de ce secteur d'activité qui deviendra un des piliers de l'économie laurentienne s'explique par la présence d'infrastructures aéroportuaires (l'aéroport

⁴⁹ Ce fait se vérifie surtout pour la période (1950-1980) qui correspond à la phase de suburbanisation pour la région montréalaise, c'est-à-dire à un exode résidentiel du centre vers la banlieue.

local de Cartierville et la proximité de l'aéroport international de Dorval⁵⁰ inauguré en 1941) mais surtout par l'appui du gouvernement fédéral à l'industrie de guerre. Les raisons du développement de l'industrie aéronautique à Saint-Laurent dépassent alors la stricte échelle locale.

L'aéroport de Cartierville a joué un rôle important dans l'émergence de l'industrie aéronautique à Saint-Laurent. Cet aéroport est le plus vieux terrain d'aviation au Canada. Initialement, ce site était un terrain de polo loué à un fermier local, Gervais Cousineau (Pickler et Milberry, 1995, p. 18). Ce site a été d'abord utilisé par Percy Hall Reid entre 1911 et 1914 afin d'effectuer les essais d'avions qu'il fabriquait. Le premier hangar est construit en 1912 (McGrath, 1992, p.70). En 1928, un ingénieur anglais Curtiss Reid qui travaillait pour la compagnie Vickers à Montréal démarre sa compagnie la Reid Aircraft et installe des ateliers de construction et de montage sur le site (Maître, 1959, p. 117). Le développement de l'aéroport se fait grâce à cet ingénieur qui réalise des travaux de nivelage du terrain et de drainage (McGrath, 1992, p. 71). Sa compagnie fait faillite en 1932 mais l'aménagement de l'aéroport profite à la compagnie Noorduyn Aircraft Ltd. qui en 1935 s'y installe et commence la fabrication du *Norseman*, un appareil monomoteur capable de transporter dix passagers. Cette première usine emploie une trentaine d'employés (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent). En 1939, la compagnie s'agrandit et ajoute à sa production un avion de combat, le *Harvard*, qui sera vendu aux gouvernements anglais, américain et canadien (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent). L'entreprise change de nom en 1940 et devient la Noorduyn Norseman Inc. Elle emploie jusqu'à 12 000 ouvriers. La production cesse cependant avec la fin de la guerre en 1945. L'année suivante la production du *Harvard* est vendue à Canadair (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent). Trois autres compagnies ont contribué au développement de l'industrie aéronautique qui s'est constituée à partir

⁵⁰ L'aéroport est rebaptisé aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal le 1^{er} janvier 2004.

de l'infrastructure de l'aéroport de Cartierville. La Canadian Vickers Ltd., d'abord spécialisée dans la construction de bateaux et de machines lourdes et localisée à Montréal, se lance dans la fabrication d'avions en 1923. Après avoir installé une usine d'assemblage à l'aéroport de Saint-Hubert en 1942, l'entreprise s'implante à Cartierville en 1943 dans une usine construite par le gouvernement fédéral (McGrath, 1992, p. 71). L'entreprise emploie jusqu'à 10 000 ouvriers. Elle fabrique le *Catalina*, un avion de guerre. En 1944, l'entreprise cesse ses activités et est rachetée par la société Canadair qui était initialement une division aéronautique de la Canadian Vickers (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent). Canadair est une entreprise qui reprend les productions de la compagnie Noorduyn et de la compagnie Vickers grâce au financement du gouvernement fédéral (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent). La dernière entreprise ayant profité des installations de l'aéroport de Cartierville est la Canadian Car and Foundry Ltd. Cette usine plus petite emploie entre 900 et 1 000 ouvriers pendant la Seconde Guerre mondiale et produit des pièces pour la fabrication d'avions (Clermont, 1946).

Le développement de l'aéroport de Cartierville s'explique donc par l'intervention en 1940 du Département des Munitions et Approvisionnements qui rachète le terrain à la compagnie Curtiss-Reid Aircraft qui a fait faillite (McGrath, 1992, p. 71). À la fin de 1941, une vaste surface en asphalte marque la transformation d'un simple terrain d'aviation en un aéroport utilisable par les entreprises qui se spécialisent dans la fabrication d'avions de guerre. La présence de cette infrastructure améliorée par l'intervention du gouvernement canadien explique en grande partie l'émergence de l'industrie aéronautique à Saint-Laurent. Bien entendu, la topographie du territoire a joué un rôle car le terrain est plat à cet endroit. Dans le cas du développement de l'industrie aéronautique à Saint-Laurent, nous pouvons affirmer que le territoire a bénéficié d'un ensemble de circonstances avantageuses. Par contre, les acteurs municipaux n'ont pas joué un rôle déterminant dans l'essor de ce secteur d'activité.



Figure 3.10 Aéroport de Cartierville, extrait de photographie aérienne de Saint- Laurent en 1946.

Source : Gouvernement du Canada, Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Sur la figure 3.10 qui date de 1946, la piste en asphalte de l'aéroport est facilement repérable ainsi que l'emprise au sol des bâtiments de l'entreprise Canadair le long du boulevard Marcel-Laurin. Le parcellaire en longueur est bien visible, hérité du découpage en côtes. Comme l'illustre la figure 3.10, la partie ouest de Saint-Laurent – à l'ouest du boulevard Marcel-Laurin – de même que la partie au nord du boulevard de la Côte-Vertu, ne sont alors que des champs. La trame du quartier Norvick peut cependant être aperçue (à droite de la figure 3.10). Ce quartier ouvrier fut construit en 1942 pour loger la main-d'œuvre à proximité des entreprises de fabrication d'avions de l'aéroport de Cartierville.

3.2.1.2 Une industrialisation rapide à partir de la Seconde Guerre mondiale

Outre l'industrie aéronautique, la Seconde Guerre mondiale a aussi des répercussions sur le reste de l'économie à Saint-Laurent. Les entreprises du secteur de la métallurgie déjà installées à Saint-Laurent avant la Seconde Guerre mondiale modifient leur production pendant cette période : la Robert Mitchell Company travaille pour la construction navale et l'industrie aéronautique, la Gurney fabrique des obus, des mortiers et des véhicules lourds (Rumilly, 1969, p. 223). L'exemple de la Robert Mitchell illustre l'impact de la Seconde Guerre mondiale sur le développement industriel de Saint-Laurent. Le gouvernement fédéral construit en effet une usine dont l'administration est confiée à la Robert Mitchell qui se spécialise dans la construction de douilles d'obus et emploie jusqu'à 8 000 ouvriers au plus fort des hostilités de la Seconde Guerre mondiale. Cependant, en 1945, tous ces ouvriers sont congédiés (Clermont, 1946).

Avec la Seconde Guerre mondiale qui constitue un catalyseur pour le développement industriel de Saint-Laurent, la réputation de la ville en tant que site industriel prend une certaine ampleur, ce qui attire d'autres entreprises qui vont devenir des piliers de la structure industrielle de Saint-Laurent. Ceci concerne l'entreprise Ayerst McKenna & Harrison qui s'installe en 1942 sur le boulevard Marcel-Laurin (à l'époque le chemin du Nord), un des axes structurants qui traverse la ville suivant la direction nord-sud. Cette compagnie se spécialise dans la fabrication de pénicilline, d'hormones et de préparations biologiques et bactériologiques. La croissance de l'entreprise est fulgurante. Elle emploie 350 personnes, ce qui représente une main-d'œuvre hautement qualifiée et cela après seulement quelques années d'activité (Clermont, 1946). Cette entreprise constituera une base importante pour le développement de l'industrie pharmaceutique à Saint-Laurent. Une autre acquisition concerne l'entreprise Canadian Aviation Electronics (CAE) spécialisée dans la fabrication de simulateurs de vols. Son arrivée en 1947 est bien entendu liée à la

présence de l'industrie aéronautique qui s'est développée pendant la Seconde Guerre mondiale. CAE demeure aujourd'hui avec l'entreprise Bombardier (qui a racheté la compagnie Canadair en 1986) un des principaux employeurs de Saint-Laurent. Enfin, la dernière acquisition importante concerne la compagnie Northern Electric qui quitte les abords du canal de Lachine dans Pointe-Saint-Charles pour s'installer à Saint-Laurent en 1954. Cette entreprise deviendra un des leaders mondiaux dans le domaine des communications, elle change de nom pour Nortel Networks en 1998 (Arrondissement Saint-Laurent, 2007).

La Seconde Guerre mondiale a donc été une opportunité car le noyau fort de l'aéronautique constitué autour de la compagnie Canadair a servi de base à l'essor industriel du territoire. Par rapport à la période précédente, le tissu industriel est donc marqué par de grosses unités de production. Saint-Laurent est l'exemple d'un site industriel éloigné du noyau urbain et révélé par la guerre (Manzagol, 1972, p. 133). Cette vocation va ensuite s'affirmer encore. Saint-Laurent va en effet bénéficier durant les années 1960 du prolongement du boulevard Métropolitain relié par l'autoroute Transcanadienne vers l'ouest et doublé par la Côte-de-Liesse (Manzagol, 1972, p. 133). La figure 3.11 démontre clairement que la Seconde Guerre mondiale a été un événement déclencheur de la vocation industrielle de Saint-Laurent. En 1943, Saint-Laurent compte une vingtaine d'entreprises dont la principale est bien entendu la compagnie Canadair qui emploie plus de 10 000 employés au plus fort de la production pendant la Seconde Guerre mondiale.

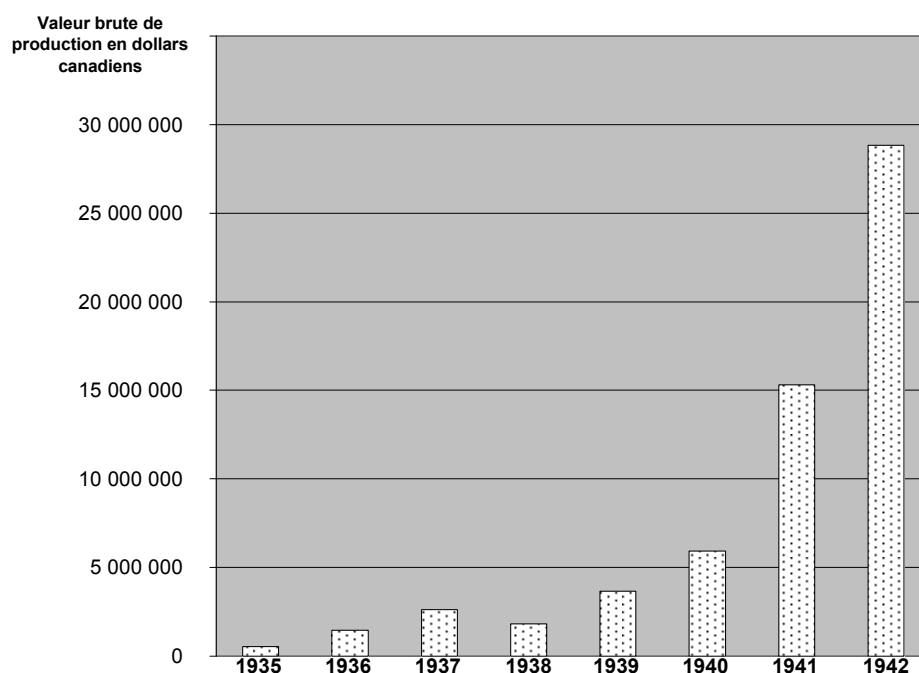


Figure 3.11 Croissance de la valeur de la production industrielle à Saint-Laurent entre 1935 et 1942.

Source : Clermont, 1946.

La première vague d'entreprises qui a caractérisé la période d'avant 1940 se concentre de part et d'autre du boulevard Décarie et à proximité de la ligne du CN (Secteur 1)⁵¹ (Lauzon, 1971, p. 28). À cette époque, le boulevard Décarie était le seul axe routier permettant d'accéder au centre-ville, au port de Montréal et au canal de Lachine. Seul ce secteur bénéficiait d'une position relativement avantageuse face à Montréal. À cette époque, les moyens de transport étaient en effet limités mais ce secteur bénéficiait de la proximité du noyau urbain de Saint-Laurent pour s'approvisionner en main-d'œuvre (Lauzon, 1971, p. 29).

L'entreprise Industrial Glass Works Company Ltd. appartenant à Alexis Nihon, qui s'installe en 1940 dans ce secteur, illustre les modalités d'implantation au début de

⁵¹ Voir APPENDICE B.

l'industrialisation du territoire. Comme le montre la figure 3.12, l'entreprise prend place sur l'îlot délimité par les rues Maisonneuve et Napoléon, à proximité de la ligne de chemin de fer et dans le noyau initial de peuplement, le Vieux Saint-Laurent, ceci afin d'être au plus près de la main- d'œuvre.

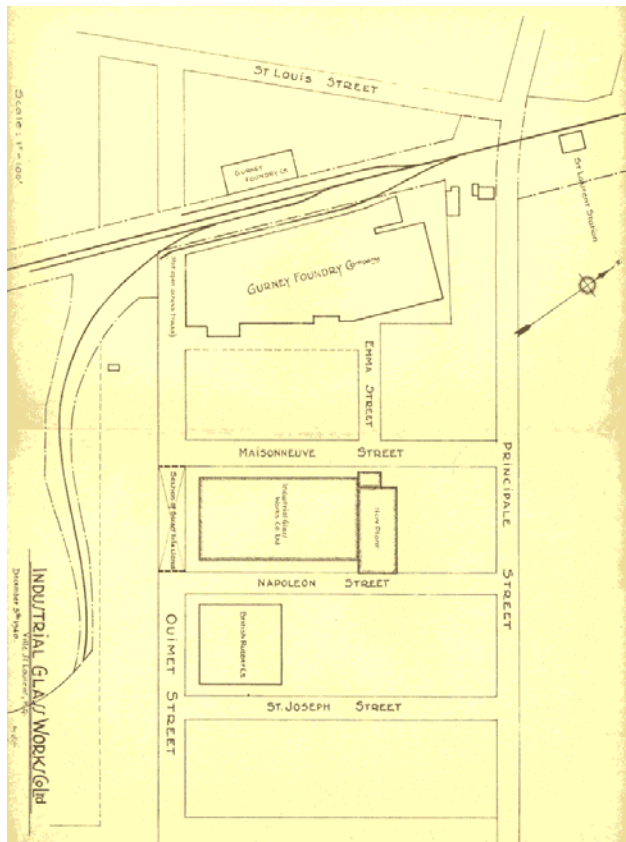


Figure 3.12 Installation de l'entreprise Industrial Glass Works Ltd. dans le Vieux Saint-Laurent en 1940.

Source : Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent, dossier d/f 4.

L'Industrial Glass Works Company Ltd. emploie entre 1940 et 1945 quelques 320 employés dont une centaine réside à Saint-Laurent (Clermont, 1946). Cette entreprise est la propriété de l'industriel et inventeur belge Alexis Nihon (1902-1980) qui devient grâce à celle-ci l'un des pionniers de l'industrie du verre au Canada (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent, dossier d/f4). Plus tard, la vente de son usine lui permet d'acquérir une quantité impressionnante de terrains dans la banlieue ouest

de Montréal. En 1946, il fonde la Corporation Alexis-Nihon qui deviendra l'une des plus grandes entreprises immobilières privées du Canada. L'entreprise se spécialise dans l'aménagement, la prise en charge et la gestion de bureaux de prestige, de centres commerciaux, de parcs industriels et de complexes résidentiels (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent, dossier d/f4).

Le second pôle de développement industriel est donc situé à proximité de l'aéroport de Cartierville. Ce terrain d'aviation transformé en aéroport local constitue l'infrastructure nécessaire au développement de l'industrie aéronautique. L'axe Laurentien (actuellement le boulevard Marcel-Laurin) devient également un site industriel important (secteur 2). L'entreprise de produits pharmaceutiques Ayerst McKenna et Harrison acquiert plus de sept hectares de terrain le long de cet axe (Lauzon, 1971, p. 29). Durant la période de 1940 à 1945, les implantations se font essentiellement de part et d'autre de cette voie de communication. Les années d'après-guerre (1946-1950) sont marquées par un repli économique, les rares entreprises qui s'installent, comblent finalement les deux premiers secteurs de développement (Lauzon, 1971, p. 30). Les grosses unités de production (Canadair, CAE, Ayerst) attirent une population importante à Saint-Laurent, même si elles emploient une main-d'œuvre qui provient aussi de l'extérieur. Ces entreprises et principalement celles du secteur de l'aéronautique drainent en effet une main-d'œuvre qui provient de la région de Montréal dans son ensemble (Rumilly, 1969, p. 226).

3.2.1.3 Croissance démographique et extension des quartiers résidentiels

L'essor industriel qui se produit pendant la période de 1939 à 1950 même si l'on observe une certaine récession après la guerre, entraîne le développement de quartiers résidentiels à Saint-Laurent. Par extension, si l'on considère une période plus longue entre 1939 et 1960, on observe une corrélation quasi parfaite entre l'industrialisation du territoire et la croissance démographique. Au cours de la période qui nous

intéresse (1939-1950), l'essor industriel de la Seconde Guerre mondiale a entraîné une croissance démographique importante comme le montre la figure 3.13.

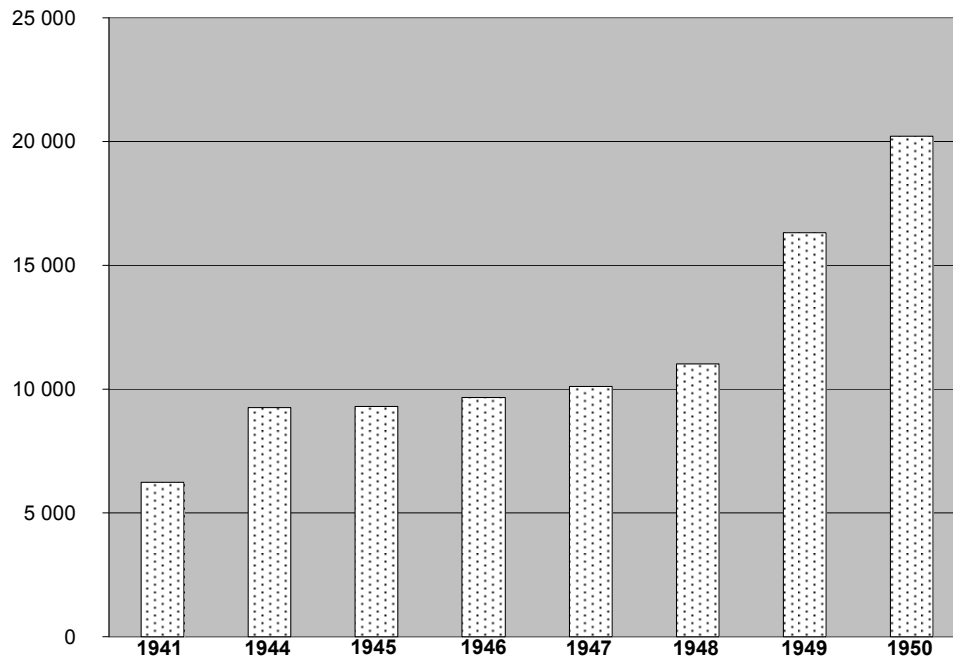


Figure 3.13 Hausse de la population de Saint-Laurent entre 1941 et 1950.

Source : Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent.

Entre la fin de la guerre et 1950, la population de Saint-Laurent double en passant de 9 292 habitants à 20 206 habitants. Sur cette période, on observe que la croissance démographique est en léger décalage avec le développement industriel du territoire. L'afflux de population suit en quelque sorte le mouvement des entreprises. Saint-Laurent illustre alors la théorie de Lewis (2000, p. 10) quant à la formation des espaces manufacturiers durant la seconde moitié du XIX^e siècle à proximité des centres industriels de différentes métropoles nord-américaines (Montréal, Toronto, Pittsburgh). Lewis (2000) démontre en effet que le flux de population suit le mouvement des entreprises et non l'inverse. Mais ce phénomène, dans le cas de Saint-Laurent, se déroule environ un demi-siècle plus tard. On observe effectivement durant cette période (1939-1950), un lien entre le développement industriel du

territoire et son développement résidentiel, ce qui ne sera plus le cas durant les années 1960 et 1970 où la croissance démographique sera liée à la vague de suburbanisation qui touche l'ensemble de la région métropolitaine.

La population quadruple donc en l'espace de dix ans. Ce qui a une conséquence directe sur l'espace bâti. En 1942, Norvick, considérée comme la première banlieue résidentielle de Saint-Laurent, est construite à proximité de l'aéroport de Cartierville. Le nom de ce quartier ouvrier vient de la contraction des noms des entreprises Noorduyn et Vickers qui sont à l'origine de son développement (Brochu et Sokoloff, 2001, p. 106). Par sa forme distincte, ce quartier est facilement identifiable. Afin de rompre avec la monotonie de la grille de rues orthogonale, ce quartier destiné aux employés des usines de guerre a la forme d'un fer à cheval (Rumilly, 1969, p. 226). Ce quartier est construit par la Wartime Housing Ltd., compagnie de la couronne, instituée par le ministère fédéral des Munitions et des Approvisionnements (Rumilly, 1969, p. 226). Celle-ci construira 175 autres quartiers ouvriers de la sorte au Canada (Brochu et Sokoloff, 2001, p. 106). Norvick comprend 400 habitations qui sont en majorité des petits pavillons. Les employés de l'industrie de guerre ont la priorité pour l'acquisition de ces logements (Clermont, 1946). La construction fut rapide grâce à la méthode de la fabrication en série. Ce quartier résidentiel permet d'offrir un environnement sain pour la main-d'œuvre employée dans les usines du secteur de l'aéroport de Cartierville. Les ouvriers pouvaient profiter de la tranquillité et du repos après leur journée de travail (Clermont, 1946). Mais le cas de Norvick est un cas particulier quant au développement des secteurs résidentiels de Saint-Laurent puisque sa construction est directement liée au développement de l'industrie de guerre.



Figure 3.14 Le quartier Norvick (en haut à gauche), extrait de photographie aérienne de Saint-Laurent en 1948.

Source : Gouvernement du Canada, Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Comme le montre la figure 3.14, le cadre bâti s'est étendu vers l'ouest et le long du boulevard de la Côte-Vertu mais aussi au nord, le long du boulevard O'Brien. À l'extrême nord, le long de la voie du CN, le quartier Norvick est clairement identifiable. Le développement de la voirie et la construction d'habitations sont des processus quasi simultanés à cette époque en raison de la forte demande en logements après la Seconde Guerre mondiale.

Durant les années 1940, apparaît un nouveau type d'habitation, le *Walk-up* ou maison à appartements, caractéristique du développement résidentiel à Saint-Laurent pour

cette période (Brochu et Sokoloff, 2001, p. 145). Ce type d'habitat regroupe plusieurs logements desservis par une entrée unique. L'édifice ne dépasse pas quatre étages car il ne dispose pas d'ascenseur (Brochu et Sokoloff, 2001, p. 145).



Figure 3.15 Maison à appartements ou *Walk-up*, boulevard Décarie.
Source : L'auteur.

Ce type d'habitat se concentre le long du boulevard Décarie au nord du boulevard de la Côte-Vertu. Il est caractéristique du prolongement des quartiers d'habitation des périodes antérieures. Pendant cette période, le développement résidentiel progresse notamment le long de l'axe O'Brien et de l'axe Décarie au nord du boulevard de la Côte-Vertu (Ville de Montréal, 2004a, p. 18).

L'essor industriel de la Seconde Guerre mondiale a donc considérablement changé le visage de Saint-Laurent. La production des usines du territoire dépasse en 1943 la valeur de 30 000 dollars par année. Cette croissance industrielle a attiré une population hétérogène. Ainsi, le groupe des Anglais, des Écossais et des Irlandais augmente et les Canadiens français ne représentent plus que 65% de la population (Rumilly, 1969, p. 231). En bref, Saint-Laurent a profité de l'effort important du Canada pendant la guerre, il est évident que la venue d'une entreprise de l'envergure de Canadair a servi de déclencheur à l'industrialisation du territoire.

3.2.1.4 Évolution du rôle des acteurs municipaux

Il est important de noter que le rôle des acteurs municipaux évolue déjà durant cette période, ceux-ci continuant de faciliter l'installation des entreprises et la construction résidentielle en fournissant les services urbains nécessaires (aqueduc, réseau d'égouts, développement de la voirie). Afin de vendre les lots aux entrepreneurs qui par la suite construiront des logements, il faut bien entendu que ceux-ci soient fournis en services. Il est impératif que le foncier soit valorisé pour procurer un bon rapport de taxes (Rumilly, 1969, p. 239). Il n'existe cependant pas vraiment de normes sur ce que la Ville doit faire ou pas, l'action de celle-ci résulte souvent de négociations avec les entreprises (Rumilly, 1969, p. 239). En ce sens, la théorie du *boosterism* est encore valable mais l'action des acteurs municipaux devient plus limitée. En effet, parfois la croissance industrielle ne dépend plus de leur action comme dans le cas du développement de l'industrie aéronautique. La municipalité a de plus en plus un rôle de gestionnaire plutôt que d'entrepreneur, ce rôle étant laissé à des personnalités comme Alexis Nihon qui s'empresse d'acquérir des terrains encore bon marché à cette époque. En fait, celui-ci achète tout ce qu'il y a de disponible le long de la Côte-de-Liesse et ce jusqu'à l'aéroport de Dorval (Rumilly, 1969, p. 240). En tant que promoteur industriel, Alexis Nihon jouera un rôle important dans le développement du parc industriel de Saint-Laurent (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent, dossier d/f4). Les rôles des acteurs du développement sont de plus en plus cloisonnés. Le cas d'un maire comme Édouard Gohier (père) qui cumule plusieurs carrières (maire, entrepreneur, promoteur immobilier) appartient dorénavant au passé. La tâche induite aux acteurs municipaux évolue donc de par l'ampleur que prend la croissance démographique. La municipalité après l'essor industriel provoqué par la Seconde Guerre mondiale doit gérer une population de 10 000 habitants et le maire et les conseillers qui sont des bénévoles à temps partiel ne suffisent plus pour assurer la gestion de la ville (Rumilly, 1969, p. 238). Le maire Gohier (fils) (mandats de maire : 1928 à 1938 et de 1943 à 1949) engage un directeur à temps plein, ce qui est inédit à

cette époque pour une municipalité de banlieue (Rumilly, 1969, p. 238). La professionnalisation de la gestion municipale est donc flagrante à cette époque. Le directeur Lucien Toupin est un comptable détenteur d'une licence en sciences commerciales de l'École des Hautes Études commerciales. Il est nommé superintendant général en juin 1947. Il est également greffier et sert d'intermédiaire entre les chefs de services et le Conseil (Rumilly, 1969, p. 239).

Le statut de Saint-Laurent a donc évolué. Ce territoire demeure une banlieue résidentielle jusqu'aux années 1930 car ses habitants se déplacent pour aller travailler à Montréal. Mais avec la Seconde Guerre mondiale, la situation change puisqu'en 1946 trois habitants sur cinq travaillent également sur le territoire (Clermont, 1946). Nous pouvons donc conclure que les acteurs municipaux se sont adaptés à l'essor industriel et démographique qui caractérise Saint-Laurent pour cette période mais ceux-ci ne sont pas pour autant passifs car ils accompagnent ce développement. Après la guerre, la municipalité continue d'annexer des territoires de la paroisse afin de permettre le développement domiciliaire tout en gardant de l'espace disponible pour le développement industriel (Nadon, 1992b, p. 71).

3.2.2 La vague de suburbanisation: 1950-1980

Cette période est marquée par l'arrivée massive de résidants sur le territoire mais cette croissance démographique n'est plus liée à la présence d'entreprises. De son côté, le développement industriel se poursuit. Chacun des volets répond dorénavant à des logiques différentes. Par conséquent, à la fin de cette période, Saint-Laurent est caractérisé par un déséquilibre entre le nombre d'emplois et celui des résidants. La croissance industrielle pendant les années 1970 et 1980 continue d'être importante alors que la croissance démographique stagne du fait d'une saturation de l'espace destiné au développement résidentiel et d'un tassement de l'exode résidentiel vers la banlieue pour la région métropolitaine de Montréal.

3.2.2.1 Poursuite du développement industriel et croissance des emplois

La fin de la guerre marque un ralentissement de la production. Certaines entreprises spécialisées dans la fabrication de matériel de guerre ferment, cependant Canadair s'adapte en transformant sa production d'avions de guerre en avions de tourisme, la fabrication du *Catalina* est remplacée par celle du *DC4* (Rumilly, 1969). L'expansion industrielle reprend cependant de 1951 à 1955, suivie d'un ralentissement entre 1956 et 1960 qui correspond à la récession qui frappe l'économie nord-américaine. Le début des années 1960 est marqué par une expansion industrielle sans précédent (Lauzon, 1971, p. 24). Cette croissance est illustrée par la figure 3.16.

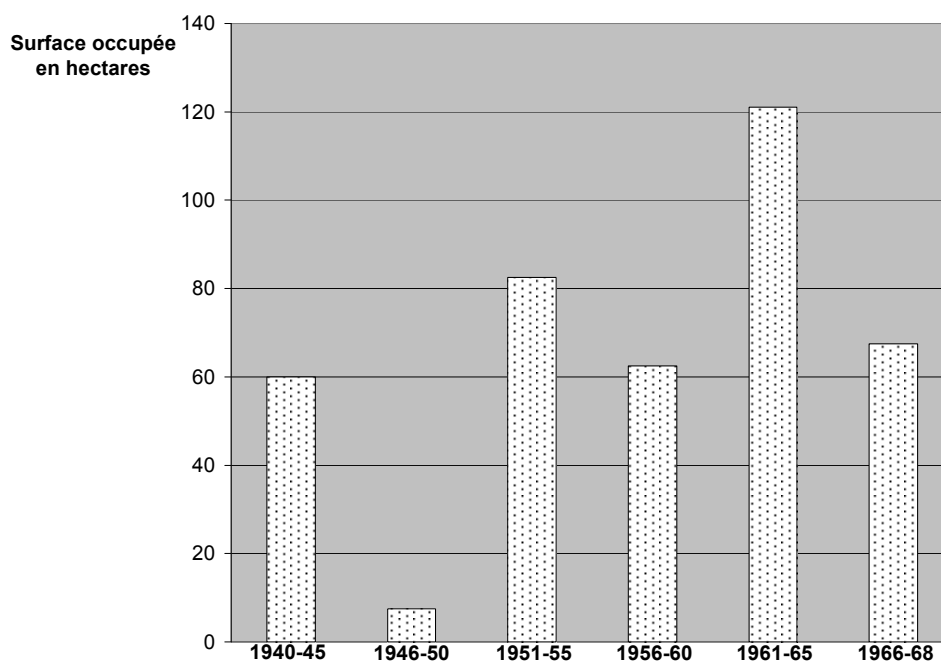


Figure 3.16 Implantations des entreprises à Saint-Laurent par période de cinq ans entre 1940 et 1968.

Source : Lauzon, 1971.

L'après-guerre et le début des années 1950 sont marqués par la densification des secteurs initiaux. Cependant, la pression de l'expansion industrielle est telle qu'elle amène le développement de nouveaux axes de croissance (Lauzon, 1971, p. 30). En

1954-1955, la zone comprise entre la Côte-de-Liesse, la voie du CN et le boulevard Décarie se développe (Secteur 4)⁵². Les implantations se font le long de la voie du CN, le long du boulevard Crémazie (qui deviendra le boulevard Métropolitain) (Lauzon, 1971, p. 31). Plus à l'ouest, les implantations se font le long de la Côte-de-Liesse et le long de la Montée-de-Liesse. À la fin de 1955, d'un noyau initial situé autour de l'aéroport de Cartierville, deux axes de croissance perpendiculaires se développent : l'axe Laurentien (l'actuel boulevard Marcel-Laurin) et celui du chemin de la Côte-de-Liesse (Secteur 4). Les axes secondaires sont la voie du CN à l'est et la Montée-de-Liesse à l'ouest (Secteur 5) (Lauzon, 1971, p. 31).

Durant la période de 1956 à 1960, les secteurs mentionnés auparavant se colmatent et les implantations se font le long des rues secondaires. Ce phénomène est d'ailleurs typique : dans une première phase, les entreprises s'installent le long des axes principaux puis à mesure que l'espace devient plus rare et que le prix du foncier augmente, celles-ci s'installent ensuite le long des axes secondaires (Lauzon, 1971, p. 34). Elles ont donc tendance à s'installer dans les secteurs qui comportent déjà une concentration importante d'entreprises. Celles-ci commencent à s'installer le long de la voie de circulation la plus rapide (l'autoroute de la Côte-de-Liesse par exemple) ou le long des principales infrastructures de transport (l'aéroport de Cartierville ou la voie du CN). La période de 1961 à 1965 est marquée par une expansion industrielle sans précédent. À partir de 1965, les lots situés le long de l'autoroute Métropolitaine et de l'autoroute des Laurentides sont tous comblés. Cette phase de développement est aussi marquée par la croissance des secteurs traversés par la Montée-de-Liesse (Secteur 5) qui est en fait un axe secondaire, les entreprises s'étant dans un premier temps installées le long de la voie rapide qu'est l'autoroute de la Côte-de-Liesse (Secteur 4) (Lauzon, 1971, p. 34).

⁵² Voir APPENDICE B.

La présence des autoroutes fait la grande force de Saint-Laurent. La thèse d'Isenberg (1967) confirme que les facilités de transport et la proximité des marchés sont les principales raisons de l'implantation des entreprises à Saint-Laurent. Étant donné que sur les 103 entreprises du secteur secondaire interrogées par Isenberg (1967), près de 40% d'entre elles ont des marchés à l'échelle du Canada, la localisation près des voies rapides devient une priorité. Avec plusieurs autoroutes majeures qui traversent son territoire, Saint-Laurent devient un site industriel de choix par rapport à d'autres sites industriels de la région métropolitaine. À partir des années 1960, l'implantation des entreprises se fait surtout dans la partie ouest de la ville, dans de nouveaux secteurs qui se forment de par l'apparition du tronçon de l'autoroute Transcanadienne à la fin des années 1960 (Secteur 6) (Lauzon, 1971, p. 35). Les années entre 1966 et 1968 seront donc marquées par la croissance de ce secteur rendu accessible par la présence de cette autoroute (Lauzon, 1971, p. 36). Les entreprises continuent également de s'installer le long des axes qui conduisent aux échangeurs : sur le boulevard de la Côte-Vertu, le chemin Saint-François et le boulevard Pitfield (Lauzon, 1971, p. 37).

La base industrielle constituée pendant la Seconde Guerre mondiale et durant les années 1950 et 1960 s'étend à l'ouest de la ville. Saint-Laurent profite de sa très bonne situation par rapport au réseau autoroutier pour combler son parc industriel qui a une capacité immense de près de vingt kilomètres carrés (Ville de Saint-Laurent, 1973, p. 2). Le développement important du réseau autoroutier entre 1940 et 1970 supplante de manière définitive le réseau ferroviaire. Dans le cas de Saint-Laurent, cela contribue à désenclaver certaines parties du territoire autrefois peu accessibles (Lauzon, 1971, p. 28). Le développement industriel de la ville atteint des sommets durant les années 1970 alors que l'implantation des entreprises se fait au rythme d'une installation pour chaque jour ouvrable de l'année (Vastel, 1978, p. 22). La forte implantation d'entreprises du secteur de la fabrication pendant les années 1970

confirme la toute puissance de l'autoroute comme facteur de localisation pour les entreprises manufacturières (Lauzon, 1971, p. 50). En 1970, Saint-Laurent devient la seconde ville industrielle du Québec derrière Montréal en termes du nombre d'emplois dans le secteur manufacturier. Saint-Laurent compte alors 1 532 firmes et 48 500 personnes travaillent quotidiennement dans cette ville. Cela dit, la majorité des emplois sont occupés par des gens de l'extérieur (Bercier, 1970, p. 24). Comme le montre le tableau 3.2, les principaux employeurs à Saint-Laurent en 1965 sont des entreprises des secteurs de la haute technologie établies durant les années 1940 et 1950 (Canadair (1942); Ayerst McKenna et Harrison (1942); CAE (1947); Northern Electric (1954)).

Tableau 3.2
Principaux employeurs à Saint-Laurent par ordre d'importance en 1965
Source : Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent

Nom de l'entreprise	Nombre d'employés	Type d'activité
Canadair	5 000	Aéronautique
Corporation du gaz naturel du Québec	1 429	Gaz naturel et appareils à gaz naturel
CAE Industrie	1 024	Fabrication de simulateurs de vol
Eaton Company of Montreal Ltd.	1 000	Entreposage
Continental Can	857	Fabrication de contenants en métal
Northern Electric	707	Outillage de téléphone
Simon Cigar	673	Manufacturier de cigares
Ayerst McKenna et Harrison	638	Fabrication de produits pharmaceutiques et biologiques
Office National du Film	630	Production et distribution de films documentaires

La croissance des emplois est très forte durant les années 1950 puisque leur nombre quintuple pour cette période. Durant les années 1960, la croissance est également très importante puisque le nombre d'emplois passe de 31 822 en 1961 à 48 070 en 1969 (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent). Cette croissance des emplois est illustrée par la figure 3.17.

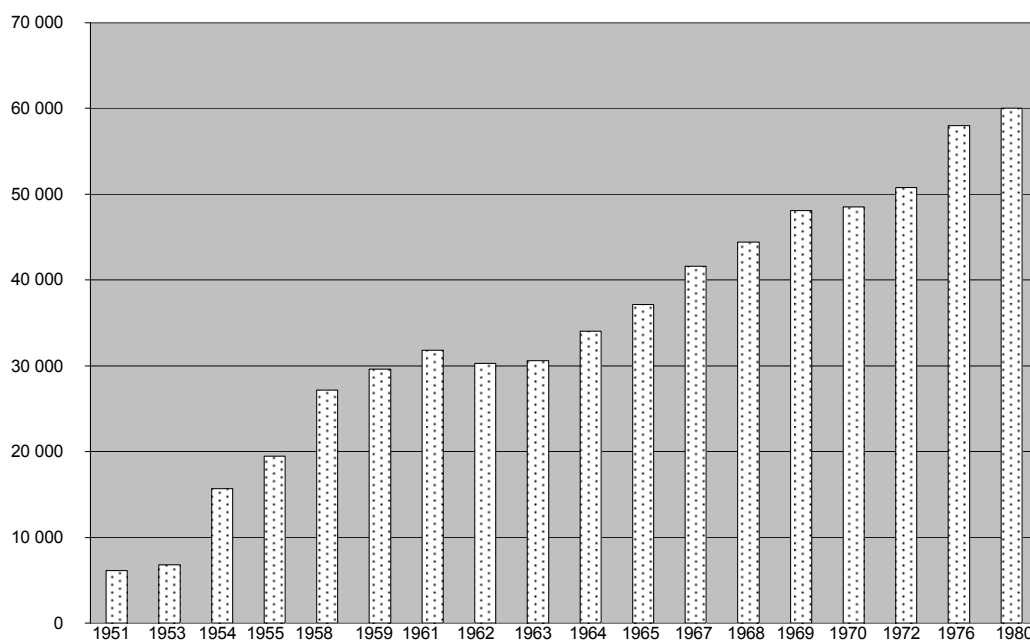


Figure 3.17 Hausse du nombre d'emplois à Saint-Laurent entre 1951 et 1980.

Source : Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent.

Saint-Laurent a toujours bénéficié des infrastructures nécessaires au développement industriel, que cela soit dans les années 1940 avec l'aéroport de Cartierville qui a permis l'implantation des entreprises du secteur de l'aéronautique ou que cela soit durant les années 1950 et 1960 avec la présence du boulevard de la Côte-de-Liesse qui était l'un des deux grands boulevards propices à l'installation des entreprises sur un étage (Déry, 1975). Avant les années 1940, Saint-Laurent pouvait déjà compter sur la ligne du CN qui traverse le sud-est de la ville en tant qu'infrastructure facilitant l'installation d'entreprises sur le territoire. Cette partie de la ville est d'ailleurs le secteur industriel le plus ancien. Le développement du réseau autoroutier pendant les années 1970 et 1980 permet à Saint-Laurent de poursuivre sa croissance industrielle : l'autoroute Transcanadienne est complétée à la fin des années 1960 et l'autoroute 13 (dite de Chomedey) est construite en 1975.

La forte croissance des emplois après la Seconde Guerre mondiale est due à ce que Manzagol (1972) nomme le desserrement industriel. En effet, lors des Trente Glorieuses (1941-1971), le nombre d'emplois manufacturiers passe de 130 000 à 270 000 pour la région montréalaise, la fabrication de biens de consommation bondit et cette croissance se fait au profit de la banlieue (Foggin et Manzagol, 1998, p. 50). Les industries manufacturières se décentralisent en périphérie pour fuir la vétusté des installations du centre. Elles sont attirées par les parcs industriels en bordure d'autoroutes aisément accessibles (Foggin et Manzagol, 1998, p. 51). Le développement du réseau autoroutier à partir de la fin des années 1950 (autoroute Métropolitaine et autoroute des Laurentides) a pour conséquence de libérer de nombreuses entreprises des contraintes de proximité. Elles ont donc la possibilité de profiter du coût du foncier et des coûts de développement moins élevés qu'en zone centrale (Foggin et Manzagol, 1998, p. 51). La suburbanisation des activités manufacturières entre 1950 et 1970 répond aux pressions de la compétition pour le sol ainsi qu'à un besoin en larges surfaces de terrain nécessaires pour les techniques modernes de production. Les parcs industriels de banlieue bien desservis par le réseau autoroutier, deviennent des sites de prédilection pour ces entreprises. Les entreprises manufacturières qui étaient au début du siècle construites sur plusieurs étages sont, à partir des années 1930, construites sur un niveau unique afin de faciliter les échanges entre les différents services. Cette nouvelle norme architecturale marque aussi l'avènement des parcs industriels situés en bordure d'autoroutes (Robert, 1994, p. 143). Les premières voies rapides à la fin des années 1950 polarisent les industries dans de nouveaux secteurs situés en banlieue. Saint-Laurent est l'archétype de ces zones industrielles suburbaines qui connaissent une croissance formidable entre les années 1950 et 1970 au même titre que Laval et Sainte-Thérèse et ceci au détriment des zones industrielles d'implantation situées plus proche du centre (Lachine et LaSalle) (Robert, 1994, p. 143).

3.2.2.2 Croissance démographique et formation de nouveaux quartiers résidentiels

Si un lien pouvait être fait entre la croissance de l'implantation industrielle à Saint-Laurent et la croissance démographique jusqu'aux années 1950 puisque les entreprises à cette époque puisaient une proportion importante de leur main-d'œuvre localement, la logique est différente par la suite. Dès 1954, le territoire propose 15 691 emplois dont 3 231 sont occupés par des résidents et 12 460 par des gens de l'extérieur (Recensement municipal de la Ville de Saint-Laurent, 1954). À partir des années 1950, le lien entre la croissance de l'industrie locale et la population qui vient résider à Saint-Laurent n'est plus aussi évident.

À partir des années 1950, Saint-Laurent profite comme d'autres municipalités de la banlieue montréalaise de la vague de suburbanisation, c'est-à-dire d'un afflux de population venue résider en banlieue. La construction massive de logements en périphérie est alors due à plusieurs facteurs. Tout d'abord, on observe une hausse du niveau de vie notamment engendrée par une hausse du niveau d'instruction entre 1941 et 1961 (Ricour, 1969, p. 41). De plus, Montréal traverse depuis 1945 une véritable pénurie de logements (Linteau, 2000, p. 491). Un autre facteur important concerne l'usage accru de l'automobile. Ainsi en 1961, près d'un ménage sur deux (54%) de la région métropolitaine possède une automobile ou plusieurs (Ricour, 1969, p. 42). L'automobile a favorisé l'installation des ménages en banlieue et la dispersion des lieux de peuplement dans la région métropolitaine de Montréal (Ricour, 1969, p. 42). L'accroissement de la population à Saint-Laurent n'est donc pas lié aux caractéristiques du territoire. L'établissement des ménages en banlieue est un phénomène généralisé qui touche d'autres villes en périphérie de Montréal. Cette augmentation démographique s'étend et permet le développement de villes de banlieue plus excentrées que Saint-Laurent comme Pierrefonds et Pointe-Claire (Linteau, 2000, p. 494). Cette vague de suburbanisation s'amorce durant les années

1950 et 1960 pour devenir encore plus forte durant les années 1970 et 1980 (Linteau, 2000, p. 495). Cependant, dans le cas de Saint-Laurent, la croissance démographique la plus importante se fait durant les années 1950 et 1960.

Tableau 3.3
Croissance démographique entre 1951 et 1971 dans différentes villes de banlieue de la
région montréalaise
Source : Linteau, 2000

	1951	1961	1971
Dorval	5 293	18 592	20 469
Pointe-Claire	8 753	22 709	27 303
Côte-Saint-Luc	1 083	13 266	24 375
LaSalle	11 633	30 904	77 912
Saint-Laurent	20 246	49 805	62 955
Lachine	27 773	38 630	44 423

Le tableau 3.3 montre que la croissance démographique de la banlieue est importante notamment durant les années 1950, Saint-Laurent ne fait pas exception à la règle. Le territoire est en effet en avance sur d'autres villes de banlieue dès 1951. Ceci est dû au fait qu'un noyau industriel déjà important avait permis d'attirer une population venue travailler dans les usines locales. Après cela, Saint-Laurent a profité de la vague de suburbanisation qui touche la banlieue montréalaise. Lachine par exemple, qui compte plus d'habitants que Saint-Laurent en 1951 ne connaît pas la croissance démographique de municipalités comme Saint-Laurent ou Dorval dans les années suivantes qui correspondent à l'expansion de la banlieue montréalaise (Linteau, 2000, p. 492).

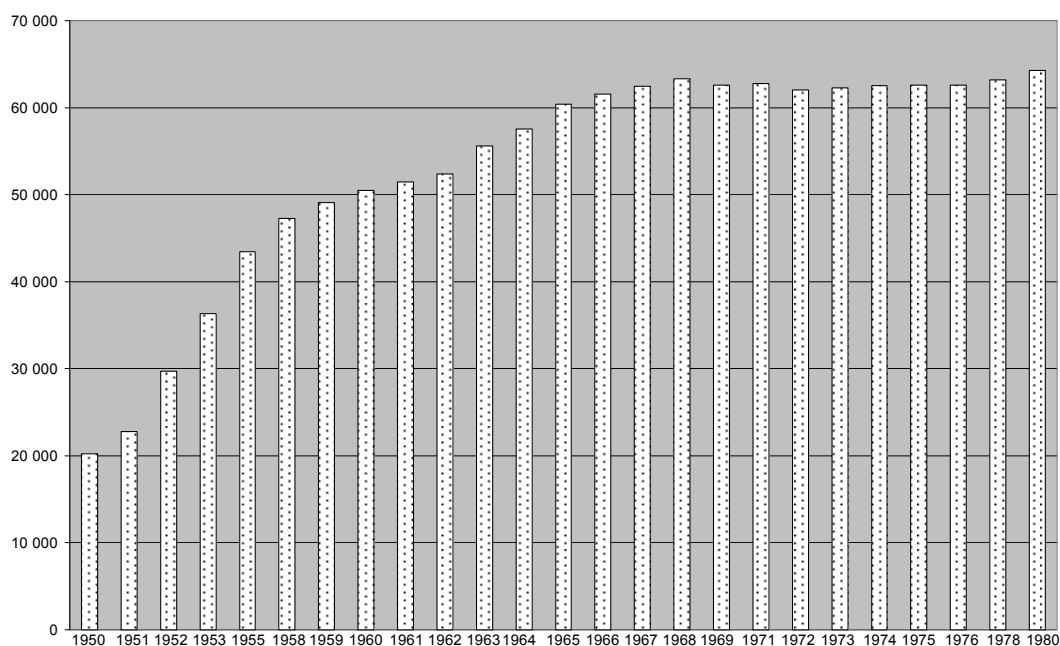


Figure 3.18 Croissance de la population à Saint-Laurent entre 1950 et 1980.

Source : Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent.

La forte croissance qui a caractérisé les années 1940 se poursuit durant la décennie suivante mais de façon un peu moins prononcée. L'accroissement durant les années 1940 est en effet de 265% alors que cette croissance est de 122% entre 1951 et 1961. Entre 1961 et 1966, l'accroissement est seulement de 17% et de 1966 à 1969, il est de seulement 5,5%. Les années 1970 sont marquées par une stagnation de la population. Ceci est dû au fait que l'espace résidentiel à Saint-Laurent est quasiment comblé à cette époque.

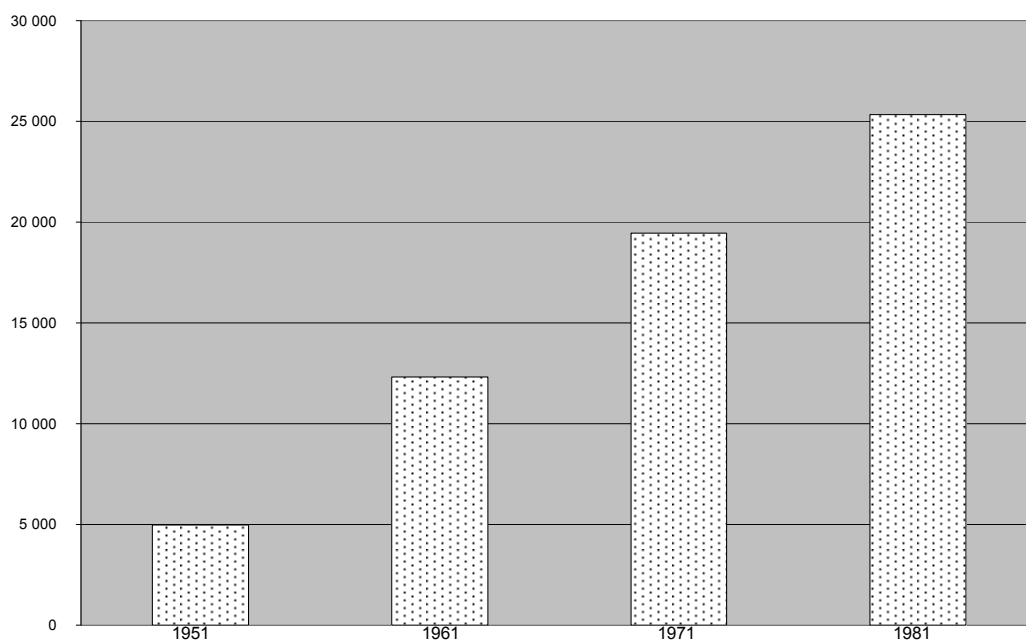


Figure 3.19 Augmentation du nombre de logements à Saint-Laurent entre 1951 et 1981.
Source : Statistique Canada, Recensements de 1951, 1961, 1971, 1981

Les plus grosses périodes de construction concernent les années de 1946 à 1960 avec 8 945 logements et les années de 1961 à 1970 avec 7 165 logements construits. Comme le montre la figure 3.20, entre 1951 et 1961, 7 330 logements sont ajoutés. Durant la phase suivante, entre 1961 et 1971, 7 144 logements sont construits. La période de 1951 à 1971 représente la part la plus importante puisque le total de logements construits représente près de la moitié (47%) du parc de logements existant en 2001 (Statistique Canada, 2001). À partir de 1970 par contre, la production diminue et la construction de nouveaux logements concerne la densification des quartiers existants. Contrairement à d'autres villes de banlieue plus résidentielles (Saint-Bruno, Repentigny, Mascouche), Saint-Laurent compte une proportion dominante de logements situés dans des maisons à appartements. Ceci explique que le nombre de locataires dépasse le nombre de propriétaires.

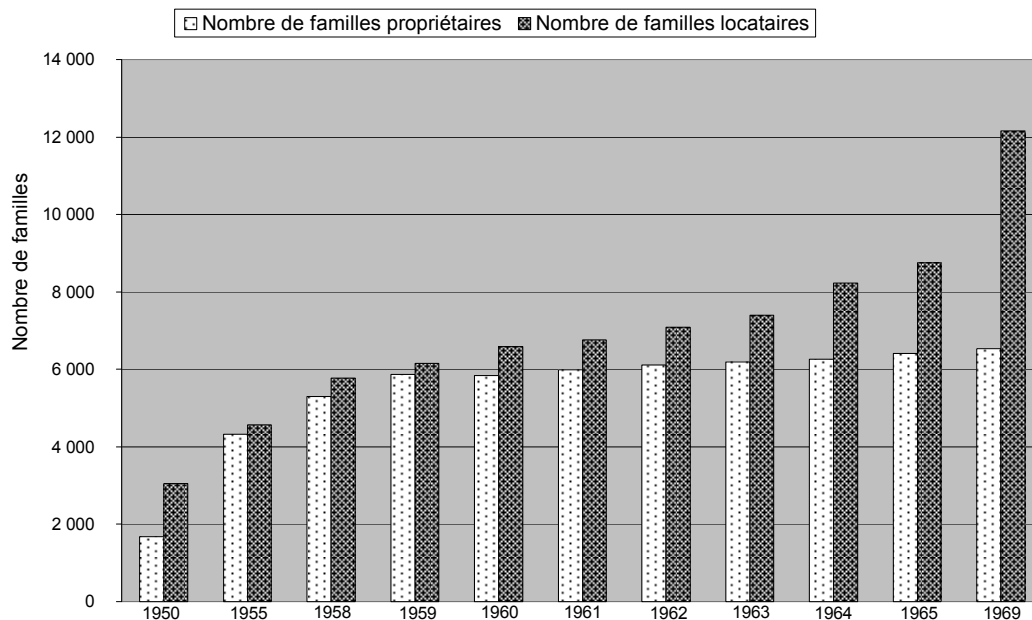


Figure 3.20 Nombre de familles propriétaires par rapport au nombre de familles locataires entre 1950 et 1969.

Source : Recensements municipaux de Saint-Laurent entre 1950 et 1969, Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent.

Le nombre de familles locataires toujours supérieur au nombre de familles propriétaires devient largement majoritaire à partir de la deuxième moitié des années 1960. Ceci s'explique par la construction de maisons à appartements durant cette période qui surpasse assez nettement la proportion de maisons individuelles. Les logements situés dans des maisons à appartements constituent la majorité des habitations de Saint-Laurent encore aujourd'hui puisqu'ils représentent en 2001 près de 41% du parc total de logements. Il faut noter que les maisons individuelles (non attenantes, jumelées ou en rangée) ne représentent que 25% du parc de logements de Saint-Laurent en 2001 (Statistique Canada, 2001).

Du fait de la crise du logement qui touche Montréal au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, un besoin important de logements neufs apparaît durant les années 1950 et 1960 (Linteau, 2000, p. 491). Si la construction de maisons individuelles et de duplex

est importante durant les années 1920 et 1930, ce type d'habitation tend à être remplacé par des maisons à appartements qui permettent de loger des ménages locataires plus modestes qui constituent souvent la main-d'œuvre des entreprises locales. Ce type d'habitation a en effet l'avantage d'offrir des loyers à un coût inférieur à ceux qui caractérisent Saint-Laurent à cette époque (Bouchard, 1965, p. 46).

Pendant cette période, le visage de Saint-Laurent change considérablement. Le noyau initial se densifie mais surtout la construction résidentielle s'étend le long des principaux axes de communication.



Figure 3.21 Extension du cadre bâti vers l'ouest et le nord. Extrait de photographie aérienne de Saint-Laurent en 1950.

Source : Gouvernement du Canada, Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

La construction résidentielle s'étend à l'ouest du noyau urbain initial – à l'ouest du boulevard Décarie – mais surtout au nord, le long du boulevard Décarie et du boulevard O'Brien. Distinctement, les maisons à appartements se situent le long du boulevard Décarie au nord du boulevard de la Côte-Vertu. Ce type d'habitation est reconnaissable à leur emprise au sol plus importante. Par rapport au noyau de départ, de nouveaux quartiers sont créés et se juxtaposent à l'ensemble initial comme le montre la figure 3.22.

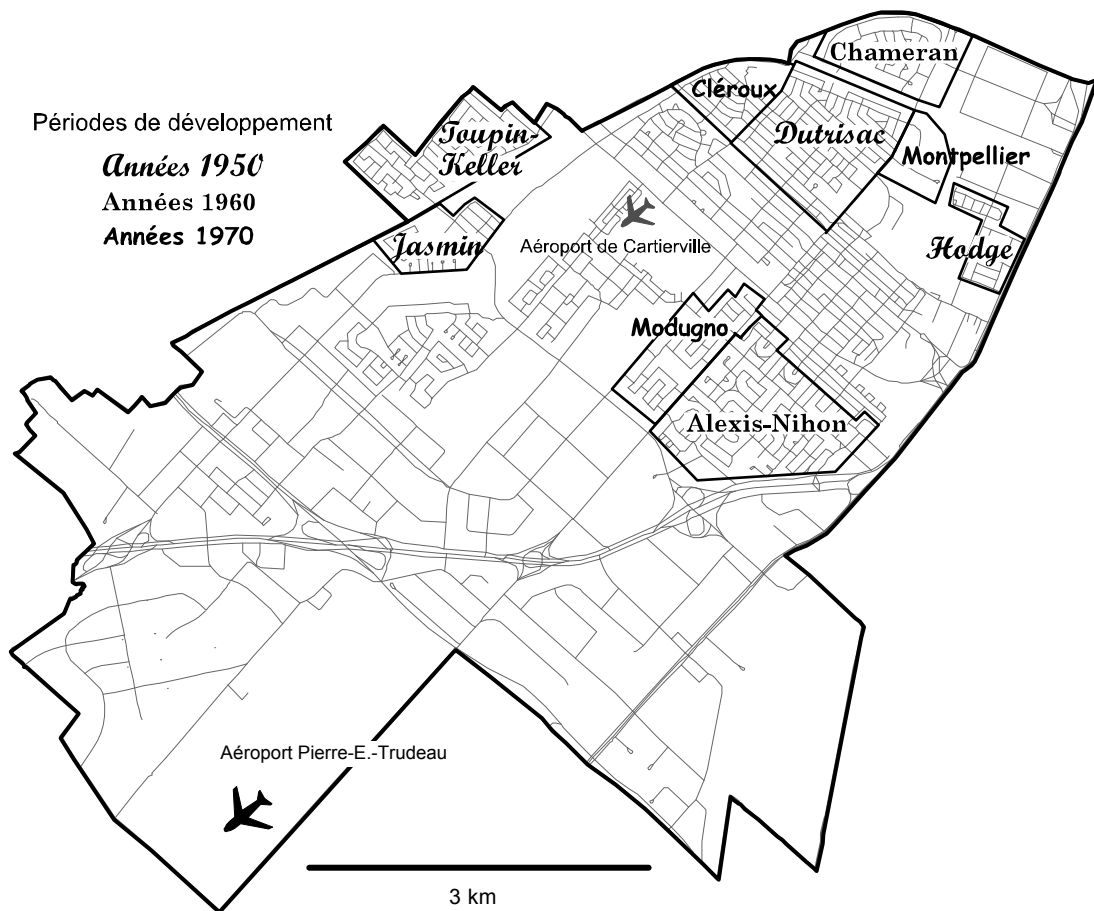


Figure 3.22 Formation de nouveaux quartiers résidentiels entre les années 1950 et 1970.
Source : INRS-UCS, 2007.

3.2.2.2.1 Les quartiers Hodge, Toupin/Keller, Jasmin et Dutrisac : les années 1950

Un mémoire de maîtrise de l'Université de Montréal portant sur le développement des quartiers résidentiels au sud du boulevard de la Côte-Vertu, a permis de retracer le type de population et de logements qui caractérisent les secteurs résidentiels qui se développent durant les années 1950⁵³. Une étude commanditée par la municipalité et effectuée en 1985 par une firme montréalaise de consultants a également été utilisée afin de mieux cerner les différents secteurs résidentiels de Saint-Laurent⁵⁴.

Le quartier Hodge tout d'abord, se développe entre 1952 et 1956 à l'écart du noyau initial. Il est particulièrement enclavé à l'ouest par un secteur industriel et au nord par la ligne du chemin de fer. Le quartier encore en construction en 1952 est situé au centre de la figure 3.23.



Figure 3.23 Le Quartier Hodge, extrait de photographie aérienne de Saint-Laurent en 1952.

Source : Gouvernement du Canada, Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

L'habitat de ce quartier se compose en majorité de petits pavillons (cottages et bungalows). Toutefois, le quartier compte également des maisons à appartements

⁵³ Nous nous référons au mémoire de Panisset (1963).

⁵⁴ Nous nous référons à l'étude réalisée par BGH Planning (1985).

(Panisset, 1963, p. 100). Le niveau de vie de la population y est moyen. La majorité de la population active (57%) travaille dans le secteur tertiaire (agents d'assurance, employés de banque), tandis que 20,4% de celle-ci travaille dans l'industrie manufacturière dans des entreprises comme Canadair ou Northern Electric (Panisset, 1963, p. 109). Ce quartier, tout comme le quartier Alexis-Nihon, a émergé très rapidement et a été complété en quelques années. Cependant, la population y est moins aisée et correspond plus d'un point de vue socio-professionnel à la population des quartiers plus anciens du territoire (Panisset, 1963, p. 110).

Au nord de l'aéroport de Cartierville, se développent les quartiers de Jasmin et de Toupin/Keller. Ces deux quartiers ont été construits en plusieurs phases et correspondent plus à la poursuite du développement de Cartierville dans l'axe du boulevard Toupin qu'au prolongement de Saint-Laurent en tant que tel (BGH Planning, 1985, p. 68). Toutefois, le quartier Jasmin compte des maisons unifamiliales de type Wartime construites pour les ouvriers travaillant pour l'entreprise Canadair de l'aéroport de Cartierville (BGH Planning, 1985, p. 68). Le développement de ces quartiers a lieu principalement durant les années 1950 et 1960. Le type d'habitation est majoritairement pavillonnaire et comprend également des duplex construits pour une population employée dans le secteur tertiaire (administration et services) plus fortunée que celle demeurant dans les quartiers plus anciens (Vieux Saint-Laurent et le quartier Laurentien⁵⁵) (BGH Planning, 1985, p. 71). Dans le cas du quartier Toupin/Keller, la population travaille à Saint-Laurent dans une proportion de 15%, ce qui est comparativement plus faible que la population qui demeure dans les secteurs résidentiels dont la construction date d'avant 1945. Dans le cas du quartier Jasmin, cette proportion est de 25 à 30% (BGH Planning, 1985, p. 69). D'une manière générale, la population des secteurs résidentiels

⁵⁵ Le quartier Laurentien correspond au secteur résidentiel qui se développe dans la prolongation à l'ouest du noyau initial, le quartier du Vieux Saint-Laurent. Le quartier Laurentien est délimité par la rue Crevier à l'est, la rue Bourdon au sud, le boulevard de la Côte-Vertu au nord et la rue Gratton à l'ouest.

construits à partir de la fin des années 1950 (les quartiers Jasmin, Toupin Keller, Alexis-Nihon et Modugno) est plus aisée et oeuvre dans le secteur tertiaire. Cela dit, elle travaille en très grande majorité à l'extérieur du territoire de Saint-Laurent.

Le quartier Dutrisac se développe également durant les années 1950. Ce quartier correspond davantage au modèle de la banlieue pavillonnaire car les habitations y sont principalement des maisons individuelles à 45% et notamment des bungalows (BGH Planning, 1985, p, 46). Ce secteur est analysé plus en détail dans le chapitre suivant.

3.2.2.2.2 Les quartiers Alexis-Nihon et Chameran : les années 1960

Le quartier Alexis-Nihon est pratiquement complété en 1960. Il représente une extension vers l'ouest du cadre bâti existant comme on peut le voir sur la figure 3.24.



Figure 3.24 Le quartier Alexis-Nihon (en bas à droite), extrait de photographie aérienne de Saint-Laurent en 1960.

Source : Gouvernement du Canada, Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Ce secteur résidentiel est planifié et structuré en fonction d'une voie collectrice principale (le boulevard Alexis-Nihon) qui sera plus tard prolongée vers le nord pour

rejoindre l'aéroport de Cartierville (BGH Planning, 1985, p. 64). Ce secteur accueille une population anglophone et juive relativement aisée. Les maisons individuelles et les duplex représentent 65% des habitations contre une proportion de 35% pour les habitations multifamiliales (BGH Planning, 1985, p. 64). Ce quartier construit à la fin des années 1950 et au début des années 1960 se distingue assez nettement du reste des secteurs résidentiels de Saint-Laurent tant par le type d'habitation que par sa population. Les habitations individuelles représentent 65% du total des logements. De plus, près de la moitié de la population des chefs de famille appartient à la catégorie socio-professionnelle dite «aisée»⁵⁶. Les cadres sont particulièrement nombreux dans ce quartier et le niveau de vie de la population y est plus élevé qu'ailleurs à Saint-Laurent (Panisset, 1963, p. 98). Par rapport à la tradition de peuplement de Saint-Laurent, la population de ce quartier est atypique. La population de Saint-Laurent entretient en effet jusqu'aux années 1950 un lien avec les industries locales. La concentration de la population juive est particulièrement élevée, notamment à l'ouest du boulevard Alexis-Nihon, avec 94% de la population du quartier. D'après l'analyse suggérée par Panisset (1963), il existe un lien évident entre l'origine ethnique de la population et le fait que celle-ci soit plus aisée qu'ailleurs sur le territoire. Ce quartier illustre l'afflux d'une population qui se concentre dans un quartier résidentiel de banlieue mais qui n'entretient pas de lien fort avec l'économie locale. Tant par son tissu urbain – la trame des rues – que par son habitat et sa population, ce quartier apparaît comme un morceau surajouté car il est en opposition avec les caractéristiques des quartiers plus anciens (Panisset, 1963, p. 99). Il faut noter que contrairement aux autres quartiers qui ont connu une densification progressive de leur espace bâti, ce quartier se développe en quelques années. Ainsi, la partie à l'ouest du boulevard Alexis-Nihon n'existait pas en 1957. Or en 1961, le quartier est complété (Panisset, 1963, p. 89).

⁵⁶ Selon la classification des données du recensement municipal qui distingue trois catégories : les travailleurs du secteur secondaire, ceux du secteur tertiaire et la classe dite «aisée» : cadres, médecins, avocats, commerçants.

Un autre quartier à apparaître dans les années 1960 est le quartier Chameran que l'on voit sur la droite de la figure 3.25. Ce quartier se développe à proximité de l'autoroute des Laurentides qui se trouve en haut et à droite de la figure 3.25.



Figure 3.25 Le quartier Chameran (à droite), extrait de photographie aérienne de Saint-Laurent en 1970.

Source : Gouvernement du Canada, Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Dans ce secteur résidentiel, 95% des logements sont locatifs. Les ménages sont de taille réduite et à revenu moyen (BGH Planning, 1985, p. 37). Ce quartier est très dense puisqu'il est l'un des plus peuplés de Saint-Laurent avec 9 705 habitants pour 4 030 logements (Statistique Canada, 1971). Le quartier se développe très rapidement entre 1960 et 1964. Ainsi en 1964, 62% des bâtiments sont construits. Ce quartier sera complété à partir de 1975 avec des immeubles de plus cinq étages érigés le long de l'autoroute des Laurentides.

3.2.2.2.3 Les quartiers Modugno, Montpellier et Cléroux : les années 1970

Certains quartiers sont entièrement nouveaux comme le quartier Modugno qui se développe au nord du boulevard de la Côte-Vertu au début des années 1970 (BGH Planning, 1985).



Figure 3.26 Le quartier Modugno (au centre), photographie aérienne, extrait de la collection de Saint-Laurent pour l'année 1975.
Source : Ville Saint-Laurent.

Le quartier se développe en même temps que le centre commercial de la Place Vertu inauguré en 1975 que l'on voit juxtaposé à gauche du quartier résidentiel en construction sur la figure 3.26. Le centre commercial subira des phases d'agrandissement en 1984 et en 1987. Ce dernier compte aujourd'hui plus de 175 boutiques et points de service et offre une superficie locative de près de huit hectares (Place Vertu, 2005). Le secteur Modugno regroupe à la fin des années 1980 des habitations multifamiliales de plus ou moins cinq étages dans une proportion de 70% (BGH Planning, 1985, p. 66). Ce secteur constitue un ensemble à densité assez élevée par rapport aux autres secteurs résidentiels de Saint-Laurent. Ce type de

développement résidentiel se retrouve dans la périphérie immédiate de Montréal dans les années 1970 et 1980 (BGH Planning, 1987, p. 66). À la fin des années 1980, la population qui habite ce quartier est constituée en majorité de couples de professionnels à revenus assez élevés et travaillant dans un cas sur quatre à Saint-Laurent à la fin des années 1980 (BGH Planning, 1985, p. 66).

Un autre quartier résidentiel à se développer dans les années 1970 est le secteur Montpellier. Celui-ci se situe juste à l'est du noyau initial de développement qui se situe à proximité du Collège Saint-Laurent et de l'église et qui s'est développé au XIX^e siècle.



Figure 3.27 Le quartier Montpellier (au centre à droite), extrait des orthophotographies (2003) de la Ville de Montréal.

Source : Aménagement urbain et service aux entreprises, Arrondissement de Saint-Laurent.

Le quartier situé à la droite de la figure 3.27, est reconnaissable à la hauteur des immeubles qui le caractérise. Il comprend uniquement des tours à habitations avec un

mobilier urbain et un aménagement des rues qui est minimal (BGH Planning, 1985, p. 44). Le quartier est enclavé et compte une forte proportion de personnes seules et de couples sans enfants travaillant à Saint-Laurent dans un cas sur cinq en 1985 (BGH Planning, 1985). La population est en majorité francophone en 1985 (70-75%) et à revenus moyens (BGH Planning, 1985). Durant cette décennie, il faut également signaler la densification du quartier Cléroux, secteur relativement excentré. Ce quartier est l'illustration d'un secteur résidentiel de haute densité avec notamment 30% des habitations situées dans des immeubles de plus de cinq étages (BGH Planning, 1985, p. 49). Ce quartier illustre une caractéristique du développement résidentiel durant les années 1970 qui a trait à la densification des secteurs existants.

Suivant les secteurs de recensement de 1971 et en distinguant les quartiers résidentiels quant à leur période de construction, on constate que les quartiers les plus anciens abritent une population plus modeste. Leur population est plus liée à l'industrie manufacturière locale alors que la population des quartiers construits dans les années 1950 et au début des années 1960 travaille majoritairement dans le secteur tertiaire et pas forcément à Saint-Laurent. Contrairement aux premiers secteurs résidentiels qui se sont développés avant la guerre (le Vieux Saint-Laurent et le quartier Norvick), ceux qui se développent à partir des années 1950 abritent une population qui entretient de moins en moins de lien avec l'économie locale. Ainsi, la partie résidentielle au nord du boulevard de la Côte-Vertu s'apparente au modèle d'une banlieue dortoir en 1965, même si encore un résidant sur cinq de ce secteur travaille à Saint-Laurent dans les industries locales (Bouchard, 1965, p. 64).

3.2.3 Évolution des structures administratives et analyse du rôle des acteurs municipaux

Nous avons précisé que l'action des acteurs municipaux avait une grande importance lors de l'essor sur le plan industriel du territoire afin de mettre en place les conditions nécessaires à la venue des entreprises. Cependant, cette caractéristique n'est plus vérifiée après la Seconde Guerre mondiale. Les éléments conjoncturels prennent en effet de plus en plus d'importance. L'évolution du territoire du point de vue industriel montre que celui-ci a bénéficié de circonstances avantageuses (position géographique privilégiée, déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, positionnement par rapport aux infrastructures aéroportuaires: aéroports de Cartierville et de Dorval, proximité des autoroutes métropolitaines). La formidable expansion de l'activité industrielle pour le territoire considéré ne dépend donc pas uniquement de l'action des acteurs municipaux mais bien de facteurs sur lesquels ceux-ci n'ont pas forcément de prise. Toutefois, cela ne signifie pas qu'il n'existe aucune action stratégique de la part des acteurs municipaux pour appuyer le développement économique du territoire. Au lieu d'un rôle proactif (*boosterism* du début du siècle), ceux-ci ont un rôle d'accompagnement des tendances, au lieu d'être des entrepreneurs de l'aménagement, ceux-ci deviennent des gestionnaires en aménagement par l'intermédiaire d'actions concrètes. Par exemple, pour faire face à l'essor de la population et afin de gérer le potentiel industriel de la ville qui devient de plus en plus évident après la Seconde Guerre mondiale, le nombre de conseillers est porté à huit en 1951 (Rumilly, 1969, p. 248). La Ville engage également un ingénieur puis un commissaire industriel en 1967. Ce dernier est chargé de faire la liaison entre les besoins des entreprises et le Conseil municipal (Jasmin et Egan, 1971, p. 75). Le commissaire industriel tient un rôle clé quant au développement industriel de la municipalité. Il est en quelque sorte l'ancêtre du service de développement économique. Le commissaire sert d'intermédiaire auprès des entreprises : il doit vanter les terrains disponibles, éventuellement, ce dernier sélectionne les entreprises

qui vont venir s'installer sur le territoire (Jasmin et Egan, 1971, p. 75). Selon Jasmin et Egan (1971), Saint-Laurent a toujours cherché à innover en matière de gestion municipale. La création du poste de commissaire industriel est en effet une nouveauté pour une municipalité de banlieue durant les années 1960.

À part le renforcement des structures institutionnelles, la municipalité a recours à une autre stratégie qui est celle de l'expansion territoriale par l'intermédiaire d'annexions successives (Rumilly, 1969, p. 252). L'espace manque en effet pour le développement industriel et la Ville demande l'annexion de la paroisse en 1953. L'année suivante, elle annexe la totalité de celle-ci (Rumilly, 1969, p. 256). Par l'intermédiaire du zonage, la municipalité procède également à des choix stratégiques afin d'orienter le développement de son territoire. Par exemple, la construction résidentielle et commerciale a été restreinte à l'est de la ville⁵⁷. Le plan de zonage, mis en place en 1954 démontre qu'un choix évident a été fait par la municipalité de privilégier le développement industriel. Toute la partie à l'est de l'aéroport de Cartierville est affectée à des activités industrielles, soit lourdes, soit légères. Avant cette première tentative de zonage qui date de l'incorporation au complet du territoire de l'ancienne paroisse de Saint-Laurent en 1954, la Ville avait orienté le développement des constructions en ayant recours à divers règlements relatifs aux normes de construction (Ville de Saint-Laurent, 1986). Le plan de zonage subit des révisions en 1958 et les parties réservées à l'activité industrielle arrivent au premier rang pour la superficie. Elles représentent plus de dix-huit kilomètres carrés et plus de 40% du territoire total (Lauzon, 1971, p. 12).

Le choix de la municipalité est assez simple à comprendre. Selon les élus locaux, le développement d'un important parc industriel procure un revenu de taxes lié aux bâtiments industriels qui permet de financer de bons services aux résidents, tout en

⁵⁷ Voir APPENDICE C.

maintenant un niveau de taxes raisonnable sur l'habitation. Saint-Laurent a pu notamment exister en tant que ville de banlieue indépendante en partie grâce à ses contribuables du secteur industriel qui, dès les années 1940, forment un noyau solide sur lequel la Ville peut compter afin d'effectuer des emprunts et prendre des initiatives en termes d'aménagement (Rumilly, 1969, p. 273). Compte tenu du système municipal québécois, les villes de banlieue au début du XX^e siècle se doivent souvent de faire des emprunts qu'elles ne peuvent plus assumer jusqu'à un certain point. Elles sont alors absorbées par la ville-centre qui prend en charge les dettes, les besoins en infrastructures et en services publics (Collin et Dagenais, 1995, p. 9). Saint-Laurent a pu passer du statut de village à celui de ville de banlieue entre le début du XX^e siècle et la Seconde Guerre mondiale en réalisant des emprunts comme d'autres villes de banlieue à cette époque (Poitras, 2005, p. 450). Mais contrairement à d'autres municipalités de banlieue qui ont connu des difficultés financières assez rapidement (Hochelaga est annexée en 1883, Ville de Saint-Jean-Baptiste en 1886, Village de Saint-Gabriel en 1887 et Maisonneuve⁵⁸ en 1918) (Linteau, 1981, p. 154), Saint-Laurent a pu bénéficier d'une industrialisation qui commence à la fin des années 1930 et qui s'est poursuivie après. Après la Seconde Guerre mondiale, Saint-Laurent, comme nous l'avons mentionné, peut compter sur un noyau industriel suffisamment solide pour envisager un développement industriel futur. L'intégration de la municipalité de paroisse en 1954 entre dans cette logique d'accroître l'espace réservé aux activités manufacturières car cette zone offrait peu de possibilités en termes de développement résidentiel (Lauzon, 1971, p. 16).

Saint-Laurent a donc une trajectoire de suburbanisation relativement unique dans la région montréalaise. De par des circonstances avantageuses mais aussi de par des choix judicieux effectués par les acteurs municipaux, le territoire a pu franchir les

⁵⁸ Maisonneuve bénéficiait d'une base industrielle solide cependant une gestion municipale hasardeuse et des investissements trop importants dans des travaux d'embellissement de la ville ont mené cette municipalité à être annexée à la Ville de Montréal en 1918 (Linteau, 1981).

différentes étapes de développement inhérentes à une ville de banlieue. Cependant, il faut reconnaître que la seconde période (1939-1980) n'est pas marquée par des stratégies d'aménagement en particulier. L'aménagement pendant les années 1970 et 1980, se résumait en effet à de l'ingénierie et du développement immobilier. Comme le précise le commissaire industriel de la Ville (entre 1989 et 1994), les pratiques quant à l'organisation du territoire avant les années 1980, ont trait à la mise en place des équipements nécessaires à l'implantation des entreprises (infrastructures et services urbains) (Entretien 7). Le développement économique et l'aménagement du territoire sont à cette époque deux disciplines qui n'entretiennent pas un lien très étroit. Au contraire, les objectifs en termes de développement économique et les questions relatives à l'aménagement sont souvent en opposition, les règlements relatifs à l'aménagement du territoire sont en effet considérés comme un frein au développement économique (Entretien 7).

3.3. Mise en place d'un pôle de la haute technologie : 1980-2000

Dans cette partie, couvrant la dernière phase du développement de Saint-Laurent, nous nous intéressons à la manière par laquelle la municipalité en est venue à adopter une démarche plus stratégique afin d'exercer plus de contrôle sur le développement des activités industrielles mais également en ce qui concerne le volet résidentiel. Cette action se concrétise en termes d'aménagement par la mise en place du projet domiciliaire Bois-Franc en 1993 et la mise en place du parc scientifique, le Technoparc Saint-Laurent qui accueille sa première entreprise en 1996. Nous insistons sur le fait que cette période est caractérisée par une intervention accrue des acteurs municipaux par rapport aux périodes précédentes en ce qui concerne l'aménagement du territoire.

3.3.1 Développement industriel et résidentiel : un bilan

Sur le plan du développement résidentiel, la période antérieure, notamment durant les années 1950 et 1960 a été une phase de forte expansion. Les années 1970 et 1980 ont été marquées par une densification des quartiers existants (Toupin/Keller, Cléroux et Chameran) avec la construction de tours d'habitation car l'espace réservé au développement résidentiel est saturé à la fin des années 1960 (BGH Planning, 1985). Entre 1981 et 1991, la construction d'habitations concerne seulement 2 860 unités (Statistique Canada, Recensements de 1981 et de 1991). À la fin des années 1980, la population de Saint-Laurent stagne donc à 75 000 habitants (Ville de Saint-Laurent, 1988, p. 3).

Sur le plan du développement industriel la situation est similaire même si le parc industriel compte encore de l'espace vacant. Ainsi en 1980, près de la moitié de la surface destinée à l'activité industrielle reste disponible (Picher, 1981). Selon la municipalité, la potentialité d'accueil se situe en effet encore à 1 500 entreprises supplémentaires (Ville de Saint-Laurent, 1981a, p. 4). Pendant les années 1980, l'implantation des entreprises se maintient donc à la même cadence que celle des années 1970, à savoir au rythme d'une entreprise supplémentaire par jour ouvrable sur l'année. Cependant, vu la rapidité à laquelle le parc se comble, l'espace voué au développement industriel tend à diminuer rapidement.

3.3.2 La stratégie de développement économique : privilégier les secteurs de la haute technologie

Les années 1980 sont marquées par un rôle accru de la part des acteurs municipaux afin d'exercer plus de contrôle sur l'implantation des entreprises et d'orienter le développement économique du territoire vers les secteurs de la haute technologie.

Ceci participe notamment à une logique de rentabilisation du foncier à vocation industrielle devenu moins abondant par rapport aux périodes antérieures.

3.3.2.1 La municipalité entend consolider son économie dans les secteurs de pointe

La municipalité de Saint-Laurent n'est pas véritablement intervenue dans le remplissage du parc industriel qui se fait de façon spontanée durant les années 1960 et 1970. La très bonne situation géographique de Saint-Laurent par rapport au réseau autoroutier métropolitain était une condition suffisante pour le développement de ce site industriel. À partir des années 1980, la municipalité développe une véritable stratégie de développement économique afin d'orienter le développement industriel du territoire. Cette stratégie vise d'une part à favoriser l'implantation d'entreprises des secteurs de la haute technologie et d'autre part à encourager l'implantation de petites et moyennes entreprises et des édifices de bureaux (Ville de Saint-Laurent, 1981a, p. 2).

En 1986, sur les dix-huit kilomètres carrés disponibles du parc, la ville dispose encore de plus sept kilomètres carrés exploitables et elle entend maximiser l'utilisation de cet espace (Cloutier, 1986). Selon l'enquête par entretiens que nous avons réalisée, la municipalité se fixe donc pour objectif d'attirer une catégorie d'entreprises moins consommatrices d'espace mais aussi de favoriser la venue sur le territoire d'emplois mieux rémunérés (Entretien 1). L'urbaniste de l'arrondissement⁵⁹ révèle en effet l'intention de la part de la municipalité d'anticiper l'avenir en privilégiant la venue d'entreprises dans les secteurs de pointe, ceci afin de consolider la base industrielle de Saint-Laurent. La municipalité prévoit en effet que les entreprises du secteur manufacturier traditionnel vont progressivement se délocaliser plus loin en périphérie où le prix du foncier est moins élevé (Entretien 1). La municipalité entend pallier à cet exode probable en consolidant sa base industrielle dans les secteurs de la haute technologie.

⁵⁹ Cet acteur est le directeur du service de l'aménagement urbain et du service aux entreprises de l'arrondissement de Saint-Laurent (voir APENDICE A.).

Cette stratégie se traduit tout d'abord par une campagne promotionnelle par voie de presse afin d'affirmer les nouvelles orientations de la municipalité en termes de développement économique. Dès 1986, le maire Marcel Laurin dont le mandat s'étalera sur plus de trente années (1959-1990), met en avant la forte concentration des entreprises oeuvrant dans les secteurs de pointe sur le territoire. Elles représentent, selon lui, les deux tiers des entreprises du secteur manufacturier du territoire (Roberge, 1986). Cette affirmation tend à donner le ton quant à la stratégie de développement économique choisie pour les années à venir.

3.3.2.2 L'influence du rapport Picard

Cette section a pour objectif de mettre en valeur le fait que l'initiative municipale s'inscrit dans une stratégie à l'échelle métropolitaine de privilégier l'implantation d'entreprises dans les secteurs de pointe. Cette stratégie est explicitée dans le rapport Picard, du nom du doyen de la faculté de gestion de l'Université McGill qui a présidé ce comité (Comité consultatif sur le développement de la région de Montréal, 1986, p. VII). Ce comité composé de plusieurs personnalités du milieu des affaires et du milieu culturel, propose avant tout des directives quant au développement économique de la région de Montréal (Comité consultatif sur le développement de la région de Montréal, 1986, p. XV). À l'instar d'autres villes nord-américaines qui ont une structure économique basée sur le secteur manufacturier, Montréal a connu une baisse relative des emplois dans ce secteur et un développement du secteur tertiaire (Comité consultatif sur le développement de la région de Montréal, 1986, p. XXIII). L'objectif du rapport est d'orienter la revitalisation de Montréal afin de rétablir son rôle de pôle majeur de développement au Québec et au Canada mais aussi de développer sa vocation internationale (Comité consultatif sur le développement de la région de Montréal, 1986, p. XXIV). À ce titre, les domaines suivants sont privilégiés : les télécommunications, les technologies spatiales, l'aéronautique, la microélectronique, l'informatique et la biotechnologie. Le rapport du comité qualifie

ces secteurs de «prometteurs». La stratégie préconisée est donc de créer une masse critique d'entreprises dans ces domaines en exploitant le dynamisme du secteur privé et en encourageant ce dernier à collaborer avec les universités et les gouvernements (Comité consultatif sur le développement de la région de Montréal, 1986, p. XXIV).

Le cas de Saint-Laurent illustre l'application à l'échelle municipale de directives qui émanent d'échelons supérieurs. Selon les élus locaux et notamment de la part de l'avant-dernier maire, Marcel Laurin, Saint-Laurent n'aurait pas attendu le gouvernement pour développer une ville dont la vocation économique est liée aux secteurs de la haute technologie (Cloutier, 1986). Cette tendance, comme nous l'avons déjà mentionné, s'inscrit dans une initiative à l'échelle métropolitaine. Il est donc important d'insister sur le fait qu'en ce qui concerne la restructuration de son économie locale, la municipalité, selon le discours des élus locaux, s'est adaptée rapidement. À partir des années 1980, la municipalité entend orienter la nature du développement industriel du parc locatif restant. La municipalité de Saint-Laurent a en outre profité des conditions favorables liées au contexte explicité dans le rapport Picard, afin de mettre en place un environnement propice à la venue d'entreprises dont la production relève des secteurs de la haute technologie. La mise en place du parc scientifique, le Technoparc Saint-Laurent, s'inscrit dans cette stratégie de développement économique.

3.3.2.3 Le Technoparc Saint-Laurent : historique de la mise en place d'un parc scientifique

Le projet du Technoparc n'est pas à l'origine une initiative de la municipalité de Saint-Laurent mais un projet soutenu par différents échelons gouvernementaux afin d'établir un parc scientifique dans la région métropolitaine de Montréal. À la suite du rapport Picard publié en 1986, le Centre d'Initiative Technologique (CITEC) est mis sur pied en mars 1987. Cet organisme sans but lucratif regroupe des intervenants des milieux universitaires, gouvernementaux et de celui des affaires. Son objectif est de

contribuer à l'établissement d'entreprises oeuvrant dans les secteurs de la haute technologie dans la région métropolitaine de Montréal (Ville de Saint-Laurent, 1992b, p. 2). Il est finalement décidé de mettre en place deux campus, l'un à Montréal sur les anciens terrains de l'Adacport et l'autre à Saint-Laurent. Le site de Montréal, à proximité de l'autoroute Bonaventure, est la propriété de la Ville de Montréal. Il présente l'avantage d'être situé à proximité du centre-ville mais il est contaminé et dépourvu de service de transport collectif. Sa superficie de 40 hectares est également réduite par rapport à la superficie du campus Saint-Laurent qui est six fois plus vaste (Leblanc, 1989).

Initialement, douze sites avaient été retenus dont trois à Saint-Laurent, un à Lachine, un à Dorval, un à Kirkland, un à Pointe-Claire et un à Montréal. Les autres sites retenus étaient situés à Baie-d'Urfé, Pierrefonds, Ste-Anne-de-Bellevue et Senneville (Communauté Urbaine de Montréal, 1981, p. 32-33). Selon une étude menée par le Service de la planification du territoire de la Communauté Urbaine de Montréal en 1981, le site de l'actuel Technoparc Saint-Laurent cumule en effet le potentiel le plus élevé. Ceci en considérant plusieurs critères de localisation par rapport aux entreprises, aux centres de recherche, aux transports et aux universités. Les deux autres sites de Saint-Laurent se classent également en tête. Par contre, le site de Montréal était considéré comme un emplacement à potentiel moyen pour l'installation d'un parc scientifique car ce dernier présente des capacités réduites d'expansion et sa superficie n'est pas satisfaisante pour envisager une planification à long terme (Communauté Urbaine de Montréal, 1981, p. 56-57).



Figure 3.28 Le site du Technoparc Saint-Laurent, extrait des orthophotographies (2003) de la Ville de Montréal.

Source : Aménagement urbain et service aux entreprises, Arrondissement de Saint-Laurent.

Le site du campus Saint-Laurent est positionné idéalement à proximité de l'autoroute Transcanadienne que l'on voit en haut à droite de la figure 3.28. Le site est également limitrophe avec l'aéroport International Pierre-Ellet-Trudeau qui est situé au sud de la figure 3.28. Le Technoparc est un projet de type *Greenfields*⁶⁰ car il occupe un site qui n'a pas subi de développement au préalable.

⁶⁰ La distinction entre les développements de type *Brownfields* et *Greenfields* est souvent faite dans le contexte contemporain. Les projets de type *Brownfields* font référence à la réutilisation d'espaces industriels afin de changer leur vocation. Au contraire, les développements de type *Greenfields* comme le Technoparc Saint-Laurent, s'appuient sur l'utilisation d'un foncier dont la vocation n'est pas forcément définie mais surtout ce foncier est vierge de tout développement (voir Castello, 2005).

Malgré son potentiel moyen, le campus de Montréal a quand même été choisi mais, selon la revue de presse effectuée, le projet est considéré comme étant un échec puisque seulement une entreprise, Téléglobe, y a élu domicile en 1995 (Marsolais, 1995). Le terrain n'a rien coûté puisqu'il appartenait à la Ville de Montréal et seulement un million de dollars a été investi dans les infrastructures (Marsolais, 1995). Une raison importante pour comprendre que le campus de Montréal ne se soit pas développé comme il l'aurait dû, réside dans le manque de rapidité de la structure décisionnelle. Les investisseurs exigent des réponses dans un délai rapide, souvent de seulement vingt-quatre heures. Or, dans le cas du campus de Montréal, chaque décision doit passer par le Conseil et le Comité exécutif de la Ville de Montréal, ce qui diminue considérablement la capacité de répondre dans des délais raisonnables (Marsolais, 1995). Le fait que ce site soit contaminé n'a pas non plus aidé à son développement.

Le campus Saint-Laurent comporte trois types de propriétaires : le gouvernement fédéral, le CN et des propriétaires privés. Le gouvernement fédéral a mis les deux tiers de ses terrains à la disposition du CITEC (Daudier, 1989). Le 31 juillet 1989, le CITEC et la Ville signent un protocole d'entente. Le CITEC est responsable de la gestion (phasage du développement, promotion) tandis que la Ville est responsable du cadre réglementaire et de la mise en place des infrastructures (Ville de Saint-Laurent, 1992b, p. 2). La Ville avait déjà retenu les services de deux firmes afin de définir le contenu et la forme du Technoparc : la firme SECOR qui conduit une analyse stratégique et la firme d'architectes Cardinal Hardy qui est chargée d'élaborer le concept d'aménagement (Ville de Saint-Laurent, 1992b, p. 3). En 1992, la Ville investit environ dix millions de dollars dans des travaux d'infrastructures (aqueduc, réseau d'égouts, trottoir, éclairage) (Ville de Saint-Laurent 1992b, p. 5). Selon la revue de presse effectuée, le CITEC en tant qu'institution paramunicipale, se montre inefficace dans la prospection d'entreprises malgré un budget de fonctionnement

important. En 1995, la municipalité reprend donc l'initiative à son compte en s'emparant des terrains mais également des dettes contractées par le CITEC. Saint-Laurent assume donc les 11,8 millions de dollars de dettes de l'organisme (Marsolais, 1995).

L'administration du maire Bernard Paquet (dernier maire de la Ville de Saint-Laurent, mandat de maire : 1990-2001) crée donc CITEC immobilier sous la direction de Claude Normandeau. Le campus Saint-Laurent devient le Technoparc Saint-Laurent, une opération immobilière gérée par un consortium privé du même nom «Technoparc Saint-Laurent» (Gagné, 1996). Selon l'analyse de la revue de presse, le Technoparc démarre véritablement à la suite de cette reprise en main par la municipalité et avec l'arrivée sur le site de la firme suédoise en pharmaceutique Astra Zeneca en 1996. Trois autres entreprises de recherche et développement en biotechnologies, deux de l'Ontario, Neurochem et PDi-Research Laboratories et Méthylgene des États-Unis, s'installent la même année (Vallières, 1996). Outre la restructuration de l'instance décisionnelle commandée par la municipalité de Saint-Laurent, le démarrage du Technoparc Saint-Laurent a également bénéficié d'une meilleure conjoncture économique à partir des années 1996-1997. Un consortium d'institutions financières québécoises (Cadim, une filiale de la Caisse de dépôt et placement, l'Assurance vie Desjardins-Laurentienne et Solim, une filiale du Fonds de solidarité de la FTQ) en profite et investit 81 millions de dollars dans le Technoparc pour une période de cinq années (Dupaul, 1997). Le Technoparc a finalement bénéficié de 45 millions d'investissements publics mais contrairement à d'autres initiatives comparables, Angus⁶¹ par exemple, qui a bénéficié de près de 33 millions d'investissement de la part de fonds publics, le Technoparc Saint-Laurent a finalement réussi à tirer son épingle du jeu toujours selon l'analyse rapportée dans la

⁶¹ Le projet Angus, contrairement au Technoparc, est un projet de type *Brownfields*, c'est-à-dire développé sur un ancien site industriel. Ce projet comporte également une mixité de fonctions (résidentielle, activités commerciales, activités liées à la nouvelle économie) et se définit en tant que parc urbain d'entreprises ou technopôle en milieu urbain (Technopôle Angus, 2007).

revue de presse⁶² (Dubuc, 2002). L'ambition du CITEC de générer une synergie entre acteurs des milieux institutionnels, des affaires et universitaires, afin d'attirer les investissements dans les deux campus considérés, s'est avérée être une lubie. Le succès du Technoparc Saint-Laurent, après des années de vaches maigres, démontre en partie que la gestion du projet par l'intermédiaire d'un organisme unique et privé reste le moyen le plus efficace d'attirer des investissements. En 2006, le Technoparc Saint-Laurent compte 4 603 emplois répartis dans 23 entreprises (Technoparc, 2006).

3.3.3 Le volet résidentiel : diversifier l'offre en logements

Dans la même veine que ce qui a caractérisé le volet des activités économiques, la municipalité, à partir de la seconde moitié des années 1980, entend jouer un rôle plus important en ce qui concerne le développement des secteurs résidentiels (BGH Planning, 1985, p. 2). Au lieu d'être en position de réaction face aux propositions de développement qui lui sont soumises, la Ville entend définir un cadre de référence afin d'adapter ses interventions en termes d'aménagement à une situation qui a changé à l'échelle municipale et métropolitaine. À l'échelle municipale, le nombre d'emplois dépasse le nombre de résidents à partir de la moitié des années 1980, tandis que l'espace disponible pour le développement industriel devient moins abondant. À l'échelle métropolitaine, les besoins en termes d'habitation de la population qui habite sur le territoire de la région montréalaise sont en effet de plus en plus variés (BGH Planning, 1985, p. 2). L'étude réalisée par BGH Planning et commanditée par la municipalité afin de définir une stratégie d'intervention concernant le volet résidentiel à Saint-Laurent, révèle que le territoire n'offre pas un éventail assez diversifié d'alternatives en termes de types d'habitation pour la clientèle métropolitaine, notamment en ce qui concerne les logements neufs. Ce qui explique une spécialisation socio-économique propre à Saint-Laurent qui pourrait à terme devenir une faiblesse (BGH Planning, 1985, p. 15). L'étude révèle également par

⁶² Le projet Angus est en effet considéré par beaucoup comme un succès.

l'intermédiaire des flux migratoires résidentiels (entrées et sorties) que Saint-Laurent perd des résidants et subit la concurrence de pôles externes comme Laval, Ahuntsic et Côte Saint-Luc en ce qui concerne l'offre en logements (BGH Planning, 1985, p. 15). Saint-Laurent paie sur le plan résidentiel les conséquences de son succès sur le plan du développement économique. Le prix relativement élevé du foncier rend difficile la construction de logements abordables surtout pour la faible densité (BGH Planning, 1985, p. 14). L'étude révèle aussi que la disponibilité de logements neufs à des prix abordables (maisons individuelles, condominium, plex) est le motif principal mis en avant par les anciens résidants de Saint-Laurent pour avoir choisi de déménager vers une autre municipalité (BGH Planning, 1985, p. 15). À la fin des années 1980, la population stagne avec 75 000 habitants et la municipalité entend jouer un rôle d'animateur dans le développement futur de son parc résidentiel (Ville de Saint-Laurent, 1988, p. 3).

La démarche de la municipalité de Saint-Laurent démontre une volonté de prendre en main l'avenir du territoire tant en ce qui concerne le volet résidentiel que le volet économique. La Ville entend exercer un plus grand contrôle sur l'évolution de son espace bâti. Elle fait également appel à des firmes de consultants en aménagement (SECOR, BGH-Planning Inc, Cardinal Hardy) afin de développer des stratégies sur le plan résidentiel en fonction des atouts du territoire. Cette stratégie se concrétise par le développement des projets domiciliaires d'envergure de Bois-Franc et du Nouveau Saint-Laurent qui démarrent de façon simultanée en 1993. Cependant, chacun des deux projets a son histoire et illustre un processus de développement particulier. Dans la section suivante, nous présentons l'historique de chacun des projets, ainsi que les acteurs qui ont contribué à leur mise en place.

3.3.3.1 Le projet domiciliaire Bois-Franc : histoire de la reconversion d'un ancien aéroport

Le site du projet domiciliaire Bois-Franc se situe sur l'ancien aéroport de Cartierville. Ce site de plus de sept kilomètres carrés particulièrement bien localisé sur l'île de Montréal est devenu la propriété de l'entreprise Bombardier lorsque celle-ci a racheté l'entreprise Canadair pour la somme de 120 millions de dollars en 1986 (Tremblay, 1992). Comme nous l'avons vu au début de ce chapitre, l'aéroport de Cartierville qui a jadis joué un rôle prépondérant dans le développement de l'industrie aéronautique à Saint-Laurent est devenu inutile avec le déménagement des principales unités de production de Canadair à Dorval et Mirabel. L'entretien du *F-18* se fait à Mirabel tandis que l'assemblage du *Challenger*, du *Regional Jet* et des avions amphibie *CL-415* sera effectué à Dorval (Tremblay, 1992).



Figure 3.29 L'aéroport de Cartierville en 1990, site du projet domiciliaire Bois-Franc.
Source : Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent.

Il faut mentionner qu'il était déjà prévu par la municipalité de convertir ce site à des fins résidentielles dès le début des années 1970. Ainsi la réglementation de zonage avait été modifiée en conséquence (Ville de Saint-Laurent, 1985). Dès la fin des

années 1950, la présence de l'aéroport génère certains conflits avec le milieu urbanisé. La Ville est d'avis qu'une rationalisation des activités de l'entreprise pourrait permettre une meilleure utilisation du site (Ville de Saint-Laurent, 1985). La requalification de cet espace correspond aussi à la volonté des instances municipales d'augmenter la population active sur son territoire (Ville de Saint-Laurent, 1985).

La particularité du projet Bois-Franc réside dans le fait que l'entreprise Bombardier est le seul propriétaire de ce vaste terrain. Ceci a largement facilité les négociations avec la Ville comme le précise l'urbaniste et directeur du service de l'aménagement urbain et du service aux entreprises de l'arrondissement de Saint-Laurent (Entretien 1). L'entreprise Bombardier crée la filiale Bombardier Services Immobiliers en 1990 afin de mettre en valeur les terrains et de changer leur vocation. Bombardier Services Immobiliers devient alors le promoteur du projet (Tremblay, 1992). Celui-ci se caractérise à l'origine par la présence de quatre constructeurs différents: Sotramont, le Groupe Capital, les Habitations Plexmont et le Groupe Montclair. L'objectif était de compléter ce projet domiciliaire au bout de dix années et de totaliser 8 000 logements (Pinard, 1993). En 2004, le site comptait 1 200 logements et proposait une gamme diversifiée de types d'habitation dont l'échelle de prix s'échelonne de 130 000 dollars pour les appartements à un million de dollars pour les maisons situées en bordure du golf (Diotte, 2004). La clientèle de Bois-Franc est francophone à 70% et est majoritairement composée de couples de 28 à 45 ans avec ou sans enfant (Diotte, 2004). Ce projet domiciliaire parce qu'il se situe sur un ancien terrain industriel, à savoir le site de l'aéroport de Cartierville, s'apparente à un développement de type *Brownfields*.

3.3.3.2 Le Nouveau Saint-Laurent : un projet domiciliaire haut de gamme

Avant son lancement en 1993, le projet domiciliaire du Nouveau Saint-Laurent a fait l'objet de nombreuses controverses (Hébert, 1997). Contrairement au projet domiciliaire Bois-Franc, le vaste terrain de 110 hectares situé à l'ouest du boulevard

Cavendish et au sud du boulevard Henri-Bourassa, comprenait une vingtaine de propriétaires, ce qui a largement retardé son lancement (Roy, 1989). Ce développement résidentiel devait accueillir environ 17 000 personnes et était présenté par la municipalité comme un projet vital afin d'augmenter la population de Saint-Laurent mais surtout afin d'inciter la main-d'œuvre bien rémunérée qui travaille dans des entreprises comme CAE et Canadair mais ne vient à Saint-Laurent que pour y travailler d'également y résider (Roy, 1989). Le Nouveau Saint-Laurent devait proposer une gamme complète de types d'habitation : pavillons, maisons de ville, duplex, triplex, appartements en copropriété (Roy, 1989). Finalement, la société immobilière Rodimax qui détient le quart des terrains depuis l'automne 1987, a préféré se démarquer des produits proposés par le projet domiciliaire Bois-Franc. Ainsi les immeubles en copropriété prévus au départ ont été remplacés par d'imposants pavillons et quelques maisons jumelées (Hébert, 1997). Au cours des trois premières années du projet, 80 maisons ont été construites et dont le coût varie entre 250 000 et un million de dollars (Hébert, 1997).



Figure 3.30 Pavillon de type «Château de banlieue» du projet domiciliaire du Nouveau Saint-Laurent.

Source : L'auteur.

Selon l'analyse fournie par les journalistes, l'intention de la municipalité à l'origine du projet était de promouvoir des habitations pour les jeunes familles de Saint-Laurent (Jobin, 1992). Les terrains du Nouveau Saint-Laurent étaient en effet sous le coup d'une réserve foncière décrétée par le Conseil municipal en août 1986. Cette réserve concernait 80 hectares, soit plus des deux tiers de la surface totale (Laberge et Leblanc, 1988). Celle-ci est reconduite en 1988 notamment pour éviter des ventes spéculatives et une inflation du foncier (Hébert, 1997). La municipalité a également mandaté en 1986 la firme de consultants Miljevic et Miljevic qui prévoyait la réalisation de 7 200 logements au prix moyen de 100 000 dollars (Bouchard, 1990). L'objectif premier du projet, à savoir fournir des habitations abordables pour les travailleurs à revenus moyens de Saint-Laurent ou les jeunes familles qui voudraient s'y installer, n'a pas été atteint (Bouchard, 1990). Cependant, comme l'a reconnu le dernier maire de la Ville de Saint-Laurent, afin de pouvoir exercer plus de contrôle sur ce développement, la Ville aurait dû exproprier les propriétaires des terrains (Entretien 11). Cette procédure aurait ralenti le développement du projet et coûté pas moins de 150 millions de dollars (Entretien 11). Cela revenait à prendre des risques financiers au début des années 1990, une période où l'économie n'était pas très bonne (Entretien 11). En soutenant la réalisation de ce projet immobilier, l'objectif de la municipalité était de proposer des habitations dans une gamme de prix entre 100 000 et 200 000 dollars. Selon l'analyse révélée par la revue de presse, le Nouveau Saint-Laurent s'est résumé à une opération immobilière gérée par un promoteur qui a repris l'opération à son compte (Hébert, 1997). Les habitations proposées sont des résidences cossues. Ce projet, particulièrement bien placé sur l'île de Montréal, a attiré des jeunes familles très aisées qui se distinguent fortement de la population qui était visée au départ par la municipalité. Le dernier maire de Saint-Laurent a souligné que les moyens d'une municipalité même riche, sont limités pour aller contre les lois du marché immobilier (Entretien 11). Cette attitude de la municipalité s'explique par la nécessité d'avoir des revenus liés aux impôts fonciers qui demeure la source de

revenus principale dans le cas des municipalités au Québec (Léveillé, 1982). Saint-Laurent malgré son parc industriel important qui représente une ressource fiscale conséquente⁶³, n'échappe pas à cette règle.



Figure 3.31 Le projet domiciliaire du Nouveau Saint-Laurent.
Source : Extrait de photographie aérienne oblique de Saint-Laurent, 2000.

L'objectif de départ de développer jusqu'à 7 000 unités d'habitations a été réduit en 2000 à un objectif plus modeste de 1 200 unités (Ville de Montréal, 2005).

3.3.4 Conclusion

Les années 1980 et 1990 sont marquées par une volonté de mettre en œuvre des projets d'envergure afin de privilégier l'installation d'entreprises des secteurs de la haute technologie et d'augmenter le nombre de résidents grâce au développement de nouveaux projets résidentiels. Par rapport aux décennies précédentes, la municipalité,

⁶³ À cet effet, le cas étudié fait figure d'exception par rapport à la majorité des municipalités de la province du Québec puisque près de la moitié des revenus de la municipalité de Saint-Laurent liés à la taxe foncière provient des activités économiques situées sur le territoire alors qu'en moyenne cette proportion est de seulement un tiers pour les municipalités au Québec dont la population correspond à la tranche entre 50 000 et 99 000 habitants (Ministère des Affaires municipales et Régions Québec, 2004).

avec l'aide de firmes de consultants, adopte des stratégies d'aménagement dans le but de mieux contrôler le développement du territoire. La mise en place d'un pôle de la haute technologie de par les réalisations du projet domiciliaire Bois-Franc et du parc scientifique, le Technoparc Saint-Laurent, implique donc des initiatives en termes d'aménagement qui ne sont plus des réactions *a posteriori* mais des stratégies qui visent une planification plus importante du territoire. Toutefois, les intentions en termes d'aménagement de la part des acteurs municipaux ne peuvent empêcher certaines réalités de demeurer : le nombre d'emplois continue de dépasser le nombre de résidants et la concentration du nombre d'emplois dans les secteurs de la haute technologie n'a pas augmenté proportionnellement à l'ensemble des emplois du secteur manufacturier à Saint-Laurent entre 1981 et 2001⁶⁴ (LASER, INRS-UCS, 2001). La suprématie de Saint-Laurent à l'échelle métropolitaine dans les secteurs de la haute technologie est particulièrement flagrante dans les domaines de l'aérospatial et des sciences de la vie puisque, respectivement, Saint-Laurent regroupe 43% et 33% des emplois de la région métropolitaine de Montréal dans ces secteurs en 2003 (Développement économique Saint-Laurent, 2003, p. 9). Mais cette concentration n'a pas été influencée par la mise en place du Technoparc. La suprématie de Saint-Laurent dans les secteurs de la haute technologie s'est construite au fil des années et notamment à partir des années 1940.

En ce qui concerne le développement résidentiel, la population a effectivement augmenté depuis la réalisation des projets domiciliaires de Bois-Franc et du Nouveau Saint-Laurent⁶⁵. Néanmoins, il n'est pas évident que la co-existence de ces

⁶⁴ En outre des données au lieu d'emploi pour Saint-Laurent entre 1981 et 2001 fournies par le LASER (INRS-UCS), confirment que la concentration en emplois dans les secteurs de la haute technologie par rapport à l'ensemble des emplois manufacturiers est restée la même avant et après la création du parc scientifique. Bien entendu, nous ne pouvons statuer actuellement sur un éventuel effet d'entraînement de cet équipement pour les secteurs de la haute technologie dans le long terme pour le territoire considéré.

⁶⁵ La population de Saint-Laurent a connu une croissance de 6,9% entre 1991 et 2001. L'arrondissement de Saint-Laurent appartient au peloton de tête des territoires qui ont enregistré une

développements résidentiels et du Technoparc contribue à renverser la tendance observée depuis les années 1980 selon laquelle la part de la population qui habite et travaille à Saint-Laurent tend à diminuer. Cette proportion était de 30 % à la fin des années 1980 et de 25% en 1991 (Ville de Saint-Laurent, 1991; BGH Planning, 1985). De plus, la population attirée par la mise en place de ces projets résidentiels de prestige et caractérisée par des revenus beaucoup plus élevés, est en rupture avec le reste de la population de Saint-Laurent. Le secteur incluant les nouveaux projets domiciliaires est marqué par un revenu moyen de la population qui est presque deux fois plus élevé que le revenu moyen considéré pour l'ensemble du territoire de Saint-Laurent en 2000 (Ville de Montréal, 2004b, p. 7; Statistique Canada, 2001).

En conclusion, la dernière période de développement du territoire de Saint-Laurent est marquée par une intention forte de la part des acteurs municipaux d'exercer plus de contrôle sur le développement tant sur le plan résidentiel qu'en ce qui concerne les activités économiques. Toutefois, si la mise en place des projets domiciliaires et du parc scientifique répondent potentiellement à cette intention, on peut fortement douter dans les faits, de la capacité des instances municipales par le seul recours à des initiatives en termes d'aménagement, à renverser des tendances comme celle d'une dissociation croissante pour le territoire de Saint-Laurent entre la population qui y habite et celle qui y travaille. De plus, il convient d'enquêter plus profondément sur les motivations réelles des acteurs dans la mise en place de ces projets afin de déterminer si le processus de production de ces nouveaux espaces suburbains s'explique par une volonté d'exercer un équilibre entre la fonction résidentielle et celle des activités économiques – notamment en ce qui concerne les secteurs de la haute technologie – et ainsi d'encourager la main-d'œuvre qui travaille dans ces secteurs de l'économie locale d'également résider à Saint-Laurent. En bref, il

croissance démographique significative dans l'île de Montréal (voir Ville de Montréal, 2004b). La moitié de cette croissance est imputable à la mise en place des nouveaux projets domiciliaires de Bois-Franc et du Nouveau Saint-Laurent (Statistique Canada, 2001).

convient d'enquêter plus en détail sur les réelles motivations de la part des acteurs qui expliquent la mise en place des projets considérés. Ceci afin de déterminer si ceux-ci sont issus d'une volonté accrue de planification de la part des acteurs identifiés. Dans le chapitre suivant, nous mettons en lumière comment la mise en place des deux projets considérés s'inscrit dans l'évolution du territoire en ce qui a trait aux modèles d'aménagement qui sont utilisés dans l'organisation des espaces résidentiels et ceux destinés aux activités économiques du territoire de Saint-Laurent.

Chapitre IV.

Aménager la banlieue. Application des modèles pour la période d'après-guerre : rupture ou continuité?

La construction de la banlieue nord-américaine a été caractérisée par l'influence de différents modèles d'aménagement tant en ce qui concerne l'organisation des espaces résidentiels que ceux destinés aux activités économiques. Nous revenons ici sur les origines de ces modèles d'aménagement, sur leur évolution et surtout sur leur application dans le cas du territoire de Saint-Laurent. Nous concentrons notre analyse sur la transition entre un modèle théorique et un modèle d'aménagement opérationnel, c'est-à-dire utilisé par les acteurs en fonction d'un contexte en particulier.

L'histoire de l'aménagement est jalonnée d'utopies qui ont eu des applications différentes suivant les contextes dans lesquels elles ont été appliquées. L'organisation de la banlieue nord-américaine s'explique avant tout par des stratégies d'acteurs, ceux-ci utilisent des modèles d'aménagement afin d'atteindre certains objectifs. Cette idée sert de fil conducteur à l'étude de l'évolution de l'aménagement du territoire de Saint-Laurent. Nous concentrons notre analyse sur le développement du territoire après la Seconde Guerre mondiale en considérant l'évolution des secteurs résidentiels et des espaces à vocation industrielle. Ce chapitre est structuré en deux parties, la première porte sur le développement des secteurs résidentiels, la seconde sur le développement des espaces destinés aux activités économiques.

4.1 L'aménagement des espaces résidentiels à Saint-Laurent : des années 1950 aux années 1990

Dans le cas de Saint-Laurent, la période de forte urbanisation des années 1950 jusqu'aux années 1970 a été marquée par un développement rapide. On ne peut cependant parler véritablement d'application de modèles en particulier. On peut néanmoins mettre en valeur une typologie de quartiers suivant leur période de construction et en considérant la population pour qui ces quartiers sont destinés. Le cas du projet domiciliaire Bois-Franc fait figure d'exception puisqu'il illustre l'application d'un courant d'aménagement en particulier, le *New Urbanism*. Dans cette section, nous présentons dans quelle mesure la conception des espaces résidentiels a évolué dans le cas de Saint-Laurent et comment s'inscrit le développement d'un projet domiciliaire comme celui de Bois-Franc dans l'histoire du territoire.

4.1.1 Retour sur les modèles d'aménagement de la banlieue résidentielle nord-américaine

L'aménagement de la banlieue nord-américaine en tant qu'espace résidentiel est la concrétisation d'une prise de position idéologique vis-à-vis du mode de vie généré par la ville industrielle (Friedman et Krawitz, 2002, p. 3). La banlieue en tant que milieu de vie est également le produit d'un aménagement de l'espace pensé et conçu pour générer un environnement mieux organisé et qui contribue à la valorisation de meilleures conditions de vie. Les premiers modèles qui émergent à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècles, vont largement influencer l'aménagement des espaces résidentiels suburbains. Comme le modèle de la cité-jardin d'Ebenezer Howard, ceux-ci ont un caractère progressiste fortement marqué afin de remédier au désordre social et aux mauvaises conditions d'hygiène qui caractérisent la ville industrielle (Choay, 1979, p. 51). L'aménagement à cette époque, qui en est à ses balbutiements, est une discipline qui a des prétentions scientifiques. L'objectif est de rationaliser

l'espace de la ville industrielle. Le terme d'«urbanisme» qui date de 1910, est défini en tant que science et théorie de l'établissement humain (Choay, 1979, p. 8). L'émergence de l'aménagement en tant que discipline peut donc être reliée au contexte d'une modernité enthousiaste qui voit en la science la solution à tous les maux de la société de cette époque.

Les deux théoriciens qui ont contribué à forger les principes de l'aménagement de la banlieue résidentielle nord-américaine sont sans conteste Ebenezer Howard (1850-1928) et Frederick Law Olmsted Sr. (1822-1903), il convient également de mentionner l'influence importante des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) fondés en 1928 qui mirent en valeur les principes de l'urbanisme progressiste, principes également présents dans la *Charte d'Athènes* de Le Corbusier publié en 1943. Nous prônons que les principes de la «ville fonctionnelle» ont en outre influencé les principes d'aménagement de la banlieue résidentielle nord-américaine notamment en ce qui a trait à la séparation des fonctions urbaines. Cette séparation des fonctions urbaines est à rapprocher des objectifs d'un urbanisme progressiste qui vise à organiser quatre fonction majeures : l'habitation, le déassement, le travail et la circulation (Cohen, 1988).

Cependant les principes de l'urbanisme progressiste mis en valeur dans les débats qui ont lieu au cours des CIAM, sont à relier à l'influence des travaux antérieurs de Howard. Celui-ci est en effet considéré comme une figure emblématique de l'histoire de l'aménagement. De par ses idées, il a contribué à jeter les bases de l'urbanisme moderne (Talen, 2005, p. 163). Le second, Frederick Law Olmsted Sr., a été l'initiateur de l'aménagement des premières communautés planifiées à l'écart des grands centres industriels. Ce dernier a développé un style d'aménagement des banlieues résidentielles à la fin du XIX^e siècle en harmonie avec la nature environnante. Ce concept, que l'on retrouve aussi dans le modèle de la cité-jardin

d'Ebenezer Howard, a largement influencé l'aménagement de la banlieue résidentielle nord-américaine. Frederick Law Olmsted et son associé Calvert Vaux ont conçu les plans de seize communautés planifiées, la réalisation la plus significative étant Riverside (Illinois) qui fut créée en 1869. Riverside est une communauté planifiée située dans la périphérie de Chicago et reliée au centre urbain et industriel par une ligne de chemin de fer (Talen, 2005, p. 169). Ce développement est l'archétype d'un espace résidentiel situé à l'écart des nuisances de la ville industrielle (congestion, bruit, pollution) (Talen, 2005, p. 169). De par un aménagement privilégiant l'esthétique (rues curvilignes épousant le relief naturel du site), l'objectif de Frederick Law Olmsted était de concevoir une communauté socialement homogène en opposition avec la société hiérarchique de la ville moderne (Fisher 1986, p. 139). En donnant priorité à cette approche esthétique – à rapprocher de l'influence romantique dans d'autres domaines que l'aménagement – ce pionnier en aménagement paysager avait pour objectif de constituer une communauté harmonieuse. Olmsted était en effet convaincu des vertus morales du contact de l'homme avec la nature. Ce contact était censé apporter la santé, des mœurs respectables et le bien-être à une population citadine à la recherche d'une meilleure qualité de vie (Fisher, 1986, p. 69).

Les principes en matière d'aménagement et les réalisations de Frederick Law Olmsted ont contribué à associer à la banlieue résidentielle nord-américaine un contact avec la nature en opposition avec le monde fabriqué par les hommes, c'est-à-dire celui de la ville moderne industrielle. Frederick Law Olmsted visait à effectuer une réforme sociale afin de promouvoir le bien-être des citoyens. Il a d'ailleurs été l'initiateur de l'aménagement d'un certain nombre de parcs en milieu urbain (notamment Mont-Royal, Montréal; Central Park, New York) (Fisher, 1986, p. 61). Le modèle de la banlieue planifiée développé par Frederick Law Olmsted constitue également une célébration du modèle de la *Gemeinschaft* (la communauté de

semblables) en opposition avec la *Gesellschaft* (communauté d'individus) qui caractérise la ville de la modernité selon la classification de Ferdinand Tönnies (1887) reprise notamment par Georg Simmel (1903) dans son analyse sociologique de la métropole moderne (Fisher, 1986, p. 139).

Afin de mieux situer la pensée de Frederick Law Olmsted dans l'histoire de l'aménagement, il est pertinent de reprendre le modèle dichotomique (culturaliste/progressiste) développé par Choay (1979) pour caractériser les premiers courants de pensée dans le domaine de l'urbanisme⁶⁶. La banlieue planifiée créée par Frederick Law Olmsted est proche du modèle culturaliste présenté par Choay (1979). Le modèle culturaliste fait en effet référence à la volonté de créer une unité sociale par l'intermédiaire de l'aménagement. Les partisans de ce modèle, dont font partie Ebenezer Howard et Frederick Law Olmsted, reprochent à la ville industrielle d'avoir détruit l'unité organique qui caractérisait la cité, cité qui appartient plus au domaine de l'idéalisme qu'à la réalité (Choay, 1979, p. 21). L'un des principes fondateurs qui dicte la pensée de Frederick Law Olmsted mais aussi celle d'Ebenezer Howard se résume donc à la constitution d'une communauté homogène en opposition avec la diversité sociale et le caractère hiérarchique qui définissent la société d'individus de la métropole de la modernité. Concrètement, les réalisations de Frederick Law Olmsted sont d'admirables applications d'un idéalisme forcené. Néanmoins, ces banlieues romantiques – pour reprendre le terme utilisé par Jackson (1985) pour les qualifier – furent réservées aux classes les plus influentes. Le prix de l'idéalisme était donc une ségrégation spatiale entre les classes laborieuses et la classe dominante (Schuyler, 1986, p. 166).

⁶⁶ Choay (1979) fait référence au terme de pré-urbanisme afin de définir l'ensemble des idées plus ou moins utopiques de la fin du XIX^e siècle qui constituent la fondation de la pensée urbanistique moderne.

Ebenezer Howard, quant à lui, est une figure pivot dans l'histoire de l'aménagement et son influence sur le modèle de la banlieue résidentielle nord-américaine a été déterminante. Le modèle de la cité-jardin incarne à la fois le modèle progressiste et le modèle culturaliste. La cité-jardin est pensée en tant qu'unité économiquement auto-suffisante mais l'objectif est d'y créer une unité sociale (Talen, 2005, p. 179). L'approche est progressiste de par l'ambition de mettre en place un modèle de ville éclatée en plusieurs sous-centres auto-suffisants à l'intérieur desquels un équilibre parfait des fonctions commerciales et industrielles leur assure l'indépendance vis-à-vis de la ville-centre (Garcia, 2003, p. 471). Le modèle de la cité-jardin a donné lieu à peu d'applications si ce n'est les réalisations de Letchworth à partir de 1903 et de Welwyn à partir de 1919 dans la région du nord de Londres suite à la publication de l'ouvrage *Garden-cities of Tomorrow* en 1902 par Howard (Merlin, 1988, p. 173-174). Cependant, l'œuvre de ce dernier et les principes d'aménagement du modèle de la cité-jardin ont largement été diffusés par l'intermédiaire de la *Garden City Association* qui, à cet égard, permet l'imprégnation des idées initiales d'Howard dans les milieux urbanistiques qui traduisent donc cette utopie en des réalisations concrètes d'abord en Angleterre (Merlin, 1988, p. 174). Ce modèle a donc eu une influence non-négligeable sur les principes qui ont dicté l'aménagement de la banlieue résidentielle nord-américaine; en outre par l'intermédiaire de Thomas Adams, celui-ci ayant contribué à en assurer la diffusion en Amérique du Nord de par son installation au Canada après avoir été secrétaire de la *Garden City Association*. Cependant, il convient de reconnaître que les applications n'entretenaient parfois qu'un lien très vague avec l'idée initiale d'Ebenezer Howard (Garcia, 2003, p. 471). L'idée de Howard a notamment servi d'inspiration dans la réalisation de la communauté planifiée de Radburn (1928) construite dans le New Jersey (Talen, 2005, p. 183). Dans l'aménagement de Radburn, Clarence Stein et Henry Wright ont utilisé le principe du super-îlot⁶⁷ dans l'organisation de la trame viaire. Ceci permet

⁶⁷ Traduction du terme anglophone *superblock* (voir Stein, 1951).

de créer une hiérarchie très nette des voies de communication et donc une séparation complète entre la circulation automobile et la circulation piétonne (Talen, 2005, p. 185). Cet ensemble résidentiel comprend des commerces de proximité et une diversité de types d'habitation. Radburn incarnait une communauté résidentielle idéale pour les jeunes familles (Friedman, 2002, p. 11). Cette communauté planifiée a fait figure d'archétype réussi de l'application du modèle de la cité-jardin, même si le résultat est loin de l'idée initiale d'Ebenezer Howard. Les principes d'aménagement de Radburn – utilisation du super-îlot, unité de voisinage, hiérarchie des voies de communications – ont servi d'exemples à suivre quant à l'organisation de la banlieue résidentielle nord-américaine au lendemain de la Seconde Guerre mondiale (Friedman, 2002, p. 11).

Plus récemment, le courant d'aménagement contemporain connu sous le nom de *New Urbanism*, apparu dans les années 1980, est une tentative de repenser les principes d'aménagement qui ont guidé le développement de la banlieue résidentielle nord-américaine. Cependant, l'application qui a été faite de ce courant illustre l'écart qui peut exister entre des intentions sur le plan théorique et leur concrétisation sur le plan opérationnel.

4.1.2 L'aménagement opérationnel : influence du contexte et des acteurs

Il est important de faire une distinction entre les idées initiales et leur application. Celles-ci, élaborées par des théoriciens et utopistes sociaux, ont donné naissance à un pré-urbanisme au sens où le définit Choay (1979). Néanmoins, cela est bien dans la concrétisation de principes théoriques que l'aménagement s'exprime en tant que discipline. Or, dans la pratique, l'application de la théorie n'est pas toujours simple puisque comme le rappelle McCann (1996) dans son analyse de la mise en forme de Ville Mont-Royal, l'aménagement est avant tout un processus faisant intervenir

plusieurs acteurs dont les stratégies sont parfois contradictoires⁶⁸. Dans le cas du processus de construction de la banlieue nord-américaine, le conflit entre les lois du marché et les tentatives de régulation par des interventions en termes d'aménagement, est particulièrement prononcé. Les premiers outils au service des municipalités tels que le règlement de zonage sont d'ailleurs apparus dans un souci de rationaliser la construction urbaine au début du siècle et d'éviter une urbanisation sauvage dominée par la spéculation foncière (Van Nus, 1979, p. 228). Néanmoins, même cette tentative de régulation par le zonage a souvent été appliquée pour servir une valorisation de la propriété privée (Léveillé, 1982, p. 11). En ce sens, l'aménagement dans ses premières applications et dans le cas de l'aménagement des banlieues au début du siècle au Canada a dû composer largement avec les intérêts du milieu des affaires et les intérêts privés en général (Léveillé, 1982, p. 13).

Dans le cas du développement de la banlieue d'après-guerre, il faut mentionner l'importance du rôle du gouvernement à appuyer la production de logements en banlieue par le biais d'organismes subventionnaires tels que la Société Centrale d'Hypothèques et de Logements (SCHL) créée en 1946 (Harris, 2004, p. 134). Cet appui à la construction dans un contexte de pénurie a conduit à une standardisation des types d'habitation mais aussi à un changement en ce qui concerne leur mode de production. Pour résoudre cette pénurie de logements, le gouvernement a fait confiance à l'entreprise privée. Ce manque de logements entraînait des problèmes sociaux et il était urgent de les résoudre (Sewell, 1977, p. 11). En 1944, le gouvernement canadien identifiait un besoin de 730 000 logements (Sewell, 1977, p. 10). Ce contexte a engendré un modèle standardisé de banlieue résidentielle. Les modèles d'aménagement initiaux ont servi d'inspiration mais le résultat s'explique avant tout par un processus appuyé financièrement par l'État et pris en charge au niveau opérationnel par le secteur privé. En effet, le développement massif de la

⁶⁸ Cette idée rejoint la notion de rationalité limitée (voir note numéro 44).

banlieue à vocation résidentielle au Canada pour la période après la Seconde Guerre mondiale fait référence à la production de logements standardisés qui répondent avant tout à une demande. Dans le cas de Saint-Laurent, nous faisons référence à cette approche – qui met en valeur l’influence du contexte pour expliquer la réappropriation par les acteurs de certains modèles – afin d’analyser l’évolution de l’aménagement des espaces résidentiels.

4.1.3 Application des modèles dans le cas de Saint-Laurent

Le territoire de Saint-Laurent illustre la maturation d’une ville de banlieue sur le plan du développement résidentiel. En effet, comme le montre la figure 4.1, Saint-Laurent présente une juxtaposition d’époques de construction. Qui plus est, des quartiers dont la construction a commencé à une certaine période se sont densifiés au fur et à mesure.



Figure 4.1 Les périodes de construction des différents secteurs résidentiels de Saint-Laurent.
Source : INRS-UCS, 2007.

Les secteurs résidentiels de Saint-Laurent se caractérisent par une grande diversité de types d'habitation. Comme nous l'avons mentionné, le territoire s'est développé sur le plan résidentiel essentiellement entre 1946 et 1970. La période de développement de l'espace bâti résidentiel correspond donc à la période de suburbanisation qui caractérise la région métropolitaine de Montréal à partir des années 1950 et qui se poursuit jusqu'aux années 1970. Au cours de cette période, nous distinguons trois types de quartiers résidentiels qui correspondent à des époques différentes de développement. Pour la période plus récente des années 1970 et 1980, nous

considérons un dernier type de quartier qui concerne un contexte de densification de l'espace bâti. Ces quartiers où se concentrent des tours d'habitation se situent dans les espaces souvent les moins bien situés. Enfin, nous considérons le projet domiciliaire Bois-Franc qui correspond à un secteur résidentiel développé pendant les années 1990 et qui illustre l'application d'un modèle d'aménagement en particulier, le *New Urbanism*⁶⁹. À l'instar de la démarche développée par Fortin et al. (2002), l'objectif est d'identifier des types de quartiers résidentiels en tenant compte de leur période de construction, de leur mode de production et de la clientèle visée, voire du modèle d'aménagement utilisé quand cet élément est mis en avant par les promoteurs. La figure 4.2 présente les quartiers résidentiels qui sont analysés.

⁶⁹ La banlieue résidentielle de Saint-Laurent pour les années 1990 est aussi caractérisée par le développement du secteur du Nouveau Saint-Laurent mais compte tenu du fait que cet espace n'est pas organisé suivant un modèle en particulier, nous ne considérons pas cet exemple dans ce chapitre. Le secteur résidentiel du Nouveau Saint-Laurent est en effet assimilable à un développement résidentiel de prestige qui répond exclusivement aux lois du marché et qui est destiné à une population fortunée (voir point 3.3.3.2).

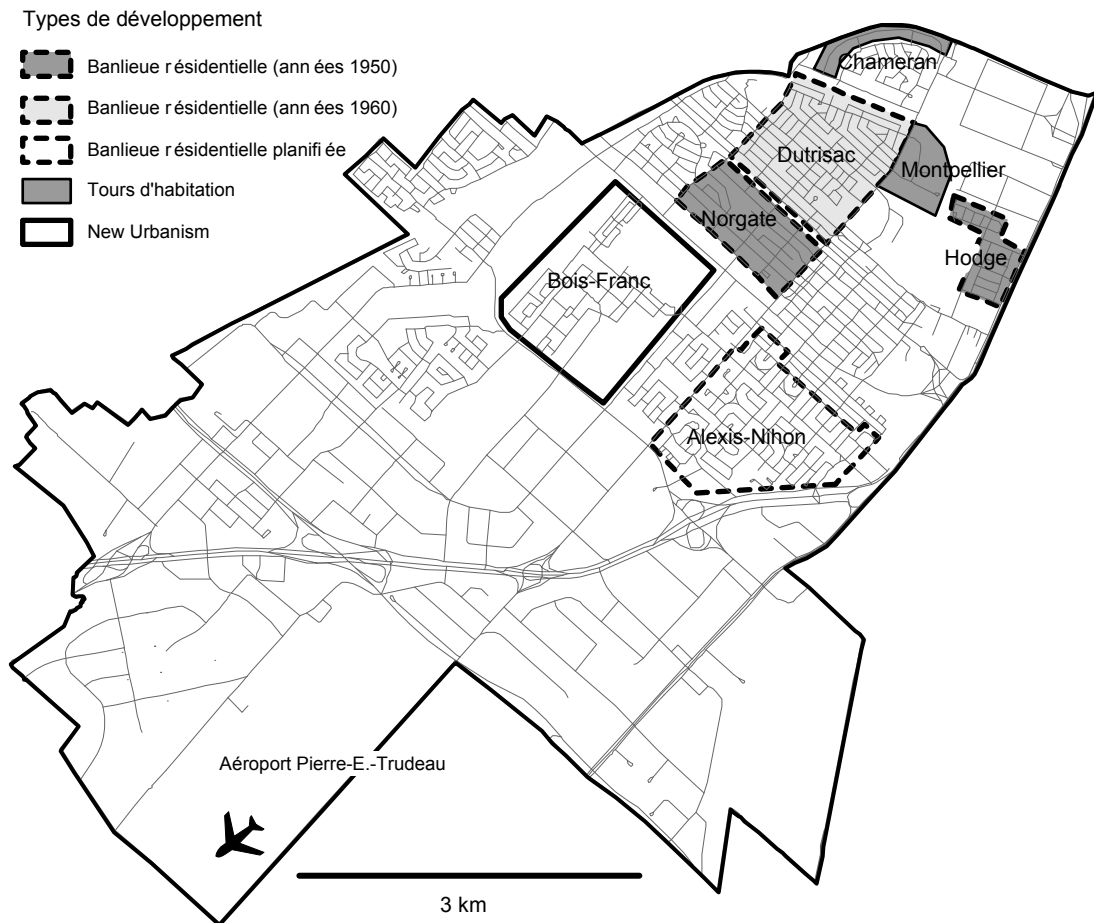


Figure 4.2 Les quartiers résidentiels analysés.
Source : INRS-UCS, 2007.

4.1.3.1 Banlieue résidentielle : années 1950

Comme nous l'avons souligné, le début des années 1950 est marqué à Saint-Laurent par une forte demande en logements notamment afin de loger la main-d'œuvre qui travaille dans les usines manufacturières du pôle de Cartierville. La banlieue résidentielle des années 1950 se caractérise dans le cas de Saint-Laurent par le développement de lotissements souvent mis en place par de petits promoteurs

immobiliers. La construction rapide de ces ensembles est une réponse à la crise du logement qui sévit à Montréal (Rumilly, 1969, p. 245). Le premier exemple que nous présentons est le quartier Norgate qui se développe à partir de 1950. Ce développement est mené par une compagnie de construction, la Suburban Entreprises, et est épaulée financièrement par la SCHL (Rumilly, 1969, p. 245). Ce lotissement est lié au développement du centre commercial Norgate et pousse le peuplement de Saint-Laurent vers le nord (Rumilly, 1969, p. 245).

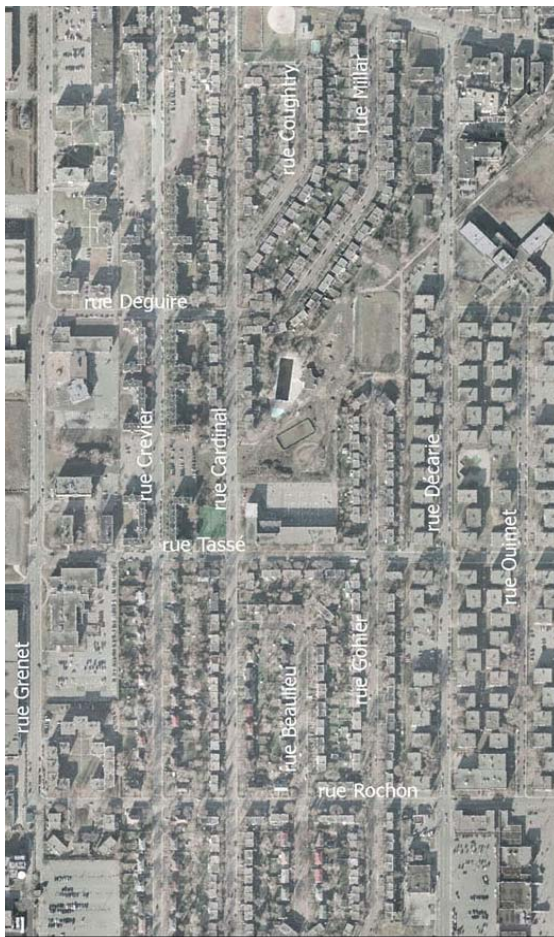


Figure 4.3 Le quartier Norgate, extrait des orthographies (2003) de la Ville de Montréal.

Source : Aménagement urbain et service aux entreprises. Arrondissement de Saint-Laurent.

Le parcellaire illustré par la figure 4.3 reprend la forme longitudinale du découpage qui a caractérisé le territoire de Saint-Laurent au XIX^e siècle. Des concessions étroites mais profondes habitées par les censitaires étaient l'unité territoriale⁷⁰ qui structurait l'organisation du territoire (Brochu et Sokoloff, 2001, p. 14). L'organisation de la trame viaire n'est donc pas le produit d'un aménagement en particulier mais s'inscrit dans le découpage traditionnel du territoire de Saint-Laurent.



Figure 4.4 Les Galeries Norgate, l'un des premiers centres commerciaux au Canada construit en 1950.
Source : L'auteur.

L'aménagement est donc réduit au strict minimum avec une grille de rues rectiligne, des parcs intégrés au quartier et la présence d'un centre commercial que l'on peut voir sur la figure 4.4. Ce centre commercial fut construit grâce à la collaboration de la SCHL et la participation de gens d'affaires qui ont investi dans le projet (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent, dossier P289). Ce quartier est caractérisé par une très forte proportion de locataires pour 90% des logements et le type d'habitat dominant est la maison à appartements (Statistique Canada, 2001).

⁷⁰ Cette morphologie des îlots correspond à celle qui prévaut pour l'île de Montréal dans son ensemble.



Figure 4.5 Le quartier Norgate (carrefour Tassé et Ouimet).
Source : L'auteur.

Le quartier Norgate illustre le caractère très rudimentaire de l'aménagement au début des années 1950 où l'objectif de la municipalité épaulée par des promoteurs privés était de bâtir des logements dans un temps record. Cela permettait également d'attirer la population mal-logée de Montréal et d'avoir ainsi une main-d'œuvre disponible pour l'industrie qui s'est développée pendant la Seconde Guerre mondiale. Ce quartier est une version plus standardisée du quartier Norvick construit en 1942 et directement lié à la présence du pôle industriel en aéronautique de l'aéroport de Cartierville. Ce quartier est devenu aujourd'hui un lieu d'ancrage de la population immigrante puisque cette dernière représente plus de 60% de sa population en 2001 (Statistique Canada, 2001).

Un autre exemple de lotissement de la banlieue résidentielle des années 1950 est le quartier Hodge. Dans la même veine que celui de Norgate, l'aménagement est réduit à son strict minimum avec une grille de rues rectiligne et un parc, le parc Poirier qui a été aménagé en 1954. Le quartier comprend cependant une plus grande diversité de types d'habitation que celui de Norgate avec notamment une majorité de maisons en rangée et jumelées pour 60% des logements du secteur. Quant au taux de

propriétaires et de locataires, il est à part égale (Statistique Canada, 2001). Ce quartier était également habité par une population plus aisée et pas nécessairement liée aux entreprises locales mais oeuvrant davantage dans le secteur tertiaire (Panisset, 1963, p. 109). Il faut noter que ce quartier construit avant l'entrée en vigueur du plan de zonage est particulièrement enclavé puisqu'il est entouré de zones industrielles et est bordé par le boulevard Métropolitain comme on peut le voir en haut de la figure 4.6. Au début des années 1950, la construction de logements était une opération qui devait être rapide. Ce qui explique que le seul aménagement proposé par l'ingénieur civil qui est également le constructeur de ce développement, se résume à un plan de subdivision qui découpe le territoire en plusieurs lots constructibles (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent, dossier P627).



Figure 4.6 Le quartier Hodge, extrait des orthographies (2003).
Source : Ville de Montréal.

La figure 4.7 est une illustration du type d'habitation qui caractérise ce secteur résidentiel surtout composé de maisons individuelles et de maisons jumelées.



Figure 4.7 Le quartier Hodge (rue Trudeau).
Source : L'auteur.

Le développement de ce quartier témoigne d'une opportunité après la Seconde Guerre mondiale de construire des logements grâce aux incitatifs financiers fournis par la SCHL. Le quartier n'est pas intégré au reste du territoire et à part le parc Poirier ajouté en 1954, il ne comprend aucun équipement. Le quartier Hodge témoigne donc de l'aménagement de cette époque qui est minime compte tenu de la nécessité de construire les logements en un temps record.



Figure 4.8 Le parc Poirier aménagé en 1954 (quartier Hodge, rue Trudeau).
Source : L'auteur.

Les habitations sont encore dans un excellent état et l'environnement est soigné. On ne peut donc pas dire que ce secteur ait mal vieilli mais il témoigne d'une façon très pragmatique de concevoir le développement résidentiel. L'aménagement de la banlieue résidentielle de cette époque est caractérisé par un fonctionnalisme réduit à sa plus simple expression qui s'explique avant tout par le mode de production des habitations pendant la période juste après la Seconde Guerre mondiale. La mise en place de ces lotissements de banlieue s'effectue donc en fonction des opportunités foncières, ces constructions sont également liées aux possibilités de subventionnement par l'intermédiaire de la SCHL. Ces espaces résidentiels ne sont pas organisés suivant un plan d'ensemble pour le territoire. Ce qui explique que l'on ait une juxtaposition de petits projets résidentiels à l'échelle de la municipalité.

4.1.3.2 Banlieue résidentielle : années 1960

La banlieue résidentielle qui se développe à Saint-Laurent durant les années 1960 correspond à un type de quartier qui se rapproche de la banlieue pavillonnaire. L'exemple le plus représentatif est le secteur Dutrisac construit durant les années 1950 et 1960. Ce type de quartier se différencie de la banlieue résidentielle des années 1950 par une plus grande proportion de propriétaires qui représentent plus de la moitié des occupants des logements en 2001 pour le secteur considéré (1 030 sur les 2 030 logements privés occupés) (Statistique Canada, 2001). Ce que nous qualifions de banlieue pavillonnaire correspond en fait à un environnement caractérisé par un type d'habitation en particulier, les maisons individuelles.



Figure 4.9 Le quartier Dutarisac, extrait des photographies aériennes de Saint-Laurent en 1970.

Source : Gouvernement du Canada, Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

La figure 4.9 montre que la forme des îlots suit le découpage original du territoire de Saint-Laurent également observé dans le cas du quartier Norgate. Dans le quartier résidentiel en question, il existe cependant une hiérarchie des voies de communication. Ainsi, les rues dans le sens transversal jouent le rôle de collectrices, le boulevard de la Côte-Vertu et les rues dans le sens vertical permettent l'accès au

quartier. Ces dernières ne sont pas des voies de communication importantes comme peuvent l'être le boulevard Décarie et le boulevard Marcel-Laurin.

Le quartier Dutrisac comprend une forte proportion de maisons à appartements qui constitue le principal type d'habitation à Saint-Laurent. Mais lorsque nous faisons référence à la banlieue pavillonnaire, nous l'associons au type d'habitation des maisons individuelles : le bungalow, le *split-level* que l'on peut voir sur la figure 4.10.



Figure 4.10 Maison individuelle de type *split-level*.
Source : L'auteur.

Un autre type d'habitation répandu dans la banlieue résidentielle des années 1960 à Saint-Laurent est le bungalow qui fait figure d'icône en tant que symbole de réussite, de progrès, de modernité et de confort domestique (Brochu et Sokoloff, 2001, p. 147). Un exemple est montré sur la figure 4.11.



Figure 4.11 Bungalow de banlieue (quartier Dutrisac, rue Dutrisac).
Source : L'auteur.

Il faut préciser que ce type de secteur est présent à Saint-Laurent mais correspond seulement à une certaine portion du territoire. L'aménagement n'est pas beaucoup plus élaboré que dans le cas de la banlieue résidentielle des années 1950. Les secteurs résidentiels tels que celui de Dutrisac sont en effet dépendants de centres commerciaux qui ne sont pas forcément intégrés au quartier. Ces secteurs sont donc conçus en fonction de l'usage de l'automobile. Le secteur Dutrisac correspond à un type de banlieue résidentielle à prédominance pavillonnaire. Ce secteur comprend en effet une diversité de types d'habitation (Bungalow, duplex détachés, duplex jumelés, triplex, *split-level*, multifamiliales de moins de 5 étages). Ce cas illustre la difficulté à classer les secteurs résidentiels de Saint-Laurent selon des archétypes de la banlieue résidentielle nord-américaine.

4.1.3.3 La banlieue planifiée

La banlieue planifiée fait référence à un type de quartier résidentiel qui témoigne d'une conception plus élaborée en termes d'aménagement que les deux exemples

précédents. Pour illustrer ce type nous prendrons l'exemple du quartier Alexis-Nihon qui a été développé au début des années 1960.



Figure 4.12 Le quartier Alexis-Nihon (en bas à droite), extrait des photographies aériennes obliques de Saint-Laurent en 1963.

Source : Gouvernement du Canada, Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Comme on peut le voir sur la figure 4.12, ce quartier résidentiel est une extension vers l'ouest de ceux construits pendant les périodes antérieures, c'est-à-dire avant les années 1940 et durant les années 1950. Ce quartier est longé par le tronçon de l'autoroute Transcanadienne qui traverse Saint-Laurent.

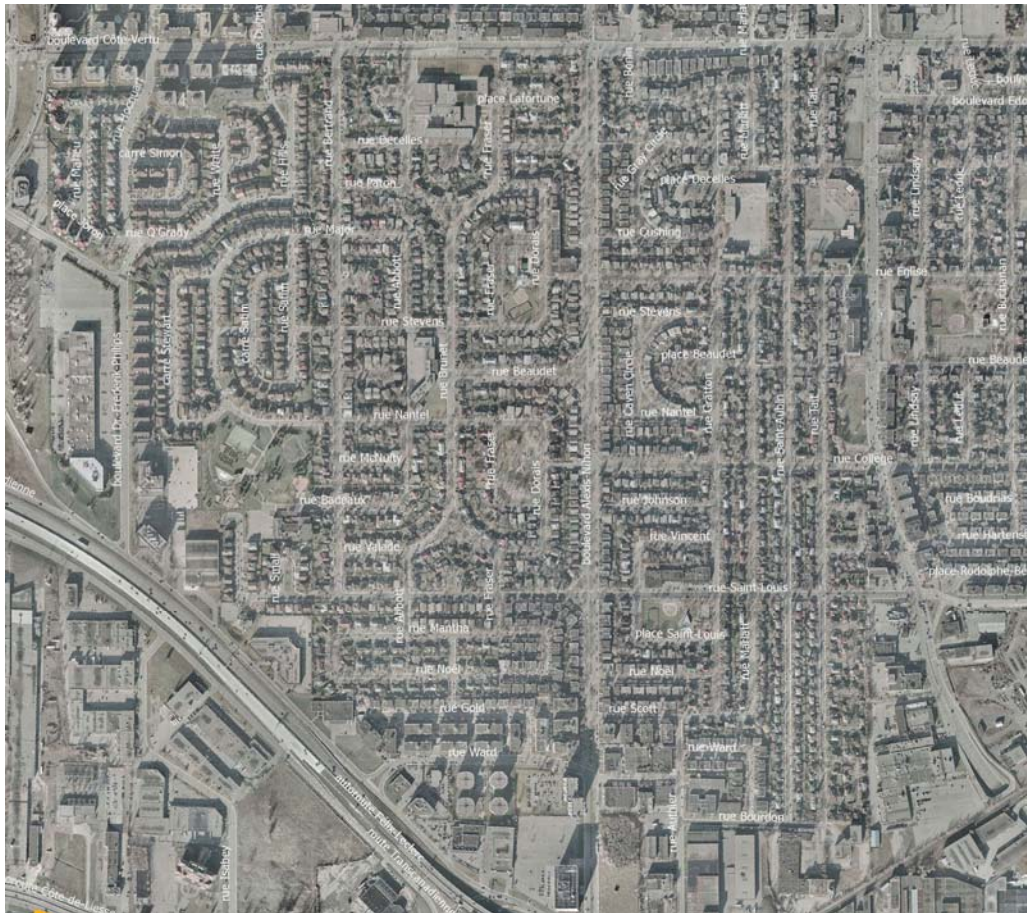


Figure 4.13 Le quartier Alexis-Nihon, extrait des orthographies (2003) de la Ville de Montréal.

Source : Aménagement urbain et services aux entreprises, Arrondissement de Saint-Laurent.

La trame viaire du quartier se distingue de la structure orthogonale des rues qui caractérise les quartiers résidentiels plus à l'est. L'ensemble est planifié en fonction d'une collectrice principale, le boulevard Alexis-Nihon (BGH Planning, 1985, p. 64). L'organisation de la trame viaire illustre une hiérarchie plus prononcée des voies de communication que dans le cas de la banlieue pavillonnaire. Les rues curvilignes sont des voies de desserte et non des axes de communication. La figure 4.13 montre que l'organisation de la trame viaire se caractérise par de nombreux culs-de-sacs, ceci

afin d'assurer la tranquillité de cet environnement résidentiel vis-à-vis de la circulation automobile.

Le secteur est composé d'une majorité de maisons individuelles et de duplex. Cependant des immeubles de plus cinq étages ont été construits au début des années 1980 (BGH Planning, 1985, p. 64). Ce secteur est la traduction d'un aménagement en particulier qui n'entretient pas de lien avec la trame de rues orthogonale des milieux résidentiels limitrophes. En ceci, ce type d'espace résidentiel se rapproche le plus du modèle des communautés planifiées aménagées par Clarence Stein et Henry Wright dans les années 1920 et inspirées par le modèle de la cité-jardin d'Ebenezer Howard. Toutefois, la comparaison s'arrête assez vite puisque la réalisation de ce quartier ne s'est pas faite à partir d'un plan d'ensemble qui intégrerait également des activités commerciales et des services. Ce secteur témoigne néanmoins d'un aménagement plus élaboré que celui des secteurs résidentiels de Saint-Laurent présentés jusqu'à présent.



Figure 4.14 Le quartier Alexis-Nihon (carrefour Caven Circle-Nantel).
Source : L'auteur.

Le secteur Alexis-Nihon se caractérise par une forte utilisation des rues curvilignes comme le montre la figure 4.14. Ceci accentue le caractère exclusivement résidentiel mais surtout permet une gestion de la circulation automobile en orientant celle-ci vers les voies de communication plus importantes.

Ce quartier a longtemps figuré comme un des secteurs les plus aisés de Saint-Laurent. Il a bien entendu depuis été dépassé par les développements domiciliaires de prestige plus récents comme ceux de Bois-Franc et du Nouveau Saint-Laurent. Cela dit, il continue d'abriter une forte concentration de familles juives aisées. Cette origine ethnique est en effet la plus représentée du secteur avec 2 550 personnes sur les 7 435 personnes que compte ce quartier en 2001 (Statistique Canada, 2001). La part des propriétaires est également élevée avec 1 540 propriétaires sur les 2 620 logements privés que compte le quartier (Statistique Canada, 2001).

4.1.3.4 Les tours d'habitation : l'îlot vertical

Les années 1970 et 1980 sont marquées sur le plan des modèles urbains d'habitation par l'influence du modèle de la Cité Radieuse de Le Corbusier (1887-1965). Celui-ci est en effet le premier architecte à prendre ses distances avec les conventions de l'architecture et les conventions élaborées par les CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) dont il a pourtant été l'une des figures dominantes (Castex et al., 1977, p. 149). Le modèle de l'unité d'habitation inventée par l'architecte suisse rompt en effet avec les modèles antérieurs. Cet objet ne se sert du sol que comme un simple socle. L'unité d'habitation n'entretient pas de lien avec l'espace existant. L'approche de Le Corbusier marque un refus de la ville telle qu'elle existe, elle est la concrétisation d'un processus de désintégration du tissu urbain (Castex et al., 1977, p. 149). L'unité d'habitation s'affirme comme un monument du présent et vise à rompre avec le passé. Elle est la négation d'une approche qui consistait à travailler à partir du tissu urbain existant. L'unité d'habitation est donc l'aboutissement d'une

rationalisation progressive du rapport avec le sol et donc avec le tissu traditionnel dont la structure et l'organisation ont une dimension historique.

Le caractère rationnel de l'architecture et de l'aménagement mis en avant par le mouvement des CIAM à partir de 1928 supprime peu à peu les liens qui unissent les nouvelles constructions à l'ancienne ville (Castex et al., 1977, p. 190). On assiste alors à une dissociation par rapport au tissu existant, à la répétition d'une même cellule-type. L'unité d'habitation peut être considérée en tant que monument du présent qui marque le triomphe de la pensée rationaliste poussée à son extrême. En outre, la prépondérance accordée à un habitat en hauteur a trait au fait que les fonctions de l'habitation et de la circulation sont traitées comme deux fonctions à part entière. Cette séparation des fonctions urbaines fait suite, comme nous l'avons déjà mentionné, à la publication de la Charte d'Athènes publiée en 1943. Cette pensée a notamment donné naissance à une organisation de l'espace de type fonctionnaliste⁷¹ qui peut servir de point de départ à la compréhension de l'aménagement des secteurs résidentiels qui se développent à Saint-Laurent durant les années 1970, ceux-ci étant marqués par une densification de l'espace bâti et le recours à des habitations en hauteur (tours à habitations). Cet habitat en hauteur permet en effet de densifier le tissu dans un contexte où les terrains disponibles pour le développement résidentiel deviennent rares. Dans le cas de Saint-Laurent, la construction de ces immeubles correspond aux années 1970 et 1980, notamment dans les secteurs suivants : Chameran, Montpellier et Cléroux. Pas très bien intégrés au reste du territoire, ces trois secteurs présentent le même type d'aménagement réduit au strict minimum. Ils sont situés sur des terrains relativement mal positionnés, notamment pour ce qui est du quartier Chameran situé le long de l'autoroute des Laurentides (A15), mais également en ce qui concerne le quartier Cléroux situé au bord de cette même autoroute.

⁷¹ Voir note de bas de page numéro 30.

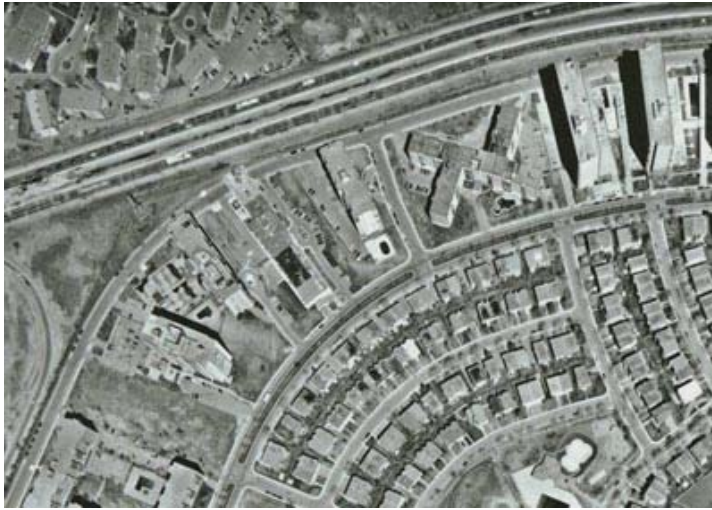


Figure 4.15 Le quartier Chameran, extrait de la collection de Saint-Laurent en 1994.
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Ressources Naturelles.

Comme le montre la figure 4.15, le secteur, composé de tours d'habitation, situé le long de l'autoroute des Laurentides, complète un quartier existant composé de maisons à appartements de moins de cinq étages. Ce type de logements représente en effet 1 695 des 2 520 logements que compte ce secteur. Des duplex, triplex et des maisons individuelles y sont également présents (Statistique Canada, 2001). Ce secteur s'est développé majoritairement durant les années 1960. La construction d'immeubles de plus de cinq étages qui représentent 2 600 des 2 845 logements du secteur surajouté fait donc figure de complément mais qui n'entretient pas de lien avec le tissu existant. Cela confirme l'analyse faite par Castex et al. (1977) quant à l'intégration d'un habitat en hauteur au tissu existant. Dans le cas de Saint-Laurent, ce type d'habitation sert à combler les interstices encore non occupés, notamment les secteurs les plus exposés aux nuisances sonores de par la présence d'autoroutes à proximité. Ce type d'habitat dans le cas du secteur Chameran est celui qui a le moins bien vieilli, comme le montre la figure 4.16. La rationalité poussée à son extrême rend l'espace de la rue inexistant et réduit l'habitant à un usager censé n'avoir que des gestes fonctionnels. Cet environnement ne comprend aucun espace permettant

une interaction sociale entre résidents à l'échelle de la rue. Ce modèle d'urbanisme qui privilégie la verticalité est donc antinomique à une organisation de l'espace privilégiant les rapports sociaux (Castex et al., 1977, p. 140).



Figure 4.16 Immeuble de type tour à habitation (quartier Chameran, rue Déguire).
Source : L'auteur.

À partir de la figure 4.16, on imagine aisément que la vie se passe soit dans le logement privé soit à l'extérieur du quartier. Les espaces intermédiaires entre le privé et le public sont des espaces sans vie. Comme le précise Serfaty-Garzon (1999, p. 19), jusqu'au XVIII^e siècle, il existe une continuité et une porosité des frontières entre l'espace privé et l'espace public. Au contraire, la modernité est marquée par une dissociation entre les deux types d'espaces et la maison devient avant tout un refuge (Serfaty-Garzon, 1999, p. 23). Autant le modèle de la cité-jardin pensé par Ebenezer Howard contient une dimension sociale importante et l'application de ce modèle dans l'aménagement de la banlieue permet de maintenir l'espace de la rue en tant qu'espace social jusqu'à un certain point. Mais ceci n'est plus le cas en ce qui concerne les espaces résidentiels qui caractérisent les années 1970 et 1980 à Saint-Laurent. Les espaces – liés au logement, de la rue, voués activités commerciales –

sont dissociés. Ceci se traduit particulièrement dans l'aménagement du quartier Montpellier qui se résume à des tours d'habitation, une voie de circulation principale (le boulevard Montpellier) et un centre commercial. Le caractère de l'ensemble est en complète rupture avec le milieu environnant qui est assimilable à un secteur résidentiel du type de la banlieue pavillonnaire (BGH Planning, 1985, p. 43).



Figure 4.17 Le quartier Montpellier (boulevard Montpellier).
Source : L'auteur.

L'aménagement est minimal : la rue – l'espace de circulation – est dissociée des immeubles qui de par leur taille ne participent pas à la structuration de cet espace servant normalement le développement d'interactions sociales.



Figure 4.18 Immeuble du quartier Montpellier (boulevard Montpellier).
Source : L'auteur.

Le caractère fonctionnel de ce type d'aménagement est encore plus évident ici. L'utilisateur est programmé pour passer du domaine privé (son logement) à son automobile sans s'approprier la rue (on devrait dire l'espace de circulation). La rue est un espace de transition entre le lieu d'habitation et les autres fonctions urbaines. Le dernier élément de cet aménagement épuré à l'extrême est le centre commercial.



Figure 4.19 Le centre commercial Village Montpellier (quartier Montpellier).
Source : L'auteur.

Bien entendu, l'utopie de Le Corbusier a été adaptée par les architectes et les urbanistes. Dans le cas de Saint-Laurent, ce type d'aménagement a permis de maximiser l'utilisation des espaces voués au développement résidentiel qui deviennent limités à partir des années 1970.

4.1.3.5 Le *New Urbanism* et l'exemple du projet domiciliaire Bois-Franc

Dans cette section nous présentons brièvement le courant contemporain du *New Urbanism*⁷² et explicitons la façon dont celui-ci a influencé la conception du projet domiciliaire Bois-Franc. Nous mettons également en valeur dans quelle mesure ce développement domiciliaire diffère de la conception des espaces résidentiels des périodes antérieures pour le territoire de Saint-Laurent.

4.1.3.5.1 Le *New Urbanism* : un courant en réaction aux principes d'aménagement du mouvement moderne

Le Nouvel urbanisme, traduction du terme anglais *New Urbanism*, est aussi connu sous le terme d'urbanisme néo-traditionnel. Ce courant en aménagement et architectural est né à la fin des années 1980 sous l'impulsion de plusieurs personnalités dont Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk et Peter Calthorpe connu pour son intérêt envers la question des transports. En 1993, le mouvement se formalise avec la création du *Congress for New Urbanism* (CNU), une organisation regroupant des architectes, des urbanistes mais également des personnalités du milieu politique et décisionnel (CNU, 2004). Le mouvement s'organise autour de la publication d'une charte qui fixe les objectifs et les critères à atteindre par l'application de principes précis. Le rationalisme et le fonctionnalisme du mouvement moderne sont considérés comme ayant contribué à la mise en place d'environnements qui ne répondent plus aux enjeux de la période contemporaine. Ce courant d'aménagement est donc une réaction à ce mouvement et il se veut une réconciliation avec les formes traditionnelles d'organisation urbaine que

⁷² Nous y faisons en effet déjà référence dans le premier chapitre de la thèse (point 1.4.3.2.2.1).

justement le mouvement moderne a violemment rejetées (Dutton, 2000, p. 31; Audirac et Shermyen, 1994, p. 61).

Les tenants de ce courant d'aménagement prennent pour référence l'espace pré-industriel caractérisé supposément par une dimension sociale et communautaire importante (Audirac et Shermyen, 1994, p. 61). De par l'application d'une série de principes en aménagement et architecturaux, l'objectif est de recréer cette unité qui caractérisait la période antérieure à la révolution industrielle. La banlieue organisée suivant l'application des principes du mouvement moderne est en effet caractérisée par des dysfonctionnements auxquels il s'agit de remédier : monotonie architecturale, ségrégation sociospatiale, étalement urbain, insécurité, déclin des valeurs communautaires (Duany et al., 2000). L'élaboration des principes du *New Urbanism* s'appuie sur cette analyse de la banlieue contemporaine. Ce courant d'aménagement se caractérise par les aspects suivants: promouvoir une mixité des fonctions urbaines, privilégier la circulation piétonne par rapport à l'usage de l'automobile, promouvoir une diversité de types d'habitation, favoriser une mixité sociale, promouvoir une plus haute densité afin de favoriser une forme urbaine plus compacte, mettre en valeur les espaces publics et globalement promouvoir un aménagement qui conduit au développement d'interactions sociales entre les résidents (CNU, 2004). Au même titre que les utopies du mouvement moderniste, ce courant d'aménagement voit ses principes confrontés aux contraintes liées à la production de l'espace bâti, c'est-à-dire un processus faisant intervenir différents acteurs ayant des logiques d'intervention parfois contradictoires. Dans la pratique, certains des principes de ce courant sont opérationnellement difficiles à mettre en œuvre. Une mixité entre la fonction résidentielle et celle des activités commerciales est par exemple un objectif qui est difficilement réalisable dans un projet résidentiel du fait d'un nombre insuffisant de consommateurs à l'échelle du quartier pour soutenir la présence de commerces (Grant, 2002, p. 80). La valorisation des rapports sociaux par le seul recours à

l'aménagement et à l'architecture est également une hypothèse discutable. Dans les faits, cet objectif se concrétise le plus souvent par la création d'enclaves résidentielles accentuant le phénomène de ségrégation sociale que le mouvement était initialement censé résorber (Till, 1993, p. 729). Le risque est en effet de mettre en valeur de par un aménagement et une architecture distinctive, ce que Harvey (1997, p. 3) qualifie de mauvais côté du communautarisme, c'est-à-dire la construction d'une identité par le biais de l'exclusion d'autrui.

En dépit des nombreuses critiques qui ont été formulées à son endroit, ce mouvement a entraîné le développement d'une tendance dans la conception des espaces domiciliaires en Amérique du Nord et aux États-Unis en particulier.

4.1.3.5.2 Application des principes du *New Urbanism* dans le cas du projet domiciliaire Bois-Franc

En ce qui a trait à la conception du projet, la filiale Bombardier Services Immobiliers a eu recours aux services de la firme d'architectes Daniel Arbour & Associés afin d'élaborer un plan d'ensemble. À l'origine, celui-ci ne fait pas explicitement référence aux principes du *New Urbanism*. La référence à ce dernier n'apparaîtra que plus tard notamment en tant qu'argument de vente intégré à la stratégie promotionnelle. Ce fait est précisé par l'un des architectes qui a participé à la phase conceptuelle du projet (Entretien 4). De l'avis de celui-ci, l'organisation du projet domiciliaire Bois-Franc découle de la réappropriation d'une forme urbaine plus traditionnelle par rapport à l'aménagement souvent sommaire d'un projet conventionnel de banlieue. L'organisation de l'espace est en effet structurée afin de donner des points de repère et de créer une atmosphère urbaine contrairement à l'aménagement qui caractérise la banlieue résidentielle des années 1950, 1960 et 1970 où l'on insiste avant tout sur la fonctionnalité de ces espaces (Entretien 4). Si on la compare aux secteurs résidentiels aménagés dans les années 1950, 1960 et 1970,

l'approche est donc tout à fait différente. Le projet s'apparente à la reconversion d'un espace à vocation industrielle dans un contexte où l'espace voué au développement résidentiel est moins abondant que par le passé. En outre, l'urbaniste de l'arrondissement précise que le *New Urbanism* se différencie de l'aménagement d'un projet résidentiel conventionnel de banlieue notamment car son application entraîne une densité de construction plus importante (Entretien 1). La municipalité de Saint-Laurent soutenait d'ailleurs la réalisation d'un projet domiciliaire qui ne soit pas un projet de banlieue conventionnel. Ce type de projet est perçu comme affichant une architecture trop monotone, voire démodée (Entretien 1).



Figure 4.20 Démarrage du projet domiciliaire Bois-Franc (en haut à gauche), extrait des photographies aériennes de Saint-Laurent en 1994.

Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Ressources Naturelles.

Le projet domiciliaire Bois-Franc se développe à partir de 1993 sur le site de l'ancien aéroport de Cartierville dans un milieu urbanisé. Le projet est entouré autant par des secteurs résidentiels construits pendant les années 1940 et 1950 que par des emprises industrielles notamment les locaux de l'entreprise Bombardier que l'on peut voir en

bas à gauche de la figure 4.20. Le site du projet domiciliaire Bois-Franc a fait l'objet d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) afin notamment de changer l'affectation du sol à des fins résidentielles⁷³ (Ville de Saint-Laurent, 1990a, p. 99-102). Le projet comprend théoriquement une mixité de fonctions urbaines compte tenu de la présence de commerces et de services⁷⁴. Comme nous allons le voir, le développement d'activités commerciales dans un milieu résidentiel est le plus souvent limité et le cas du projet domiciliaire Bois-Franc confirme cette règle.

De par la spécificité de son aménagement et le fait que le site était auparavant consacré à des activités industrielles, le projet n'entretient pas de lien fort avec le territoire existant. En outre, il ne s'inscrit pas dans la continuité du développement résidentiel des années 1980 qui, comme nous l'avons mentionné, s'appuyait sur une utilisation de la verticalité afin de maximiser l'utilisation d'un espace résidentiel restreint. Au contraire, le projet domiciliaire Bois-Franc illustre un retour à une organisation plus traditionnelle où l'objectif, au contraire du fonctionnalisme, est justement de créer un ensemble résidentiel cohérent qui intègre plusieurs fonctions. Le projet domiciliaire Bois-Franc illustre en effet un effort de planification à l'échelle d'un quartier ce qui l'oppose au mode de développement antérieur qui se traduisait par une juxtaposition de projets domiciliaires sans cohérence à l'échelle du territoire. Selon les instances municipales, le projet domiciliaire Bois-Franc se caractérise par une unité architecturale ce qui va dans le sens de ce que la municipalité entend promouvoir comme type de développement résidentiel depuis les années 1980 (Ville de Saint-Laurent, 1988, p. 11).

Tel que spécifié dans le plan directeur élaboré par la firme d'architectes, l'aménagement du projet est marqué par une hiérarchie des espaces, ceci afin de limiter l'usage de l'automobile, de privilégier la circulation piétonne et de mettre en valeur les espaces publics (Daniel Arbour & Associés, 1992, p. 12).

⁷³ Voir APPENDICE D.

⁷⁴ Ibid.

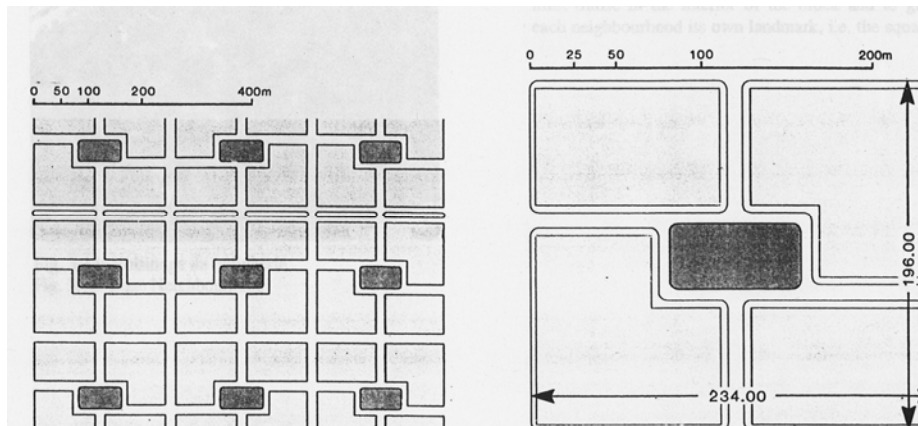


Figure 4.21 Trame des rues du projet domiciliaire Bois-Franc organisée autour d'un bloc urbain.

Source : Daniel Arbour & Associés, 1992, p. 12.

L'organisation de la trame des rues s'inspire de la structure du quartier historique de Savannah en Georgie (Daniel Arbour & Associés, 1992, p. 12). Le plan d'ensemble s'appuie sur une structure répétitive qui ne correspond pas directement aux principes du *New Urbanism* mais plutôt à l'adaptation d'une structure urbaine traditionnelle comme le mentionne l'architecte du projet (Entretien 4). Ce dernier confirme également qu'à l'époque de la conception du projet au début des années 1990, le mouvement du *New Urbanism* n'était pas encore très en vogue⁷⁵. Toutefois la conception s'appuie sur certains principes du courant d'aménagement en question, notamment en ce qui a trait à la mise en valeur de l'espace public et à la réappropriation de la rue en tant qu'espace de sociabilité par les résidents (Entretien 4). Selon l'architecte interrogé, l'utilisation des squares permet de diviser l'espace en unités de voisinage et donc de générer une atmosphère urbaine à l'échelle de celles-ci. La figure 4.22 est une illustration de cette unité de voisinage structurée autour d'un square qui fait office d'espace public.

⁷⁵ Voir note numéro 39.



Figure 4.22 Exemple de l'aménagement des espaces publics du projet domiciliaire Bois-Franc (square, rue Acajou).
Source : L'auteur.

Contrairement à un développement conventionnel de banlieue où l'aménagement valorise avant tout l'espace privé domestique, le bâti sert ici à la mise en valeur des espaces publics. L'architecte considère en effet que ceux-ci ne sont plus traités de façon résiduelle comme dans le cas d'une approche fonctionnaliste de l'aménagement mais participent à la mise en place d'un ensemble cohérent (Entretien 4).

Concrètement, le projet Bois-Franc diffère d'un projet domiciliaire conventionnel de banlieue sur plusieurs points. Tout d'abord, le projet affiche une diversité de types d'habitation avec notamment une forte proportion de maisons en rangée mais également des maisons jumelées, des appartements en copropriété et des appartements locatifs. À la base, le projet devait également comporter des logements de très haute densité. Le plan directeur prévoyait en effet des tours d'habitation mais la haute densité reste encore peu acceptée du point de vue du consommateur dans le cas d'un projet en milieu suburbain toujours selon l'architecte interrogé (Entretien 4).

Tableau 4.1
Typologie résidentielle du projet domiciliaire Bois-Franc
Source : Daniel Arbour & Associés, 1992, p. 7

Typologie	Unités totales
Maisons jumelées	10%
Maisons urbaines (en rangée)	30%
Duplex	15%
Triplex	5%
Structures de 3 étages (Locatif, copropriété)	20%
Structures de 4 à 6 étages (Locatif, copropriété)	15%
Structures de plus de 6 étages Copropriété	5%

La diversité des types d’habitation contribue à accroître la densité de l’espace bâti par rapport à un lotissement conventionnel de banlieue qui ne comprend qu’un seul type d’habitation, en général des pavillons. Les habitations d’un étage comme les bungalows de banlieue ne sont pas autorisées à Bois-Franc. Comme le précise l’un des constructeurs du projet, les trois firmes de construction⁷⁶ développent leurs modèles d’habitation suivant les directives figurant dans le plan directeur et approuvées par le promoteur, Bombardier Services Immobiliers (Entretien 2). À ce sujet, les constructeurs travaillent en étroite collaboration avec le promoteur du projet (Entretien 2). Les types d’habitation qui caractérisent le projet domiciliaire Bois-Franc suivent donc un code de construction strict et imposé par le promoteur, ceci afin de préserver l’unité architecturale de l’ensemble (Entretien 2).

Le projet domiciliaire Bois-Franc se distingue également d’un projet résidentiel conventionnel de banlieue par le fait qu’il inclut des commerces de proximité situés sur la Grand-Place où se trouve également le départ du Golf Le Challenger. Le projet

⁷⁶ À l’origine, le projet comportait quatre firmes de construction (point 3.3.3.1).

devait comporter également des activités commerciales dans des tours de cinq à neuf étages mais comme dans de nombreux développements domiciliaires qui ont tenté d'inclure une mixité des fonctions résidentielle et commerciale, cet élément a dû être mis de côté. Le projet domiciliaire Bois-Franc ne comprend donc que des commerces de proximité (dépanneur, club vidéo, nettoyeur, salon de coiffure).



Figure 4.23 Les commerces de proximité du projet domiciliaire Bois-Franc : la Grand-Place (rue des Nations).

Source : L'auteur.

Le développement d'activités commerciales dans les projets domiciliaires néo-traditionnels demeure en effet un objectif qui ne se concrétise que rarement car la densité de consommateurs n'est pas suffisante pour soutenir ces activités (Bartlett, 2003, p. 1484). Ceci démontre les limites de la portée d'un mouvement comme le *New Urbanism* qui ne peut changer par le seul recours à des principes d'aménagement, les lois qui régulent l'activité commerciale. D'après l'urbaniste de l'arrondissement, les résidents d'ensembles domiciliaires néo-traditionnels comme

celui de Bois-Franc continuent donc d'utiliser les centres commerciaux environnants pour leurs achats et s'y rendent en automobile (Entretien 1).

Il est nécessaire de préciser que le projet domiciliaire Bois-Franc est avant tout un projet commercial, c'est-à-dire que l'objectif du promoteur et des constructeurs est de vendre des maisons. L'objectif premier n'est donc pas de faire de ce projet domiciliaire un exemple de l'application des principes d'un courant en aménagement tel que le *New Urbanism*. La référence dans la conception du projet à un aménagement néo-traditionnel et le retour à une forme urbaine traditionnelle, c'est-à-dire qui se distingue d'un aménagement de type fonctionnaliste, n'empêche pas que ce projet soit influencé par les tendances du marché immobilier. Selon le promoteur du projet, les constructeurs s'adaptent continuellement à la demande qui caractérise le marché immobilier (Entretien 3). Le succès commercial du projet Bois-Franc s'explique avant tout par sa très bonne situation géographique par rapport au centre-ville⁷⁷. Le projet propose un compromis entre la banlieue et le centre-ville dans un milieu résidentiel distinctif et la clientèle principale du projet sont des jeunes familles avec une bonne situation (Diotte, 2004). En outre, l'aménagement particulier a permis de construire une identité distincte attachée au projet domiciliaire Bois-Franc qui ne pouvait pas se confondre avec celle d'un développement conventionnel de banlieue (Sauer, 1998, p. 23).

⁷⁷ Le projet est en effet situé à quinze minutes de trajet en automobile du centre-ville de Montréal.

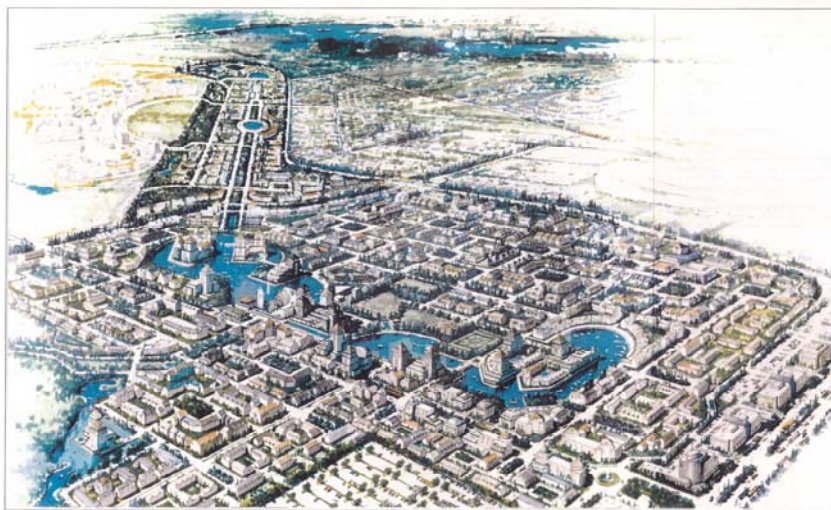


Figure 4.24 Le projet domiciliaire Bois-Franc à l'étape de la conception.
Source : Daniel Arbour & Associés, 1992, p. 21.

La conception insiste sur la notion de ville dans la ville, c'est-à-dire que sur le plan architectural, le projet domiciliaire Bois-Franc s'inscrit en tant qu'entité distincte par rapport au territoire environnant⁷⁸. Si le projet Bois-Franc illustre des changements quant à la conception des espaces résidentiels de banlieue, il ne révolutionne pas pour autant la manière dont ce type d'espace fonctionne. Le projet domiciliaire Bois-Franc réhabilite d'une certaine façon la notion de quartier en milieu suburbain mais cela n'empêche pas cette entité d'être dépendante du reste de la ville. La notion de ville dans la ville est donc avant tout un concept promotionnel qui ne se traduit pas dans la réalité. L'objectif premier était en effet de proposer un nouveau produit résidentiel qui réponde à une demande sur le plan du marché immobilier comme nous allons le confirmer dans le chapitre suivant. Le projet domiciliaire Bois-Franc est donc le résultat d'un compromis entre différents acteurs : constructeurs, promoteurs, architectes et la municipalité. L'application d'un modèle d'aménagement tel que le *New Urbanism*, comme cela pouvait être prévisible, est donc largement dépendante

⁷⁸ L'architecture du projet est en effet de style néo-traditionnel et se distingue clairement de celle des secteurs résidentiels adjacents construits durant les années 1940 et 1950.

de la réalité du marché immobilier. Ce fait est confirmé par l'urbaniste de l'arrondissement de même que par l'un des constructeurs du projet (Entretien, 1; Entretien 2). Malgré une volonté de la part du promoteur de proposer un projet innovant sur le plan conceptuel, la réalisation de ce projet confirme la prépondérance des lois du marché dans l'application ou non de certains principes d'aménagement. D'après le promoteur, ce type d'espace résidentiel répond également à la demande d'une clientèle aisée venue chercher un compromis entre la ville et la banlieue dans un secteur de l'île de Montréal bien desservi par les infrastructures autoroutières (Entretien 3). On peut donc anticiper que la conception de ce type de développement résidentiel soit adaptée à une demande de la part du consommateur plus qu'elle ne réponde à une volonté d'innovation sur le plan de l'aménagement.

La réalisation du projet domiciliaire Bois-Franc⁷⁹ marque un changement par rapport à un développement résidentiel jusqu'à présent constitué d'une agglomération de petits projets. Saint-Laurent se caractérise en effet par une juxtaposition de secteurs résidentiels qui témoignent de différentes époques de développement. Le projet domiciliaire considéré est bien entendu le produit de la volonté du promoteur, à savoir Bombardier Services Immobiliers, mais selon les dirigeants municipaux, il répond aussi à une demande de la part d'une clientèle qui recherche des ensembles planifiés et de grande envergure (Ville de Saint-Laurent, 1988, p. 11). La réalisation de ce projet s'inscrit également dans une stratégie d'aménagement de la part de la municipalité. Le plan d'urbanisme mis en place en 1990 marque en effet une volonté de planifier le territoire. Cet outil vient s'ajouter au plan de zonage existant et vise un développement plus équilibré et plus contrôlé du volet résidentiel par rapport à un développement marqué pour les périodes antérieures par des réactions à des opportunités qui induisent une organisation des secteurs résidentiels manquant de cohérence à l'échelle de la municipalité. La position des acteurs municipaux est de

⁷⁹ À cet effet le projet résidentiel du Nouveau Saint-Laurent illustre également une tendance vers des développements domiciliaires d'envergure en banlieue.

privilégier des projets mieux planifiés afin d'assurer une meilleure gestion de l'espace voué au développement résidentiel dans un contexte où celui-ci est moins abondant que par le passé. La période des années 1990 implique une situation différente de celle des années 1950 et 1960 où l'espace était disponible à profusion. Cela explique l'évolution des modèles d'aménagement vers des formes plus denses de développement. L'utilisation du *New Urbanism* participe donc potentiellement aux stratégies des acteurs municipaux quant à la densification des espaces voués au développement résidentiel et donc à l'objectif d'augmenter le nombre de résidents sur le territoire. Cependant les objectifs des acteurs quant à l'utilisation de ce modèle d'aménagement restent à être vérifiés grâce à l'analyse des entretiens qui figure dans le chapitre suivant.

4.2 L'aménagement des espaces industriels à Saint-Laurent: des années 1950 aux années 1990

Tout comme le développement résidentiel, le développement des espaces industriels a été marqué par différentes périodes⁸⁰. La période la plus récente, celle des années 1990, se caractérise par la mise en place du Technoparc. Dans cette section, nous analysons quatre exemples de secteurs industriels qui sont caractéristiques des différentes périodes de développement du territoire. Ces secteurs sont présentés par la figure 4.25.

⁸⁰ Voir APPENDICE B.

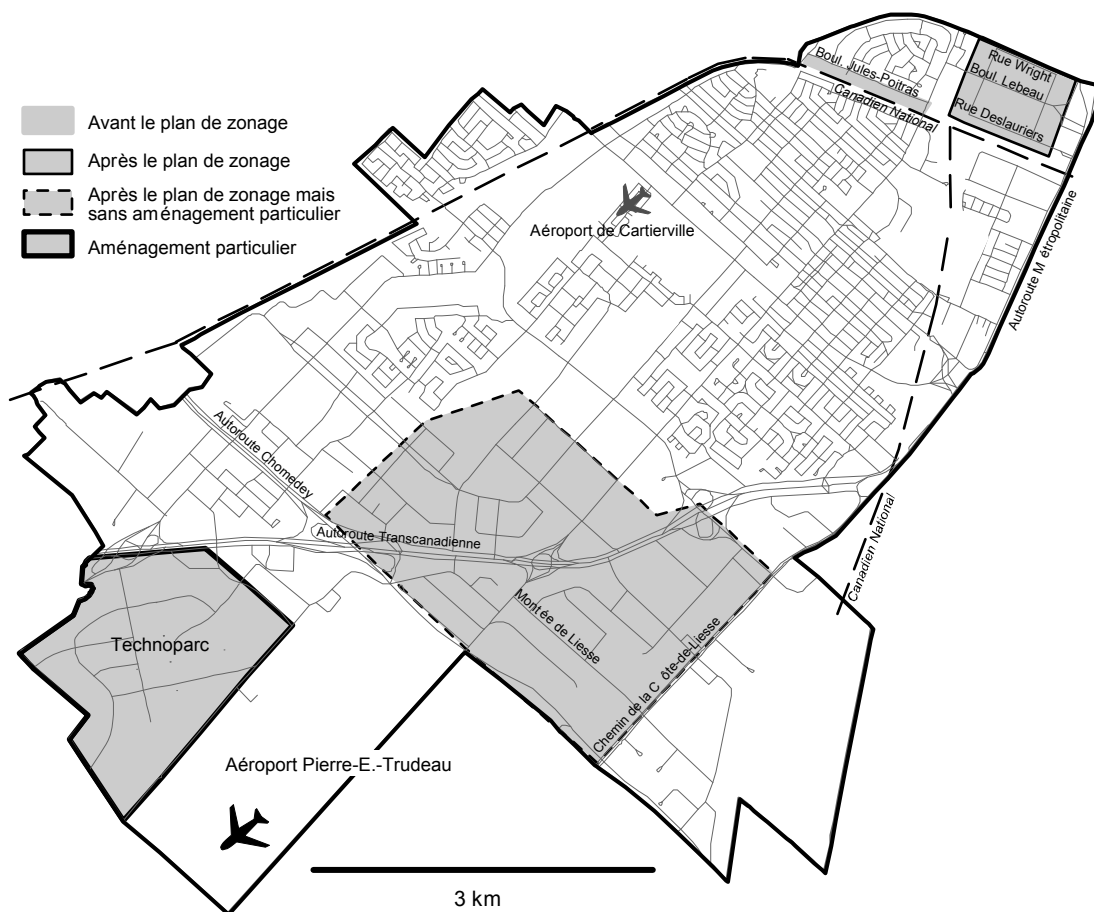


Figure 4.25 Les secteurs industriels analysés.
Source : INRS-UCS, 2007.

Comme nous l'avons démontré dans le chapitre précédent, la première période d'industrialisation jusqu'aux années 1940 a été marquée par l'action des acteurs municipaux qui en association avec les entreprises, entreprennent des travaux d'aménagement (construction de voies d'évitement, construction de la voirie, mise en place du réseau d'assainissement). Du fait de l'absence d'infrastructures majeures à part les voies ferrées du CN, les entreprises, pour cette période, se concentrent dans le secteur le long de cette ligne de transport et à proximité du boulevard Décarie qui constitue avant 1940 le principal axe de communication reliant Saint-Laurent à

Montréal. Comme le démontre le cas de la compagnie Industrial Glass d'Alexis Nihon, les entreprises s'installent à proximité de la main-d'œuvre localisée dans le noyau urbain. Il n'y a pas à cette époque d'aménagement en tant que tel pour les activités industrielles. Les seules restrictions consistent en des règlements qui concernent les normes de construction des bâtiments (Ville de Saint-Laurent, 1986).

La seconde période marquée par le développement de l'industrie aéronautique pendant la Seconde Guerre mondiale s'appuie sur la présence d'une infrastructure locale, l'aéroport de Cartierville. Comme nous l'avons mentionné dans le chapitre précédent, le rôle des acteurs municipaux dans le développement du secteur de l'aéronautique est minime et son développement à Saint-Laurent est dû à un concours de circonstances et au rôle du gouvernement fédéral dans l'appui à l'industrie de guerre. À partir des années 1950, les acteurs municipaux se dotent d'outils en termes d'aménagement afin de rationaliser l'espace et de contrôler dans la mesure du possible une industrialisation en pleine expansion au cours des décennies suivantes. Cette rationalisation des espaces industriels va aller de manière croissante et se concrétiser par la réalisation du Technoparc au début des années 1990. Ce projet se caractérise par un véritable effort en termes d'aménagement afin de mettre en place un espace voué aux entreprises des secteurs de la haute technologie.

4.2.1 Rationalisation des espaces industriels par le zonage : années 1950 et 1960

À Saint-Laurent, le plan de zonage a été mis en œuvre relativement tard dans l'histoire du développement du territoire. De même, Saint-Laurent s'est pourvu de moyens afin de planifier son territoire mais les institutions relatives à l'aménagement et au développement économique apparaissent tardivement. Le service de l'aménagement urbain et services aux entreprises n'apparaît qu'en 1971 (alors appelé service d'urbanisme), le service de développement économique n'est créé qu'au

début des années 1980 et succède au poste de commissaire industriel mis en place en 1967 (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent).

L'adoption des plans de zonage s'inscrit dans la prolongation du mouvement de réforme qui caractérise le Canada entre 1890 et 1914 (Wolfe, 1994, p. 10). Thomas Adams, figure emblématique de l'aménagement au Canada, fonde l'Institut d'urbanisme du Canada en 1919. Celui-ci dénonce en outre la spéculation foncière et préconise une intervention accrue des pouvoirs publics afin de tenir, autant que possible, la politique à l'écart des pratiques d'aménagement (Wolfe, 1994, p. 18). Il associe l'aménagement à une discipline à caractère scientifique censée pouvoir résorber certains maux propres à la société urbaine de l'époque. L'aménagement a pour objectif premier d'améliorer le bien-être de la communauté. Cet objectif se concrétise tout d'abord par la production de logements de bonne qualité (Gunton, 1979, p. 184). L'apparition du plan de zonage marque une rupture avec la situation décrite par Lewis (2001, 2000) dans le développement des premières banlieues manufacturières où l'aménagement était pratiquement inexistant, l'utilisation de l'espace répondant à une approche avant tout spéculative et directement liée à la logique du capitalisme industriel. Le zonage marque une volonté de séparer les intérêts politiques et financiers de l'urbanisme mais aussi de contribuer à protéger les espaces résidentiels des nuisances engendrées par les espaces voués aux activités industrielles (Wolfe, 1994, p. 17).

Dans le cas de Saint-Laurent, le développement des activités industrielles avant la mise en place du plan du zonage en 1954 n'est pas organisé. Les entreprises manufacturières se positionnent le long des principaux axes de communication et côtoient les sites résidentiels comme l'atteste la figure 4.26 où l'on peut identifier, au centre, une bande étroite d'implantations industrielles entre deux secteurs résidentiels.



Figure 4.26 Interstice industriel entre deux secteurs résidentiels (boulevard Jules-Poitras), extrait des photographies aériennes de Saint-Laurent en 1970.
Source : Gouvernement du Canada, Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Cet interstice industriel, qui se développe durant les années 1950 le long du boulevard Jules-Poitras, témoigne du manque de planification qui caractérise le territoire avant l'institution du plan de zonage. La mise en place de celui-ci fait suite à l'annexion de la partie ouest de la paroisse Saint-Laurent en 1954. La partie à l'est de l'aéroport de Cartierville est presque entièrement consacrée au développement industriel, à part une portion qui deviendra le projet résidentiel du Nouveau Saint-Laurent au début des années 1990⁸¹. Le territoire à l'ouest de l'aéroport de Cartierville est réservé au développement résidentiel, à l'exception d'une portion, qui dans la prolongation d'une zone industrielle déjà existante, sera développée en une zone d'activité que nous allons étudier de plus près car elle comporte l'originalité de témoigner d'un effort en termes d'aménagement – bien que minime – en vue de l'implantation d'entreprises.

⁸¹ Voir APPENDICE C. et APPENDICE E.

Le secteur industriel suivant est intéressant car il fait suite au plan de zonage et contrairement aux installations antérieures qui se groupaient le long des axes de communication ou à proximité d'infrastructures, on a ici dirigé les entreprises dans ce secteur en procédant à un aménagement particulier. Dans le cas du secteur industriel du boulevard Lebeau, l'aménagement a précédé l'implantation des entreprises. Comme le montre la figure 4.27, cet espace est exclusivement réservé à l'implantation d'entreprises. L'organisation de cet espace est la conséquence de l'application du plan de zonage. Ce secteur n'est en effet pas caractérisé par une mixité des fonctions urbaines comme cela a pu être le cas pour les secteurs plus anciens comme le secteur du Vieux Saint-Laurent par exemple.



Figure 4.27 Secteur industriel aménagé (boulevard Lebeau).
Source : L'auteur.

Même si l'aménagement est minime, il témoigne d'un effort de séparer les lieux de résidence des activités économiques et donc marque un changement par rapport aux périodes précédentes marquées avant tout par une localisation des entreprises à proximité des infrastructures et de la main-d'œuvre locale.

4.2.2 Le comblement d'un vaste parc industriel, l'exemple de la partie ouest de la ville: années 1970 et 1980

Même si le plan de zonage est en vigueur à compter de 1954, la partie ouest de la ville qui fait office de vaste parc industriel ne s'est pas constituée en fonction d'un aménagement en particulier. La municipalité de Saint-Laurent a adopté une politique de «laissez-faire», ce qui va à l'encontre de l'approche précédente qui avait pour objectif d'exercer un plus grand contrôle sur la localisation des entreprises. La vaste superficie située à l'ouest de la ville est donc laissée aux mains de promoteurs privés qui se sont portés propriétaires de lots bien avant que cet espace ne soit voué au développement industriel. Le développement des voies d'accès se fait au fur et à mesure que les entreprises s'installent. La municipalité n'opère qu'une distinction entre l'industrie lourde et légère comme l'atteste le plan de zonage⁸². Comme le précise le commissaire industriel de la ville entre 1989 et 1994, la partie ouest de Saint-Laurent se comble rapidement sans que la municipalité n'exerce une sélection particulière sur les entreprises qui s'y installent (Entretien 7). On peut attribuer cette attitude de la municipalité au fait que l'espace durant les années 1970 est encore disponible à profusion. Il n'existe donc pas d'impératif d'exercer un contrôle sur le type d'entreprises qui s'implantent sur le territoire. Ce contexte va néanmoins changer durant les années 1980.

⁸² Voir APPENDICE C.

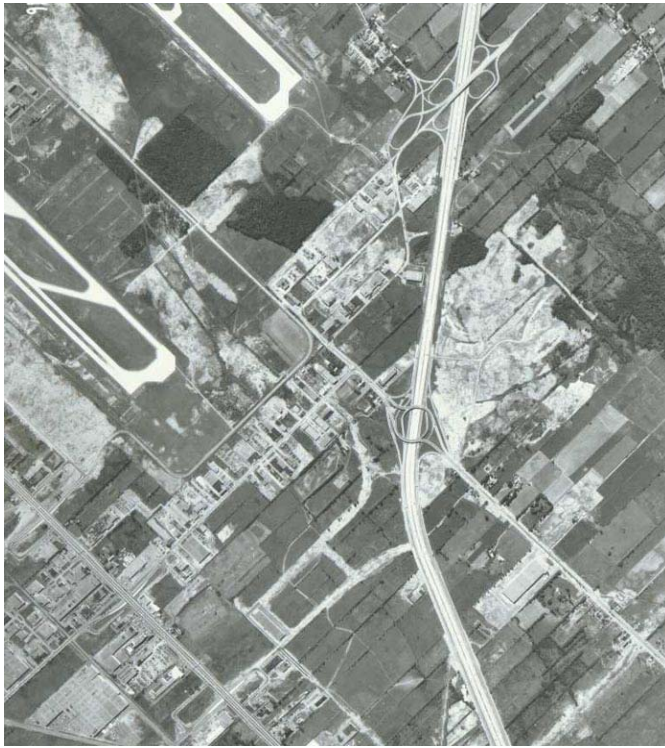


Figure 4.28 Secteur industriel sans aménagement à proximité du tronçon de l'autoroute Transcanadienne, extrait de la collection de Saint-Laurent en 1968.

Source : Gouvernement du Canada, Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Comme le montre la figure 4.28, le comblement de la partie industrielle de l'ouest de la ville se fait tout d'abord le long du chemin de la Côte-de-Liesse puis le long de la Montée-de-Liesse. L'autoroute Transcanadienne que l'on voit ici ne jouera un rôle important que durant les années 1970 dans l'attraction des entreprises. Le secteur est vierge de tout aménagement et les entreprises se groupent le long des axes de communication existants (Montée-de-Liesse, chemin de la Côte-de-Liesse).

La figure 4.29 montre plus en détail le développement le long de la Montée-de-Liesse, non loin de l'aéroport international qui est situé à l'ouest de ce secteur.



Figure 4.29 Secteur industriel à proximité de l'autoroute Transcanadienne, extrait de la collection de Saint-Laurent en 1973.
Source : Ville de Saint-Laurent.

Les secteurs situés à proximité de l'autoroute Transcanadienne se comblent rapidement et les voies de circulation se développent à mesure que les entreprises s'installent. Cette forme d'implantation industrielle confirme le fait que jusqu'aux années 1980, l'aménagement et le développement économique sont deux disciplines qui restent antinomiques. Dans le cas de Saint-Laurent et en ce qui concerne le comblement de la partie ouest de la ville, on évoquera le terme de développement spontané en opposition à une pratique de l'aménagement qui implique notamment une interférence du milieu municipal dans la logique de développement économique d'un territoire. Le comblement de la partie ouest de la ville illustre un développement laissé aux mains de promoteurs privés tels qu'Alexis Nihon. En outre à cette époque, ces terrains n'étaient pas traversés par l'autoroute Transcanadienne (Rumilly, 1969, p. 240). La Ville, qui a acquis cette partie en 1954 après avoir lutté contre les tentatives d'annexion de la Ville de Montréal, a cependant effectué des travaux

concernant la mise en place du système d'égouts pour cette partie du territoire (Rumilly, 1969, p. 243). Pour le reste, la municipalité joue un rôle minime, on peut toutefois souligner le rôle du service de développement économique qui s'attache par l'intermédiaire du commissaire industriel à faire connaître les lots à vendre et à faire la promotion des secteurs industriels (Jasmin et Egan, 1971, p. 75). L'aménagement se résume donc à la mise en place des services nécessaires (voirie, assainissement) au fonctionnement des entreprises. Les initiatives en termes d'aménagement sont donc des actions *a posteriori* au développement économique du territoire. Celles-ci l'accompagnent plus qu'elles ne témoignent d'une volonté de la part de la municipalité d'exercer une influence sur le type d'entreprises qui s'installent sur le territoire.

4.2.3 Conception architecturale et aménagement d'un parc scientifique : années 1990

Le Technoparc Saint-Laurent, dont nous avons rappelé l'histoire institutionnelle au chapitre précédent, illustre un effort particulier en ce qui concerne l'aménagement des espaces voués aux activités industrielles. Le modèle du parc scientifique est en effet un aménagement spécifique destiné à un certain type d'entreprises. Comme nous l'avons démontré au chapitre précédent, la réalisation du Technoparc émane avant tout d'une stratégie en termes de développement économique qui concerne la région métropolitaine de Montréal (Comité consultatif sur le développement de la région de Montréal, 1986). Toutefois, la municipalité de Saint-Laurent a de son côté évalué les retombées d'un tel aménagement et calculé les effets positifs que pourrait avoir un parc scientifique sur l'économie locale. On peut parler d'une réappropriation au niveau municipal d'un équipement émanant à l'origine d'une planification à l'échelle métropolitaine. En effet, dans une analyse stratégique établie par la firme de consultants SECOR en 1988 – donc près de huit années avant l'installation de la première entreprise dans le Technoparc – plusieurs avantages sont identifiés dans la

réalisation de cet équipement. Celui-ci a pour objectif de créer un point de convergence en termes d'image pour la région de Montréal afin d'attirer des entreprises des secteurs de la haute technologie vers le pôle de Saint-Laurent (SECOR, 1988, p. 2). À l'échelle municipale, il est prévu que le parc scientifique améliore la qualité du parc industriel de Saint-Laurent par un effet d'entraînement et contribue à affirmer l'image de la municipalité en tant que centre technologique de la région montréalaise (SECOR, 1988, p. 85). La mise en place du Technoparc s'inscrit donc dans la prolongation d'une stratégie municipale de développement économique qui vise à privilégier l'implantation d'entreprises des secteurs de la haute technologie sur le territoire. Cet équipement – d'après l'analyse de la firme de consultants – est également censé concentrer une expertise et dans la mesure du possible, générer une synergie avec les milieux universitaires et ceux de la recherche de la région (SECOR, 1988).

Dans le cas de Saint-Laurent, la municipalité a joué un rôle important dans la prise en charge du projet à un moment où celui-ci stagnait du fait de la complication engendrée par la structure institutionnelle qui caractérise l'initiative à cette époque⁸³. La municipalité est en charge de l'assemblage des terrains, du zonage et de la fourniture des infrastructures (SECOR, 1988, p. 75). Le concept d'aménagement développé par la firme d'architectes le Groupe Cardinal Hardy a pour objectif de développer un site de prestige de par l'application de critères d'aménagement qui concernent les points suivants :

- Une standardisation au niveau des normes d'implantation;
- Un contrôle de l'expression volumétrique du cadre bâti;
- Un contrôle de l'expression architecturale des bâtiments;
- Un contrôle de l'aménagement des espaces paysagers afin d'assumer le camouflage des aires à impact visuel négatif (stationnement, aires de livraison).

⁸³ Voir point 3.3.2.3.

L'aménagement du Technoparc est organisé à partir d'un axe central, à savoir un boulevard qui assure une image de prestige et qui est directement relié à l'autoroute 40 (Groupe Cardinal Hardy Lestage Inc., 1988, p. 19). Ce boulevard intègre notamment plusieurs parcs. Au total, le projet comporte 40% de son espace consacré aux espaces verts (Groupe Cardinal Hardy Lestage Inc., 1988, p. 19).

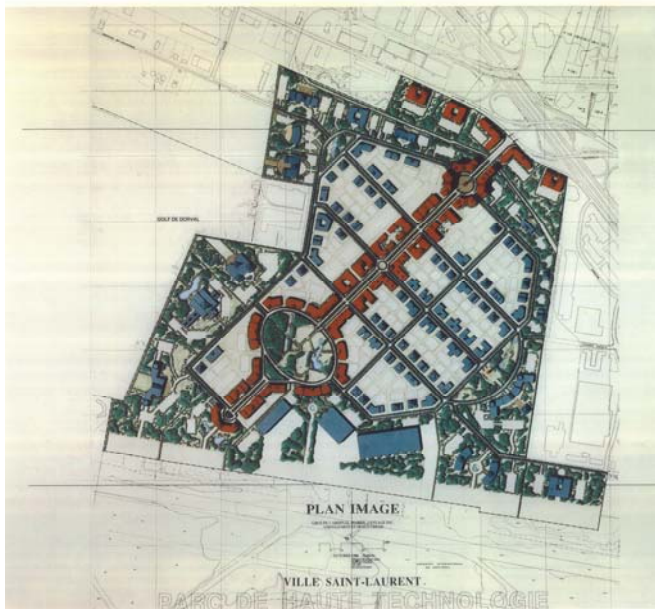


Figure 4.30 Plan d'aménagement du Technoparc Saint-Laurent.
Source : Groupe Cardinal Hardy, Lestage Inc., 1988, p. 25.

La figure 4.30 est une illustration de l'organisation spatiale du Technoparc et montre comment le projet est articulé autour d'un axe central. Ce boulevard est en effet caractérisé par des bâtiments d'implantation sur rue, alors que les espaces de la périphérie se caractérisent par un traitement moins dense (Groupe Cardinal Hardy Lestage Inc., 1988, p. 19). En théorie, à cet aménagement est associée une sélection des entreprises. Les bâtiments les plus importants étant situés le long de l'axe de prestige alors que les secteurs plus périphériques sont réservés aux activités de recherche et de fabrication (Groupe Cardinal Hardy Lestage Inc., 1988, p. 19). En effet, seules les entreprises qui consacrent au moins 40% de leurs ressources à la

recherche et développement pourront se loger le long du boulevard central (Journal Industriel, 1992). Selon la revue de presse que nous avons effectuée pour ce projet, le concept d'aménagement du Technoparc s'inscrit dans la redéfinition des espaces industriels qui vise la création d'environnements industriels de haute qualité (Info Commerce, 1989). La revue de presse révèle ainsi que la présence d'un parc scientifique à Saint-Laurent est une condition pour développer une image attractive, se distinguer des concurrents et ainsi rester compétitif sur le plan économique.

La conception du parc scientifique est inspirée d'une série de critères d'aménagement caractérisant des projets similaires qui ont été étudiés à l'étranger. L'étude de ces exemples a permis d'identifier quels étaient les principes d'aménagement à mettre en place afin d'assurer la qualité du développement (Groupe Cardinal Hardy Lestage Inc., 1988, p. 32). Il convient de souligner que la réalisation de ce projet entre dans une stratégie de développement économique précise de la part de la municipalité, contrairement à un développement industriel qui s'appuyait essentiellement sur des atouts en termes de localisation du territoire pour la période antérieure qui concerne les années 1950 jusqu'aux années 1990. La municipalité entend par la réalisation du Technoparc – d'après l'analyse stratégique effectuée par la firme de consultants et commanditée par la municipalité – affirmer son image en tant que pôle de la haute technologie de la région métropolitaine de Montréal afin de garder son avance dans ce domaine sur des villes de banlieue telles que Pointe-Claire, Kirkland ou Dollard-des-Ormeaux (SECOR, 1988, p. 85). Ceci explique qu'un effort particulier ait été entrepris dans l'aménagement de ce site industriel. Selon les instances municipales, l'objectif est de valoriser ce site doté d'une localisation exceptionnelle, en lui assignant une vocation en haute technologie. Selon la revue de presse et les documents relatifs à la conception de cet espace, la mise en place du Technoparc illustre donc un lien étroit entre une stratégie de développement économique qui vise

à favoriser l'implantation d'entreprises des secteurs de la haute technologie et une initiative particulière en termes d'aménagement.

Les arguments révélés par la revue de presse et ceux mis en valeur dans les études commanditées par la municipalité quant à la justification de cet équipement doivent être approfondis grâce à l'analyse des entretiens. On peut cependant anticiper que le recours à un aménagement particulier marque une évolution par rapport à la période précédente caractérisée avant tout par un accompagnement des tendances sur le plan du développement économique de la part des acteurs municipaux. Les années 1990 sont au contraire marquées par un effort particulier en termes d'aménagement afin de conférer une vocation particulière aux espaces voués aux activités industrielles. Pour ce faire, les acteurs municipaux font appel à l'expertise du secteur privé (firmes de consultants et d'architectes) afin de procéder à des initiatives en termes d'aménagement plus élaborées en ce qui a trait à l'organisation des espaces destinés au développement industriel.

4.3 Conclusion

La réalisation du projet domiciliaire Bois-Franc et la mise en place du parc scientifique, le Technoparc Saint-Laurent, témoignent des nouveaux enjeux qui caractérisent un territoire de la proche banlieue montréalaise et ce, tant au niveau du développement résidentiel qu'industriel. À partir de la fin des années 1980, la municipalité entend jouer un rôle plus important dans le processus de production des espaces à vocation résidentielle et ceux destinés aux activités économiques. Cette intervention municipale se matérialise par une série de mesures en termes d'aménagement et promotionnelles (analyses stratégiques, documents de planification, promotion du territoire pour affirmer la vocation économique concernant les secteurs de pointe). Bien que le projet domiciliaire Bois-Franc et le Technoparc Saint-Laurent soient des initiatives menées par des promoteurs privés, la

municipalité a participé activement à leur mise en place. L'utilisation de nouveaux modèles d'aménagement tels que le *New Urbanism* ou le parc scientifique s'apparente à des tendances lancées par les architectes mais ils répondent également à un besoin de la part des acheteurs et à une demande exprimée par les entreprises. On peut émettre l'hypothèse que la municipalité s'accommode de l'utilisation de ces modèles car ils correspondent également à un contexte où il s'agit de rentabiliser un espace de moins en moins disponible à proximité de Montréal. La mise en place de ces projets est censée attirer une population avec des revenus plus élevés que la population laurentienne et également constituer une source de revenus supplémentaire pour la Ville en termes d'impôts fonciers. Si chacun des projets illustre un effort particulier en termes d'aménagement en comparaison avec des projets conventionnels de banlieue, peut-on parler d'une planification accrue menée par la municipalité qui se concrétiserait durant les années 1990? En outre, nous pouvons conclure que l'application de ces nouveaux modèles s'inscrit dans la continuité de l'évolution du territoire. Ceux-ci sont en effet utilisés dans un contexte où l'espace devient limité tant en ce qui concerne le développement résidentiel qu'industriel. L'idée de rupture n'est cependant pas à écarter puisque la mise en place de chacun des projets témoigne d'une intervention accrue de la part de la municipalité, voire d'une volonté de planification. Ceci est un fait relativement nouveau dans l'histoire du développement du cas considéré. Le développement de Saint-Laurent s'est traduit par des interventions en termes d'aménagement dictées par le secteur privé sans qu'une planification d'ensemble ne caractérise le territoire. Toutefois, avant de confirmer cette affirmation, il convient d'analyser plus en profondeur les objectifs des acteurs dans l'utilisation de ces nouveaux modèles d'aménagement et d'identifier s'il existe un lien explicite entre les deux projets considérés. Ceci afin de vérifier si la mise en place quasi simultanée des projets considérés est attribuable à une véritable planification plutôt qu'à des réactions à des opportunités foncières.

Dans le chapitre suivant, nous nous attachons à répondre à cette interrogation. Ceci grâce à l'analyse des entretiens semi-directifs réalisés auprès des acteurs municipaux et ceux du secteur privé. Nous procédons également à l'analyse des stratégies promotionnelles mises en place à partir de la réalisation de ces projets afin d'identifier quelles sont les valeurs attachées à ces nouvelles formes de développement en milieu suburbain.

Chapitre V.

Construire et vendre la nouvelle banlieue : analyse du discours des acteurs et des stratégies promotionnelles

Dans les chapitres 3 et 4, nous avons montré comment les acteurs locaux de Saint-Laurent ont eu recours à de nouveaux modèles d'aménagement pour s'adapter à la conjoncture économique et au fait que l'espace soit moins disponible qu'auparavant. En outre, de par l'analyse de la période la plus récente, nous avons mis en lumière comment la municipalité tend à exercer autant sur le plan du volet résidentiel que sur celui des activités économiques, une plus grande planification⁸⁴ que par le passé. Cela dit, nous n'avons pas examiné quels sont les objectifs des différents acteurs qui expliquent la mise en place des projets considérés. Ceci afin de confirmer ou de réfuter notre hypothèse de départ. Dans ce dernier chapitre, nous analysons dans un premier temps les entretiens semi-directifs réalisés auprès des acteurs. Ceci pour clarifier leurs objectifs dans l'utilisation de nouveaux modèles d'aménagement (*New Urbanism*, parc scientifique), pour vérifier si un lien évident existe entre les deux projets et si leur mise en place visait à changer l'image du territoire de Saint-Laurent. Nous divisons l'analyse en considérant d'une part, le groupe des acteurs municipaux et d'autre part, le groupe des acteurs du secteur privé. Nous analysons en profondeur les thèmes à partir desquels ont été construits les guides d'entretien. Dans un second temps, nous analysons les documents promotionnels publiés par la municipalité entre 1952 et 1999 ainsi que la stratégie promotionnelle liée au projet domiciliaire Bois-Franc.

⁸⁴ Nous reprenons la définition de Pumain (2006b) qui fait référence à l'organisation des différentes composantes de la ville – donc à un équilibre des fonctions urbaines – pour préciser la signification du terme de «planification».

5.1 Analyse du discours des acteurs

Nous avons procédé à une analyse thématique des entretiens effectués auprès des acteurs identifiés⁸⁵. Ceci afin d'explorer trois thèmes en particulier :

- Thème 1a : les objectifs des acteurs dans l'utilisation du *New Urbanism*;
- Thème 1b : les objectifs des acteurs dans l'utilisation du modèle du parc scientifique;
- Thème 2 : Le lien entre les deux projets;
- Thème 3 : L'influence de la réalisation des projets sur l'image du territoire.

À cette analyse thématique, nous avons ajouté une analyse catégorielle qui consiste à hiérarchiser les sous-thèmes identifiés en fonction de leur occurrence dans le discours. Ceci afin d'évaluer les objectifs prépondérants des acteurs dans la mise en place des deux projets considérés.

5.1.1 Thème 1a : les objectifs des acteurs dans l'utilisation du *New Urbanism*

Nous présentons dans cette section les sous-thèmes qui caractérisent l'analyse thématique des entretiens en ce qui a trait à l'utilisation du *New Urbanism*. Nous distinguons dans l'analyse les deux groupes d'acteurs que nous avons interrogés, à savoir les acteurs du secteur privé et les acteurs municipaux.

5.1.1.1 Les acteurs du secteur privé

Le premier groupe d'acteurs est constitué du promoteur et du responsable du volet promotionnel, de l'architecte et de l'un des constructeurs qui est intervenu dans la réalisation du projet domiciliaire Bois-Franc. L'architecte qui a participé à la

⁸⁵ Voir APPENDICE A.

conception du Technoparc a également donné son point de vue sur l'utilisation du *New Urbanism* dans le cas du projet domiciliaire Bois-Franc et nous en avons tenu compte dans l'analyse. Nous répertorions ici les sous-thèmes identifiés par ordre d'importance dans l'analyse du discours.

5.1.1.1.1 Sous-thème 1 : différencier le produit

Le sous-thème le plus représentatif du discours des acteurs privés a trait à la notion de différenciation du produit. D'après l'interprétation de l'architecte du projet, l'aménagement particulier est utilisé afin de distinguer le projet domiciliaire Bois-Franc d'un projet conventionnel de banlieue d'un point de vue urbanistique et architectural de par la valorisation d'un concept d'aménagement plus urbain (Entretien 4). L'architecte interrogé qui a participé à la conception du projet Bois-Franc fait référence à un ensemble de principes dont l'alignement sur rue⁸⁶ et une hiérarchie des espaces plus marquée dans le projet domiciliaire Bois-Franc que dans un projet résidentiel conventionnel de banlieue, ceci afin de conférer un caractère plus urbain⁸⁷ à l'ensemble (Entretien 4). L'architecte reconnaît que la conception ne se base pas sur une application stricte des principes du *New Urbanism* mais qu'elle a été largement inspirée par ce courant d'aménagement :

On peut situer le projet comme ayant des similitudes avec les projets de type New Urbanism, avec le retour aux formes classiques de rues, les alignements sur rue, un ensemble de principes qui s'éloigne des développements suburbains des années 1960. La mise en place d'une hiérarchie de rues et une hiérarchie des espaces (Extrait, entretien 4).

⁸⁶ On ne peut nier que l'implantation des bâtiments plus proche de la rue confère une impression de densité par rapport à un projet conventionnel de banlieue.

⁸⁷ Pour définir ce caractère urbain, l'architecte, dans son discours, fait intervenir la densité plus importante de construction par rapport à un projet conventionnel et la diversité des types d'habitation. L'expression de «réappropriation de la forme urbaine» est utilisée afin de souligner le fait que l'aménagement particulier du projet et son architecture confèrent à cet environnement une atmosphère urbaine. Mais le discours de cet acteur en particulier reste assez vague quant à la définition du caractère urbain propre au projet domiciliaire Bois-Franc et généré par l'effort particulier en termes d'aménagement qui caractérise le projet.

L'utilisation du *New Urbanism* fait référence à une série de mesures pour mieux encadrer l'espace public et notamment rendre la présence de l'automobile plus discrète par le biais d'un système de garage souterrain qui permet de ne pas avoir de portes de garage en façade mais de les dissimuler sur le côté des bâtiments (Entretien 2; Entretien 4). L'implantation des bâtiments proche de la rue permet de réduire la distance entre les domaines public et privé pour faciliter les interactions sociales entre les résidants selon l'interprétation d'un des constructeurs du projet (Entretien 2). En opposition à la banlieue résidentielle traditionnelle, l'architecture n'est pas la traduction de l'expression personnelle des résidants mais elle sert la constitution de l'espace public et surtout une unité architecturale à l'échelle du projet (Entretien 4). Cette notion de différenciation du produit qui se traduit dans l'aménagement de l'espace est liée à la volonté du promoteur de créer un projet qui se distingue d'un projet conventionnel de banlieue comme le mentionne l'un des constructeurs⁸⁸ du projet domiciliaire Bois-Franc :

Bombardier voulait créer un projet qui se distinguait complètement de tous les autres projets, il voulait un concept urbain, une utilisation intelligente du terrain (Extrait, entretien 2).

En ce qui concerne les acteurs du secteur privé, la notion de différenciation du produit par rapport à un projet conventionnel de banlieue associée à un concept d'aménagement plus urbain est ce qui ressort de manière la plus explicite quant aux objectifs principaux dans l'utilisation du *New Urbanism*.

⁸⁸ Le projet domiciliaire Bois-Franc compte trois constructeurs : le Groupe Sotramont, le Groupe Montclair et le Groupe Maltais (Bois-Franc, 2007). Initialement cependant le projet comptait quatre constructeurs différents (voir point 3.3.1).

5.1.1.1.2 Sous-thème 2 : rentabiliser l'espace

Le second sous-thème le plus significatif qui apparaît dans l'analyse du discours des acteurs privés fait référence au fait que l'utilisation d'un courant d'aménagement comme le *New Urbanism* permette de rentabiliser un espace bien situé et de le bonifier par l'intermédiaire d'un aménagement de qualité (Entretien 9). Selon l'architecte-urbaniste qui a participé à plusieurs études stratégiques quant au volet résidentiel de Saint-Laurent, l'utilisation du *New Urbanism* en milieu suburbain fait référence à l'objectif suivant :

Dans le fond le New Urbanism, c'est d'intégrer dans des parties plus périphériques de la ville des concepts beaucoup plus urbains et de les bonifier par le biais d'une meilleure organisation et par l'intégration de fonctions à la fois de loisirs et commerciales à l'intérieur de ces projets-là (Extrait, entretien 9).

L'utilisation d'un courant d'aménagement comme le *New Urbanism* est donc liée à un objectif de valorisation de l'espace par l'intermédiaire d'un concept plus urbain (Entretien 4; Entretien 9). Cet objectif de rentabilisation est associé à la notion de qualité. Le soin apporté à l'aménagement par l'intermédiaire de l'utilisation de ce courant d'aménagement est interprété comme correspondant à un «cran supérieur» par rapport à un projet conventionnel de banlieue. La qualité de l'aménagement est en outre perçue comme répondant à une demande de la part du consommateur, ceci correspond à l'avis de l'architecte du projet:

Ceux qui apprécient l'esthétique de la ville aiment la qualité des aménagements de Bois-Franc, d'une manière générale, c'est un cran supérieur par rapport à tout ce qui se fait ailleurs (Extrait, entretien 4).

L'aménagement plus élaboré et la qualité de l'ensemble du projet sont présentés par les acteurs du secteur privé comme servant un objectif de rentabilisation de l'espace. La valorisation d'un concept plus urbain par un aménagement particulier correspond également à une demande pour ce type d'environnement résidentiel.

5.1.1.1.3 Sous-thème 3 : rassurer le consommateur quant à son investissement immobilier

L'analyse thématique et catégorielle révèle également que l'utilisation du *New Urbanism* sert la constitution d'un espace distinct de par l'unité architecturale – et les normes qui la régissent – qui caractérise le projet. Ce point est mis en avant à la fois par le promoteur et l'un des constructeurs du projet (Entretien 2; Entretien 3). Selon ces derniers, les personnes qui achètent une maison à Bois-Franc doivent en effet signer un code architectural qui définit les règles quant à l'aspect extérieur des bâtiments. L'environnement est d'une certaine manière contrôlé (Entretien 2; Entretien 3). L'utilisation du *New Urbanism* sert la mise en place d'un projet avec une unité architecturale. Celle-ci garantit également la sécurité du consommateur quant à son investissement financier (Entretien 3). Le promoteur du projet insiste sur le fait que le consommateur – de par l'unité architecturale qui caractérise le projet – ait une garantie que l'habitation avoisinante soit similaire à la sienne (Entretien 3). On peut donc anticiper à partir du discours des acteurs du secteur privé que l'utilisation du *New Urbanism* est au service d'une stratégie de vente qui s'appuie sur une intentionnalité de la part du consommateur d'investir dans un environnement homogène.

5.1.1.1.4 Sous-thème 4 : créer un milieu de vie/une communauté

L'application des principes du *New Urbanism* sert aussi la création d'un milieu de vie, voire d'une communauté, grâce à la présence de commerces de proximité, d'un golf et d'une place centrale (Entretien 3). À ce thème du milieu de vie est associé celui de la sécurité et de la tranquillité. Ainsi, les services présentés sont mis en place pour accentuer le confort des résidents comme le mentionne le concepteur en

marketing du projet qui a travaillé en étroite relation avec le promoteur pour assurer la diffusion de l'image du projet domiciliaire Bois-Franc. Celui-ci fait le lien entre la présence de commerces de proximité et la création d'une communauté :

Étant donné que je veux avoir une communauté, je vais avoir des commerces, un golf et un cœur à Bois-Franc avec une place publique que l'on appelle la Grand-Place. Ça se veut des commerces d'utilité pour les résidents pour faciliter leur sécurité, la tranquillité, le milieu de vie. T'as ton dépanneur, ton nettoyeur, un dentiste et ton club vidéo (Extrait, entretien 3).

Toutefois, ce thème du milieu de vie est plus présent dans la publicité qui a trait à ce projet domiciliaire que dans le discours de l'ensemble des acteurs du secteur privé. En fait, seul le promoteur et le concepteur en marketing du projet insistent sur ce point quant à l'utilisation du *New Urbanism*.

5.1.1.2 Les acteurs municipaux

Les acteurs municipaux sont représentés par les élus, l'urbaniste de l'arrondissement et le responsable de la gestion des projets. Les acteurs municipaux font référence de façon inégale au courant d'aménagement du *New Urbanism* dépendamment de leur connaissance de ce dernier. Nous rendons compte ici des sous-thèmes identifiés dans l'analyse du discours des acteurs municipaux en ce qui a trait à l'utilisation du *New Urbanism* qui a été faite dans le cas du projet domiciliaire Bois-Franc.

5.1.1.2.1 Sous-thème 1 : différencier le produit/stratégie commerciale

Les acteurs municipaux, notamment les élus, reconnaissent que le projet domiciliaire Bois-Franc avant d'être innovateur, fait figure de produit résidentiel adapté au marché immobilier. L'utilisation du *New Urbanism* est avant tout perçue comme faisant partie d'une stratégie commerciale de la part du promoteur, ce qui explique que les

maisons proposées ne soient pas abordables notamment si l'on tient compte du revenu moyen des familles de Saint-Laurent comme le mentionne le dernier maire de la Ville de Saint-Laurent (Entretien 11). L'utilisation du *New Urbanism* est perçue de la part des élus comme une stratégie de la part du promoteur afin de créer un produit résidentiel qui se différencie du reste du marché. L'utilisation du *New Urbanism* dans la conception confère au produit final un caractère original et attrayant qui se distingue d'un projet conventionnel de banlieue. Cela correspond, d'après le responsable municipal⁸⁹ de la gestion des projets domiciliaires, à une stratégie commerciale de la part du promoteur :

Dans le cas de Bois-Franc, encore là quand vous voulez vendre un produit...le promoteur a trouvé l'élément architectural comme étant l'atout qui fait sa marque de commerce...c'était une question de stratégie de développement pour arriver à donner un produit qui est différent auquel la clientèle n'était pas habituée. Alors, une clientèle qui va chercher un nouveau produit, il faut que cela soit attrayant (Extrait, entretien, 6).

L'urbaniste de l'arrondissement reconnaît également que l'utilisation du *New Urbanism* est adaptée en fonction d'une demande de la part du consommateur. Le concept d'aménagement du projet domiciliaire Bois-Franc doit en outre s'ajuster aux caractéristiques du marché immobilier en banlieue. Le projet devait en effet au départ comporter un nombre accru de commerces de proximité mais cet aspect ne correspond pas au marché résidentiel en milieu suburbain, les consommateurs sont en effet encore habitués à des espaces résidentiels monofonctionnels (Entretien 1). Ce sous-thème qui a trait à la notion de différenciation rejoint celui mis en avant par les acteurs du secteur privé et on peut dire que les acteurs municipaux interprètent l'utilisation du *New Urbanism* avant tout comme une stratégie commerciale liée à la démarche du promoteur.

⁸⁹ Cet acteur municipal est référencé en tant que Directeur général adjoint de la Ville de Saint-Laurent (voir APPENDICE A.). Il était en charge de la gestion des projets de Bois-Franc et du Technoparc au niveau municipal.

5.1.1.2.2 Sous-thème 2 : améliorer l'esthétique et l'aménagement du projet

Les acteurs municipaux reconnaissent l'intérêt esthétique du projet et l'utilisation du *New Urbanism* est associée à une qualité supérieure en ce qui concerne l'aménagement d'un développement résidentiel. Cette qualité est définie en référence à des projets plus conventionnels. L'urbaniste de l'arrondissement mentionne le type d'habitation des maisons en rangée avec des portes de garage pour traduire ce qu'il considère comme étant l'archétype d'un développement résidentiel conventionnel. D'après lui, ce modèle ne correspond plus aux critères de qualité actuels (Entretien 1). Les élus mentionnent également ce sous-thème qui a trait à la qualité de l'aménagement du projet. Le fait que celui-ci ait une unité architecturale est en effet perçu comme un point positif par rapport notamment à des développements résidentiels d'une envergure moindre et qui se développent les uns à côté des autres sans véritable planification à l'échelle de la municipalité (Entretien 1; Entretien 11). La notion de qualité qui ressort de l'analyse thématique des entretiens est associée au fait que le projet domiciliaire Bois-Franc soit caractérisé par un concept dans son organisation par rapport à un projet conventionnel de banlieue, qui le plus souvent, se résume à un ensemble d'habitations sans réelle planification d'ensemble (Entretien 8). La densité de construction qui caractérise le projet est également perçu comme un élément qui ajoute à la qualité du projet (Entretien 8). D'un point de vue général, les acteurs municipaux perçoivent l'utilisation du *New Urbanism* en tant que facteur contribuant au degré d'excellence de l'aménagement du projet. Cette notion de qualité est systématiquement opposée à l'aménagement fonctionnaliste de la banlieue résidentielle conventionnelle. L'extrait suivant de l'entretien avec le responsable municipal de la gestion du projet illustre le fait que la conception soit associée à un critère de qualité qui a contribué au bon accueil de cette initiative par la municipalité:

Y a pas beaucoup de projets de cette envergure qui ont été planifiés de cette façon là avec des critères aussi élevés, évidemment toute municipalité qui avait la chance de se faire soumettre un projet de cette qualité et de cette envergure aurait été heureuse d'avoir ça (Extrait, entretien 6).

L'utilisation du *New Urbanism* est donc perçue de la part des acteurs municipaux comme contribuant à la haute facture du projet en ce qui concerne son esthétique et son organisation. Ceci ajoute à son intérêt par rapport à un développement plus conventionnel. Cependant, il convient de préciser que les acteurs municipaux ne mentionnent pas tous le courant du *New Urbanism* lorsqu'ils font référence au concept qui caractérise l'aménagement du projet.

On constate donc un discours assez similaire entre les deux groupes d'acteurs notamment en ce qui a trait au thème de la différenciation du produit et le fait que l'utilisation du *New Urbanism* soit associée à un critère de qualité en ce qui concerne la conception du projet. Toutefois, cette analyse révèle que les deux groupes d'acteurs visent des objectifs différents en ce qui concerne l'utilisation du *New Urbanism*. Le premier groupe a recours au *New Urbanism* afin de concevoir un produit résidentiel qui se différencie d'un projet conventionnel de banlieue tout en assurant une certaine densité de construction afin de rentabiliser un espace bien situé dans l'île de Montréal. Le second groupe des acteurs municipaux perçoit l'utilisation du *New Urbanism* comme un élément qui sert la planification d'un projet résidentiel de qualité ayant une unité architecturale et une certaine densité. L'élément positif de l'utilisation du *New Urbanism* du point de vue des acteurs municipaux est en outre de permettre le développement d'un projet domiciliaire d'envergure par rapport à des projets résidentiels menés par de plus petits promoteurs qui se juxtaposent sans réelle cohérence à l'échelle du territoire.

5.1.2 Thème 1b : les objectifs des acteurs dans l'utilisation du modèle du parc scientifique

Nous présentons ici les sous-thèmes identifiés pour chacun des deux groupes en ce qui concerne l'utilisation du parc scientifique en tant que modèle d'aménagement. De la même manière que précédemment, nous classons les sous-thèmes par ordre d'importance suivant leur fréquence dans le discours.

5.1.2.1 Les acteurs du secteur privé

Les acteurs du secteur privé dans ce cas concernent deux des promoteurs du consortium «Technoparc Saint-Laurent» et l'architecte qui a supervisé la conception du parc scientifique du point de vue de son aménagement.

5.1.2.1.1 Sous-thème 1 : différencier le produit/s'adapter aux besoins des entreprises

Le premier sous-thème identifié a trait à la qualité esthétique de cet environnement et à l'aménagement particulier de cet espace. Selon l'architecte du projet, les entreprises des secteurs de la haute technologie sont à la recherche de composantes additionnelles (parc, piste cyclable, piste piétonnière) par rapport à un parc industriel conventionnel (Entretien 9).

Le modèle du parc scientifique correspond donc à un aménagement plus élaboré afin de se différencier d'un parc industriel conventionnel comme le précise l'architecte du projet :

Les parcs industriels ancienne génération étaient tout simplement une poursuite d'ensemble de rues sans qu'il y ait aucun thème ou une organisation de ces espaces...alors que dans le parc de haute technologie il y a un concept d'organisation de l'ensemble de ce secteur-là autour de fonctions précises, autour d'espaces publics, autour d'espaces verts (Extrait, entretien 9).

L'architecte du projet met en avant le fait que la conception du parc de haute technologie répond également à une demande de la part des entreprises :

Quand on a fait la planification d'origine, c'était avec SECOR qui avait fait eux l'analyse de marché, donc il y a une recherche fondamentale au départ sur quels sont les besoins des différentes entreprises en émergence en ce moment en haute technologie pour savoir comment organiser l'espace : quelles sont les grandeurs de terrains dont ils ont besoin, quelles sont les typologies d'espace dont ils ont besoin, quels sont les services que l'on retrouve dans ces parcs-là? (Extrait, entretien 9).

Le promoteur du projet confirme qu'un équipement tel que le parc scientifique est un moyen d'attirer des entreprises des secteurs de la haute technologie :

Les entreprises recherchent ce genre de campus, d'environnement...la nouvelle économie exige un nouveau genre de parc industriel...le Technoparc c'est un concept qui se voit, l'aspect donne sa particularité au parc, la mission est d'attirer les entreprises de haute technologie, c'est des sociétés jeunes, tout le monde veut avoir le Nortel de ce monde (Extrait, entretien 5).

Ces exemples démontrent que l'utilisation du modèle du parc scientifique du point de vue des acteurs privés constitue avant tout une réponse à une demande particulière de la part des entreprises des secteurs de la haute technologie.

5.1.2.1.2 Sous-thème 2 : rentabiliser un espace à vocation industrielle

Le parc scientifique est également perçu en tant que modèle d'aménagement adapté à l'évolution économique du territoire. Ceci constitue le second argument le plus fréquemment cité dans le discours des acteurs du secteur privé. D'après l'architecte,

cette évolution économique implique de créer un milieu plus structuré dans un contexte où l'espace est moins disponible qu'auparavant (Entretien 9). Il existe donc une sélection des entreprises qui doivent avoir au moins 40% de leurs activités dévouées à la recherche et développement (Entretien 9). Les acteurs du secteur privé font donc le lien entre l'évolution économique vers une concentration d'emplois dans les secteurs de la haute technologie, le besoin des entreprises de ce secteur d'activité et les caractéristiques en termes d'aménagement d'un parc scientifique. Ce modèle d'aménagement permet également de maximiser l'utilisation d'un terrain bien situé à proximité d'une autoroute majeure (la Transcanadienne) et proche de l'aéroport international, ceci est confirmé par l'architecte :

Les études préliminaires ont amené à conclure qu'il serait plus avantageux d'avoir un parc de haute technologie plutôt que du développement industriel comme il y avait à Saint-Laurent, de type entreposage et très peu intensif. À cause de la localisation du site à l'intersection des voies majeures, à proximité de l'aéroport de Montréal, il y avait lieu de créer un parc orienté où il y aurait beaucoup de recherche de haute technologie donc des valeurs ajoutées plus grandes que le développement typique de Saint-Laurent (Extrait, entretien 9).

À cette rentabilisation du foncier, l'un des promoteurs du projet ajoute que la présence d'un tel équipement est également le moyen d'attirer une population avec un plus fort pouvoir d'achat. Le sous-thème de la valorisation du foncier par l'implantation d'entreprises des secteurs de la haute technologie implique donc différents éléments comme le suggère l'extrait suivant:

La haute technologie, ça rapporte plus d'argent, c'est plus propre, c'est plus environmental friendly et puis les gens qui y travaillent, c'est des gens qui font plus

d'argent, ils vont construire de plus grosses maisons qui vont rapporter plus d'argent à la Ville (Extrait, entretien 5).

Le parc scientifique est donc perçu du point de vue des acteurs du secteur privé comme un modèle d'aménagement qui permet de maximiser l'utilisation d'un espace bien situé dans un contexte économique où les secteurs de la haute technologie sont privilégiés. Toutefois, comme le confirment les propos du promoteur, la mise en place d'un parc de haute technologie fait partie d'une stratégie d'ensemble – notamment de la part de la municipalité – pour atteindre des objectifs en termes économiques mais également en ce qui a trait à l'attraction d'une clientèle pour le développement du volet résidentiel du territoire.

5.1.2.2 Les acteurs municipaux

Dans ce cas, les acteurs municipaux incluent les élus, le responsable de la gestion des projets, l'urbaniste ainsi que deux des responsables du service du développement économique.

5.1.2.2.1 Sous-thème 1 : Restructurer l'économie locale

Le modèle du parc scientifique est présenté comme faisant partie d'une stratégie de développement économique afin de créer une masse critique d'entreprises dans le domaine de la recherche et du développement (Entretien 6; Entretien 8; Entretien 11). Les élus font le lien entre cet équipement et la création d'emplois bien rémunérés (Entretien 8; Entretien 11). Le thème du développement économique ressort donc fortement dans l'analyse thématique du discours des acteurs municipaux. Ce groupe d'acteurs fait donc un lien explicite entre le modèle d'aménagement du parc scientifique, la production de produits à valeur ajoutée et la création d'emplois bien rémunérés. Comme le précise l'actuel maire de l'arrondissement, l'aménagement

d'un parc scientifique a pour objectif d'appuyer une orientation précise quant à la stratégie de développement économique :

La stratégie de Saint-Laurent à l'époque était de diversifier l'économie, ils [les acteurs municipaux] voulaient avoir non seulement des compagnies manufacturières mais aussi des emplois qui étaient assez rémunérateurs, le choix a été fait d'une évolution de l'économie locale vers cette économie du savoir (Extrait, entretien 8).

D'après le commissaire industriel de la Ville entre 1989 et 1994, la mise en place d'un équipement comme le parc scientifique participe à une approche plus stratégique du développement économique (Entretien 7). Celui-ci met en particulier en valeur un lien accru entre les pratiques d'aménagement et les objectifs en termes de développement économique:

L'âge d'or du parc industriel, c'est du passé, à cette époque on réagissait aux entreprises qui venaient puis on s'organisait, il y avait des initiatives pour accélérer telles ou telles choses mais ça ne faisait pas partie d'une stratégie générale (Extrait, entretien 7).

Le modèle du parc scientifique dans le discours des acteurs municipaux participe donc à une stratégie de développement économique qui vise à développer une concentration plus importante d'entreprises oeuvrant dans les secteurs de la haute technologie. L'utilisation de ce modèle d'aménagement est donc censée favoriser, jusqu'à un certain point, une restructuration de l'économie locale si l'on s'en tient au discours des acteurs municipaux.

5.1.2.2.2 Sous-thème 2 : rentabiliser un espace à vocation industrielle

Les acteurs municipaux perçoivent également l'utilisation de ce modèle d'aménagement comme un moyen de rentabiliser un espace à vocation industrielle, de maximiser l'utilisation d'un terrain en y implantant des entreprises des secteurs de la haute technologie plutôt que des entreprises du secteur manufacturier traditionnel (Entretien, 1; Entretien 11). La mise en place d'un parc scientifique est donc perçue par les acteurs municipaux comme un moyen de valoriser un espace voué à l'activité industrielle. Cet aménagement particulier va en effet permettre d'attirer des entreprises qui sont peu consommatrices d'espace, de créer des emplois bien rémunérés mais surtout de rentabiliser, en ce qui a trait à la taxe foncière, un espace à vocation industrielle bien situé. Ceci est confirmé par l'urbaniste de l'arrondissement :

À l'époque des années 1980, on avait beaucoup d'entrepasage, avec la concurrence de Laval et de Longueuil où le terrain est moins cher, on craignait de subir une baisse par rapport à la taxe foncière payée par les occupants industriels, on voulait donc remplacer le manufacturier par quelque chose avec une valeur ajoutée (Extrait, entretien 1).

La mise en place d'un parc scientifique est donc considérée par les acteurs municipaux comme un moyen de rentabiliser un espace proche du centre-ville en lui assignant une fonction particulière qui est celle de la haute technologie et ainsi pallier à la concurrence que Saint-Laurent peut subir de la part d'autres villes de la banlieue de Montréal en ce qui a trait aux activités économiques du secteur manufacturier traditionnel et à celles liées à l'entrepasage (Entretien 1; Entretien 12).

On remarque que les thèmes répertoriés pour chaque groupe d'acteurs sont assez similaires, notamment en ce qui concerne le thème de la rentabilisation du foncier.

Toutefois, le premier groupe perçoit le modèle du parc scientifique comme un modèle d'aménagement qui s'adapte à une certaine réalité économique – et notamment aux besoins des entreprises des secteurs de la haute technologie – alors que le second groupe présente ce modèle dans un objectif d'entraîner la venue d'entreprises de ce secteur d'activité et donc d'anticiper jusqu'à un certain point le développement économique du territoire. Dans les deux cas toutefois, le modèle du parc scientifique correspond à la maximisation de l'utilisation d'un espace à vocation industrielle, ceci dans le cadre d'une stratégie de développement économique qui vise à privilégier les secteurs de la haute technologie. L'analyse du discours de chacun des deux groupes révèle que les stratégies en termes d'aménagement sont directement liées à une stratégie de développement économique.

5.1.3 Thème 2 : le lien entre les deux projets

Les deux projets considérés sont mis en place durant les années 1990 et correspondent comme nous l'avons mentionné dans le chapitre 3 à une volonté de la part de la municipalité d'exercer plus de contrôle sur le plan du développement économique et du volet résidentiel. Toutefois, avec les entretiens réalisés nous avons pour objectif de mettre en évidence la perception des acteurs en ce qui concerne le lien entre les deux projets considérés. Nous rendons compte ici des résultats de l'analyse de ce thème en particulier.

5.1.3.1 Les acteurs du secteur privé

Nous avons pour ce thème réuni l'ensemble des acteurs du secteur privé correspondant aux deux projets. Nous rendons compte ici des sous-thèmes qui caractérisent l'analyse du discours des acteurs pour le thème 2 et ceci par ordre d'importance.

5.1.3.1.1 Sous-thème 1 : un lien indirect entre les deux projets

Les acteurs du secteur privé considèrent qu'il existe une complémentarité entre les deux projets dans la mesure où les personnes travaillant dans le Technoparc sont susceptibles de résider à proximité de leur lieu d'emploi dans un projet résidentiel de prestige comme celui de Bois-Franc (Entretien 4; Entretien 5; Entretien 9). Les acteurs du secteur privé reconnaissent également que la présence d'un développement résidentiel comme celui de Bois-Franc peut avoir une influence sur l'attractivité du territoire par rapport aux entreprises des secteurs de la haute technologie notamment en ce qui concerne la main-d'œuvre bien rémunérée qui caractérise ce secteur d'activité (Entretien 4; Entretien 5). Toutefois, ce lien entre les deux projets demeure assez fragile dans la perception qu'en ont les acteurs du secteur privé puisque que deux d'entre eux précisent que les projets correspondent à deux dossiers différents. Dans ce cas, leur mise en place est perçue comme deux opérations immobilières distinctes (Entretien 5; Entretien 10).

5.1.3.1.2 Sous-thème 2 : équilibrer les fonctions urbaines

Les acteurs du secteur privé mentionnent que la mise en place de ces deux projets témoigne d'une volonté de la part de la municipalité de mieux équilibrer son développement en permettant à une proportion de personnes qui travaillent à Saint-Laurent d'également y demeurer (Entretien 9). L'architecte du projet du parc scientifique interprète le développement simultané des deux projets comme suit :

Saint-Laurent avec ces projets a connu une ère de meilleure qualité de développement, avant on avait beaucoup de développement industriel de type très périphérique. La notion d'équilibre entre les fonctions urbaines est plus présente qu'avant (Extrait, entretien 9).

L'association du développement du parc scientifique au volet résidentiel – qui comprend le projet domiciliaire Bois-Franc mais aussi celui du Nouveau Saint-Laurent – est donc perçue comme une stratégie des instances municipales afin de promouvoir une ville dont les fonctions seraient plus complémentaires (Entretien 9). Le sous-thème de la stabilité est également évoqué pour caractériser la complémentarité du volet résidentiel avec celui des activités économiques qui concerne le développement du Technoparc (Entretien 9). Toutefois, il convient de préciser que relativement à ce thème de la planification aucun des acteurs du secteur privé ne soit en mesure de préciser si cette intention d'équilibrer le volet résidentiel et celui des activités se concrétise dans les faits, c'est-à-dire si la co-existence des deux projets incite la main-d'œuvre qui travaille dans les secteurs d'activité liés à la haute technologie de Saint-Laurent d'également y demeurer. De plus, ce thème de l'équilibre des fonctions n'est mentionné que par un seul acteur.

5.1.3.2 Les acteurs municipaux

Le discours des acteurs municipaux relativement au lien entre les deux projets est marqué par l'ambiguïté. Tout en reconnaissant que la mise en place de ces deux projets participe à une planification⁹⁰ du territoire, les acteurs municipaux précisent également que les deux projets correspondent à deux opérations différentes. Nous analysons ici plus en détail les trois principaux sous-thèmes qui caractérisent la perception des acteurs municipaux quant au lien entre les deux projets considérés.

5.1.3.2.1 Sous-thème 1 : équilibrer les fonctions urbaines

L'objectif premier des acteurs municipaux par la mise en place des deux projets est d'atteindre un meilleur équilibre entre le nombre de résidents à Saint-Laurent et le nombre d'emplois (Entretien 6; Entretien 11). L'ancien maire précise que l'objectif à

⁹⁰ Nous utilisons la notion de planification en opposition à un simple encadrement du développement urbain (voir note numéro 28).

l'époque de la mise en place des projets, donc durant les années 1990, était d'atteindre 125 000 emplois pour 100 000 résidents au début du XXI^e siècle. Le développement du volet résidentiel fait donc partie d'une stratégie pour que les personnes qui travaillent à Saint-Laurent demeurent également sur le territoire et ceci dans le but de rentabiliser les services urbains existants (Entretien 6; Entretien 11). La mise en place des deux projets est présentée par les acteurs municipaux comme étant intégrée au plan d'urbanisme⁹¹ publié en 1990 qui vise à une planification du territoire et à encadrer les décisions relatives à son aménagement (Entretien 1; Entretien 6). Toutefois, les acteurs municipaux reconnaissent qu'il est difficile dans les faits d'avoir une influence sur le choix de résidence des personnes qui travaillent à Saint-Laurent. Les choix quant au lieu de résidence et au lieu de travail sont considérés en effet comme deux décisions distinctes de la part des ménages (Entretien 6). Les acteurs municipaux reconnaissent que la mise en place des projets répond à une volonté de planifier le développement du territoire notamment en visant un équilibre entre la fonction résidentielle et celle des activités économiques. Cependant, ceux-ci précisent que leurs moyens pour atteindre cet objectif sont limités.

5.1.3.2.2 Sous-thème 2 : des réalisations qui répondent aux lois du marché

Le second sous-thème qui a trait au thème du lien entre les deux projets est une contradiction du premier. Les acteurs municipaux reconnaissent en effet que le Technoparc et le projet domiciliaire Bois-Franc sont également des réalisations qui répondent à une demande donc qui s'adaptent avant tout aux lois du marché avant de répondre à un objectif de planification de la part de la municipalité (Entretien 7; Entretien 8; Entretien 11). Ceci contredit donc le premier thème de la planification mentionnée dans le point précédent. Suivant cette perspective, la mise en place des

⁹¹ Ce plan est un outil de référence afin d'encadrer les décisions en termes d'urbanisme. Dans le cas de Saint-Laurent, le plan avait pour objectif d'équilibrer les fonctions urbaines et notamment d'opérer un rééquilibrage entre le nombre d'emplois et le nombre de résidents (Ville de Saint-Laurent, 1990a, p. 15).

deux projets est considérée comme une réaction à des opportunités plutôt que répondant à une planification en tant que telle (Entretien 7). Dans ce cas, chacun des projets illustre une volonté de rentabiliser des espaces bien situés sur le territoire métropolitain tant en ce qui a trait au développement résidentiel qu'industriel. La mise en place de ces projets est alors perçue comme répondant à des logiques immobilières de la part des promoteurs et non à une volonté de planification émanant des instances municipales (Entretien 8). L'analyse du lien entre les deux projets révèle donc que l'objectif de planification demeure tributaire d'une logique dictée par le secteur privé et en particulier par la logique de développement des promoteurs. Les deux projets sont même considérés comme deux dossiers différents pour certains acteurs municipaux, ce qui démontre qu'avant d'être issue d'une planification en tant que telle, la mise en place de ces projets répond à deux logiques de développement distinctes dues au fait que ceux-ci soient gérés par des promoteurs différents et surtout que dans leur conception, ceux-ci soient avant tout adaptés afin de répondre à une demande de la part du consommateur (les entreprises d'une part, les ménages d'autre part) (Entretien 1; Entretien 8).

5.1.3.2.3 Sous-thème 3 : créer un milieu favorable à l'installation d'entreprises des secteurs de la haute technologie

La mise en place des deux projets est cependant perçue comme un moyen de créer un milieu favorable au développement d'une économie basée sur les secteurs de la haute technologie (Entretien 1). Mais cet argument n'a été formulé que par l'urbaniste de l'arrondissement. En fait, le thème de la création d'un milieu de vie favorable à l'implantation d'entreprises des secteurs de la haute technologie n'est pas mentionné par la majorité des acteurs municipaux. La tendance est davantage de considérer la mise en place de ces deux projets comme relevant de deux logiques de développement différentes. La présence de projets résidentiels de prestige en tant que facteur contribuant à l'implantation des entreprises des secteurs de la haute

technologie n'est donc pas un thème très représentatif de la perception qu'entretiennent les acteurs municipaux vis-à-vis du lien entre le projet domiciliaire Bois-Franc et le projet du Technoparc Saint-Laurent. Cet argument comme nous allons le voir, est en revanche largement mis en avant dans le discours promotionnel relatif au territoire depuis les années 1990.

La confrontation de la perception des acteurs du secteur privé et de celle des acteurs municipaux confirme la prééminence de logiques de rentabilisation foncière par rapport à une volonté de planification qui aurait pour objectif d'aboutir à un meilleur équilibre entre la fonction résidentielle et celle des activités économiques. En effet, les acteurs municipaux eux-mêmes reconnaissent la difficulté à intégrer la mise en place de ces deux projets à une même logique de développement. À la limite, les acteurs du secteur privé sont plus enclins à admettre que la mise en place de ces deux projets découle d'une planification de la part de la municipalité afin de rééquilibrer le ratio entre le nombre d'emplois et le nombre de résidents pour le territoire. Toutefois, et cela est commun aux deux groupes d'acteurs, lorsque le thème de la planification est évoqué, aucun des acteurs ne semble en mesure d'indiquer comment se concrétise cette planification, c'est-à-dire dans quelle proportion les employés du Technoparc résident dans les projets domiciliaires haut de gamme nouvellement créés (le projet domiciliaire Bois-Franc et celui du Nouveau Saint-Laurent). Ceci démontre en partie que l'objectif premier de la mise en place de ces projets correspond plutôt à une logique de rentabilisation foncière dictée par l'action des promoteurs. Rééquilibrer le ratio entre le nombre d'emplois et le nombre de résidents et donc viser un meilleur équilibre des fonctions urbaines par le biais d'une planification du territoire correspond à une volonté politique qui n'est pas représentative de la perception de l'ensemble des acteurs mais surtout qui n'apparaît pas comme le facteur déterminant expliquant la production de ces espaces.

5.1.4 Thème 3 : influence des projets sur l'image du territoire

Ce thème abordé lors des entretiens n'est pas représentatif de la perception qu'entretiennent les acteurs vis-à-vis de la mise en place de projets récents comme celui du parc scientifique ou du projet domiciliaire Bois-Franc. La création d'une image de marque à partir des projets en question ne faisait visiblement pas partie des objectifs des acteurs municipaux et de ceux des acteurs du secteur privé. Un seul des acteurs municipaux, l'urbaniste de l'arrondissement, reconnaît en effet que le développement de projets résidentiels de prestige participe à la construction d'une image attractive pour les entreprises des secteurs de la haute technologie (Entretien 1). Cependant, même dans ce cas, la présence de projets domiciliaires haut de gamme est présentée comme un atout mais pas comme un facteur déterminant le succès de Saint-Laurent en tant que territoire économiquement performant en ce qui concerne ce secteur d'activité (Entretien 1). La stratégie de marketing urbain n'intervient donc pas pour expliquer la réalisation des deux projets considérés. La réaction à ce thème en est souvent une d'incompréhension surtout de la part des acteurs municipaux. Un des acteurs précise en effet que Saint-Laurent n'a jamais souffert d'une image négative et que le développement de nouveaux projets n'avait pas pour objectif d'avoir un impact sur l'image de Saint-Laurent qu'il jugeait positive avant la mise en place de ces projets (Entretien 6). Selon le discours des acteurs municipaux, la vocation du territoire n'a donc pas été modifiée par la mise en place des deux projets ni l'image qui prévaut quant à la définition de cet espace. Pour qualifier Saint-Laurent, les acteurs municipaux font encore majoritairement référence au modèle de la ville de banlieue dépendante de la présence des autoroutes quant à sa prospérité économique. Dans le cas des acteurs privés, ce thème n'a pas non plus eu un écho important. L'un des acteurs municipaux mentionne le fait que la présence des deux projets est une façon de rendre le territoire plus attractif vis-à-vis des entreprises des secteurs de la haute technologie notamment dans un contexte concurrentiel où il s'agit de se distinguer de villes capables de produire des biens manufacturiers à

meilleur prix (villes du continent asiatique notamment) (Entretien 5). Cependant, de la même manière qu'en ce qui concerne les acteurs municipaux, la réaction des acteurs privés n'est pas significative quant à ce thème en particulier. Même si d'une manière générale, ceux-ci sont plus conscients de l'importance de l'image positive qui peut être véhiculée de par la réalisation des deux projets, cet objectif n'est pas prépondérant pour expliquer leur mise en place.

Dans le tableau suivant nous présentons les résultats de l'analyse thématique en énumérant les sous-thèmes identifiés par ordre d'importance et en distinguant le groupe des acteurs privés et celui des acteurs municipaux.

Tableau 5.1
Résultats de l'analyse thématique et catégorielle des entretiens semi-directifs par groupe d'acteurs
Source : L'auteur

	Thème 1a	Thème 1b	Thème 2	Thème 3
Acteurs du secteur privé	(1) Différencier le produit (2) Rentabiliser le foncier (3) Rassurer le consommateur quant à son investissement immobilier (4) Créer un milieu de vie/communauté	(1) Différencier le produit/s'adapter au besoin des entreprises (2) Rentabiliser le foncier	(1) Lien indirect (2) Équilibrer les fonctions urbaines	(1) Aucun impact (2) Attirer des entreprises dans un contexte concurrentiel
Acteurs municipaux	(1) Différencier le produit/stratégie commerciale (2) Améliorer l'esthétique et l'aménagement du projet	(1) Restructurer l'économie locale (2) Rentabiliser le foncier	(1) Équilibrer les fonctions urbaines (2) Des réalisations qui répondent aux lois du marché (3) Créer un milieu favorable à l'installation d'entreprises des secteurs de la haute technologie	(1) Aucun impact (2) Construction d'une image attractive pour les entreprises des secteurs de la haute technologie

Les résultats de l'analyse thématique des entretiens se résument donc en plusieurs points :

- L'utilisation de nouveaux modèles s'explique avant tout par la nécessité de rentabiliser des espaces bien situés sur l'île de Montréal. Ceci en assignant une vocation particulière à ces espaces, de prestige pour le projet domiciliaire Bois-Franc, dans les secteurs de la haute technologie pour ce qui est du Technoparc.
- L'utilisation de ces nouveaux modèles est principalement liée à la position géographique du territoire à proximité du centre-ville et au fait que l'espace dans ce secteur soit plus limité qu'auparavant.
- La volonté de créer un environnement favorable au développement d'une économie en haute technologie par la co-existence de développements résidentiels de prestige et d'un parc scientifique, est un argument secondaire.
- Si une planification existe de la part de la municipalité, les acteurs municipaux reconnaissent que cette planification a ses limites et qu'elle reste tributaire de la stratégie des promoteurs.
- Le projet domiciliaire Bois-Franc et le Technoparc Saint-Laurent, avant d'illustrer l'application de nouveaux modèles d'aménagement, sont des réalisations qui répondent à une logique de marché. Les acteurs confirment en effet que la conception de ces projets répond avant tout à une demande du point de vue du consommateur tant en ce qui concerne les entreprises que les ménages.
- Il existe une proximité évidente entre les sous-thèmes identifiés dans le cas des acteurs du secteur privé et celui des acteurs municipaux, c'est-à-dire une perception relativement convergente entre les deux groupes quant aux thèmes analysés.

5.2 Analyse des stratégies promotionnelles

Nous procédons dans cette section à l'analyse de la stratégie promotionnelle mise en œuvre par la municipalité de Saint-Laurent entre les années 1950 et les années 1990. Ceci afin d'identifier s'il existe une corrélation entre le discours des acteurs et le discours promotionnel construit par la municipalité depuis les années 1990. Dans un deuxième temps, nous procédons à l'analyse du volet promotionnel du projet domiciliaire Bois-Franc, ceci dans l'objectif d'identifier les valeurs qui sont mises en avant dans la promotion de ce type d'espace résidentiel par rapport notamment aux valeurs traditionnellement attachées à la banlieue résidentielle nord-américaine.

5.2.1 Évolution de la stratégie promotionnelle du territoire entre 1952 et 1999

Dans cette section nous mettons en valeur comment l'image du territoire de Saint-Laurent a évolué depuis la Seconde Guerre mondiale dans les documents promotionnels publiés par la municipalité. Nous insistons particulièrement sur l'image du territoire développée depuis la création du projet domiciliaire Bois-Franc et de celui du Technoparc Saint-Laurent afin d'identifier si la construction de cette image peut être reliée aux résultats de l'analyse des entretiens effectuée précédemment.

5.2.1.1 Les emblèmes de la Ville de Saint-Laurent

Le premier emblème officiel date de 1952, la municipalité adopte en effet les armoiries que l'on peut voir ci-dessous afin d'affirmer son identité en tant que ville industrielle après la Seconde Guerre mondiale.



Figure 5.1 Les armoiries de Saint-Laurent adoptées en 1952.
Source : L'auteur.

Ces armoiries comportent plusieurs significations et surtout une riche symbolique. La Ville de Saint-Laurent doit son nom à une figure de l'hagiographie chrétienne, Saint-Laurent, diacre et martyr brûlé vif à Rome sur un gril de fer rougi au feu, d'où la couleur rouge et or au centre du blason (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent). L'or symbolise la gloire pour rappeler que par son martyr, il a atteint la consécration suprême. Les palmes de couleur verte sont aussi reliées à cette figure chrétienne, elles représentent celles du martyr. La roue dentée au centre symbolise le caractère industriel de la ville. Le croissant d'or surmonté d'une étoile rappelle les armoiries de la famille de Champigny qui a joué un rôle important dans la colonisation de l'actuel territoire de Saint-Laurent. Quant au croissant d'or surmonté d'un besant (pièce de monnaie), il est un rappel de la contribution des Sulpiciens qui furent les premiers curés de la paroisse (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent). La croix ancrée rappelle les armoiries de la Congrégation de Sainte-Croix et notamment les Pères de Sainte-Croix qui se sont succédés à la cure de la paroisse. Enfin la couronne murale rappelle les premières habitations en pierre (Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent). Signifiant «j'ai la foi, je grandis», la devise est appuyée par la croix ancrée qui symbolise la foi mais aussi la confiance en l'avenir (l'ancre est en effet le symbole de l'espérance). Bien entendu, cette devise est

également à rapprocher des origines de la paroisse quand le territoire se définissait avant tout par ses institutions religieuses. Quant au croissant, il est l’emblème du devenir tandis que l’étoile symbolise les forces spirituelles et le besant (pièce de monnaie) signifie l’abondance. La couleur bleue azure du blason, quant à elle, est la couleur de l’idéal.

Les symboles utilisés et leurs significations sont largement hérités de la période où Saint-Laurent était une paroisse rurale colonisée par les catholiques. L’adoption de ces armoiries fait également suite à la prospérité industrielle de l’après-guerre. Avec la Seconde Guerre mondiale, Saint-Laurent est en effet passé du statut de simple municipalité de banlieue à celui de pôle industriel significatif notamment dans le domaine de l’aéronautique. L’adoption du blason est une action symbolique afin d’affirmer l’identité du territoire. En 1976, les armoiries sont remplacées par un nouvel emblème plus simple et traduisant le dynamisme du territoire, sa dimension humaine et son emplacement stratégique (Archives de l’arrondissement de Saint-Laurent).



Figure 5.2 Le nouveau logo de Saint-Laurent adopté en 1976.
Source : Archives de l’arrondissement de Saint-Laurent.

Le symbole utilisé ici est l’arbre de vie, ceci afin de traduire la dimension humaine du territoire. Chacune des sphères représente les trois communautés principales de Saint-Laurent, à savoir la communauté francophone, anglophone et la communauté juive

alors que la tige symbolise la position centrale de Saint-Laurent sur l'île de Montréal (Ville de Saint-Laurent, 1976, p. 1). Le nouveau logo manifeste les transformations en ce qui concerne les dimensions sociales, ethniques et économiques de Saint-Laurent (Ville de Saint-Laurent, 1976, p. 2). Cette transition entre les deux emblèmes illustre également la volonté d'adopter un logo plus lisible et de faire valoir le fait que Saint-Laurent est avant tout une communauté de personnes.

5.2.1.2 Promotion du territoire au cours des années 1960 et 1970

Les années 1960 et 1970 font suite à l'affirmation du territoire en tant que site industriel. Durant cette période, le volet promotionnel traduit une certaine ambivalence concernant l'image que la Ville doit projeter. La promotion pour cette période tente en effet de concilier les deux volets, à savoir celui qui a trait à la dimension industrielle du territoire et celui qui concerne le territoire en tant que milieu de vie. Les documents de promotion de cette période insiste donc sur le caractère industriel de la ville et les atouts mis en avant sont ceux de la localisation du territoire par rapport aux voies de communications rapides (l'autoroute Décarie, le boulevard Métropolitain, l'autoroute Transcanadienne, l'autoroute des Laurentides, l'autoroute de la Côte-de-Liesse et l'autoroute 13 dite de Chomedey menant à l'aéroport de Mirabel) (Ville de Saint-Laurent, 1976, p. 1-2; Administration de Saint-Laurent, 1967, p. 1). La qualité des services et la bonne santé financière de la municipalité sont également des thèmes présents dans le discours promotionnel. La Ville de Saint-Laurent obtient en effet la côte A-1 en 1976, la plus haute côte décernée à une ville du Québec par la compagnie américaine Moody's Investors Service Inc. (Ville de Saint-Laurent, 1976, p. 10). La performance de la ville sur le plan industriel pendant cette période est valorisée comme le montre la figure 5.3.

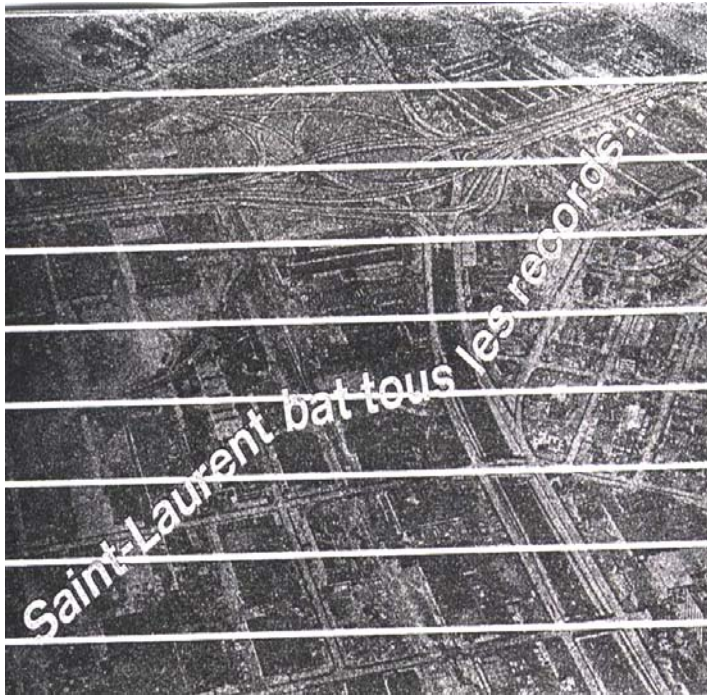


Figure 5.3 Extrait de document promotionnel «Saint-Laurent bat tous les records». Source : Ville de Saint-Laurent, 1973.

Le caractère industriel du territoire est prépondérant dans l'iconographie. On distingue en effet l'échangeur autoroutier Décarie et le secteur industriel situé à proximité de cette infrastructure majeure. Au premier plan, le titre et sa disposition expriment la courbe ascendante de la croissance industrielle à Saint-Laurent. Cependant, les années 1970 sont aussi marquées par la valorisation du territoire en tant que milieu de vie. Les acteurs municipaux veulent ainsi souligner que Saint-Laurent est un territoire performant du point de vue économique mais ils tiennent également à affirmer que la municipalité propose des activités culturelles et sportives de qualité à ses résidants (Administration de Saint-Laurent, 1975, p. 16). La municipalité justifie le développement industriel par le fait que la bonne santé financière de la Ville permet de fournir des services de qualité aux résidants. Les deux volets ne sont donc pas incompatibles et le développement économique est présenté comme étant au service de la qualité de vie des résidants (Administration de

Saint-Laurent, 1975, p. 16). Durant cette période, le discours promotionnel sert la construction d'une image de ville de banlieue à vocation industrielle et performante. Les aspects liés au territoire en tant que milieu de vie et en tant que lieu où se développent des activités économiques notamment à caractère industriel, sont présentés séparément.

5.2.1.3 Promotion du territoire durant les années 1980

Au début des années 1980, la municipalité de Saint-Laurent lance une vaste campagne promotionnelle dont l'objectif est de vendre un produit institutionnel qui s'adresse aux entreprises et à la population en général (Ville de Saint-Laurent, 1981b, p. 2). La campagne vise en effet plusieurs publics : les petites et moyennes entreprises, les propriétaires d'édifices à bureaux et leurs locataires et enfin les constructeurs d'habitations et leur clientèle (Ville de Saint-Laurent, 1981b, p. 2). Au contraire, dans le cas de Saint-Laurent, la promotion du territoire durant les années 1960 et 1970 se résumait avant tout à attirer des entreprises manufacturières, le message était donc avant tout destiné à des entrepreneurs. Dans la continuité de ce qui s'était amorcé durant les années 1970 avec le changement de logo, la municipalité s'efforce de valoriser à la fois le caractère compétitif de la ville mais également sa qualité en tant que lieu de résidence. La ville de Saint-Laurent est présentée en tant que nœud de communications par rapport aux infrastructures de transport (autoroutes, aéroports, transports ferroviaires), d'où le titre de «Ville-Centre» qui a été donné à cette campagne (Ville de Saint-Laurent, 1981a, p. 3). Les avantages de la municipalité en ce qui concerne son potentiel sur le plan industriel sont mis en avant. Selon le message promotionnel véhiculé par les instances municipales, Saint-Laurent offre tout d'abord une main-d'œuvre qualifiée. En effet, sur les 60 000 emplois offerts, plus du tiers de la main-d'œuvre provient de Saint-Laurent. Le reste se recrute dans un rayon de seize kilomètres, Saint-Laurent étant au centre d'un bassin de 1,3 million de travailleurs (Ville de Saint-Laurent, 1981b, p. 14). Du fait du

développement de l'industrie de pointe, Saint-Laurent est présenté comme disposant d'une main-d'œuvre spécialisée dans les domaines de la pharmaceutique, de l'aéronautique et de l'électronique (Ville de Saint-Laurent, 1981b, p. 14). Enfin, concernant l'aspect industriel et cela est un point important, Saint-Laurent jouit également d'une bonne santé financière. Le taux de taxes y est en effet plus bas pour le même service aux entreprises par rapport à d'autres villes de banlieue du Québec ayant un ou des parcs industriels (Ville de Saint-Laurent, 1981b, p. 15). La municipalité de Saint-Laurent est enfin présentée en tant que milieu de vie. Les services municipaux proposés participent à la qualité de vie. Saint-Laurent est également valorisé en tant qu'espace intégrant plusieurs groupes ethniques : les communautés française, anglaise et juive (Ville de Saint-Laurent, 1981b, p. 15).



Figure 5.4 Campagne de promotion «Saint-Laurent. La Ville-Centre» (1981).

Source : Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent.

Comme le montre la figure 5.4 rattachée à la campagne publicitaire lancée en 1981, Saint-Laurent est présenté en tant que ville performante, c'est-à-dire le lieu idéal pour installer une entreprise ou pour faire des affaires, mais également en tant qu'un

endroit où il existe une qualité de vie pour les personnes qui souhaitent y résider. L'iconographie fait référence à la fois à la compétitivité économique (de par les modes de transport présentés qui impliquent la rapidité) mais aussi aux loisirs et à la détente donc à un milieu de vie (par la présence de l'enfant et de son vélo) où il fait «bon vivre» comme le mentionne le texte de l'annonce présentée.

Dans le discours promotionnel des années 1980, Saint-Laurent ne fait plus figure de ville de banlieue mais de ville au centre de l'île de Montréal qui a non seulement des atouts importants sur le plan industriel mais également en tant que lieu de vie. Saint-Laurent dans le discours promotionnel est présenté en tant qu'espace institutionnel qui s'efforce de concilier plusieurs intérêts. Le simple qualificatif de «ville de banlieue» devient donc désormais trop réducteur pour qualifier le territoire. L'image véhiculée dans la promotion du territoire illustre les deux principaux enjeux qui caractérisent Saint-Laurent à la fin du XX^e siècle : continuer d'être une ville performante sur le plan économique tout en proposant des milieux de vie de qualité pour ses résidents. La question de la relation avec Montréal demeure également un point important durant les années 1980, Saint-Laurent se positionne en tant que ville au centre de l'île de Montréal et située au point de rencontre de différentes voies de communication (Ville de Saint-Laurent, 1981b, p. 2). La promotion du territoire a évolué lors des années 1980. Le discours promotionnel valorise le fait que la Ville de Saint-Laurent ait pris de l'envergure, elle dépasse dorénavant le statut d'une simple ville industrielle de banlieue performante sur le plan économique. Saint-Laurent est présenté comme une «Ville-Centre», géographiquement centrale qui a su créer un équilibre harmonieux entre ses vocations industrielle et résidentielle (Ville de Saint-Laurent, 1981b, p. 1). Le discours promotionnel qui caractérise les années 1980 valorise le fait que le statut de banlieue industrielle disparaît au profit d'une image plus complète d'une ville qui cumule plusieurs fonctions et qui se positionne, jusqu'à un certain point, en concurrence avec Montréal.

5.2.1.4 Promotion du territoire durant les années 1990

L'orientation de la promotion du territoire change à partir des années 1990. Les dirigeants de Saint-Laurent entendent rajeunir l'image de la ville à partir des nouveaux projets qui ont été planifiés pour cette période : le Technoparc qui est en prévision et le développement domiciliaire du Nouveau Saint-Laurent qui doit également démarrer (Ville de Saint-Laurent, 1990b, p. 14 et p. 22). Dans le discours promotionnel, le Technoparc fait figure d'équipement adapté à une nouvelle génération d'entreprises alors que le projet domiciliaire du Nouveau Saint-Laurent est présenté comme un projet alliant les avantages de la ville et ceux de la banlieue (Ville de Saint-Laurent, 1990b, p. 14 et p. 22). Par rapport à la campagne de promotion des années 1980, le lien avec Montréal est mis en avant. Saint-Laurent est intégré au Grand Montréal (Ville de Saint-Laurent, 1990b, p. 24). Saint-Laurent en tant que territoire, de par la présence d'un équipement comme le Technoparc, affiche son statut de capitale canadienne dans les secteurs de la haute technologie. Néanmoins, ce statut reste dépendant de la présence de Montréal en tant que métropole internationale (Ville de Saint-Laurent, 1990b, p. 6). Le discours promotionnel insiste sur le fait que Saint-Laurent n'est plus un espace institutionnel fermé sur lui-même, en concurrence avec Montréal, mais bien un territoire qui possède des équipements (Technoparc, développements domiciliaires de prestige) lui conférant une vocation internationale. Cette caractéristique est illustrée par la figure 5.5, l'iconographie faisant référence au positionnement géographique de Saint-Laurent sur le continent américain et à l'échelle mondiale.

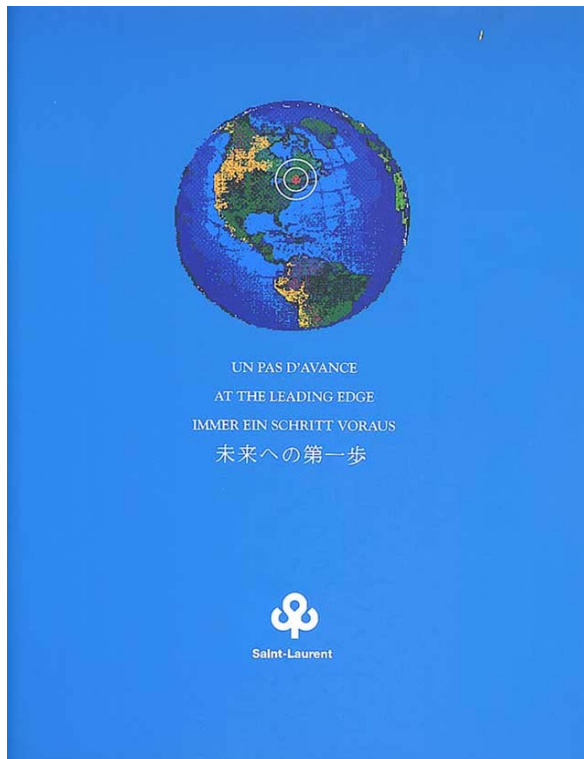


Figure 5.5 Saint-Laurent en tant que pôle de haute technologie de dimension internationale (1990).

Source : Ville de Saint-Laurent.

Pour ajouter à cette dimension internationale, la promotion récente du territoire met en avant le fait que Saint-Laurent demeure un lieu d'immigration ouvert sur différents continents : Europe, Amérique, Asie (Ville de Saint-Laurent, 1990b, p. 24). Saint-Laurent est également présenté comme un lieu cumulant le charme des banlieues paisibles et les avantages économiques d'une grande ville (Ville de Saint-Laurent, 1999, p. 1).

La promotion du territoire durant les années 1990 insiste clairement sur la présence de nouveaux projets dont le Technoparc, les deux projets domiciliaires (celui de Bois-Franc et celui du Nouveau Saint-Laurent), ainsi que sur la proximité de Montréal afin de valoriser un nouveau cadre de vie adapté aux exigences des entreprises

d'envergure internationale des secteurs de la haute technologie. La stratégie promotionnelle consiste à mettre en avant la vocation internationale du territoire de par la mise en place de projets de haute qualité sur le plan résidentiel et en ce qui concerne les espaces d'activités économiques. En fait, la co-existence des projets résidentiels et des activités en haute technologie implique – selon le discours promotionnel – la possibilité pour les dirigeants de ces entreprises d'habiter et de travailler dans la même municipalité comme l'illustre l'extrait suivant:

La Ville à travers la réalisation de projets domiciliaires soigne la qualité de ses espaces de vie en prenant pour acquis que l'implantation d'entreprises signifie l'établissement de ses dirigeants dans la même ville (Extrait, Ville de Saint-Laurent 1990b, p. 22).

La promotion des années 1990 est donc orientée vers les entrepreneurs des secteurs de la haute technologie. Dans cette stratégie, Montréal et Saint-Laurent en tant que territoires fonctionnent en binôme. La construction d'une vocation internationale est la conséquence d'une orientation du développement économique afin de favoriser le développement des secteurs de pointe. Dans le cas de Saint-Laurent, la promotion du territoire reste orientée par des considérations sur le plan du développement économique. En ce sens, les nouveaux développements domiciliaires (celui de Bois-Franc et du Nouveau Saint-Laurent) sont clairement utilisés afin de servir l'image de Saint-Laurent en tant que pôle de la haute technologie, ce statut étant dépendant de la proximité de Montréal, l'extrait suivant met en évidence cette idée :

Les projets domiciliaires (Bois-Franc, Nouveau Saint-Laurent) regroupent des éléments indispensables à une vie urbaine dynamique tout en respectant des normes de bien-être rarement atteintes en ville...Saint-Laurent fait partie d'une communauté urbaine regroupant 2 millions d'habitants. Saint-Laurent se positionne comme faisant

partie du grand Montréal, une région urbaine riche en évènements internationaux: festival de Jazz, grand prix de Formule Un, le Festival Juste pour Rire (Extrait, Saint-Laurent 1990b, p. 22-24).

La stratégie promotionnelle des années 1990 marque donc une réorientation de la démarche avec la valorisation d'un pôle de la haute technologie équipé de telle façon qu'il est dorénavant possible pour les dirigeants d'entreprises oeuvrant dans ce secteur de l'économie, de résider à proximité de leur lieu d'emploi. De plus, au lieu de vouloir se comparer à Montréal comme cela était le cas dans le discours promotionnel relatif aux années 1980, l'identité en tant que pôle de la haute technologie est construite à partir de la proximité avec Montréal.

5.2.1.5 Comparaison entre le discours des acteurs et le message promotionnel des années 1990

Il convient de constater un écart assez important entre les résultats de l'analyse thématique des entretiens et le discours promotionnel qui caractérise la valorisation du territoire depuis la mise en place du projet domiciliaire Bois-Franc et de celui du parc scientifique, le Technoparc Saint-Laurent. En fait, les deux discours sont contradictoires. Dans le discours promotionnel, un lien évident entre le volet résidentiel et celui des activités liées aux secteurs de la haute technologie est effectué, alors que dans les faits, les acteurs ont tendance à reconnaître que les deux projets correspondent à deux opérations distinctes.

Le discours promotionnel s'attache finalement à faire le lien entre le volet résidentiel et celui des activités économiques. L'idéal du pôle de la haute technologie résulte avant tout d'une construction promotionnelle et ne se traduit pas dans la réalité puisque nous avons démontré que cet objectif n'est pas prépondérant pour expliquer la mise en place des deux projets considérés. Si la co-existence des projets

résidentiels de prestige et du parc scientifique permet éventuellement à la main-d'œuvre travaillant dans les entreprises des secteurs de la haute technologie de résider à proximité de leur lieu d'emploi, aucun des acteurs n'a véritablement mis en avant cette raison pour expliquer la mise en place quasi simultanée des projets considérés. Il n'est d'ailleurs pas surprenant que chacun des discours – le discours des acteurs et le discours promotionnel⁹² – constitue une interprétation distincte de l'évolution urbaine du territoire. Le premier révèle que la production de ces nouveaux espaces suburbains s'explique par des stratégies relativement similaires à celles qui ont caractérisé les périodes antérieures du développement du territoire. Le second insiste, comme l'on pouvait s'y attendre, sur une planification harmonieuse des volets résidentiel et relatifs aux activités économiques qui seraient complémentaires. Dans la réalité opérationnelle, ces deux fonctions continuent de répondre à des logiques différentes de la part des acteurs qui produisent ces espaces.

5.2.2 La promotion de la nouvelle banlieue résidentielle: analyse de la stratégie promotionnelle liée au projet domiciliaire Bois-Franc

La conception du projet domiciliaire Bois-Franc remet d'actualité le modèle des communautés planifiées. L'originalité qui caractérise son aménagement par l'utilisation du *New Urbanism* s'accompagne d'un volet promotionnel intégrant des valeurs associées au développement d'un espace résidentiel en milieu suburbain proche d'un grand centre urbain. L'objectif est d'identifier quelles sont ces valeurs véhiculées dans la stratégie promotionnelle relative au projet.

Cette analyse se base sur le matériel promotionnel publié dans les quotidiens locaux et montréalais entre 1993 et 2005 mais également sur un entretien avec le responsable

⁹² Le discours promotionnel est bien entendu construit par les acteurs municipaux par le fait que les documents soient publiés par la municipalité. Toutefois, nous faisons une distinction entre le discours des acteurs municipaux recueillis lors des entretiens semi-directifs et le discours identifié dans le matériel promotionnel publié par la municipalité.

du volet marketing du projet qui est intervenu à partir de 1995 dans la construction de la campagne promotionnelle relative au projet domiciliaire Bois-Franc. Dans cette analyse, nous tenons à identifier comment la promotion de cet espace a évolué et quelles sont les valeurs – que l’on peut identifier dans l’iconographie et le vocabulaire utilisés – attachées à ce type de développement.

5.2.2.1 Éléments constitutifs d’une campagne de promotion : analyse de l’entretien avec le responsable du volet promotionnel

Le responsable du volet promotionnel a élaboré une stratégie de communication afin de diffuser l’image du projet domiciliaire Bois-Franc sur une période de près de dix années. Celui-ci précise qu’une bonne campagne de promotion se construit à partir des qualités du projet. Les valeurs véhiculées dans les annonces publicitaires sont destinées à un récepteur qui est le consommateur. Le responsable du volet promotionnel précise que son rôle est de bien connaître ce récepteur, c’est-à-dire la personne à qui s’adresse le produit. Les arguments dans le cas de la promotion du projet domiciliaire Bois-Franc sont construits en fonction de ce que les résidants apprécient dans le fait de vivre à Bois-Franc (Entretien 3). L’action du responsable de la stratégie de communication se résume à une opération constante de va-et-vient entre une analyse des éléments de satisfaction des résidants et la construction d’un message promotionnel sans cesse actualisé. Étant donné que la construction du message promotionnel est basée sur ce que les résidants apprécient dans le projet, le message insiste sur les caractéristiques de ce dernier que les acheteurs valorisent en particulier. La démarche marketing liée à un développement domiciliaire est une opération de séduction construite à partir des qualités du projet. Dans le cas de la stratégie promotionnelle du projet domiciliaire Bois-Franc, le responsable du volet marketing cumule deux rôles : celui d’analyste et de conseiller d’orientation du message. Cette démarche se fait d’ailleurs en étroite collaboration avec le promoteur. Le responsable du volet promotionnel précise que la publicité constitue un élément

nécessaire afin de faire connaître le projet. Toutefois, selon le responsable du volet promotionnel, cette démarche de valorisation du projet, ne représente au maximum que 15 à 20% du succès d'un développement domiciliaire (Entretien 3). Le responsable du volet promotionnel reconnaît à plusieurs reprises qu'une bonne campagne promotionnelle ne peut se construire sans un produit de qualité et surtout sans la connaissance de ce que le consommateur apprécie dans ce produit.

La campagne de promotion a donc pour objectif d'insister sur les qualités du projet qui satisfont le besoin du consommateur. Dans la section suivante, nous analysons la campagne promotionnelle en tenant compte du fait que celle-ci a évolué en fonction de l'identification des raisons pour lesquelles le consommateur achète une résidence dans le projet domiciliaire Bois-Franc.

5.2.2.2 Analyse des différentes phases de la campagne promotionnelle relative au projet domiciliaire Bois-Franc

Dans le cas du projet domiciliaire Bois-Franc, la publicité a été diffusée dans l'hebdomadaire local *Les Nouvelles Saint-Laurent* et le quotidien montréalais *La Presse*. Au total, entre 1993 et 2005, nous avons répertorié 30 publicités différentes et cinq reportages publicitaires. Nous avons procédé à l'analyse du matériel promotionnel en distinguant trois périodes qui correspondent à des étapes successives dans l'affirmation du produit. Ces périodes ont été déterminées en fonction des valeurs utilisées dans la publicité et des thématiques associées au projet en tant qu'espace résidentiel.

5.2.2.2.1 Un projet résidentiel d'envergure à proximité du centre-ville

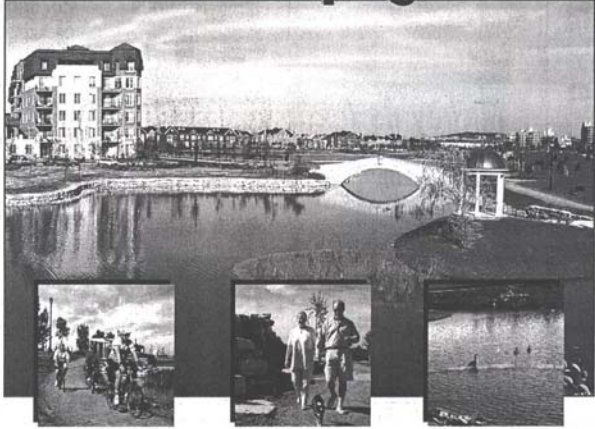
La première période de 1993 à 1996 réunit sept annonces publicitaires, les thèmes récurrents identifiés dans l'iconographie et les slogans utilisés dans les annonces sont les suivants:

- La verdure
- La variété des types d'habitation
- L'accessibilité
- Les loisirs
- La présence de l'eau⁹³
- L'emplacement par rapport au centre-ville

Certains thèmes sont donc proches des attributs habituellement adossés à la banlieue résidentielle nord-américaine (verdure, loisirs). La proximité avec la nature (verdure, eau) est en effet un thème récurrent dans la promotion de la banlieue en tant qu'espace résidentiel. Dans le cas étudié, celle-ci est créée de toutes pièces. La séparation d'avec le monde du travail (loisirs) est également un thème classique valorisé dans la promotion de la banlieue à vocation résidentielle (Gold et Gold, 1990, p. 166). Par contre, la promotion du projet domiciliaire Bois-Franc incorpore déjà des thèmes à consonance urbaine : variété des types d'habitation, accessibilité, emplacement. Le projet est valorisé en tant qu'ensemble réunissant nature, commerces et résidences à proximité du centre-ville de Montréal. Par rapport à un projet domiciliaire conventionnel de banlieue, Bois-Franc est présenté comme un espace à part entière incluant des éléments qui font référence aux valeurs associées à la banlieue résidentielle (loisirs, verdure) mais également des éléments qui sont liés à une thématique plus urbaine (variété des types d'habitation, accessibilité, emplacement par rapport au centre-ville).

⁹³ Le lac présent à Bois-Franc est bien entendu artificiel, d'où la notion de nature réinventée.

**Un coin
de campagne...**



...à Ville Saint-Laurent !

Bois-Franc

14 typologies différentes d'habitations.
De 70 000 \$ à 300 000 \$.
Et un cadre de vie à faire rêver tous les amateurs de nature !



Figure 5.6 Annonce publicitaire pour le projet domiciliaire Bois-Franc (1996).
Source : *Les Nouvelles Saint-Laurent*, 8 mai 1996, p. 2.

Cette première phase quant à la construction du discours promotionnel est donc caractérisée par les atouts de Bois-Franc en ce qui concerne sa proximité avec la nature et son accessibilité par rapport au centre-ville. La première période joue déjà néanmoins sur la différence architecturale du projet, sur la présence de lacs artificiels et sur l'espace disponible afin de se promener ou de faire du vélo comme le montre la figure 5.6. Le projet domiciliaire Bois-Franc est valorisé en tant que banlieue résidentielle haut de gamme permettant un large choix en ce qui concerne les types

d'habitation proposés avec en prime beaucoup d'espace disponible pour relaxer. Comme le montre l'annonce choisie, le projet fait figure d'environnement champêtre où règne la tranquillité, cette image s'oppose à celle d'un milieu de vie urbain. Cette première période est donc relativement proche, de par les thèmes utilisés, des stratégies promotionnelles qui caractérisent la banlieue en tant qu'espace résidentiel protégé à l'écart des «nuisances» de la ville.

5.2.2.2.2 Un espace résidentiel exclusif de prestige et de qualité

La seconde période de 1999 à 2001 concerne neuf annonces publicitaires. Cette période est marquée par la mise en valeur d'un espace résidentiel prestigieux, voire exclusif. Les thèmes récurrents qui apparaissent dans les annonces répertoriées sont les suivants :

- Ville;
- Qualité;
- Choix;
- Calme;
- Privilège;
- Investissement;
- Place publique.

La promotion du projet domiciliaire Bois-Franc se détache peu à peu des valeurs attribuées à la banlieue résidentielle nord-américaine. Celle-ci est en effet traditionnellement vendue en tant que produit résidentiel destiné à la classe moyenne. Le message véhiculé insiste alors sur le fait qu'habiter la banlieue implique l'appartenance à un certain statut social. Notamment durant la première moitié du XX^e siècle, habiter la banlieue est également synonyme d'une amélioration du niveau de vie et de conditions idéales pour élever une famille (Gold et Gold, 1990, p. 175). Le thème de la modernité était également présent dans la promotion de la banlieue, celui-ci était relié au confort offert par les habitations (Gold et Gold, 1990, p. 176).

En ce sens, la banlieue nord-américaine faisait figure de projet culturel et social abordable pour une large proportion de la population. Cet aspect était également mis en avant dans la publicité de cet environnement résidentiel notamment durant la période d'après-guerre. Dans le cas du projet domiciliaire Bois-Franc et cette seconde période l'illustre bien, ce n'est plus la banlieue qui est vendue mais bien un espace destiné à une certaine catégorie sociale à la recherche d'un milieu de vie proche du centre-ville et offrant une série d'avantages (présence de commerces de proximité, service de garderie, accessibilité par les transports publics, proximité du centre-ville de Montréal). Cet ensemble qui demeure distinct du territoire environnant réunit cependant les attributs d'une ville avec en plus un critère de qualité d'où le slogan de «la qualité de ville» illustré dans l'annonce suivante.

La qualité de ville

Pour tous les goûts

BOIS-FRANC, C'EST AUSSI BIEN PENSÉ POUR LES FAMILLES QUE POUR LES COUPLES SANS ENFANTS, les plus jeunes comme les plus âgés. La variété des habitations a déjà attiré plus de 3500 résidents ... et chacun trouve son petit coin de verdure ou d'eau pour exercer les activités de son choix.

Maisons de ville
A PARTIR DE 178 900 \$

Maison unifamiliale
A PARTIR DE 148 900 \$ (NON ILLUSTRÉ)

Maison jumelée
A PARTIR DE 298 900 \$ (NON ILLUSTRÉ)

Condominium
A PARTIR DE 110 900 \$ (NON ILLUSTRÉ)

TPS/TVQ INCLUSES SANS TAXES (compromis)

L'infopub Bois-Franc

Gagnez ou laissez-passer pour 4: une valeur de 300 \$!

LES PRODUITS ET SERVICES SONT SOUJETS À CHANGEMENT SANS PRÉAVIS.

514.333.3066
WWW.BOISFRANC.COM
1220, BOULEVARD FOULLES SAINT-LAURENT

Visitez nos 5 MAISONS TÉMOINS

Passiez au centre Info Bois-Franc, remplissez la fiche visiteur et recevez GRATUITEMENT la vidéocassette Bois-Franc 2001

Figure 5.7 Annonce publicitaire pour le projet domiciliaire Bois-Franc (2002).
Source : *Les Nouvelles Saint-Laurent*, 10 février 2002, p. 28.

L'annonce fait intervenir au premier plan une personne. La présence de cette personne suggère le fait que le projet domiciliaire est destiné à une clientèle en particulier. Le projet inclut une série d'éléments qui ne correspondent plus à ce qu'offre la banlieue conventionnelle en tant que milieu résidentiel. Le projet domiciliaire Bois-Franc fait

figure d'espace résidentiel sur mesure offrant une variété de types d'habitation et incluant des équipements aisément accessibles aux résidants: place publique, golf, commerces de proximité, garderie. Cet ensemble est présenté sous le vocable de «ville». Ceci demeure bien entendu une construction marketing. Cette seconde période est donc marquée par un détachement progressif des valeurs attribuées traditionnellement à la banlieue résidentielle pour valoriser au contraire un environnement qui fait figure de ville à part entière située à proximité du centre-ville qu'est Montréal.

5.2.2.2.3 La promotion d'un style de vie

La phase suivante marque la concrétisation de la démarche entamée lors des périodes précédentes. Ce ne sont plus les maisons mais bien le projet Bois-Franc en tant que tel qui sert d'argument de vente. Lors de l'entretien réalisé avec le responsable du volet promotionnel, il a été précisé que l'objectif a toujours été de valoriser le projet domiciliaire Bois-Franc, c'est-à-dire un ensemble, une variété de types d'habitation dans un environnement particulier, plutôt que les habitations en tant que telles. La valorisation du projet en tant que milieu de vie devient un thème majeur dans la campagne promotionnelle qui caractérise cette dernière période. Les thèmes récurrents identifiés dans les annonces publicitaires pour cette période sont les suivants :

- Une architecture et un aménagement différents (*New Urbanism*);
- Vie de famille;
- Sécurité;
- Investissement;
- Espaces publics;
- Milieu de vie urbain;
- Diversité;
- Harmonie.

Le message a partiellement changé par rapport aux périodes précédentes et la différence du projet domiciliaire Bois-Franc est de plus en plus mise en avant. Le discours promotionnel insiste sur les particularités architecturales et en termes

d'aménagement du projet. La construction du discours promotionnel tient compte de l'aménagement particulier pour valoriser une dimension sociale propre à cet espace, dimension sociale qui s'apparente à la notion de communauté. À ce milieu de vie distinct est attaché un style de vie qui associe les avantages de la banlieue et ceux de la ville. Le terme de «banlieue» n'est bien entendu jamais utilisé. Néanmoins, la promotion du projet continue d'insister sur des attributs habituellement associés à la banlieue en tant qu'espace résidentiel : la vie de famille, la sécurité, la sûreté de l'investissement. D'un autre côté, et cela constitue l'originalité de la démarche promotionnelle, certains thèmes sont en opposition avec les caractéristiques associées aux milieux résidentiels suburbains: milieu de vie urbain, diversité, espaces publics.



Figure 5.8 Annonce publicitaire pour le projet domiciliaire Bois-Franc (2004).
Source : *La Presse (Cahier Mon Toit)*, 21 février 2004, p. 19.

Comme l'illustre l'exemple publicitaire ci-dessus, l'accent est mis sur la particularité architecturale du projet. À cela s'ajoute un style de vie qui est décrit dans les reportages publicitaires. Le projet domiciliaire Bois-Franc est par exemple présenté comme un endroit qui permet de se promener en famille en toute sécurité :

Le soir, c'est un spectacle absolument fascinant de voir les gens sortir nombreux dans la rue pour prendre une petite marche, le bébé dans la poussette ou promenant le chien. Ils se sentent bien dans cet environnement; ils se sentent en sécurité.

(Extrait de reportage publicitaire paru dans *La Presse*, (Cahier Mon Toit), 24 septembre 2003, p. 2).

Cet extrait valorise un environnement préservé où il est encore possible de faire des choses simples comme «prendre une marche» le soir. La qualité de l'aménagement du projet est au service d'une qualité de vie à Bois-Franc comme l'exprime l'extrait suivant :

Mettre les pieds à Bois-Franc c'est découvrir un grand quartier, une ville dans une ville. L'harmonie des lieux étonne et dégage un sentiment de découvertes: différents styles d'habitation, mais véritablement harmonisés; des squares, des places, des placettes; des plans d'eau, des sentiers, des trottoirs, sans oublier des espaces pour jouer, flâner, courir ou se balader. On dirait une ville qui a misé sur les plus petits détails pour faire oublier qu'elle est en ville et nous laisse apprécier l'eau, la verdure et les grands espaces. Le plan de développement conserve 12% du territoire en verdure et 5% en lacs, bassins et fontaines.

(Extrait de document publicitaire publié par Services Immobiliers Bombardier, octobre 2006).

Selon ses promoteurs, le style de vie à Bois-Franc se développe dans un environnement contrôlé et préservé des inconvénients du mode de vie urbain. Cet environnement particulier nous fait même «oublier» que l'on est en ville. Le paysage généré – selon le discours promotionnel – agit donc en tant que refuge ce qui n'est pas sans rappeler une valeur forte attribuée à la banlieue résidentielle nord-américaine. Néanmoins, dans le cas du projet domiciliaire Bois-Franc, le message met tout de même en valeur un style de vie à caractère urbain. Nous parlerons donc de la valorisation, dans la stratégie promotionnelle, d'une urbanité reconstituée, dénuée des inconvénients associés au mode de vie urbain réel.

Le thème du *New Urbanism* fait également partie du discours promotionnel pour cette dernière période. Ce thème arrive donc relativement tard dans la promotion du projet, ceci s'explique par le fait que ce courant d'aménagement n'était pas vraiment connu au Québec avant la seconde moitié de la décennie des années 1990⁹⁴. Les caractéristiques des espaces aménagés à partir des principes du *New Urbanism* font également partie du discours promotionnel pour cette dernière période, l'accent est mis sur le fait que l'automobile est moins présente. Grâce à l'utilisation de ce modèle d'aménagement, les piétons peuvent donc se réappropriier la rue (Reportage publicitaire, 2003). Ce courant d'aménagement est d'une certaine manière détourné dans le discours promotionnel. Il est présenté comme permettant, de par les servitudes architecturales qui le caractérisent, de constituer un ensemble homogène. Par conséquent, les acheteurs ont une garantie en ce qui concerne leur investissement, ce qui constitue une réappropriation des principes de ce courant d'aménagement au profit d'une stratégie de vente (Reportage publicitaire, 2004a). Le milieu de vie à Bois-Franc est enfin présenté comme un espace contrôlé mais avec une âme. Ainsi, un reportage publicitaire fait référence à «l'âme de Bois-Franc» (Reportage publicitaire, 2003). Les annonces les plus récentes servent la construction d'une

⁹⁴ Voir note numéro 39.

dimension sociale attachée à cet environnement particulier. Le terme de «quartier» est évoqué pour qualifier le projet (Reportage publicitaire, 2004b). Le projet domiciliaire Bois-Franc est présenté comme un milieu de vie différent, voire une communauté à part entière. Le discours promotionnel met donc en valeur qu’habiter Bois-Franc signifie plus qu’acheter une maison mais bien de faire partie d’un ensemble et d’adhérer à un style de vie en particulier, voire d’appartenir à une communauté. L’analyse du volet promotionnel du projet domiciliaire Bois-Franc révèle que le discours s’oriente de plus en plus vers la valorisation d’un espace résidentiel auquel est associé un style de vie qui fait intervenir la notion de communauté⁹⁵ en opposition avec la société urbaine représentée par la ville. À cet effet, le message publicitaire accentue la séparation spatiale existante entre le projet et le reste du territoire de Saint-Laurent. Cette séparation concerne également une distinction sur le plan social qui a trait au fait que le niveau de vie à Bois-Franc est quasiment deux fois plus élevé que pour le reste de l’arrondissement de Saint-Laurent. La promotion du projet domiciliaire Bois-Franc a donc évolué vers la mise en valeur d’un espace exclusif qui se distingue du reste du territoire de Saint-Laurent. Ce développement résidentiel est en fait valorisé en tant qu’environnement différent avec une série d’équipements aisément accessibles aux résidents (garderie, commerces de proximité, place centrale, terrasse de café durant la saison estivale). La présence de ces équipements confère à cet espace les avantages d’un milieu urbain selon le discours promotionnel. Mais cette urbanité est fabriquée, voire factice. D’ailleurs le discours promotionnel joue également sur la notion de communauté qui est une contradiction par rapport aux valeurs associées à un milieu de vie urbain, qui d’un point de vue social, est en général associé à la notion de société.

⁹⁵ En ce qui a trait à la notion de communauté, nous nous référons à la distinction classique, communauté de semblables/société (*Gemeinschaft/Gesellschaft*) établie par Tönnies (1855-1936) (voir Dagorn, 2003).

L'aménagement particulier du projet est donc au service de la promotion d'un espace qui se différencie du reste de la ville. Ceci confirme que le projet domiciliaire Bois-Franc aurait pu se développer ailleurs sur l'île de Montréal car celui-ci n'entretient que peu de lien avec le territoire existant tant sur le plan de son aménagement qu'en ce qui concerne la population qui y habite. L'objectif du promoteur, et cela est confirmé par l'analyse du volet promotionnel du projet, est visiblement non pas de se distinguer d'autres projets domiciliaires mais surtout de mettre en valeur cet espace résidentiel en tant qu'environnement qui se juxtapose à un territoire existant. À cette distinction spatiale est attaché un style de vie à consonance urbaine mais protégé. À cet effet, la notion de communauté est utilisée afin de valoriser ce style de vie. Le discours promotionnel joue donc sur deux registres : des éléments propres au style de vie banlieusard et des thématiques liées à une urbanité reconstituée, voire postmoderne, c'est-à-dire dépourvue des inconvénients du milieu de vie urbain réel (mendicité, sentiment d'insécurité, manque d'espace, bruit, intensité de la circulation automobile).

5.3 Conclusion

L'aménagement qui caractérise les années 1990 est marqué par une volonté accrue de la part de la municipalité d'exercer plus de contrôle sur le développement du territoire et notamment d'aboutir à un meilleur équilibre des fonctions urbaines. La mise en place des deux projets étudiés est théoriquement une tentative d'aller dans ce sens comme nous l'avons mis en valeur dans l'analyse des entretiens. Le plan d'urbanisme publié en 1990 confirme également une volonté de la part des instances municipales de privilégier une approche plus stratégique de l'aménagement du territoire considéré. Toutefois, l'analyse des entretiens révèle également que cette volonté de planification n'est pas prépondérante pour expliquer le développement des deux projets. Celle-ci met clairement en évidence que leur mise en place ne s'explique pas par une volonté de planification mais répond en premier lieu à un objectif de

rentabilisation d'espaces particulièrement bien situés sur l'île de Montréal. Cet objectif correspond aux attentes des promoteurs mais également aux objectifs de la municipalité en termes de revenus fonciers. Les formes plus denses de développement – et donc plus rentables en termes de taxe municipale – induites par l'utilisation de nouveaux modèles d'aménagement (*New Urbanism*, parc scientifique⁹⁶) mais surtout le fait que ces modèles permettent d'attribuer à ces espaces une vocation spécifique – exclusive dans le cas de Bois-Franc, liée aux secteurs de la haute technologie dans le cas du Technoparc – conviennent finalement aux deux groupes d'acteurs. L'argument d'une meilleure planification – qui se traduirait par un équilibre des fonctions urbaines – constitue un discours qui n'est pas révélateur pour expliquer le développement des projets qui correspondent dans la réalité, comme nous l'avons démontré, à deux opérations immobilières distinctes. L'analyse des entretiens révèle en effet une forte convergence du discours des deux groupes d'acteurs considérés en ce qui concerne les objectifs qui prévalent dans la conception et la mise en œuvre opérationnelle des projets considérés. À ce titre, le modèle des coalitions de croissance est pertinent afin d'expliquer le fort consensus qui caractérise la mise en forme des projets étudiés. Pour expliquer cette situation, nous pouvons mentionner le contexte politique d'une ville de banlieue où les décisions concernant l'aménagement du territoire sont le plus souvent intégrées à une

⁹⁶ Le modèle du parc scientifique inclut une proportion importante de sa surface destinée aux espaces verts (40% dans le cas du Technoparc Saint-Laurent), la densité de construction n'est donc pas nécessairement plus importante que dans le cas d'un parc industriel conventionnel. Toutefois, son utilisation par les acteurs correspond à un objectif de rentabilisation d'un espace à vocation industrielle (voir point 5.1.2). Cette rentabilisation a trait non seulement au type d'entreprises pour qui ce parc est destiné – les entreprises des secteurs de la haute technologie correspondent à une production à valeur ajoutée censée générer plus de richesse à l'échelle métropolitaine que la production des entreprises du secteur manufacturier traditionnel – mais également à la main-d'œuvre que cette concentration d'entreprises est censée attirer, main-d'œuvre avec un fort pouvoir d'achat susceptible de résider à Saint-Laurent. Enfin, cet objectif de rentabilisation a trait à une dimension fiscale. Les entreprises des secteurs de la haute technologie sont plus rentables en ce qui concerne la taxe foncière perçue sur les édifices à caractère industriel. Ces entreprises sont en effet considérées comme étant moins mobiles que les entreprises des secteurs de la distribution par exemple, de plus la valeur des édifices des entreprises de ce secteur d'activité est en général élevée, ce qui implique un revenu foncier plus important pour la municipalité.

stratégie de développement économique qui prime sur les intérêts des résidants. Le cas de Saint-Laurent pour la période contemporaine confirme bien cette hypothèse. La position des acteurs municipaux plutôt réactive dans la mise en forme de cette banlieue contemporaine peut-être également imputée à la faiblesse des pouvoirs locaux vis-à-vis du développement urbain, ils n'ont pas vraiment les moyens de l'orienter voire de s'opposer aux stratégies des promoteurs. Le modèle socio-politique des coalitions de croissance prend donc toute sa pertinence pour la période contemporaine. À ce titre, la mise en place des deux projets considérés marquent une alliance plus prononcée de la part des deux groupes d'acteurs que pour la période précédente de développement et ce afin d'assigner une vocation économique au territoire dans le domaine de la haute technologie. Enfin, le manque de participation des résidants du territoire et donc l'absence d'opposition révèle un jeu d'acteurs dans le processus de production des projets qui se résume à une situation de consensus entre deux groupes d'acteurs. Cette situation pourrait-elle être imputable au repli sur la sphère privé qui caractérise plusieurs villes de la proche banlieue du Québec en ce qui concerne le domaine de l'aménagement? Il s'agit là d'une question qui mériterait d'être explorée et pour laquelle notre recherche ne fournit pas une réponse entièrement satisfaisante.

Cependant, outre la convergence des discours des deux groupes d'acteurs, l'analyse des entretiens semi-directifs révèle également que la construction d'un pôle de la haute technologie mis en valeur dans le discours promotionnel depuis les années 1990 fait figure de mythe en décalage avec la réalité. En outre, le projet du Technoparc n'a pas eu d'influence majeure sur la restructuration économique du territoire puisque la vocation en haute technologie était déjà bien affirmée avant la présence de cet équipement.

De plus, il n'est pas prouvé que la co-existence des deux projets entraîne nécessairement un meilleur équilibre des fonctions urbaines : si la présence de milieux résidentiels de prestige à proximité du parc scientifique peut inciter la main-d'œuvre du secteur d'activité de la haute technologie à résider à Saint-Laurent, ce n'est pas une condition suffisante⁹⁷. Les véritables raisons de la mise en place des projets considérés sont beaucoup plus pragmatiques et rejoignent les objectifs identifiés dans des analyses antérieures pour expliquer la mise en forme de la banlieue nord-américaine en tant qu'espace à vocation résidentielle et destiné à certaines activités économiques. Nous nous référons en particulier aux analyses de Walker (1981, 1978), de Lewis (2001, 2000) et de Gottdiener (1994c). Chacune des analyses réduit les pratiques d'aménagement à une activité dépendante du système de production économique. Les stratégies d'aménagement relèvent alors de réactions à des opportunités en termes de développement offertes de par la disponibilité du foncier en périphérie des centres. Dans le cas étudié, les objectifs prépondérants dans la mise en place de nouveaux projets demeurent liés à un souci de rentabilisation du foncier dans le cadre d'une certaine conjoncture économique. L'analyse des entretiens confirme que la conception de chacun des projets répond avant tout à une demande en particulier de la part des entreprises et des ménages. Les projets étudiés font donc figure de nouveaux espaces de consommation destinées à une certaine clientèle (tant en ce qui concerne les entreprises que les ménages) avant de témoigner d'une planification accrue du territoire suburbain considéré. Nous confirmons donc l'hypothèse de départ car l'objectif de planification affiché par les acteurs municipaux n'apparaît pas prépondérant pour expliquer le développement des deux projets que nous avons choisis d'analyser en ce qui a trait à la période contemporaine. Nous précisons cependant que les acteurs municipaux s'efforcent d'exercer plus de contrôle en ce qui a trait à l'équilibre entre la fonction résidentielle et celle des

⁹⁷ Les entretiens auprès des acteurs municipaux révèlent en effet que les choix concernant le lieu de résidence et le lieu de travail procèdent de deux décisions distinctes de la part des ménages. Les acteurs municipaux reconnaissent qu'influencer ces choix par le seul recours à des initiatives en termes d'aménagement est une stratégie qui a ses limites.

activités économiques. Toutefois, la mise en place des projets considérés relève avant tout de la stratégie des promoteurs. Ces derniers adaptent leur produit en fonction d'une demande en particulier, ce qui explique qu'ils aient recours à de nouveaux modèles d'aménagement dans la conception des projets et à une stratégie promotionnelle élaborée comme nous l'avons mis en valeur dans le cas du projet domiciliaire Bois-Franc. L'analyse de cette stratégie en particulier confirme que ce développement domiciliaire n'entretient pas de lien avec le territoire existant. Au contraire, le message publicitaire tend à accentuer la distinction entre l'environnement proposé par ce projet domiciliaire et le reste de la ville. Ce projet ne répond pas à une volonté de planification et aurait pu se développer ailleurs à proximité du centre urbain de Montréal. La localisation du projet domiciliaire Bois-Franc à Saint-Laurent résulte avant tout d'une réaction à une opportunité foncière.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Cette thèse avait pour objectif d'évaluer s'il existe un lien entre la restructuration économique de la banlieue contemporaine et les stratégies d'aménagement et promotionnelles déployées par les acteurs qui interviennent dans sa production. De plus, nous visions à déterminer, par l'analyse de deux projets en particulier, si la mise en forme de cette nouvelle banlieue répondait à un objectif de planification plus délibéré que par le passé de la part des acteurs municipaux. Dans un souci de clarté, nous énumérons les principaux résultats de cette thèse qui découlent de ces questionnements :

- Il existe un lien entre la restructuration économique de la banlieue contemporaine et les pratiques en termes d'aménagement et promotionnelles déployées par les acteurs;
- Ces pratiques ne sont cependant pas orientées par un objectif de planification de la part des acteurs mais résultent, avant tout, d'une adaptation à une nouvelle demande de la part des entreprises et des ménages;
- La municipalité adopte une attitude plus stratégique que par le passé vis-à-vis de l'aménagement du territoire. Toutefois ses moyens restent limités – et dépendants de la stratégie des promoteurs – pour atteindre les objectifs de planification qu'elle s'est fixés;
- Saint-Laurent n'est pas un cas exceptionnel. Il convient d'anticiper que les pratiques d'aménagement et promotionnelles déployées par les acteurs durant les années 1990 pour le territoire étudié, deviennent le lot de territoires suburbains à fort potentiel économique stratégiquement situés par rapport aux principales infrastructures (autoroutes, aéroport international);

- La forme suburbaine générée par ces pratiques depuis les années 1990 entretient peu de lien avec le cadre bâti construit durant la période des années 1940 à 1970, tant en ce qui concerne sa morphologie que la population qui la caractérise.

Pour ce qui est du premier constat, l'analyse de la trajectoire de suburbanisation de Saint-Laurent au XX^e siècle révèle qu'il existe un lien entre la restructuration économique du territoire et l'aménagement des espaces à vocation résidentielle et ceux destinés aux activités économiques. Ce changement concerne également les stratégies promotionnelles utilisées pour valoriser ces espaces. La période contemporaine se caractérise par la mise en place de projets dont la conception fait appel à de nouveaux modèles d'aménagement (*New Urbanism*, parc scientifique). Dans le cas du projet domiciliaire Bois-Franc, nous avons également démontré que la stratégie promotionnelle s'appuyait sur des valeurs qui ne correspondent plus à celles qui ont traditionnellement caractérisé le message promotionnel associé à la banlieue résidentielle. Incontestablement, la restructuration économique de la banlieue contemporaine nord-américaine engendre de nouvelles pratiques de la part des acteurs en ce qui concerne la conception et la promotion des espaces suburbains tant à vocation industrielle que résidentielle. Ces pratiques d'aménagement et promotionnelles sont plus élaborées que par le passé et elles visent à répondre plus précisément à une certaine demande.

Pour ce qui est du second constat, nous ne concluons pas que la mise en place de ces nouveaux espaces émane d'une volonté de planification plus importante que par le passé. Au contraire, nous confirmons que leur développement répond à des objectifs relativement similaires à ceux qui ont caractérisé la mise en forme de la banlieue liée au développement du capitalisme industriel à la fin du XIX^e siècle. Le processus de production de ces espaces pour la période contemporaine cadre donc avec les

analyses antérieures du processus de suburbanisation illustrées notamment par les travaux de Walker (1981, 1978), de Gottdiener (1994c) et de Lewis (2001, 2000) qui mettent en avant le fait que les stratégies d'aménagement des acteurs répondent avant tout à une certaine conjoncture plus qu'elles ne découlent d'une planification effectuée à l'échelle d'un territoire en particulier. Ce fait a été mis en lumière par l'analyse des entretiens semi-directifs effectués auprès des acteurs. Le développement des deux projets considérés s'explique avant tout par une réaction à des opportunités plutôt que par un souci de planification qui aurait trait à la restructuration de l'économie locale et à un équilibre des fonctions urbaines⁹⁸. Ceci est confirmé par le fait que le lien entre les deux projets n'est pas explicite pour l'ensemble des acteurs et que s'il existe, il est indirect. La construction d'un pôle de la haute technologie où les fonctions urbaines seraient complémentaires fait figure d'idéal à partir duquel a été construit le discours promotionnel véhiculé par la municipalité depuis les années 1990. En fait, la mise en place de ces projets s'explique avant tout par un objectif de rentabilisation d'espaces bien situés au cœur du Montréal métropolitain. L'affirmation de la vocation du territoire en tant que pôle de la haute technologie par la co-existence des deux projets demeure un objectif secondaire. Dans le cas du Technoparc, qui est une initiative émanant d'instances métropolitaines, on peut cependant parler de planification. Il reste que cet équipement n'a pas eu d'incidence sur la restructuration de l'économie car la vocation de Saint-Laurent en tant que lieu de concentration d'emplois dans les secteurs de la haute technologie s'est en effet construite avant la mise en place de ce projet. Cette vocation est liée à la proximité de Montréal, à la situation stratégique du territoire à proximité de l'aéroport international et à l'appartenance du territoire au *West Island* qui demeure le secteur d'implantation

⁹⁸ Ceci fait référence à un rééquilibrage du ratio entre le nombre d'emplois et le nombre d'habitants et au fait que la fonction résidentielle et celle relative aux activités économiques se complètent. Ceci implique que la main-d'œuvre qui travaille dans les secteurs de la haute technologie de l'économie laurentienne, notamment dans le Technoparc, réside également à Saint-Laurent dans les projets résidentiels haut de gamme nouvellement construits.

privilegié des entreprises des secteurs de la haute technologie pour la région métropolitaine. La mise en place de cet équipement témoigne d'un accompagnement d'une tendance quant à la concentration en emplois dans les secteurs de la haute technologie qui était déjà prononcée dans le cas de Saint-Laurent. Les objectifs en termes de planification affichés par les acteurs municipaux ne sont donc pas prépondérants pour expliquer la mise en place des projets considérés. L'utilisation de nouveaux modèles urbanistiques fait référence à une adaptation en fonction d'une demande des consommateurs (entreprises, ménages) plus qu'à une préoccupation relative à la planification même si les acteurs municipaux, dans leurs discours, relient l'utilisation de ces modèles à un critère de qualité en ce qui a trait à l'aménagement urbain.

Le troisième constat porte sur l'identification des trois périodes de développement successives– le passage du statut de village à celui d'une ville de banlieue (fin du XIX^e siècle-1939), l'affirmation d'une ville industrielle majeure (1939-1980), la construction d'un pôle de la haute technologie (1980-2000) – qui caractérisent le cas considéré. Cette périodisation est révélatrice d'une évolution quant à l'aménagement du territoire. À cet effet, on ne peut pas nier que la période contemporaine illustre une planification plus importante que par le passé. Si les objectifs des acteurs municipaux ne sont pas les plus représentatifs pour expliquer la mise en place de chacun des projets, ils illustrent néanmoins une approche plus stratégique du développement de l'espace bâti que par le passé. La phase antérieure (1939-1980) – en particulier la période des années 1950-1980 – est marquée par un afflux important de résidants et une forte croissance industrielle. Elle illustre un développement hâtif du territoire où il s'agissait de combler au plus vite un parc industriel avec une immense superficie et de fournir un nombre important de logements pour une population désireuse de s'installer en banlieue. La période qui succède à cette phase de développement importante est marquée par une prise de position de la municipalité par rapport à

l'évolution du territoire tant en ce qui concerne le volet résidentiel que celui des activités économiques. L'attention apportée à l'aménagement de chacun des projets témoigne également de stratégies plus élaborées de la part des acteurs du secteur privé afin de vouer ces espaces à une clientèle spécifique tant en ce qui concerne les entreprises que les ménages. Par rapport à un aménagement strictement fonctionnaliste de la période antérieure qui répond avant tout à la logique des promoteurs mais qui est également appuyé par la municipalité par l'intermédiaire du zonage, il faut donc souligner une évolution. La municipalité est en effet amenée à repenser sa stratégie de développement dans un contexte où l'espace est moins disponible qu'auparavant. Cela implique le recours à des formes de développement plus denses mais surtout plus profitables d'un point de vue fiscal⁹⁹. La mise en place du plan d'urbanisme en 1990 illustre cette attitude plus stratégique de la municipalité vis-à-vis du développement de son territoire. Celle-ci entend promouvoir un développement plus intégré qui associe les vocations industrielle et résidentielle dans une approche commune. Ceci s'oppose à une approche parcellaire du développement gérée par une quantité importante de promoteurs. Les projets d'envergure de Bois-Franc et du Technoparc participent donc à cette nouvelle logique de développement. Par cette stratégie, la municipalité entend donc exercer plus de contrôle sur le développement du territoire. Ainsi, elle rompt d'une certaine manière avec la tradition d'un développement suburbain laissé aux mains des promoteurs privés. Cependant, comme nous l'avons mentionné, nous tendons à confirmer l'hypothèse de départ dans le cas de la mise en place des deux projets considérés mais avec des nuances. Ceci car la municipalité privilégie une intervention accrue dans le processus de production de ces espaces mais sans encore disposer de véritables moyens pour influencer ce processus qui reste dominé par une logique immobilière et donc par les stratégies des promoteurs. Il convient également d'ajouter qu'il n'existe pas d'adéquation entre la vocation des projets et les intentions en termes de planification

⁹⁹ Des projets comme ceux de Bois-Franc ou du Technoparc de par la valeur de leurs édifices, sont bien entendu rentables en termes de fiscalité municipale par rapport à des projets conventionnels.

des acteurs municipaux. Leurs objectifs se limitent à l'échelle municipale alors que chacun des projets a une vocation métropolitaine évidente. Il existe donc une confusion des échelles qui a trait à la nature des objectifs des acteurs municipaux qui concerne un rééquilibrage des fonctions urbaines à l'échelle municipale alors que les deux projets ont une vocation avant tout métropolitaine. Il convient également de préciser que, compte tenu d'une tendance à une augmentation des distances qui caractérisent les déplacements des ménages entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail à l'échelle métropolitaine, on peut dire que l'objectif de rééquilibrage des fonctions urbaines mis en avant par les acteurs municipaux est irréaliste.

Quatrième constat, il convient d'insister sur le fait que Saint-Laurent fait figure d'archétype de ces espaces situés à proximité des centres, stratégiquement situés par rapport aux principales infrastructures (autoroutes, aéroport international) et donc à haut potentiel économique. Mais ce cas n'est pas unique au Canada. Kanata en banlieue d'Ottawa mais surtout Mississauga en banlieue de Toronto illustrent également cette problématique où des formes de développements plus denses sont favorisées notamment pour entraîner la formation d'une centralité dans des localités qui en sont justement dépourvues. On peut donc anticiper que l'utilisation de nouveaux modèles d'aménagement tels que le *New Urbanism* ou celui du parc scientifique devienne le lot de ces espaces suburbains situés à proximité des centres et à fort potentiel économique. L'utilisation de ces modèles d'aménagement répond en effet à une demande de la part des entreprises et des ménages venus chercher de nouveaux types d'environnements en milieu suburbain. L'analyse de la stratégie promotionnelle liée au projet domiciliaire Bois-Franc révèle en effet que ce type de milieu résidentiel est conçu et vendu afin de proposer une alternative à consonance urbaine par rapport à un projet conventionnel de banlieue et ceci pour une population plus aisée que celle qui demeure traditionnellement sur le territoire considéré. Il convient d'anticiper que de nouvelles formes d'aménagement vont caractériser le

développement en banlieue. Cependant, ces interventions répondent à un certain contexte et à une certaine demande plus qu'elles ne révolutionnent la manière dont la banlieue fonctionne¹⁰⁰.

Le dernier constat porte sur la distinction forte qui prévaut entre les nouvelles formes de développement qui caractérisent les années 1990 et le cadre bâti plus ancien. Les projets récents font en effet figure d'une forme contemporaine de développement juxtaposée à un espace bâti principalement issu d'un processus de suburbanisation qui concerne les années 1940 aux années 1970¹⁰¹. Le cadre bâti développé depuis les années 1990, tant par sa morphologie que par le niveau de revenu de la population qui l'occupe, entretient peu de lien avec l'ancien type de développement suburbain. Cette nouvelle banlieue ou banlieue de la postmodernité affiche de nouveaux attributs : volonté de planification à l'échelle municipale, voire métropolitaine, utilisation de nouveaux modèles d'aménagement, mise en place de développements résidentiels à consonance urbaine, complémentarité banlieue/centre dans le discours promotionnel depuis les années 1990 pour valoriser le territoire en tant que pôle de la haute technologie. Cependant, la mise en forme de cette nouvelle banlieue continue d'être organisée afin de répondre à une demande de la part de nouveaux consommateurs

¹⁰⁰ En ce qui concerne ce point, il serait nécessaire d'avoir des données quantitatives afin de tester si la mise en place des projets considérés engendre une diminution des déplacements entre le lieu de travail et le lieu de résidence. Dans le cadre de cette thèse, on peut s'en tenir au fait que l'utilisation du *New Urbanism* dans le cas du projet domiciliaire Bois-Franc ne réduit pas les déplacements en ce qui concerne l'accès aux activités commerciales étant donné que les ménages doivent sortir du quartier pour effectuer leurs achats.

¹⁰¹ Cette distinction entre ces deux types de développement a des similitudes avec certains des résultats des travaux du *Brookings Institution* qui différencient les espaces suburbains plus anciens – appelés *First suburbs* – situés proche des centres urbains, des banlieues plus récentes appelées *Newer suburbs*. Vingt-trois espaces métropolitains aux États-Unis ont été comparés afin de différencier ces deux types d'espaces sur le plan démographique, en termes d'emplois et en ce qui concerne le cadre bâti. La population des *First suburbs* aurait tendance à décliner (faible croissance, vieillissement), cette population aurait également tendance à se diversifier ethniquement et des zones de pauvreté se développeraient même si d'un point de vue général, la population de ces anciennes banlieues demeure relativement aisée par rapport à celle des centres urbains et à celle des banlieues plus récentes. Le cadre bâti de ces banlieues construites principalement durant les années 1950 serait également vieillissant et peu ou pas remplacé (voir The Brookings Institution, 2007). La comparaison avec le cas de Saint-Laurent demeure partielle mais intéressante.

avant d'être caractérisée par une plus grande planification qu'auparavant. Les stratégies des acteurs s'organisent donc en fonction de cette demande comme cela a été le cas dans la production de la banlieue de la modernité. À la limite, ce fait est encore plus prononcé dans le cas du processus de production de la banlieue contemporaine. Dans ce processus, l'intervention des acteurs municipaux, quoique plus affirmée, demeure tributaire des stratégies des promoteurs. Ceci explique que l'action des acteurs municipaux n'ait pas un impact véritable dans la mise en forme opérationnelle de cette nouvelle banlieue.

Si nous rattachons ce travail aux modèles développés depuis les années 1980 pour qualifier la banlieue contemporaine (Fishman, 1987; Garreau, 1991; Soja, 2000), il convient d'insister sur le fait que la mise en place des nouveaux paysages suburbains considérés est issue d'une rationalité de la part des acteurs¹⁰². Cette rationalité – nous reprenons ici le constat de Relph (1987) quant à la mise en place de formes de développement propres à la postmodernité – est plus subtile et plus puissante que celle qui a caractérisé l'aménagement à caractère fonctionnaliste de la période précédente (1939-1980). Cette distinction concerne des pratiques plus élaborées quant à la conception et la promotion des espaces suburbains afin de faire correspondre un produit – tant en ce qui concerne la fonction résidentielle que celle des activités économiques – à une demande qui a évolué. En outre, cette thèse a tenté d'apporter certaines nuances par rapport à une approche postmoderne de l'évolution des territoires. Pour ce faire, nous nous sommes efforcés de rattacher la période la plus récente aux périodes antérieures de développement du cas étudié. Cette approche permet par exemple de confirmer que l'image de Saint-Laurent en tant que pôle de la haute technologie s'est construite en fonction de la proximité avec Montréal (Darchen et Poitras, à paraître). Ce qui contredit la tendance à privilégier une indépendance

¹⁰² Les analyses présentées privilégient à la fois un développement spontané des espaces suburbains contemporains et une discontinuité avec le passé. En ce sens, elles évacuent l'intervention des acteurs dans la mise en forme de ces espaces.

accrue des territoires suburbains à fort potentiel économique vis-à-vis du centre. Cette thèse démontre partiellement qu'il y a matière à compléter l'étude du processus de production des espaces suburbains contemporains en rattachant cette analyse à l'histoire des territoires.

Au terme de cette thèse, il convient de reconnaître que de nombreuses perspectives d'approfondissement quant à la mise en forme de la banlieue contemporaine s'ouvrent et nécessitent d'être explorées. Voici quelques exemples de questionnements qui pourraient guider des travaux ultérieurs. Par rapport au thème de la forme urbaine en lien avec celui de la mobilité, quelle est l'incidence des projets considérés sur le fonctionnement de la banlieue nord-américaine contemporaine, notamment en ce qui a trait aux déplacements entre le lieu de résidence et le lieu d'emploi? Ces projets font-ils une différence quant à ce point en particulier, au-delà d'être, comme nous l'avons démontré, des espaces structurés en fonction d'une certaine demande? En ce qui a trait aux modes de vie, quelles sont les motivations derrière le choix de demeurer dans un projet domiciliaire tel que celui de Bois-Franc? La banlieue résidentielle contemporaine devient-elle le lieu d'habitation d'une nouvelle génération de jeunes professionnels «branchés» en quête de nouveaux espaces et surtout en quête d'une urbanité reconstituée, voire postmoderne? Si cette thèse demeure assez conservatrice par le fait qu'elle reconnaît que les objectifs des acteurs n'ont pas véritablement changé quant à la mise en forme de la banlieue contemporaine, elle tente néanmoins de mettre en valeur que certains des paradigmes qui ont caractérisé l'analyse de la banlieue nord-américaine, nécessitent d'être réévalués à la lumière des transformations des espaces métropolitains contemporains.

Bibliographie

- [Auteur non mentionné]. 1992. «Technoparc Montréal Métropolitain: profil du campus Saint-Laurent». *Journal Industriel*, (septembre), p. 10.
- . 1989. «Parc de haute technologie de Saint-Laurent: allier recherche, technologie et qualité de vie». *Info Commerce*, vol. 1, no 1, p. 9-10.
- Adams, David. 1994. *Urban Planning and the Development Process*. London, Bristol, Pa: UCL Press.
- Administration de Saint-Laurent. 1967. *Saint-Laurent: ville industrielle au carrefour des grandes voies de communication*. Saint-Laurent: Administration de Saint-Laurent.
- . 1975. «Qui prime? L'industrie ou l'Homme?». *The Suburban*, (août), p. 16.
- Arrondissement Saint-Laurent. 2007. *De Northern Telecom à Nortel Networks*. [www.saintlaurent.ville.montreal.qc.ca] (site consulté le 5 mars 2007).
- Artibise, Alan F. J. 1979. «Continuity and Change: Elites and Prairie Urban Development 1914-1950». In *The Usable Urban Past, Planning and Politics in the Modern Canadian City*, Alan F.J. Artibise et Gilbert A. Stelter, p. 130-154. Toronto: MacMillan.
- . 1975. *Winnipeg: A Social History of Urban Growth, 1874-1914*. Montréal: McGill-Queen's University Press.
- Audirac, Yvonne et Anne H. Shermyen. 1994. «An Evaluation of Neotraditional Design's Social Prescriptions: Postmodern Placebo or Remedy for Suburban Malaise?». *Journal of Planning Education and Research*, vol. 13, no 3, p. 161-173.
- Ball, Michael. 1986. «The Built Environment and the Urban Question». *Environment and Planning D*, vol. 4, no 4, p. 447-464.
- Barcelo, Yan. 2003. «Les technoparcs n'auraient pas d'impacts particuliers». *Les Affaires*, 4 janvier, p. 24.
- Bardin, Laurence. 1977. *L'analyse de contenu*. Paris: Presses Universitaires de France.

- . 1975. «La publicité du logis». Chap. in *Les mécanismes idéologiques de la publicité*, p. 83-115. Paris: Jean-Pierre Delarge.
- Bartlett, Randall. 2003. «Testing the “Popsicle Test”: Realities of Retail Shopping in New “Traditional Neighborhood Developments”». *Urban Studies*, vol. 40, no 8, p. 1471-1485.
- Beauregard, Robert A. 1995. «Edge Cities: Peripheralizing the Center». *Urban Geography*, vol. 16, no 8, p. 708-721.
- Benko, Georges. 2003a. «Technopôle/Technopole». In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.), p. 897. Paris: Belin.
- . 2003b. «Cycle». In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.), p. 221-222. Paris: Belin.
- . 1999. «Marketing et territoire». In *Entre la métropolisation et le village global*, Jean-Marc Fontan, Juan-Luis Klein et Diane-Gabrielle Tremblay (dir.), p. 79-121. Montréal: Presses de l'Université du Québec.
- Bercier, Rhéal. 1970. «Saint-Laurent, à la pointe de l'industrialisation accueille 5 nouvelles entreprises qui y investiront près de 3 millions \$». *La Presse*, 3 septembre, p. 24.
- Bergeron, René. 1991. «Révolution technologique et organisation spatiale à la veille du XXI^e siècle. Les centres-villes et leurs banlieues dans les régions métropolitaines du Québec». Thèse de doctorat, Laval, Université de Laval.
- Bergman, Börkur. 1996. «L'autre Bois-Franc: inflexion pour le temps». *ARQ La Revue d'Architecture*, no 90, p. 12-14.
- BGH-Planning Inc. 1985. *Ville Saint-Laurent, stratégie d'intervention en habitation*. Montréal.
- Blanchet, Alain et Anne Gotman. 1992. *L'enquête et ses méthodes: l'entretien*. Paris: Nathan.
- Blau, Judith R., Mark La Gory et John S. Pipkin. 1983. *Professionals and Urban Form*. Albany: State University of New York Press.
- Bois-Franc. 2007. *Bois-Franc*. [www.boisfranc.com] (site consulté le 3 mars 2007).

- Borchert, James. 1996. «Residential City Suburbs, the Emergence of a New Suburban Type, 1880-1930». *Journal of Urban History*, vol. 22, no 3, p. 283-307.
- Bouchard, Bernard. 1965. «Saint-Laurent: étude de l'habitat urbain». Mémoire de maîtrise, Montréal, Université de Montréal. 165 pages.
- Bouchard, Roland. 1990. «Nouveau Saint-Laurent, essaim idéal pour la spéculation». *Nouvelles Saint-Laurent*, 20 février 1990, p.7.
- Bouinot, Jean. 2002. *La ville compétitive. Les clés de la nouvelle gestion urbaine*. Paris: Economica.
- Bouinot, Jean et Bernard Bermils. 1995. *La gestion stratégique des villes: entre compétition et coopération*. Paris: Armand Collin.
- Bourdieu, Pierre. 1979. *La distinction: critique sociale du jugement*. Paris: Éditions de Minuit.
- Bourne, Larry S. 1996. «Reinventing the Suburbs: Old Myths and New Realities». *Progress in Planning*, vol. 46, no 3, p. 163-184.
- . 1989. «Are New Urban Forms Emerging? Empirical Tests for Canadian Urban Areas». *The Canadian Geographer*, vol. 33, no 4, p. 312-328.
- Brochu, Johanne et Béatrice Sokoloff. 2001. *Saint-Laurent, du village à la ville*. Saint-Laurent: Ville de Saint-Laurent.
- Bryman, Alan et James J. Teevan. 2005. *Social Research Methods*. Don Mills (Ontario): Oxford University Press.
- Buder, Stanley. 1990. *Visionaries and Planners. The Garden City Movement and the Modern Community*. New York: Oxford University Press.
- Bunting, Trudi et Pierre Filion. 2000. *Canadian Cities in Transition. The Twenty-first Century*. Oxford: Oxford University Press.
- Burgess, Ernest. W. 1925. «The Growth of the City». In *The City*, Robert E. Park, Ernest W. Burgess et Roderick D. McKenzie, p. 47-62. Chicago: The University of Chicago Press.
- Cardinal et Hardy, Aménagement et design urbain. 1991a. *Ville de Saint-Laurent: Technoparc Montréal métropolitain campus Saint-Laurent. Critères d'aménagement et de design des secteurs publics*. Montréal.

- . 1991b. *Ville de Saint-Laurent: Technoparc Montréal métropolitain campus Saint-Laurent. Critères d'aménagement et de design des secteurs privés*. Montréal.
- Caron, Alain, David Belgue et François Dilguer. 1995. *La prise de décision en urbanisme*. Québec: Les Publications du Québec.
- Castello, Lineu. 2005. «Brownfields». In *Encyclopedia of the City*, Roger W. Caves (dir.), p. 36-37. London, New York: Routledge.
- Castells, Manuel et Peter Hall. 1996. *Technopoles of the World: the Making of Twenty-first Century Industrial Complexes*. London, New York: Routledge.
- Castex, Jean, Philippe Panerai et Jean-Charles Depaule. 1977. *Formes urbaines: de l'îlot à la barre*. Paris: Bordas.
- Cerda, Idelphonse. 1867. «Théorie générale de l'urbanisation». In *Villes et civilisation urbaine, XVIII^e-XX^e siècle*, Marcel Roncayolo et Thierry Paquot (dir.) (1992), p. 138-154. Paris: Larousse.
- Cervero, Robert. 1989. *America's Suburban Centers. The Land Use-Transportation Link*. Boston: Unwin Hyman.
- Choay, Françoise. 1988. «Fonctionnalisme». In *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Pierre Merlin et Françoise Choay (dir.), p. 392. Paris: Presses Universitaires de France.
- . 1979. *L'urbanisme, utopies et réalités: une anthologie*. Paris: Éditions du Seuil.
- Clermont, Rosario. 1946. «Monographie de la ville et paroisse Saint-Laurent». Thèse présentée aux Hautes Études Commerciales, Montréal.
- Cloutier, Laurent. 1986. «Technologies de pointe: Saint-Laurent domine». *La Presse*, 15 mars 1986, p. H1.
- CNU. 2004. *Congress for New Urbanism*, [www.cnu.org] (site consulté le 10 juin 2004).
- Coffey, William J. et Réjean Drolet. 1994. «La décentralisation des services supérieurs dans la région métropolitaine de Montréal». *Le Géographe Canadien*, vol. 38, no 3, p. 215-229.

- Cohen, Jean-Louis. 1988. «Congrès Internationaux d'Architecture Moderne». In *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Pierre Merlin et Françoise Choay (dir.), p. 209-210. Paris: Presses Universitaires de France.
- Collin, Jean-Pierre. 1998. «La dynamique intramétropolitaine dans l'agglomération montréalaise». In *Barcelona-Montréal. Desarrollo Urbana Comparado/Développement Urbain Comparé*, Horacio Capel et Paul-André Linteau (dir.), p. 63-81. Barcelone: Publications Universitat de Barcelona.
- . 1984. «La cité sur mesure: spécialisation sociale de l'espace et autonomie municipale dans la banlieue montréalaise, 1875-1920». *Revue d'Histoire Urbaine*, vol. 13, no 1, p. 19-34.
- Collin, Jean-Pierre et Michele Dagenais. 1995. «Évolution des enjeux politiques locaux et des pratiques municipales dans l'île de Montréal, 1840-1950». In *La troisième table ronde d'histoire urbaine. Enjeux et expressions de la politique municipale (Moyen-Age-XX^e siècle)*, Centre de Recherche Historique sur la Ville, 24-25 mars, Université de Strasbourg.
- Collin, Jean-Pierre et Marcel Gaudreau. 1996. *La forme urbaine et les relations intramétropolitaines dans l'agglomération montréalaise: synthèse des analyses et des recherches récentes*. Montréal: INRS-Urbanisation.
- Collin, Jean-Pierre et Claire Poitras. 2002. «La fabrication d'un espace suburbain: la Rive-Sud de Montréal». *Recherches Sociographiques*, vol. XLIII, no 2, p. 275-310.
- Comité consultatif sur le développement de la région de Montréal. 1986. *Rapport du Comité Consultatif au Comité Ministériel sur le développement de la région de Montréal*. Québec: Ministère de l'Expansion industrielle régionale. 361 pages.
- Communauté urbaine de Montréal. 1981. *L'implantation d'un parc scientifique sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal*. Montréal: Service de la planification du territoire. 98 pages.
- Crozier, Michel et Erhard Friedberg. 1977. *L'acteur et le système: les contraintes de l'action collective*. Paris: Éditions du Seuil.
- Dagorn, René. 2003. «Communauté/Société». In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.), p. 178-180. Paris: Belin.

- Daniel Arbour & Associés. 1992. *Bois-Franc: plan directeur de développement*. 74 pages.
- Darchen, Sébastien et Claire Poitras. 2007. «Saint-Laurent: transformations urbaines d'une ville de banlieue. Quels changements dans la relation centre/périphérie?», *Canadian Journal of Urban Research*, (À paraître).
- Daudier, Paule. 1989. «La situation économique de Montréal: un tableau en rose et gris». *Québec Industriel*, vol. 44, no 11, p. 20-25.
- Dear, Michael J. et Steven Flusty. 2002. «The Resistable Rise of the L.A School». In *From Chicago to L.A. Making Sense of Urban Theory*, Michael J. Dear (dir.), p. 3-16. Thousand Oaks: Sage Publications.
- Déry, Jacques. 1975. «Saint-Laurent, modèle de développement équilibré». *La Revue Municipale*, vol. 53, no 8, p. 44-45.
- Développement économique Saint-Laurent. 2003. *Plan stratégique 2005-2007*. Montréal: Zins Beauchesne et associés.
- Diotte, Simon. 2004. «Le projet Bois-Franc, 10 ans plus tard». *La Presse*, 7 février, p. 1-2.
- Divay, Gérard et Marcel Gaudreau. 1984. *La formation des espaces résidentiels. Le système de production de l'habitat urbain dans les années soixante-dix au Québec*. Sillery, Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Doloreux, David. 1999. «Technopoles et trajectoires stratégiques: le cas de la Ville de Laval (Québec)». *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 43, no 119, p. 211-235.
- . 1998. «Politique technopolitaine et territoire: le cas de Laval». *Revue Canadienne des Sciences Régionales*, vol. 21, no 3, p. 441-460.
- Douglas, Harlan Paul. 1925. *The Suburban Trend*. New York: Century Co.
- Dowling, Robyn. 1998. «Neotraditionalism in the Suburban Landscape: Cultural Geographies of Exclusion in Vancouver, Canada». *Urban Geography*, vol. 19, no 2, p. 105-122.
- Duany, Andres, Elizabeth Plater-Zyberk et Jeff Speck. 2000. *Suburban Nation, the Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York: North Point Press.

- Duany, Andres et Elizabeth Plater-Zyberk. 1992. «The Second Coming of the American Small Town». *Wilson Quarterly*, vol. 16, no 1, p. 19-50.
- Dubé-Bédard, Thaïs. 2004. «Les enjeux socio-politiques du contrôle de la qualité du lait dans la région métropolitaine de Montréal, 1876-1926». Mémoire de maîtrise, Montréal, Université du Québec à Montréal.
- Dubuc, André. 2002. «La CSN et la FTQ se disputent les biotechs». *Les Affaires*, 28 décembre, p. 7.
- Dupaul, Richard. 1997. «Investissement de 81 millions dans le Technoparc Saint-Laurent». *La Presse*, 28 décembre, p. B5.
- Dutton, John A. 2000. *New American Urbanism. Re-Forming the Suburban Metropolis*. Milan, London: Skira Editore.
- Ebner, Michael H. 1987. «Re-Reading Suburban America: Urban Population Deconcentration, 1810-1980». In *American Urbanism: a Historiographical Review*, Howard Gillette et Zane L. Miller (dir.), p. 227-242. New York: Greenwood Press.
- Ellis, Cliff. 2002. «The New Urbanism: Critiques and Rebuttals». *Journal of Urban Design*, vol. 7, no 3, p. 261-291.
- Fainstein, Susan S. 2000. «New Directions in Planning Theory». *Urban Affairs Review*, vol. 35, no 4, p. 451-478.
- . 1994. «Economic Development Planning Strategies». Chap. In *The City Builders. Property, Politics and Planning in London and New York*, p. 99-122. Cambridge: Blackwell Publishers.
- . 1991. «Promoting Economic Development». *Journal of the American Planning Association*, vol. 57, no 1, p. 22-33.
- Falconer Al-Hindi, Karen et Caedmon Staddon. 1997. «The Hidden Histories and Geographies of Neotraditional Town Planning: the Case of Seaside, Florida». *Environment and Planning D*, vol. 15, no 3, p. 349-372.
- Felsenstein, Daniel. 2005. «Science Parks». In *Encyclopedia of the City*, Roger W. Caves (dir.), p. 398-399. London, New York: Routledge.
- Filion, Pierre. 1995. «Urbanisation et transition économique: du fordisme à l'après-fordisme». In *L'espace québécois*, Alain G. Gagnon et Alain Noël (dir.), p. 189-213. Montréal: Éditions Québec/Amérique.

- Fisher, Irving D. 1986. *Frederick Law Olmsted and the City Planning Movement in the United States*. Ann Arbor (Michigan): UMI Research Press, 1986.
- Fishman, Robert. 1990. «Megalopolis Unbound». *Wilson Quarterly*, vol. 14, no 1, p. 24-25.
- . 1987. *Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia*. New York: Basic Books.
- . 1979. *L'utopie urbaine au XX^e siècle: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*. Bruxelles: P. Mardaga.
- Foggin, Peter et Claude Manzagol. 1998. «De la ville à la région urbaine». In *Montréal 2001. Visages et défis d'une métropole*, Claude Manzagol et Christopher R. Bryant (dir.), p. 49-58. Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal.
- Fortin, Andrée, Carole Després et Geneviève Vachon (dir.). 2002. *La banlieue revisitée*. Québec: Éditions Nota Bene.
- Fortin, Gérald. 1982. *La publicité sur le logement neuf*. Montréal: INRS-Urbanisation.
- Freestone, Robert. 1996. «The Making of an Australian Technoburb». *Australian Geographical Studies*, vol. 34, no 1, p. 18-31.
- Friedman, Avi et David Krawitz. 2002. *Planning the New Suburbia. Flexibility by Design*. Vancouver: UBC Press.
- Fujii Tadashi., et Truman A. Hartshorn. 1995. «The Changing Metropolitan Structure of Atlanta, GA: Locations of Functions and Regional Structure in a Multinucleated Urban Area». *Urban Geography*, vol. 16, no 8, p. 680-707.
- Gagné, Jean-Paul. 1996. «Saint-Laurent se lance dans la promotion du développement technologique». *Les Affaires*, 27 avril, p. 22.
- Garcia, Patrick. 2003. «Howard, Ebenezer». In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.), p. 470-471. Paris: Belin.
- Garreau, Joel. 1991. *Edge City. Life on the New Frontier*. New York: Doubleday.
- Gauthier, Benoît (dir.). 1990. *Recherche sociale. De la problématique à la collecte de données*. Québec: Presses de l'Université du Québec.

- Gold, John R., et Margaret M. Gold. 1994. «“Home at Last”: Building Societies, Home Ownership and the Imagery of English Suburban Promotion in the Interwar Years». In *Place Promotion, the Use of Publicity and Marketing to Sell Towns and Regions*, John R. Gold et Stephen V. Ward, p. 75-92. Chichester, New York: John Wiley and Sons.
- . 1990. «A Place of Delightful Prospects: Promotional Imagery and the Selling of Suburbia». In *Place Images in Media Portrayal, Experience, and Meaning*, Leo Zonn (dir.), p. 159-182. Savage, MD: Rowman & Littlefield.
- Goldberg, Michael A., et John Mercer. 1986. *The Myth of the North American City*. Vancouver: University of Colombia Press.
- Gordon, Peter et Harry W. Richardson. 1996. «Beyond Polycentricity: the Dispersed Metropolis, Los Angeles, 1970-1990». *Journal of the American Planning Association*, vol. 62, no 3, p. 289-295.
- Gordon, Peter, Harry W. Richardson et Hung Leung Wong. 1986. «The Distribution of Population and Employment in a Polycentric City: the Case of Los Angeles». *Environment and Planning A*, vol. 18, no 2, p. 161-173.
- Gottdiener, Mark. 1994a. «Urban Ecology, Economics, and Geography: Spatial Analysis in Transition». Chap. in *The Social Production of Urban Space*, p. 25-69. Austin: University of Texas Press.
- . 1994b. «Floating Paradigms: The Debate on the Theory of Space». Chap. in *The Social Production of Urban Space*, p. 110-156. Austin: University of Texas Press.
- . 1994c. «The Restructuring of Settlement Space». Chap. in *The Social Production of Urban Space*, p. 229-262. Austin: University of Texas Press.
- Grant, Jill. 2002. «Mixed Use in Theory and Practice, Canadian Experience with Implementing a Planning Principle». *Journal of the American Planning Association*, vol. 68, no 1, p. 71-84.
- . 1997. «Next Generation Neighborhoods: Finding a Focus for Planning Residential Environments». *Canadian Journal of Urban Research*, vol. 6, no 2, p. 111-134.
- Groupe Cardinal Hardy Lestage Inc. 1988. *Parc de haute technologie, Ville Saint-Laurent: concept d'aménagement*. Montréal.

- Hall, Peter. 1988. *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. Oxford: Basil Blackwell.
- Harding, Alan. 1995. «Elite Theory and Growth Machines». In *Theories of Urban Politics*, David Judge, Gerry Stocker et Harold Wolman (dir.), p. 35-63. London: Sage Publications.
- Harris, Richard. 2004. *Creeping Conformity. How Canada Became Suburban, 1900-1960*. Toronto: University of Toronto Press.
- . 1996. *Unplanned Suburbs: Toronto's Tragedy, 1900-1950*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Harris, Richard et Peter J. Larkham. 1999. *Changing Suburbs. Foundation, Form, and Function*. London, New York: Routledge.
- Harris, Richard et Robert D. Lewis. 2001. «The Geography of North American Cities and Suburbs, 1900-1950. A New Synthesis». *Journal of Urban History*, vol. 27, no 3, p. 262-292.
- . 1998. «Constructing a Fault(y) Zone: Misrepresentations of American Cities and Suburbs: 1900-1950». *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 88, no 4, p. 622-639.
- Hartshorn, Truman A., et Peter O. Muller. 1989. «Suburban Downtowns and the Transformation of Metropolitan Atlanta's Business Landscape». *Urban Geography*, vol. 10, no 4, p. 375-395.
- Harvey, David. 1997. «The New Urbanism and the Communitarian Trap». *Harvard Design Magazine*, no 1, p. 1-3.
- . 1989. «From Managerialism to Entrepreneurialism: the Transformation in Urban Governance in Late Capitalism». *Geografiska Annaler B*, vol. 71, no 1, p. 3-17.
- Hayden, Dolores. 2003a. *Building Suburbia. Green Fields and Urban Growth, 1820-2000*. New York: Pantheon Books.
- . 2003b. «Nostalgia and Futurism». Chap. in *Building Suburbia. Green Fields and Urban Growth 1820-2000*, p. 201-229. New York: Pantheon Books.
- Hébert, Claudine. 1997. «La controverse du Nouveau Saint-Laurent», *La Presse*, 8 février, p. K2.

- Hill, Edward W. 2005. «Can Suburbs Survive Without Their Central Cities? Examining the Suburban Dependence Hypothesis». *Urban Affairs Review*, vol. 31, no 2, p. 147-174.
- Hise, Greg. 1997. «Suburbanization as Urbanization». Chap. in *Magnetic Los Angeles: Planning the Twentieth-Century Metropolis*, p. 1-13. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Holcomb, Briavel. 2001. «Place Marketing: Using Media to Promote Cities». In *Imaging the City, Continuing Struggles and New Directions*, Lawrence J. Vale et Sam Bass Warner (dir.), p. 33-55. New Brunswick, N.J: Center for Urban Policy Research.
- . 1993. «Revisioning Place: De- and Re-constructing the Image of the Industrial City». In *Selling Places, the City as Cultural Capital, Past and Present*, Gerry Kearns et Chris Philo (dir.), p. 133-143. Oxford, New York: Pergamon Press.
- Hoyt, Homer. 1939. *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*. Washington: Federal Housing Administration.
- Hubbard, Phil. 1996. «Urban Design and City Regeneration: Social Representations of Entrepreneurial Landscapes». *Urban Studies*, vol. 33, no 8, p. 1441-1461.
- Isenberg, Seymour. 1967. «Industrial Location in the City of St-Laurent». Mémoire de maîtrise, Montréal, McGill University. 141 pages.
- Jackson, Kenneth T. 1985. *Crabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States*. New York, Oxford: Oxford University Press.
- Jasmin, Gisèle et Paul-André Egan. 1971. *Essai sur les structures administratives de la Ville de Saint-Laurent*. Ottawa. 129 pages.
- Jobin, Michel. 1992. «Après 10 ans d'attente, Le Nouveau Saint-Laurent démarre». *Les Nouvelles Saint-Laurent*, 21 juillet, p. 3.
- Judge, David. 1995. «Pluralism». In *Theories of Urban Politics*, David Judge, Gerry Stoker et Harold Wolman (dir.), p. 13-34. London: Sage Publications.
- Keating, Ann Durkin. 2002. *Building Chicago. Suburban Developers and the Creation of a Divided Metropolis*. Chicago: University of Illinois Press.

- Klein, Juan-Luis et Jean-Philippe Waaub. 1996. «Reconversion économique, développement local et mobilisation: le cas de Montréal». *Recherches Sociographiques*, vol. 37, no 3, p. 497-515.
- Klosterman, Richard. 1985. «Arguments For and Against Planning». *Town Planning Review*, vol. 56, no 1, p. 5-20.
- Knox, Paul L. 1992. «The Packaged Landscapes of Post-suburban America». In *Urban Landscapes International Perspectives*, J. W. R. Whitehand et Peter. J Larkham (dir.), p. 207-226. London, New York: Routledge.
- Laberge, Yvon et Gérald Leblanc. 1988. «M. Di Zazzo comprend mal qu'on veuille exproprier ses terrains». *La Presse*, 11 mars, p. A3.
- Lang, Robert E. 2003. *Edgeless Cities. Exploring the Elusive Metropolis*. Washington, D.C: Brookings Institution Press.
- Lang, Robert E., et Patrick A. Simmons. 2003. «“Boomburbs”, the Emergence of Large, Fast-Growing Suburban Cities». In *Redefining Urban and Suburban America: Evidence From Census 2000*, Bruce Katz et Robert Lang (dir.), p. 101-115. Washington, D.C: Brookings Institution Press.
- Langdon, Philip. 1994. «The Rediscovery of the Town». Chap. In *A Better Place to Live. Reshaping the American Suburb*, p. 107-147. Amherst: University of Massachusetts.
- Lauzon, Daniel. 1971. «Évolution spatiale des secteurs industriels de la Ville de Saint-Laurent depuis 1940». Mémoire de maîtrise, Laval, Université de Laval. 50 pages.
- Leblanc, Gérald. 1989. «Le rêve de Raymond Cyr». *La Presse*, 4 octobre, p. A5.
- Ledebur, Larry C., et William R. Barnes. 1993. *The New Regional Economies. The U.S Common Market and the Global Market*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Lefebvre, Henri. 1970. *La révolution urbaine*. Paris: Gallimard.
- . 1968. *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos.
- Leinberger, Christopher B., et Charles Lockwood. 1986. «How Business is Reshaping America». *The Atlantic Monthly*, vol. 258, no 19, p. 43-52.

- Léveillé, Jacques (dir.). 1982. *L'aménagement du territoire au Québec: du rêve au compromis*. Montréal: Nouvelle Optique.
- Lewis, Robert D. 2001. «A City Transformed: Manufacturing Districts and Suburban Growth in Montreal, 1850-1929». *Journal of Historical Geography*, vol. 27, no 1, p. 20-35.
- . 2000. *Manufacturing Montreal. The Making of an Industrial Landscape, 1850 to 1930*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- . 1999. «Running Rings around the City: North American Industrial Suburbs, 1850-1950». In *Changing Suburbs. Foundation, Form, and Function*, Richard Harris et Peter J. Larkham (dir.), p. 146-165. London, New York: Routledge.
- Linteau, Paul-André. 2000. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal: Boréal.
- . 1984. «Le contrôle de l'espace et du bâti dans la banlieue montréalaise (1840-1914)». In *Habiter la ville XV^e-XX^e siècle*, Maurice Garden et Yves Lequin (dir.), p. 153-174. Lyon: Presses Universitaire de Lyon.
- . 1981. *Maisonnette ou comment des promoteurs fabriquent une ville, 1883-1918*. Montréal: Boréal Express.
- Logan, John R., et Harvey Lusk Molotch. 1987. *Urban Fortunes. The Political Economy of Place*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Lorimer, James. 1981. *La cité des promoteurs*. Montréal: Boréal Express.
- Maître, Manuel. 1959. «L'aéroport de Cartierville, un des plus importants terrains d'aviation au Canada». *La Patrie du Dimanche*, 15 février, p. 117.
- Manzagol, Claude. 1972. «L'industrie manufacturière à Montréal». In *Montréal. Guide d'excursions*, Ludger Beauregard (dir.), p. 125-135. Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal.
- Marsolais, Claude-V. 1995. «Saint-Laurent s'empare du Technoparc et de ses dettes». *La Presse*, 23 novembre, p. A6.
- Martin, Nadine et Jean-Philippe Waaub. 2000. «Le secteur Bois-Franc à Saint-Laurent: l'évaluation environnementale stratégique du plan de réaménagement». In *Les espaces dégradés. Contraintes et conquêtes*, Diane Saint-Laurent et Gilles Sénécal (dir.), p. 165-186. Sainte-Foy: Presses de l'Université du Québec.

- May, Tim. 1993. *Social Research. Issues, Methods and Process*. Buckingham: Open University Press.
- McCann, Eugene J. 1995. «Neotraditional Developments: the Anatomy of a New Urban Form». *Urban Geography*, vol. 16, no 3, p. 210-233.
- McCann, Larry D. 1999. «Suburbs of Desire: the Suburban Landscape of Canadian Cities, 1900-1950». In *Changing Suburbs. Foundation, Form, and Function*, Richard Harris et Peter. J. Larkham (dir.), p. 111-145. London, New York: Routledge.
- . 1996. «Planning and Building the Corporate Suburb of Mount Royal, 1910-1925». *Planning Perspectives*, vol. 11, no 3, p. 259-301.
- McGrath, T. M. 1992. *History of Canadian Airports*. Canada: Lugus Publications.
- Merlin, Pierre. 1988. «Cité-jardin». In *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Pierre Merlin et Françoise Choay (dir.), p. 173-174. Paris: Presses Universitaires de France.
- Meuriot, Paul. 1919. «Du concept de ville d'autrefois et d'aujourd'hui». In *Villes et civilisation urbaine, XVIII^e-XX^e siècle*, Marcel Roncayolo et Thierry Paquot (dir.) (1992), p. 21-26. Paris: Larousse.
- Miller, Mervin. 2002. «Garden Cities and Suburbs: at Home and Abroad». *Journal of Planning History*, vol. 1, no 1, p. 6-28.
- Miller, Roger P. 1983. «The Hoover in the Garden. Middle Class Women and Suburbanization 1850-1920». *Environment and Planning D*, vol. 1, no 1, p. 73-87.
- Ministère des Affaires municipales et Régions Québec. 2004. *Ministère des Affaires municipales et Régions Québec*, [www.mamr.gouv.qc.ca] (site consulté le 6 mai 2004).
- Morton, Marian J. 2002. «The Suburban Ideal and Suburban Realities». *Journal of Urban History*, vol. 28, no 6, p. 671-698.
- Muller, Peter O. 1981. *Contemporary Suburban America*. Englewood cliffs, New Jersey: Prentice-Hall.
- . 1976. *The Outer City: Geographical Consequences of the Urbanization of the Suburbs*. Washington D.C: Association of American Geographers.

- Nadon, Mario. 1992a. *Les rues de Saint-Laurent, répertoire toponymique. Un patrimoine à découvrir*. Saint-Laurent: Ville de Saint-Laurent.
- . 1992b. *Les maires de Saint-Laurent et les conseils municipaux. Une histoire à découvrir*. Saint-Laurent: Ville de Saint-Laurent.
- O'Connor, Carol A. 1983. *A Sort of Utopia. Scarsdale, 1891-1981*. Albany: Sunny Press.
- O'Mara, Margaret Pugh. 2005. *Cities of Knowledge. Cold War Science and the Search for the Next Silicon Valley*. Princeton: Princeton University Press.
- Palen, John J. 1995. *The Suburbs*. New York: McGraw-Hill.
- Panisset, Marie-Françoise. 1963. «Saint-Laurent, secteur sud». Mémoire de maîtrise, Montréal, Université de Montréal. 122 pages.
- Paquot, Thierry et Denise Pumain. 2006. «Banlieue». In *Dictionnaire. La ville et l'urbain*, Denise Pumain, Thierry Paquot et Richard Kleinschmager (dir.), p. 27-29. Paris: Economica.
- Picher, Claude. 1981. «Saint-Laurent lance une vaste offensive de promotion industrielle». *La Presse*, 29 janvier, p. D1.
- Pickler, Ronald A., et Larry Milberry. 1995. *Canadair: the First 50 Years*. Toronto: Canav Books.
- Pinard, Guy. 1993. «Alain Lafond et Sotramont: une association fructueuse». *La Presse*, 30 octobre, p. K6.
- Place Vertu. 2005. *Place Vertu*. [www.placevertu.shopping.ca] (site consulté le 8 juin 2005).
- Poitras, Claire. 2005. «Édouard Gohier». In *Dictionnaire biographique du Canada, Dictionary of Canadian Biography*, vol. XV, p. 449-451. Sainte-Foy et Toronto: Presses de l'Université Laval et University of Toronto Press.
- Poitras, Claire et Jean-Pierre Collin. 2006. «Montréal, de la ville à la région métropolitaine: trajectoires de suburbanisation, 1851-2001». In *Bruxelles et Montréal. Usagers et usages de la ville au XIX^e et XX^e siècle*, Serge Jaumain et Paul-André Linteau (dir.), p. 59-96. Bruxelles: Peter Lang.
- Preer, Robert W. 1992. *The Emergence of Technopolis, Knowledge-Intensive Technologies and Regional Development*. New York: Praeger.

- Pumain, Denise. 2006a. «Périphérie». In *Dictionnaire. La ville et l'urbain*, Denise Pumain, Thierry Paquot et Richard Kleinschmager (dir.), p. 214. Paris: Economica.
- . 2006b. «Planification urbaine». In *Dictionnaire. La ville et l'urbain*, Denise Pumain, Thierry Paquot et Richard Kleinschmager (dir.), p. 223-224. Paris: Economica.
- Queen, S. A., et L. F. Thomas. 1939. *The City. A Study of Urbanism in the United States*. New York: McGraw Hill.
- Quivy, Raymond et Luc Van Campenhoudt. 1995. *Manuel de recherche en sciences sociales*. Paris: Dunod.
- Relph, Edward. 1987. *The Modern Urban Landscape*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Reportage publicitaire. 2004a. «Bois-Franc a 10 ans: l'application de normes strictes pour le grand bonheur des résidants». *La Presse (Cahier Mon Toit)*, 25 février, p. 2.
- . 2004b. «Bois-Franc n'arrête pas de grandir en beauté». *La Presse (Chez Soi)*, 13 octobre, p. 2.
- . 2003. «Bois-Franc à Saint-Laurent, le succès se poursuit de plus belle». *La Presse (Cahier Mon Toit)*, 24 septembre, p. 2.
- Ricour, Françoise. 1969. «Suburbanisation et structure urbaine de l'Ile Jésus». Thèse de doctorat, Montréal, Université de Montréal. 93 pages.
- Roberge, François. 1986. «Ville Saint-Laurent: "nous n'avons pas attendu les gouvernements pour développer la ville de la haute technologie"». *Finance*, 24 février 1986, p. 5.
- Robert, Jean-Claude. 1994. *Atlas Historique de Montréal*. Montréal: Libre Expression.
- Roberts, Susan M., et Richard H. Schein. 1993. «The Entrepreneurial City: Fabricating Urban Development in Syracuse, New York», *Professional Geographer*, vol. 45, no 1, p. 21-33.
- Roy, Paul. 1989. «Une étude révèle que le projet résidentiel Nouveau Saint-Laurent est réalisable», *La Presse*, 20 juillet, p. A4.

- Roy, Simon N. 2000. «L'étude de cas». In *Recherche sociale: de la problématique à la collecte de données*, Benoît Gauthier (dir.), p. 159-183. Sainte-Foy: Presses de l'Université du Québec.
- Rumilly, Robert. 1969. *Histoire de Saint-Laurent*. Ottawa: Librairie Beauchemin Limitée.
- Sauer, Louis. 1998. «Creating a “Signature” Town: the Urban Design of Bois Franc», *Plan Canada*, vol. 34, no 9, p. 22-27.
- Savitch, Hank V., David Collins, Daniel Sanders et John P. Markham. 1993. «Ties That Bind: Central Cities, Suburbs, and the New Metropolitan Region». *Economic Development Quarterly*, vol. 7, no 4, p. 341-357.
- Schuyler, David. 1986. *The New Urban Landscape: the Redefinition of City Form in Nineteenth-century America*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Scott, Allen. J. 1988. *Flexible Production Systems and Regional Development: the Rise of New Industrial Spaces in North America and Western Europe*. Toronto: Centre for Urban and Community Studies, University of Toronto.
- Scott, Allen J., et Michael Stroper. 1987. «Industries de haute technologie et développement régional: revue critique et reformulation théorique». *Revue Internationale des Sciences Sociales*, vol. 39, no 112, p. 237-256.
- SECOR. 1988. *Ville de Saint-Laurent, analyse stratégique en vue de la création d'un parc de haute technologie*. Montréal. 96 pages.
- Serfaty-Garzon, Perla. 1999. *Psychologie de la maison, une archéologie de l'intimité*. Montréal: Éditions du Méridien.
- Sewell, John. 1977. «Don Mills: E.P Taylor and Canada's First Corporate Suburb». In *The Second City Book. Studies of Urban and Suburban*, James Lorimer et Evelyn Ross (dir.), p. 18-30. Toronto: J. Lorimer.
- Sharpe, William et Leonard Wallock. 1994. «Bold New City or Built-Up Burb? Redefining Contemporary Suburbia». *American Quarterly*, vol. 46, no 1, p. 1-29.
- Shearmur, Richard et Laurent Terral. 2002. «Structures spatiales de l'économie montréalaise: le High-Tech joue-t-il un rôle?». *Géographie, Économie, Société*, vol. 4, no 1, p. 19-36.

- Shearmur, Richard G., et William J. Coffey. 2002. «A Tale of Four Cities: Intra-Metropolitan Employment Distribution in Montreal, Toronto, Vancouver and Ottawa». *Environment and Planning A*, vol. 34, no 4, p. 575-598.
- . 2001. «Urban Employment Subcenters and Sectoral Clustering in Montreal: Complementary Approaches to the Study of Urban Form». *Urban Geography*, vol. 22, no 4, p. 1-30.
- Shearmur, Richard G., et David Doloreux. 2000. «Science Parks: Actors or Reactors? Canadian Science Parks in their Urban Context». *Environment and Planning A*, vol. 32, no 6, p. 1065-1082.
- Shearmur, Richard. 1997. «La distribution des secteurs High-Tech dans le système urbain canadien - 1971 à 1991. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, no 4, p. 619-646.
- Sies, Mary Corbin. 2001. «North American Suburbs, 1880-1950». *Journal of Urban History*, vol. 27, no 3, p. 313-346.
- . 1997. «Paradise Retained: an Analysis of Persistence in Planned, Exclusive Suburbs, 1880-1980». *Planning Perspectives*, vol. 12, no 2, p. 165-191.
- Simmel, Georg. 1903. «Métropoles et mentalités». In *Villes et civilisation urbaine XVIII^e-XX^e siècle*, Marcel Roncayolo et Thierry Paquot (dir.) (1992), p. 300-310. Paris: Larousse.
- Soja, Edward W. 2000. «Exopolis: the Restructuring of Urban Form». Chap. in *Postmetropolis, Critical Studies of Cities and Regions*, p. 233-263. Massachusetts: Blackwell.
- Southworth, Michael. 1997. «Walkable Suburbs? An Evaluation of Neotraditional Communities at the Urban Edge». *Journal of the American Planning Association*, vol. 63, no 1, p. 28-44.
- Stanback, Thomas M. 1991. *The New Suburbanization. Challenge to the Central City*. Boulder: Westview Press.
- Stein, Clarence. 1951. *Toward New Towns for America*. Liverpool: University Press of Liverpool.
- Stilgoe, John. 1988. *Borderland. Origins of the American Suburb, 1820-1939*. New Haven: Yale University Press.

- Talen, Emily. 2005. *New Urbanism and American Planning. The Conflict of Cultures*. New York: Routledge.
- . 2000. «New Urbanism and the Culture of Criticism». *Urban Geography*, vol. 21, no 4, p. 318-341.
- . 1999. «Sense of Community and Neighborhood Form: an Assessment of the Social Doctrine of New Urbanism». *Urban Studies*, vol. 36, no 8, p. 1361-1379.
- Taylor, Graham R. 1915. *Satellite Cities: a Case Study of Industrial Suburbs*. New York: Ayer Company.
- Technoparc. 2006. *Technoparc Saint-Laurent*. [www.technoparc.com] (site consulté le 11 juin 2006).
- Technopôle Angus. 2007. *Technopôle Angus. Parc urbain d'entreprises*. [www.sda-angus.com] (site consulté le 10 mars 2007).
- The Brookings Institution. 2007. *Cities and Suburbs*. [www.brookings.edu] (site consulté le 3 mai 2007).
- Till, Karen E. 1993. «Neotraditional Towns and Urban Villages: the Cultural Production of a Geography of Otherness». *Environment and Planning D*, vol. 11, no 6, p. 709-732.
- Tönnies, Ferdinand. (1887). 1944. *Communauté et société. Catégories fondamentales de la sociologie pure*. Paris : Presses Universitaires de France.
- Tremblay, Miville. 1992. «Bombardier dément vouloir devenir promoteur immobilier». *La Presse*, 17 juillet, p. B1.
- Vallières, Martin. 1996. «40 millions investis au Technoparc de Saint-Laurent». *La Presse*, 9 octobre, p. D1.
- Van Nus, Walter. 1979. «Towards the City Efficient: the Theory and Practice of Zoning, 1919-1939». In *The Usable Urban Past, Planning and Politics in the Modern Canadian City*, Alan F.J. Artibise et Gilbert A. Stelter (dir.), p. 226-246. Toronto: MacMillan.
- Vastel, Michel. 1978. «Au carrefour industriel de la métropole, une nouvelle entreprise s'implante chaque jour à Ville Saint-Laurent». *Le Devoir*, 28 octobre, p. 22.

Ville de Montréal. 2005. *Arrondissement de Saint-Laurent*

[www.2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/24/rapport.pdf] (site consulté le 11 mars 2005).

———. 2004a. «Évaluation du patrimoine urbain, Ville de Montréal, Arrondissement de Saint-Laurent».

[www.ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/patrimoine_urbain_fr/media/documents/22_evaluation_patrimoine_stla.pdf]. (site consulté le 12 mai 2004).

———. 2004b. *Profil socio-économique*. Montréal: Ville de Montréal, Service du développement économique et du développement urbain.

Ville de Saint-Laurent. 1999. *Saint-Laurent, un choix évident*. Canada: Otis Communications.

———. 1992a. *Une histoire de plus de 150 ans*. Ville Saint-Laurent: Service des communications.

———. 1992b. *Historique du dossier du Technoparc Montréal Métropolitain Campus Saint-Laurent*. Saint-Laurent.

———. 1991. *Investir à Saint-Laurent*. Saint-Laurent.

———. 1990a. *Le plan d'urbanisme. Règlement Numéro 1050*. Ville de Saint-Laurent. 103 pages.

———. 1990b. *Un pas d'avance*. Saint-Laurent: Otis Communications.

———. 1988. *Rapport du comité des structures*. Saint-Laurent.

———. 1987. *Saint-Laurent, deuxième ville industrielle du Québec*. Saint-Laurent: Service des communications.

———. 1986. *Codification administrative des anciens règlements de zonage*. Saint-Laurent: Service de l'urbanisme et de l'habitation.

———. 1985. *Projet d'acquisition du site de l'aéroport de Cartierville par la Ville de Saint-Laurent*. Saint-Laurent.

———. 1981a. *Les techniques de marketing appliquées à la promotion d'une ville*. Saint-Laurent.

———. 1981b. *Saint-Laurent: Ville-Centre*. Saint-Laurent: Beauregard, Landry, Natel, Jasmin et Associées Inc.

- . 1976. *Bulletin Saint-Laurent*, vol. 5, no 1 (avril). Saint-Laurent.
- . 1973. *Saint-Laurent bat tous les records*. Saint-Laurent.
- Villiard-Bériault, Denise. 1977. *Saint-Laurent. Un collège se raconte*. Montréal: Fides.
- Walker, Richard. A. 1981. «A Theory of Suburbanization: Capitalism and the Construction of Urban Space in the United States». In *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society*, Michael J. Dear et Allen J. Scott (dir.), p. 383-429. New York: Methuen.
- . 1978. «The Transformation of Urban Structure in the Nineteenth Century United States and the Beginnings of Suburbanization». In *Urbanization and Conflict in Market Societies*, Kevin Cox (dir.), p. 165-213. London: Methuen & Co.
- Walker, Richard et Robert D. Lewis. 2001. «Beyond the Crabgrass Frontier: Industry and the Spread of North American Cities, 1850-1950. *Journal of Historical Geography*, vol. 27, no 1, p. 3-19.
- Warner, Sam Bass. 1972. *The Urban Wilderness. A History of the American City*. New York: Harper & Row.
- Weiss, Marc. A. 1987. *The Rise of the Community Builders: the American Real Estate and Urban Land Planning*. New York: Colombia University Press.
- Winstanley, Ann, David C. Thorns et Harvey C. Perkins. 2003. «Nostalgia, Community and New Housing Developments: a Critique of New Urbanism Incorporating a New Zealand Perspective». *Urban Policy and Research*, vol. 21, no 2, p. 175-189.
- Wolfe, Jeanne M. 1994. «Retour sur le passé: un survol historique de l'urbanisme canadien». *Plan Canada*, (Édition spéciale: 1919-1994, juillet), p. 12-34.
- Zonneveld, Wil. 2005. «Mono-centric city». In *Encyclopedia of the City*, Roger W. Caves (dir.), p. 317-318. London, New York: Routledge.

APPENDICE A.

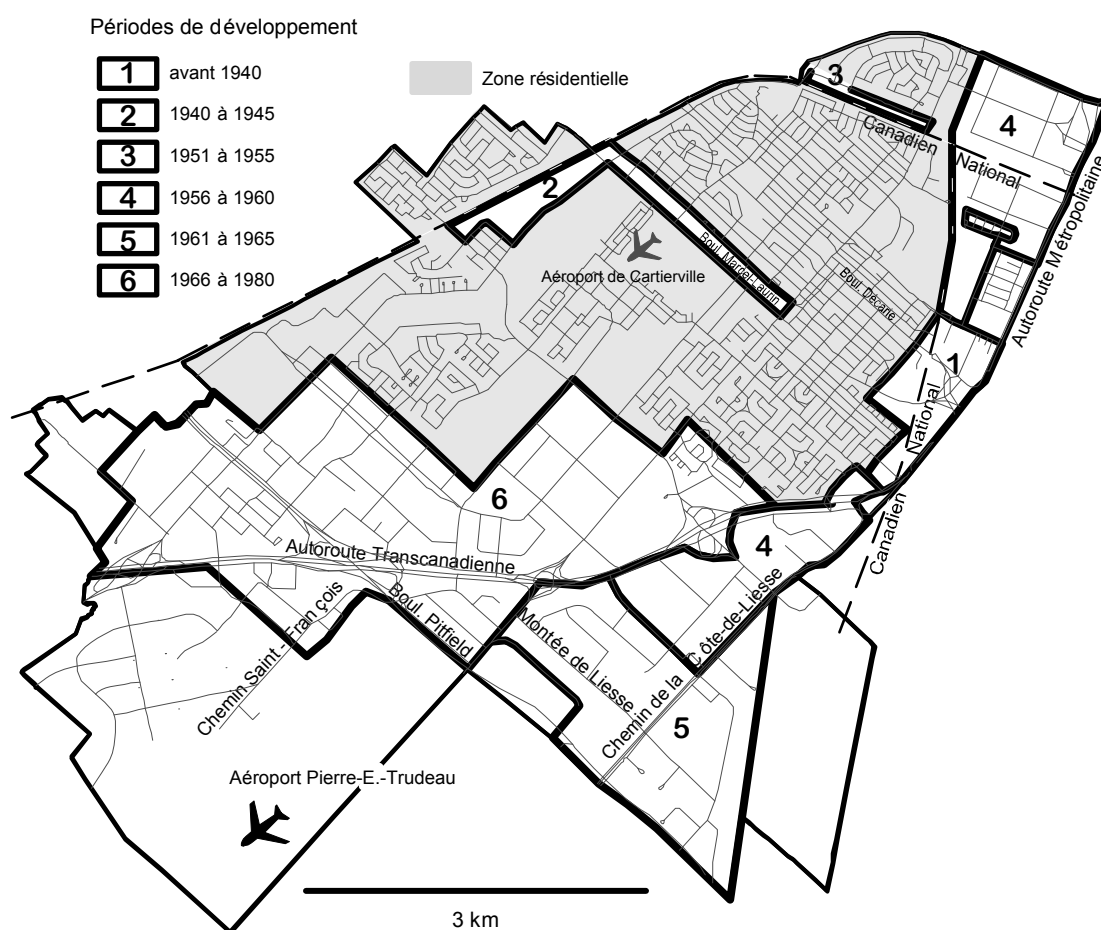
LISTE DES ENTRETIENS PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE

- Entretien 1. Directeur du service de l'aménagement et du service aux entreprises de l'arrondissement de Saint-Laurent, 22 novembre 2004.
- Entretien 2. Constructeur du projet domiciliaire Bois-Franc. 25 novembre 2004.
- Entretien 3. Promoteur du projet domiciliaire Bois-Franc/Responsable du volet marketing, 29 novembre 2004.
- Entretien 4. Architecte du projet domiciliaire Bois-Franc, 1^{er} décembre 2004.
- Entretien 5. Promoteur du Technoparc Saint-Laurent, 2 février 2005.
- Entretien 6. Directeur général adjoint de la Ville de Saint-Laurent (1990-2001), 3 février 2005.
- Entretien 7. Commissaire industriel de la Ville de Saint-Laurent (1989-1994), 16 février 2005.
- Entretien 8. Maire de l'arrondissement de Saint-Laurent, 22 février 2005.
- Entretien 9. Architecte du Technoparc Saint-Laurent, 28 février 2005.
- Entretien 10. Promoteur du Technoparc Saint-Laurent. 30 mars 2005.
- Entretien 11. Maire de la Ville de Saint-Laurent (1990-2001), 31 mars 2005.
- Entretien 12. Commissaire industriel du service de développement économique de l'arrondissement de Saint-Laurent, 15 avril 2005.

APPENDICE B.

DÉVELOPPEMENT DES SECTEURS INDUSTRIELS DE SAINT-LAURENT DE LA PÉRIODE D'AVANT 1940 À LA FIN DES ANNÉES 1980

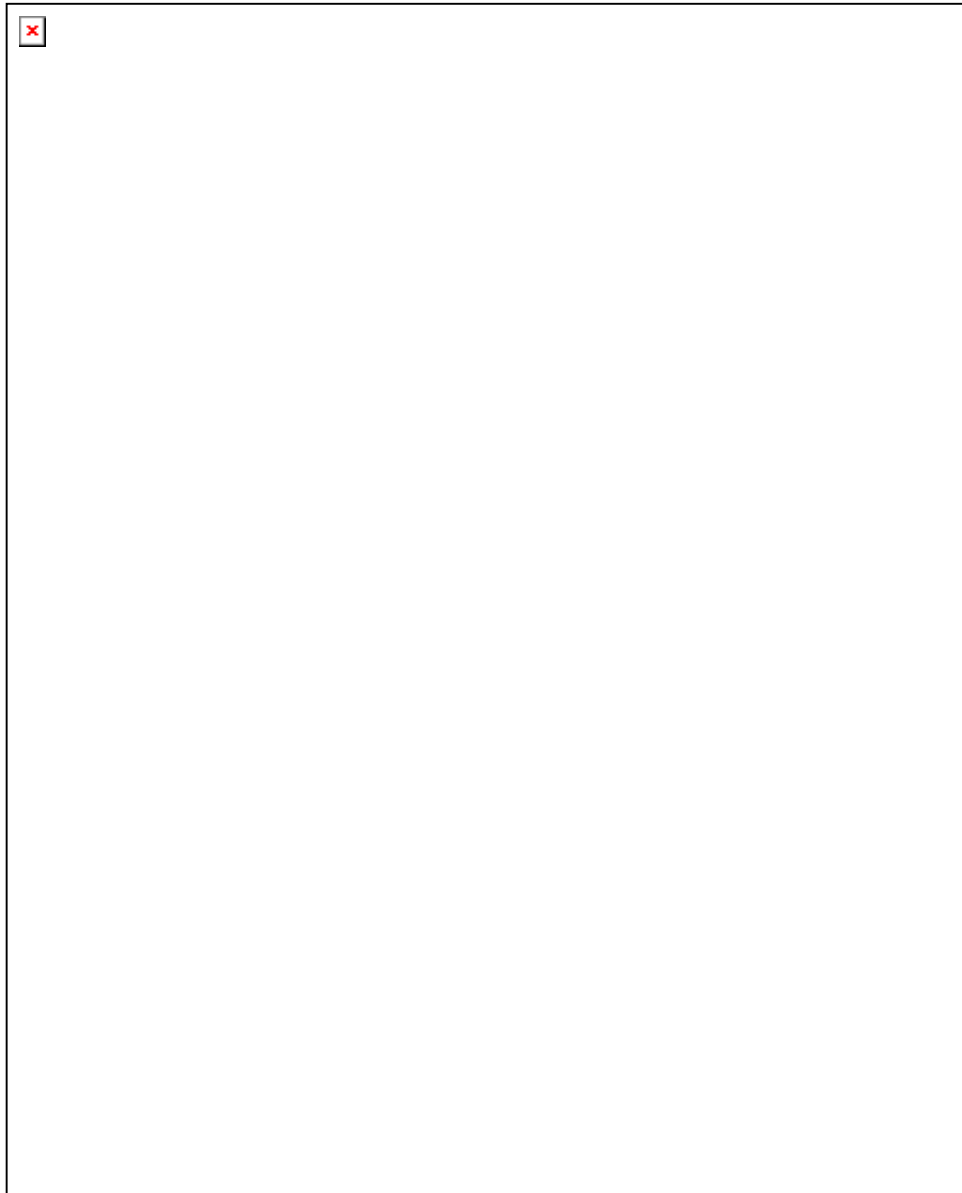
Source: INRS-UCS, 2007



APPENDICE C.

PLAN DE ZONAGE (1954)

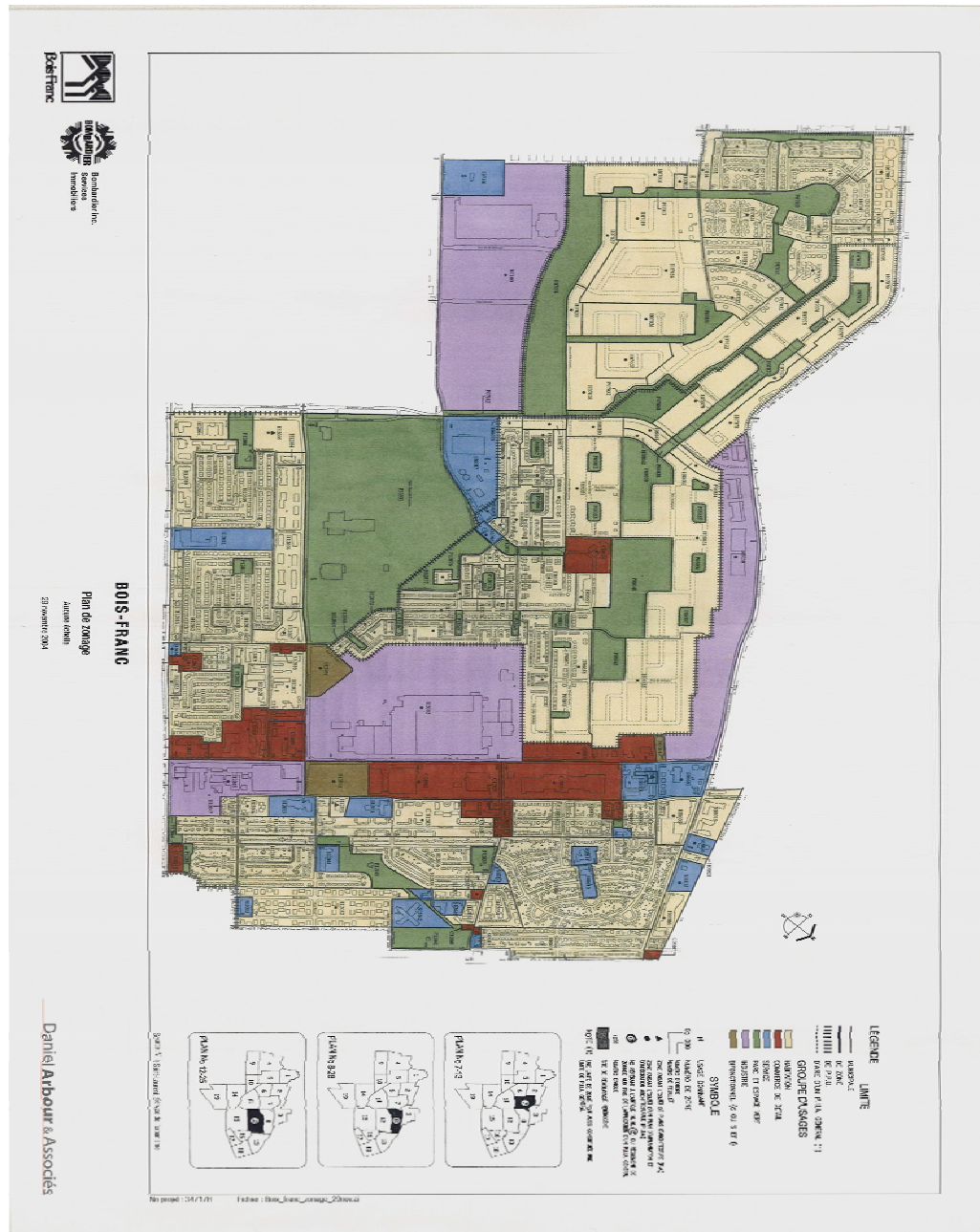
Source: Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent



APPENDICE D.

PLAN DE ZONAGE DU SECTEUR BOIS-FRANC (2004)

Source : Archives de l'arrondissement de Saint-Laurent.



APPENDICE E.

CARTE DE REPÉRAGE DE L'ARRONDISSEMENT DE SAINT-LAURENT

Source : INRS-UCS, 2007.

