

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC
INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
CENTRE – URBANISATION CULTURE SOCIÉTÉ

LES OBSTACLES À L'ACTUALISATION DES BANLIEUES D'APRÈS-GUERRE
DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Le cas de Laval-des-Rapides et Pont-Viau

Par

Samuel DESCÔTEAUX FRÉCHETTE

B. Sc. Urbanisme

Mémoire présenté pour obtenir le grade de

Maître ès sciences, M.Sc.

Maîtrise en études urbaines

Programme offert conjointement par l'INRS et l'UQAM

Décembre 2016

Ce mémoire intitulé

**LES OBSTACLES À L'ACTUALISATION DES BANLIEUES D'APRÈS-GUERRE
DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Le cas de Laval-des-Rapides et Pont-Viau

et présenté par

Samuel DESCÔTEAUX FRÉCHETTE

a été évalué par un jury composé de

Mme Claire POITRAS, directrice de recherche, INRS-UCS
Mme Anne-Marie SÉGUIN, examinatrice interne, INRS-UCS
M. Sébastien LORD, examinateur externe, UDEM

RÉSUMÉ

Les banlieues d'après-guerre de la région métropolitaine de Montréal sont des territoires complexes, tant du point de vue morphologique que démographique et leurs populations sont changeantes. Ces banlieues aux profils variés ne sont donc plus les milieux de vie homogènes de classe moyenne blanche qu'elles ont pu être pendant quelques années au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale. Elles seront par ailleurs le théâtre de grands changements sociaux, économiques et environnementaux dans les prochaines décennies. Bien qu'elles ne soient pas caractérisées par le déclin démographique comme le sont d'autres banlieues nord-américaines d'après-guerre, certaines d'entre elles sont touchées par de nombreux enjeux liés au vieillissement démographique, à la dévitalisation des espaces commerciaux de proximité et à une forme urbaine mésadaptée aux lignes directrices du développement durable. Elles s'inscrivent peu ou pas dans un processus d'actualisation, défini comme étant l'adaptation d'un type d'espace aménagé afin de répondre aux transformations sociales, économiques et environnementales contemporaines et futures. L'actualisation s'effectue par le biais de multiples interventions et pratiques regroupées sous trois types d'approches, soit la densification (douce, forte), la diversification (fonctionnelle, typologique, modale) et l'adaptation (technologique, culturelle, démographique). Qu'elles soient isolées ou en synergie, ces interventions et pratiques transforment le territoire pour répondre à des besoins et des contextes changeants. Ce mémoire vise à mettre en lumière les obstacles politiques et sociaux qui empêchent à ces zones de s'actualiser, et donc de se réinventer. Les résultats ont été obtenus par le biais d'une méthodologie qualitative basée sur une recherche documentaire et des entretiens semi-dirigés auprès de membres du personnel municipal de Laval et de citoyen(ne)s résidant à Laval-des-Rapides et à Pont-Viau. Ils témoignent d'une inadéquation entre les perceptions des autorités municipales quant à l'actualisation (planification urbanistique, exercices d'information, de consultation et de concertation, mécanismes de répartition des externalités) et celles des citoyen(ne)s. D'abord, les résultats mettent l'accent sur le caractère prioritaire d'une refonte réglementaire qui tienne compte de la présence marquée dans le paysage suburbain de pratiques informelles qui sont jugées non conformes par les autorités et qui concernent autant le cadre bâti que les activités y ayant lieu. Ensuite, ils soulignent l'importance d'un changement de paradigme dans les milieux municipaux pour reconsidérer la place de l'information à la population comme vecteur d'appropriation de l'actualisation, de la concertation comme exercice de coconstruction et de la distribution des externalités positives de l'actualisation comme reconnaissance des intérêts individuels des citoyen(ne)s, en conformité avec les intérêts collectifs. Ces résultats démontrent qu'une réévaluation du rapport entre les citoyen(ne)s et les autorités municipales est non seulement nécessaire, mais s'inscrit dans une réflexion plus large sur l'équilibre de l'apport du privé et du public dans l'aménagement et le réaménagement des espaces urbanisés.

Mots-clés : actualisation; consolidation; densification; diversification; banlieue; suburbain; obstacles; politiques; réglementaires; sociaux.

ABSTRACT

Postwar suburbs in the Montréal metropolitan area are complex territories, both morphologically and demographically, and their populations are changing. These suburbs are no longer homogeneous living environments of white middle class populations like they had been in the few years succeeding the Second World War. They will be the scenes of major social, economic and environmental changes in the coming decades. Although they don't appear to be characterized by demographic decline, as are some other postwar suburbs in North America, they are instead affected by many issues related to an aging population and a decline in both the economic vitality of commercial spaces, and progress towards developing sustainably. Very few of them are characterized by proactive retrofitting, a process defined as the adaptation of a type of space to meet contemporary and future social, economic and environmental changes. Proactive retrofitting is carried out through multiple interventions and practices grouped under three types or approaches, which are densification (soft, hard) diversification (functional, typological, modal) and adaptation (technological, cultural, demographic). Whether isolated or in synergy, these interventions and practices transform the territory to meet changing needs and contexts. This is why it is important to understand what the political and social barriers are to these areas so they can reinvent themselves. The results, obtained through a qualitative methodology based on documentary research and semi-directed interviews with staff members of the Ville de Laval and citizens of Laval-des-Rapides and Pont-Viau, demonstrate an inadequacy between the perceptions of the municipal authorities regarding proactive retrofitting (urban planning, information and consultation exercises, mechanisms for distribution of externalities) and those of the citizens. Firstly, the results emphasize the importance of a regulatory overhaul that considers the strong presence of informal practices in the suburban landscape that are judged non-compliant by the authorities, and concern both the built environment and the activities taking place in it. Secondly, they stress the importance of a paradigm shift in municipal circles that reconsiders the place of information transmitted to the population as a vector of appropriation of retrofitting, consultation as an exercise of co-construction, and distribution of positive externalities of retrofitting as recognition of the individual interests of citizens, in accordance with the collective ones. These results demonstrate that a reassessment of the relationship between citizens and municipal authorities is not only necessary, but is part of a broader reflection of the balance of private and public input in the development and redevelopment of urbanized areas.

Keywords : proactive; retrofitting; densification; diversification; suburbia; suburb; obstacles; barriers; political; social;

RESUMEN

Las afueras de la región metropolitana del Montréal de la posguerra son territorios complejos, tanto desde el punto de vista morfológico como demográfico, y sus poblaciones están cambiando. Estas partes de la ciudad no conservan ahora tan uniformemente las características de la clase media blanca que tenían durante algunos años después de la Segunda Guerra Mundial. Por otra parte, allí tendrán lugar grandes cambios sociales, económicos y ambientales. Aunque estas regiones de la ciudad no parecen estar caracterizadas por la decadencia o la crisis como algunos barrios norteamericanos de la posguerra, están vinculadas al envejecimiento de la población, la lentificación de la vitalidad económica de los espacios comerciales cercanos y una forma urbana no bien adaptada a las líneas directrices del desarrollo sustentable. Estos barrios de las afueras de la posguerra no están caracterizados por la actualización, definida como adaptación de un tipo de espacio urbanizado a fin de responder a las transformaciones sociales, económicas y ambientales contemporáneas y futuras. La actualización se realiza a través de múltiples intervenciones y prácticas bajo tres tipos de enfoques: la densificación (ligera, fuerte), la diversificación (funcional, tipológica, modal) y la adaptación (tecnológica, cultural, demográfica). Ya sea que estén aisladas o en sinergia, estas intervenciones y prácticas transforman el territorio para satisfacer necesidades y contextos cambiantes. Esta tesis de maestría apunta a identificar las barreras políticas y sociales que impiden a estas zonas actualizarse, y por lo tanto reinventarse. Los resultados, obtenidos a través de una metodología cualitativa basada en la búsqueda de documentación y en entrevistas parcialmente estructuradas con miembros del personal municipal de Laval y ciudadanos de Laval-des-Rapides y Pont-Viau, muestran la inadecuación entre la percepción de las autoridades municipales con respecto a la actualización (planificación urbana, acciones de información, consulta y cooperación, mecanismos de distribución de las externalidades) y la de los ciudadanos. En primer lugar, los resultados hacen hincapié en la prioridad de una revisión de las regulaciones que reconozca la fuerte presencia en el paisaje suburbano de las prácticas informales que se consideran no apropiadas por las autoridades y que conciernen tanto a las actividades en el entorno construido como el entorno sí mismo. Consecutivamente, enfatizan la importancia de un cambio de los modelos en los medios municipales para reconsiderar el lugar de la información a la población, como vector de apropiación de la actualización; de la consultación, como ejercicio de co-construcción; y de la distribución de las externalidades positivas, como reconocimiento de los intereses individuales de los ciudadanos, acorde con los intereses colectivos. Estos resultados demuestran que una nueva evaluación de la relación entre las autoridades municipales y los ciudadanos no sólo es necesaria, sino que es parte de una reflexión más amplia sobre la aportación del sector privado y público en el desarrollo y la rehabilitación de los espacios urbanos.

Palabras claves: actualización; consolidación; densificación; diversificación; afueras; cercanías; obstáculos; políticas; sociales;

REMERCIEMENTS

J'aimerais d'abord remercier les personnes qui ont participé aux entretiens semi-dirigés. Leur aide, hospitalité et collaboration ont été précieuses pour l'élaboration des résultats de cette recherche et je leur en suis très reconnaissant.

Mille mercis à ma directrice de mémoire, Claire Poitras, qui a été un support crucial et extrêmement enrichissant à mon parcours de maîtrise. Ses conseils judicieux et ses réflexions m'ont été d'une grande utilité et son dévouement m'a permis de découvrir un milieu de recherche intéressant et stimulant.

Et merci à ma famille, à mon amour, à mes ami(e)s et à mes camarades de recherche pour leur support, leurs réflexions, leurs conseils, leur précieuse écoute, leur affection et leur amitié.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
Chapitre 1 : Problématique. l'actualisation des banlieues montréalaises d'après-guerre.....	5
1.1. Évolution récente des banlieues et leur éventuelle dégradation.....	6
1.1.1. Vieillesse démographique en vue.....	6
1.1.2. Dévitalisation des espaces commerciaux de proximité.....	6
1.1.3. Échelle automobile et pression environnementale	7
1.2. Questions de recherche.....	8
1.3. Objectifs de la recherche. Mettre en lumière les obstacles à l'actualisation	8
1.4. Recension des écrits. <i>Retrofitting</i> étatsunien et analyse suburbaine québécoise	8
Chapitre 2 : Stratégie méthodologique	25
2.1. Cas étudié. Laval-des-Rapides et Pont-Viau	25
2.2. Outils de collecte de données	26
2.3. Outils de traitement et d'analyse de données	27
2.4. Choix de l'échantillon	27
2.5. Limites et biais.....	29
2.6. Aspects éthiques	29
Chapitre 3 : Laval-des-Rapides et Pont-Viau, un territoire d'étude entre ville et banlieue récente.....	31
3.1. Histoire d'une colonisation progressive et d'une urbanisation soudaine	33
3.1.1. Période de peuplements autochtones (préhistoire à 1635).....	33
3.1.2. Période de colonisation (1636 à 1853).....	35
3.1.3. Période de transition (1854 à 1945)	36
3.1.4. Période d'urbanisation (1946 à aujourd'hui)	37
3.2. Morphologie d'un territoire aux formes complexes et diversifiées.....	40
3.2.1. Périodes d'urbanisation. Un développement accéléré durant l'après-guerre.....	40
3.2.2. Réseaux de transports. Transports collectifs au paradis de l'automobile.....	47
3.2.3. Cadre bâti. Paysage de bungalows, de walk-ups et de tours de copropriétés	50
3.2.4. Utilisation du sol. Territoire au zonage fonctionnaliste progressivement diversifié.....	60
3.3. Démographie d'un territoire changeant et vieillissant.....	63
3.3.1. Nombre d'habitant(e)s. Une certaine stabilité à l'exception des zones limitrophes	63
3.3.2. Groupes d'âge. Population vieillissante et arrivée de jeunes familles	64
3.3.3. Pays de naissance. Territoire en processus de diversification ethnoculturelle	65
3.3.4. Langues parlées à la maison. Population majoritairement francophone.....	67
3.3.5. Religion. Appartenance à la religion chrétienne très élevée	68
3.3.6. Structure des ménages. Logements abritant de plus en plus de célibataires vivant seul(e)s..	69

3.3.7. Profil économique. Population moins rémunérée et plus défavorisée	71
Chapitre 4 : Banlieue et actualisation, des perceptions hétérogènes et polysémiques.....	75
4.1. Ville ou banlieue? Un territoire à la définition incertaine.....	75
4.2. Laval-des-Rapides et Pont-Viau, des secteurs attrayants entre essor et déclin	77
4.3. Décalage entre les différentes perceptions, stabilité chez soi et déclin chez l'autre.....	80
4.4. Actualisation du territoire, un regard mitigé et dubitatif	83
4.4.1. Densification souhaitée si accompagnée d'une vision urbanistique d'ensemble.....	85
4.4.2. Diversification désirée, mais pas si l'intimité et la voiture en pâtissent	90
4.4.3. Adaptation perçue comme nécessaire et allant de soi	94
Chapitre 5 : Obstacles politiques et sociaux à l'actualisation.....	101
5.1. Obstacles politiques identifiés par les autorités municipales et surmontés par la population	101
5.2. Obstacles sociaux. Manque d'information, de concertation et d'intérêt pour l'actualisation	105
5.2.1. Manque d'information. Concepts inconnus suscitant l'appréhension et le rejet.....	105
5.2.2. Manque de concertation. Un fantôme nommé coconstruction.....	118
5.2.3. Manque d'intérêt. Dans ma cour! Pour qui, pourquoi et à quel prix?.....	125
Conclusion	135
Bibliographie.....	141
Annexes.....	151
Annexe 1: Hiérarchie des nœuds thématiques sous Nvivo.....	151
Annexe 2: Lettre d'information remise aux participant(e)s interviewé(e)s	154
Annexe 3: Formulaire de consentement remis aux participant(e)s interviewé(e)s	156
Annexe 4: Guide d'entretien semi-dirigé (Personnel municipal).....	157
Annexe 5: Guide d'entretien semi-dirigé (Citoyen(ne)s).....	162
Annexe 6: Études de cas utilisées lors des entretiens semi-dirigés	168

INTRODUCTION

Les banlieues construites au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale ont représenté pour toute une génération une nouvelle manière d'habiter, de consommer, de se mouvoir et de vivre. Aménagées lors d'une période de développement économique époustoufflant dans les pays occidentaux capitalistes, elles ont été synonymes d'accès à la propriété pour d'innombrables ménages et un moyen de quitter les quartiers centraux en déclin, alors aux prises avec de nombreux problèmes de dégradation physique et de pauvreté. Les banlieues d'après-guerre, idéal rendu possible par la démocratisation de la voiture et de la maison individuelle, apparaissent comme principal contrepoids au déclin urbain en présentant une image bucolique, telle une sorte d'Arcadie des temps modernes. Lors de leur apparition dans le paysage québécois, elles sont à la fois le lieu de prédilection de la classe moyenne blanche émergente, royaumes de la consommation de masse et oasis de verdure. En raison de ces caractéristiques, elles ne manquent pas d'attirer la population vers la périphérie. Progressivement, elles se sont ancrées dans l'imaginaire collectif québécois en évoquant la fulgurante popularisation du mode de vie suburbain et l'emblématique période des Trente Glorieuses où la croissance et le progrès semblent impossibles à freiner. Pourtant, les nombreuses transformations sociales, économiques, environnementales et culturelles qui ont caractérisé l'après-guerre jusqu'à aujourd'hui ont profondément changé ces banlieues, loin d'être aussi homogènes et standardisées qu'elles ont pu l'être à leur naissance.

Les banlieues québécoises d'après-guerre sont multiples et leur genèse respective repose sur des prémisses diverses. Tandis que certaines apparaissaient en se greffant à des nœuds villageois, à des quartiers plus anciens ou à des complexes industriels, d'autres naissaient en plein territoire agricole. Elles ont d'ailleurs emprunté des chemins variés, car leurs populations et leurs morphologies ont évolué de telle manière qu'elles présentent aujourd'hui une myriade de profils différents. Il n'existe donc pas une banlieue d'après-guerre, mais bien des banlieues d'après-guerre. Contrairement à plusieurs métropoles nord-américaines qui ont vu certains de leurs espaces suburbains s'enliser dans une spirale de paupérisation, de détérioration physique et de criminalité, les banlieues québécoises d'après-guerre ne semblent pas montrer de signe de dégradation importante. Cependant, elles sont touchées par d'importants enjeux qui comportent leur lot de défis. En effet, certaines d'entre elles sont caractérisées par une population changeante et vieillissante, une vitalité commerciale en déclin et une morphologie mal adaptée aux déplacements actifs et qui exerce une pression environnementale élevée. Considérant que la dégradation puisse se pointer à l'horizon pour certains de ces espaces suburbains d'après-guerre, il importe de comprendre quels sont les obstacles qui empêchent et empêcheront à ces zones de se réinventer, car la maîtrise de leur complexité répondra en partie

à de grands changements sociaux, économiques et environnementaux que la société québécoise vivra dans les prochaines décennies. À la lumière de ces constats, ce mémoire pose la question suivante : quels sont les obstacles à l'actualisation des banlieues d'après-guerre de la région métropolitaine de Montréal? L'actualisation, dont il sera question plus en détails ultérieurement, est définie comme étant un processus proactif d'adaptation d'un type d'espace aménagé afin de répondre aux transformations sociales, économiques et environnementales contemporaines et futures. Elle se base sur diverses formes de densification, de diversification et d'adaptation qui peuvent être appliquées isolément ou en synergie. Parce que l'étude de l'actualisation des banlieues s'est surtout attardée aux secteurs qui avaient atteint un niveau relativement avancé de dégradation, notre compréhension de la situation qui prévaut dans ces milieux avant de telles « crises » est incomplète. D'une part, l'étude de ces obstacles mènera à la construction de connaissances nécessaires à la compréhension du devenir des espaces suburbains d'après-guerre. D'autre part, elle bonifiera le corpus de connaissances disponibles pour les autorités municipales désirant agir proactivement en termes de réaménagement afin de répondre aux besoins contemporains et futurs des habitant(e)s de ces territoires. Ces obstacles s'inscrivent principalement dans la sphère politique (lois contraignantes, réglementation désuète, programmes de subventions insuffisants, politiques d'aménagement) et sociale (résistance aux changements, attachement au mode de vie banlieusard, phénomène du « Pas dans ma cour »). Les banlieues d'après-guerre constituent un sujet de recherche exploré par plusieurs auteur(e)s au cours des dernières décennies. Néanmoins, les écrits portant sur les obstacles à leur actualisation restent rares et se concentrent principalement sur des études de cas internationales pour la plupart étatsuniennes; d'où l'intérêt d'examiner ces espaces au Québec et spécifiquement dans la région métropolitaine de Montréal.

La méthodologie employée pour répondre à la question de recherche est qualitative et principalement basée sur des entretiens semi-dirigés auprès de citoyen(ne)s et de membres du personnel municipal de Laval-des-Rapides et Pont-Viau, deux anciennes municipalités de la ville de Laval. Ces banlieues d'après-guerre, qui constituent le territoire d'étude, ont récemment été investies par de nombreux projets immobiliers d'envergure, tels que des tours d'habitations de luxe, des ensembles de logements sociaux, des installations culturelles et sportives à vocation régionale, des stations de métro et des établissements universitaires. Les entretiens menés ont permis de récolter les réflexions, les craintes, les volontés et les expériences de la part d'individus vivant et travaillant dans ces quartiers en changement pour tenter de cerner quels pourraient être les obstacles politiques et sociaux face à des projets de réaménagement qui s'inscrivent dans une certaine actualisation du territoire. Pour comprendre la complexité du territoire d'étude, la recherche documentaire a été employée comme outil complémentaire. D'une part, elle a permis la construction du profil historique, morphologique

et sociodémographique de celui-ci par le biais de cartes, d'orthophotos, de documents historiques, de documents municipaux relatifs à la réglementation et aux lignes directrices d'aménagement, de documents relatifs aux consultations citoyennes et de profils statistiques socio-économiques. D'autre part, elle s'est traduite par l'analyse de documents publiés par différents organismes s'intéressant à l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Ces deux outils, l'entretien semi-dirigé et la recherche documentaire, ont fait émerger des sujets variés touchant autant l'informalité dans les pratiques de construction que l'attachement au mode de vie suburbain. Ils ont notamment permis d'explorer certaines pistes révélatrices quant au rôle de l'information, des exercices de concertation et des incitatifs financiers et matériels dans les revendications liées à l'actualisation.

Ce mémoire couvre d'abord les nombreux écrits portant sur les banlieues d'après-guerre et sur leur actualisation qui ont permis d'établir les principaux constats liés à leur évolution récente et qui ont mené à établir le cadre conceptuel, les objectifs et la question de recherche. Il traite ensuite de la stratégie méthodologique employée pour tenter d'identifier et de comprendre les obstacles à l'actualisation. S'ensuit un chapitre consacré à la complexité du territoire d'étude d'un point de vue historique, morphologique et sociodémographique. En effet, il importe de cerner quelles sont les caractéristiques qui définissent cet espace suburbain d'après-guerre et qui permettent de mieux saisir les informations récoltées lors des entretiens semi-dirigés. Les deux derniers chapitres articulent les résultats. D'abord, quelle est la perception entretenue par les personnes interviewées quant à la banlieue et aux différentes composantes qui définissent l'actualisation? Ensuite, de quelle manière se traduisent les obstacles à cette actualisation à l'intérieur des structures municipales et auprès des citoyen(ne)s touché(e)s par les changements actuels et à venir sur le territoire d'étude? Ce dernier chapitre propose une synthèse des informations récoltées et avance certaines réflexions quant aux nombreux facteurs qui empêchent les territoires suburbains d'après-guerre de se réinventer.

CHAPITRE 1 : PROBLÉMATIQUE. L'ACTUALISATION DES BANLIEUES MONTRÉALAISES D'APRÈS-GUERRE

Depuis la fin du 19^e siècle, les banlieues font partie intégrante du paysage nord-américain et de nos jours elles abritent plus de la moitié de la population des régions urbaines du continent (Bourne 1996; Friedman et al. 2002). Elles constituent donc un élément d'importance capitale dans la compréhension du mode de vie nord-américain. Plusieurs caractéristiques définissent les banlieues d'après-guerre, quoiqu'il soit difficile, voire impossible, de généraliser leur portrait à l'ensemble des milieux suburbains construits au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale. Il existe donc plusieurs types de banlieues d'après-guerre constituées de multiples secteurs et quartiers ayant évolué et évoluant toujours de manière variée et parfois opposée (Fortin, Després et Vachon 2011). Ces banlieues d'après-guerre partagent cependant certaines caractéristiques communes. D'abord, leur période de construction que différents organismes de statistiques et de planification urbaine tendent à concentrer entre 1945 à 1980. Dans le cadre de cette recherche, la période de construction retenue se situe entre 1945 et 1973, soit entre la fin de la Deuxième Guerre mondiale et l'année du premier choc pétrolier qui marque la fin d'une période de développement ayant eu une forte incidence sur la vitalité économique nord-américaine (Antonin 2013) et l'architecture en général (Zardini 2007). Les banlieues d'après-guerre sont donc aménagées dans une période d'environ trente années correspondant aux « trente glorieuses » du monde occidental capitaliste. Elles sont aussi caractérisées par une présence marquée de maisons individuelles et d'immeubles collectifs de moins de 4 étages. Les différentes fonctions, telles que résidentielle, commerciale, industrielle et institutionnelle, sont relativement séparées dans l'espace et s'articulent généralement dans des zones distinctes connectées entre elles par des grandes voies automobiles (Boisclair et al. 2013). D'ailleurs, les banlieues d'après-guerre sont fortement marquées par une trame viaire conçue presque exclusivement pour des déplacements automobiles (SCHL 2006). Dans la région métropolitaine de Montréal, on peut retrouver ce type de banlieue à l'extérieur de l'île de Montréal, comme à Brossard ou dans la partie sud de Laval ainsi que sur l'île de Montréal, comme dans les arrondissements de Lachine ou de Saint-Laurent. Ces banlieues caractérisent de façon marquée la culture nord-américaine de par le mode de vie leur étant rattaché et les nombreux impacts et conséquences de leur développement sur le territoire urbain et rural. Les changements qui s'opèrent en leur sein influencent grandement la société québécoise de par leur omniprésence sur le territoire et leur importance dans sa culture. Trois principaux constats sont observés et démontrent la pertinence de se questionner sur l'actualisation de ces banlieues d'après-guerre, soit le vieillissement de leur population, le lent déclin de leurs espaces commerciaux et leur morphologie mésadaptée aux lignes directrices du développement durable. Ce chapitre met d'abord en lumière ces constats qui

caractérisent l'évolution récente des espaces suburbains d'après-guerre pour ensuite aborder les objectifs de cette recherche, la recension des écrits qui a permis la construction du cadre théorique et finalement les questions de recherche.

1.1. Évolution récente des banlieues et leur éventuelle dégradation

1.1.1. Vieillesse démographique en vue

La tendance démographique au Québec tend indéniablement vers un vieillissement démographique (INSPQ 2010). Dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal, la proportion d'individus âgés de 65 ans et plus est passée de 9,2% à 13,8% entre 1981 et 2006 (Séguin et al. 2016, 67) et devrait s'élever à 22% en 2031 selon l'Institut de la statistique du Québec (ISQ 2009, cité dans Séguin et al. 2016, 62). Par ailleurs, on observe dans les zones de banlieue d'après-guerre de la RMR de Montréal des augmentations récentes de la part démographique de cette tranche d'âge (AMT 2013). Ce vieillissement n'est pas sans conséquence puisqu'il engendre des modifications dans les habitudes de vie des individus et leur mobilité. Par exemple, la réduction des facultés cognitives et motrices des personnes âgées est un enjeu évident dans leur mobilité automobile. Celle-ci est d'autant plus importante lorsque ces personnes âgées résident dans des banlieues d'après-guerre fortement dépendantes de l'automobile (Luxembourg s.d.). Bien que certaines personnes de cette tranche d'âge choisissent de déménager dans des secteurs mieux desservis par les transports en commun et à proximité des services, la plupart souhaitent demeurer dans leur logement le plus longtemps possible (Lord et Després 2011; Balard et Somme 2011). Il est donc pertinent de revoir la capacité des banlieues d'après-guerre à répondre aux besoins de sa population vieillissante et aux prises avec une perte de mobilité.

1.1.2. Dévitalisation des espaces commerciaux de proximité

Le déclin des centres commerciaux contribue à transformer profondément les banlieues d'après-guerre puisqu'il touche directement la diversité fonctionnelle de celles-ci. Que ce soit à Québec (VQ 2005) ou à Montréal (Géocom 2006), les centres commerciaux qui caractérisent l'offre commerciale de ces banlieues vivent actuellement un déclin principalement occasionné par la construction en périphérie de magasins-entrepôts (*big box*) et de mégacentres qui compétitionnent

aussi avec les rues commerciales marchandes (Biba et al. 2007). Leur déclin et leur fermeture laissent vacants des espaces significatifs (Dunham-Jones et Williamson 2009; Tachieva 2010) et réduisent l'offre de commerces et de services de proximité pour les populations avoisinantes. La dévalorisation foncière et architecturale d'un tel déclin a plusieurs impacts sur la population en ajout à la disparition progressive des activités du quartier. En effet, des recherches de Boarnet, Joh, Siembab, Fulton et Nguyen (2011) tendraient à confirmer que la disparition des activités commerciales dans un quartier s'accompagnerait d'une réduction de la marche à pied. La réflexion autour du déclin des centres commerciaux fait partie intégrante du processus d'actualisation des banlieues d'après-guerre. Elle remet en perspective la relation qu'entretient la population avec ces secteurs commerciaux et ces zones d'activité en plus d'ouvrir la voie à une reconsidération de la marche à pied dans la morphologie banlieusarde d'après-guerre.

1.1.3. Échelle automobile et pression environnementale

La morphologie des banlieues influence grandement la façon d'y vivre et de s'y mouvoir. L'actualisation des banlieues d'après-guerre trouve en partie sa nécessité dans l'incompatibilité entre leur morphologie et les lignes directrices du nouvel urbanisme qui, notamment pour des raisons liées à l'environnement, la santé publique et le bien-être des populations, prône la proximité, la mixité et la diversité des activités. Les banlieues d'après-guerre s'inscrivent difficilement dans ces lignes, car elles se prêtent mal à l'optimisation des déplacements et des interactions sociales dans l'espace. Il importe donc de se pencher sur les répercussions d'une telle morphologie sur la société et l'environnement. De plus, la faible densité du cadre bâti et la séparation des diverses fonctions et activités sur des distances importantes représentent un obstacle majeur aux déplacements actifs, davantage encore chez une population vieillissante. Bien que visuellement dominante dans les banlieues d'après-guerre, la rue faillit à être l'espace de socialisation par excellence qu'elle est dans les milieux urbains denses (Jacobs 1961). Elle est souvent reléguée à l'unique fonction de déplacement automobile sans permettre les échanges entre individus de différentes cultures ou classes sociales (Twitchell Hall 1966; Fortin, Villeneuve et Rioux 2008). L'utilisation massive de l'automobile a donc des effets négatifs importants sur l'augmentation de la concentration de polluants et de gaz à effets de serre dans l'air, la foudroyante augmentation de l'obésité (Tachieva 2010) et des problèmes de santé liés à l'inactivité (Larouche et Trudeau 2010). De plus, la pression continue qu'exercent les banlieues sur l'environnement, en plus des nombreuses conséquences immédiates (déforestation massive, perte d'espaces agricoles et destruction d'écosystèmes), est elle aussi importante et attestée (Benton-Short 2013; Rome 2001).

1.2. Questions de recherche

Face au vieillissement de la population, à la dévitalisation économique des espaces commerciaux de proximité, aux pressions environnementales qu'exercent les zones suburbaines et au changement de paradigme de développement urbain que suggèrent les stratégies d'aménagement du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), quels sont les obstacles à l'actualisation des banlieues d'après-guerre de la région métropolitaine de Montréal? Quelles sont les caractéristiques de ces obstacles? Compte tenu des écrits disponibles sur le sujet, l'hypothèse centrale est que ces obstacles découlent d'une mésadaptation des politiques d'aménagement et de la réglementation municipale au contexte contemporain et d'une importante résistance citoyenne face aux changements urbanistiques.

1.3. Objectifs de la recherche. Mettre en lumière les obstacles à l'actualisation

Dans l'optique où les banlieues d'après-guerre de la région métropolitaine de Montréal ne montrent pas encore de signes évidents de dégradation ou de déclin économique majeur, mais se dirigent néanmoins vers une détérioration de leur tissu socioéconomique et de leur cadre bâti, il importe de s'attarder aux obstacles que peuvent rencontrer les autorités municipales d'aménagement qui voudraient agir de manière proactive pour permettre leur actualisation. L'objectif est donc de mettre en lumière ces obstacles qui pourraient retarder l'actualisation proactive des banlieues d'après-guerre dans la région métropolitaine de Montréal. Cette recherche veut démontrer qu'il existe des obstacles encore mal cernés par les autorités municipales, notamment aux plans politique et social. Leur étude est nécessaire afin de saisir les enjeux multiples liés à l'actualisation des banlieues d'après-guerre et de permettre, le cas échéant, des interventions favorables à leur transformation.

1.4. Recension des écrits. *Retrofitting* étatsunien et analyse suburbaine québécoise

La recension des écrits sur les banlieues d'après-guerre a permis de confirmer le grand intérêt qu'elles suscitent. Effectivement, de nombreux articles et livres traitent de celles-ci, que ce soit en Amérique du Nord, en Europe ou en Océanie. Plusieurs thèmes touchant de loin ou de près à la banlieue sont abordés, que ce soit en ce qui a trait à l'architecture (Lachance 2009; Zardini et al. 2007; Sommer 2001; Rybczynsk 1995), à sa critique (Bégout 2013), à son symbolisme (Murphy et Probert 2008; Graham 2010; Venturi et al. 1977) ou à son profil social, économique

et morphologique. Les sources se penchant directement sur le profil des banlieues d'après-guerre et leur transformation depuis leur création sont nombreuses et permettent de dresser des constats aisément (Drouilly 1996; Lucy et Phillips 2000, 2006; Frey 2003; Hanlon 2008; Pavlic et Qian 2014; Schafran 2013; Short, Hanlon et Vicino 2007; Baldassare 1986; Benton-Short 2013). Les banlieues d'après-guerre ont bien changé depuis leur apparition et présentent actuellement des profils beaucoup plus complexes que lors de leur construction dès la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Effectivement, depuis les années 1980, plusieurs banlieues d'après-guerre dans les villes nord-américaines traversent une phase de déclin économique et démographique, notamment à cause des pertes d'emplois liées à leur désindustrialisation (Baldassare 1986; Short, Hanlon et Vicino 2007), du vieillissement de leur parc immobilier (Hanlon 2008) et du désinvestissement progressif des municipalités dans les infrastructures (Baldassare 1986). Short, Hanlon et Vicino proposent le terme « dichotomie suburbaine » (*Suburban Dichotomy*) pour souligner le déclin des banlieues d'après-guerre au profit des banlieues nouvelles construites en périphérie. Bien qu'à l'origine très homogène, le profil socioéconomique et ethnique de ces banlieues d'après-guerre a aussi beaucoup évolué en se complexifiant radicalement (Frey 2003; Ghorra-Gobin 2013). Aux États-Unis, ces changements se sont accompagnés d'une paupérisation des ménages, d'une hausse de la criminalité (Lucy et Phillips 2000) et d'un exode progressif des classes moyennes et aisées (Lucy et Phillips 2006). De plus, la vitalité des espaces commerciaux dans les banlieues d'après-guerre a aussi commencé à montrer des signes d'instabilité avec la fermeture massive de centres commerciaux de toutes tailles (Jusélius 2013; Dunham-Jones et Williamson 2009; Tachieva 2010), souvent au profit de mégacentres d'achats à vocation régionale.

Au Québec, les banlieues d'après-guerre présentent des caractéristiques particulières et diffèrent de leurs équivalentes nord-américaines sur certains points. Comme ailleurs en Amérique du Nord, elles se sont diversifiées significativement au niveau socioéconomique (Adès, Apparicio et Séguin 2012) et ethnique (Drouilly 1996; Apparicio, Leloup et Rivet 2007), ont vu leur parc immobilier vieillir et certaines de leurs zones économiques décliner tandis que d'autres naissaient. D'importants pôles d'emploi, tant dans les secteurs secondaires que tertiaires, y sont apparus (Coffey, Manzagol et Shearmur 2000), mettant à mal l'image de « banlieue-dortoir » leur étant parfois associée. Dans l'ensemble, ces banlieues québécoises d'après-guerre ne semblent pas montrer de signe alarmant de dévitalisation ou de paupérisation comme c'est le cas dans plusieurs agglomérations urbaines nord-américaines (Pavlic et Qian 2014) et on y observerait plutôt une augmentation des valeurs foncières des propriétés (Fortin, Després et Vachon 2002). Au Québec, Fortin, Després et Vachon ont effectué plusieurs travaux de recherche sur les banlieues en se penchant principalement sur la région métropolitaine de Québec. Leurs recherches couvrent plusieurs thématiques d'intérêt qui

permettent de comprendre les espaces suburbains dans un contexte national québécois. Bien que certaines zones suburbaines se dépeuplent au profit de régions plus éloignées, notamment pour des raisons de diminution de la taille des ménages (Benoît-Beaulé et Parent 2013), il semblerait que les banlieues québécoises d'après-guerre se portent relativement bien. C'est précisément cette stabilité actuelle et leur dégradation éventuelle qui posent un questionnement sur la nécessité de se pencher sur leur actualisation proactive.

L'actualisation des banlieues d'après-guerre est quant à elle couverte par une large littérature internationale. Effectivement, les auteur(e)s de plusieurs études constatent que ces banlieues sont appelées à être revisitées et réinventées pour éviter que les territoires énormes qu'elles couvrent ne déclinent ou ne soient le foyer de crises sociales, environnementales et économiques profondes. Que ce soit aux États-Unis (Dunham-Jones et Williamson 2009, Tachieva 2010), en Australie (Newton 2010), au Royaume-Uni (Rice 2010), en Belgique (Marique 2014), en Suède (Jusélius 2013) ou en Catalogne (Vall-Casas, Koschinsky et Mendoza 2011), la communauté scientifique et les autorités municipales se sont déjà penchées sur des alternatives de développement et différentes possibilités d'intervention. Celles-ci tentent de répondre à des problèmes contemporains vécus dans les zones suburbaines d'après-guerre, tels que la diminution de la mobilité chez les habitants et habitantes, le déclin des espaces commerciaux et l'importante pression environnementale. Une approche réactive à ces enjeux est représentée de manière très intéressante et complète par les auteures Tachieva (2010), Dunham-Jones et Williamson (2009) et qui proposent des solutions à l'étalement urbain dans des contextes de forte dégradation des espaces suburbains étatsuniens et de dépréciation économique importante. Notamment, dans leur livre *Retrofitting Suburbia* (2009), Duham-Jones et Williamson font état des différents types d'intervention qui peuvent être publics et d'envergure (redéveloppement d'un centre commercial abandonné) ou privés et modestes (ajout d'une annexe bigénérationnelle à une maison existante), en réaction à la dégradation de l'environnement bâti. Elles démontrent que la somme de ces interventions engendre une certaine revitalisation des banlieues. Ces auteures font état des politiques d'aménagement, des orientations gouvernementales, de la réglementation et du zonage qui représentent des obstacles à la rénovation des banlieues. Bien que très détaillés, ces obstacles sont marqués par un contexte étatsunien qui ne permet pas une mise en parallèle optimale avec le contexte montréalais, notamment puisque les structures décisionnelles sont différentes aux États-Unis et au Québec. Tandis que certaines propositions vont dans la direction de la rénovation et de la requalification, en réaction à une situation de crise, quelques-unes, beaucoup plus rares que les précédentes, s'inscrivent plutôt dans une volonté de proaction afin d'actualiser ces zones en appréhendant une future situation de déclin. C'est le cas notamment de l'auteur Jusélius (2013) qui a analysé Kungens Kurva, un

secteur suburbain à vocation commerciale en Suède. Ce secteur d'étude étant économiquement stable, l'auteur met l'accent sur la difficulté que représente l'absence de déclin et de dégradation dans une approche proactive d'actualisation : « The area still have profitable businesses, and thus the incitements to fundamentally change the area have been too weak » (Jusélius 2013, 40). Malgré qu'il soit question du désintérêt politique à l'actualisation proactive de ce genre de secteur, aucun obstacle n'est exploré en profondeur par l'auteur. Le groupe de recherche composé de Williams, Gupta, Hopkins, Gregg, Payne, Joynt, Smith et Bates-Brkljac (2013) propose quant à lui d'adapter proactivement les banlieues face aux changements socio-économiques et climatiques appréhendés en Angleterre. Ce groupe souligne l'importance de la proaction en termes d'aménagement du territoire face aux épisodes météorologiques extrêmes qui se font de plus en plus nombreux et qui touchent fortement les espaces suburbains anglais.

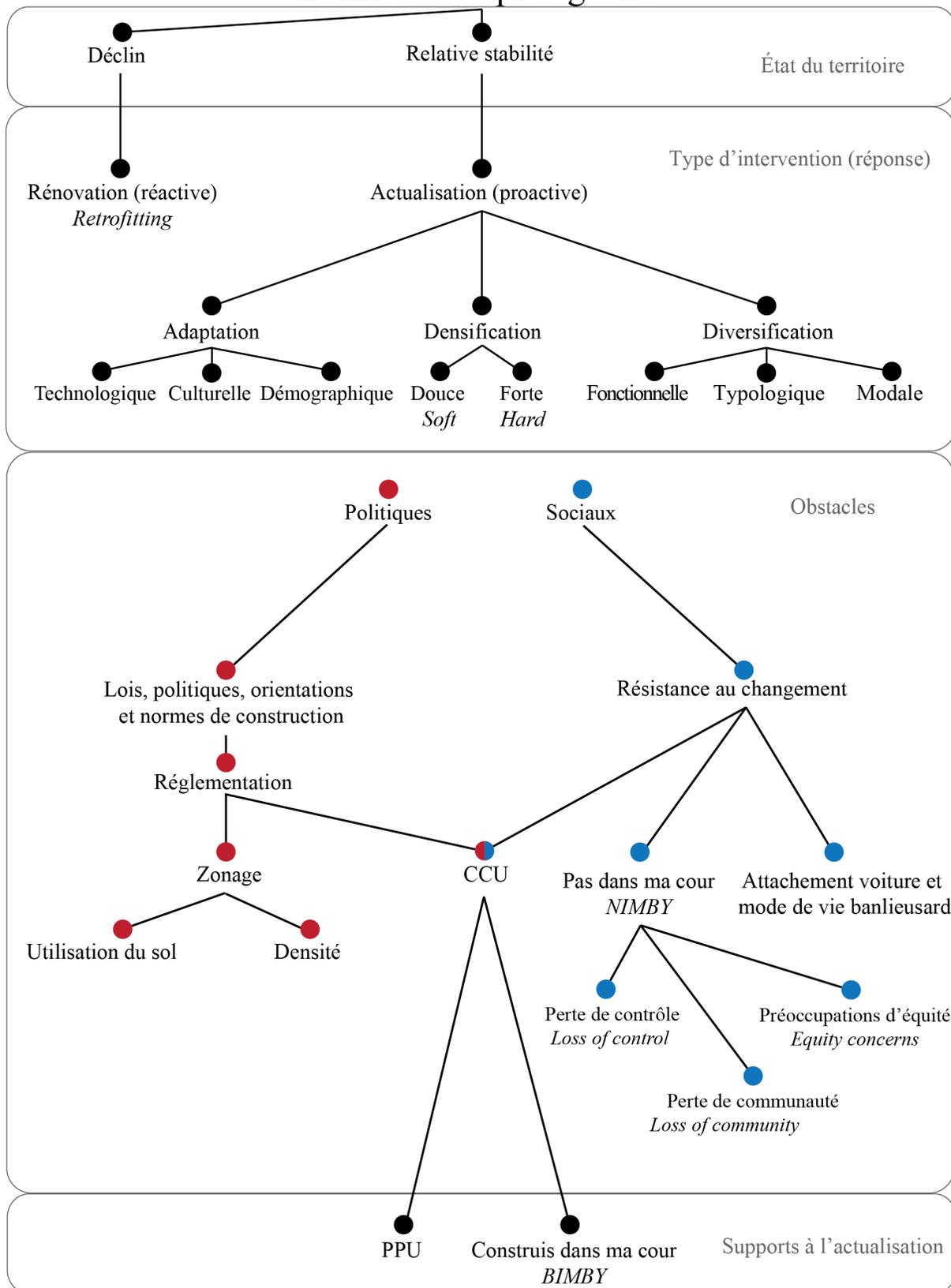
La recension des écrits portant sur l'actualisation des banlieues d'après-guerre de la région métropolitaine de Montréal est extrêmement lacunaire. Bien que quelques études s'attardent sur l'évolution de ces espaces suburbains, très peu abordent le sujet de la rénovation, de la requalification ou de l'actualisation. Et de celles-ci, aucune ne se penche sur les obstacles que pourraient rencontrer les autorités municipales pour adapter de manière proactive les espaces suburbains montréalais d'après-guerre. Bien que la recension des écrits portant sur ces obstacles donne peu de résultats, il existe plusieurs sources d'intérêt provenant de la région métropolitaine de Québec ou d'ailleurs dans le monde. Un rapport de recherche de la Société canadienne d'hypothèques et de logement réalisé par le Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) porte d'ailleurs exclusivement sur les politiques d'aménagement, les normes de construction et les mesures réglementaires contraignantes pour l'actualisation des banlieues, plus précisément dans la région métropolitaine de Québec (SCHL 2006). Le GIRBa met l'accent sur plusieurs types d'obstacles politiques qui s'articulent autour des trois paliers gouvernementaux, soit fédéral, provincial et municipal. Bien que l'étude des deux premiers paliers permette une analyse de toutes les municipalités québécoises, celle du troisième palier concerne uniquement la région métropolitaine de Québec. Au niveau fédéral et provincial, le GIRBa identifie que plusieurs lois sont contraignantes à l'actualisation des zones suburbaines. D'abord, les lois relatives aux transports, notamment aux autoroutes et aux chemins de fer qui représentent souvent des barrières physiques aux déplacements actifs, sont identifiées comme obstacles potentiels de par leur rigidité qui rend difficile toute intervention de connexion modale entre les quartiers. Ainsi, « certaines normes d'implantation de bâtiments en bordure des corridors autoroutiers sont susceptibles d'imposer des contraintes à l'heure de la requalification d'une banlieue qui serait bordée d'autoroutes » (SCHL 2006, 7). Les lois relatives aux lignes de haute tension engendrent le même type de dynamiques en imposant des mesures très strictes de

sécurité publique qui marquent le territoire et rendent l'actualisation plus laborieuse (SCHL 2006). L'insécurité et de rénovation et peuvent engendrer des coûts importants pour les personnes désirant rénover leur bâtiment, le densifier ou en changer l'usage (SCHL 2006). Le GIRBa affirme que « le coût qu'implique une mise aux normes pour transformer une maison unifamiliale en maison bifamiliale ou intergénérationnelle (l'installation de séparations coupe-feu et l'ajout d'une sortie de secours supplémentaire, par exemple) peut décourager plusieurs propriétaires et devenir une contrainte à l'adaptation des banlieues » (SCHL 2006, 12). Les principaux obstacles identifiés par le GIRBa se situent cependant au niveau municipal. Le groupe de recherche met l'accent sur le zonage comme élément central à la « densification douce et la consolidation des banlieues » (SCHL 2006, 28). Notamment, les autorités municipales devraient revoir les marges de recul, le nombre de logements par lot, la densité, l'implantation, la hauteur et les fonctions permises. Bien qu'extrêmement pertinent dans la compréhension des obstacles politiques à l'actualisation des banlieues, ce rapport ne se concentre que sur la région métropolitaine de Québec et couvre de manière très sporadique les obstacles sociaux. Les recherches de Després, Fortin et Vachon (2002; 2011) soulignent la présence d'obstacles sociaux sans toutefois identifier de manière exhaustive leurs différentes facettes. Elles en survolent quelques-uns, notamment le fort attachement à la voiture ou la résistance au changement dans le quartier, mais n'élaborent pas davantage sur l'importance de l'opposition citoyenne comme obstacle à l'actualisation des banlieues d'après-guerre. Cependant, bien qu'elles se concentrent sur la région métropolitaine de Québec, il y a fort à parier que les obstacles sociaux rencontrés à Québec seront semblables à ceux rencontrés à Montréal.

La recension des écrits sur les banlieues d'après-guerre est donc considérable, mais porte principalement sur l'évolution de celles-ci et leurs changements démographiques. Les études portant sur la requalification et l'actualisation des espaces suburbains sont quant à elles principalement américaines, européennes et australiennes tandis que celles portant sur les obstacles à l'actualisation sont limitées et extérieures au contexte montréalais. Il existe donc une grande lacune sur le phénomène au niveau national québécois et au niveau de la région métropolitaine de Montréal.

Le schéma conceptuel (Figure 1) permet de lier les constats, les concepts et les théories qui articulent le processus d'actualisation des banlieues d'après-guerre qui est l'objet spécifique de cette recherche. Il répond à certaines questions qui ont ponctué la recension des écrits. D'abord, dans quel état sont les banlieues d'après-guerre? Les écrits portant sur les banlieues d'après-guerre pointent principalement vers des états de déclin ou de relative stabilité. Par exemple, la dichotomie suburbaine avancée par Short, Hanlon et Vicino (2007) souligne le déclin de certaines banlieues d'après-guerre au profit de nouvelles banlieues aménagées en périphérie. La dichotomie s'inscrit

Banlieues d'après-guerre



Réalisation: Samuel Descoêteaux Fréchette 2015

Figure 1 : Schéma conceptuel

donc entre les territoires suburbains anciens et récents. À l’opposé, l’état de relative stabilité, qui intéresse particulièrement Jusélius (2013), souligne la possibilité qu’un territoire suburbain ancien ait maintenu son attractivité depuis sa création. Ensuite, quelles sont les interventions observées de la part des autorités municipales des banlieues d’après-guerre déclinantes et relativement stables? En effet, ces deux états engendrent des réponses différentes de la part des autorités municipales. L’état de déclin favorise une réponse qui est réactive et synonyme d’interventions spécifiques. À ce propos, le terme en langue anglaise *retrofitting* est largement utilisé dans les écrits pour faire référence à la rénovation des espaces dégradés de banlieue. Les auteures Dunham-Jones et Williamson (2009) se penchent avec exhaustivité sur le concept de *retrofitting* des espaces suburbains étatsuniens et jettent les bases de son utilisation dans le langage urbanistique. Le *retrofitting* renvoie à la notion d’intervention sur la morphologie et le cadre bâti des espaces suburbains en déclin. Le terme est employé pour couvrir les interventions mineures, majeures et les démolitions jugées nécessaires pour revitaliser ces espaces. Dans un contexte de déclin ou de crise, le *retrofitting* s’avère donc réactif. La traduction du terme *retrofitting* en français est équivalente au mot « rénovation » qui ne sera pas employé dans le cadre de cette recherche dans l’optique où les banlieues québécoises d’après-guerre se prêtent mal à l’idée générale de ce terme. En effet, celui-ci renvoie plutôt à une intervention forte et réactive sur un objet ou un espace dégradé ou en déclin. Étant donné que les banlieues d’après-guerre québécoises ne présentent pas de signe de dégradation prononcée, il est plus pertinent d’éviter ce terme pour se tourner vers le concept de proaction expliqué par Jusélius (2013) dans son mémoire portant sur les banlieues suédoises. L’auteur mentionne notamment l’importance de se pencher sur les banlieues qui ne vivent pas de dégradation dans l’idée que la proaction est la meilleure approche pour éviter le déclin éventuel et incontournable de ces zones suburbaines. Toute intervention des autorités municipales face à ces territoires suburbains relativement stables est donc une réponse proactive, puisqu’elle anticipe le déclin et la crise. À Montréal, plus particulièrement, ce concept prend tout son sens dans la foulée de l’adoption du Plan métropolitain d’aménagement et de développement (PMAD). Entré en vigueur en 2012, ce plan directeur d’une grande importance dans la région métropolitaine de Montréal devrait avoir des effets structurants dans les décennies à venir puisqu’il vise à favoriser une gestion durable du territoire par le biais de la densification, de l’utilisation de transports en commun et de la diversification des activités sur le territoire (CMM 2012). Les effets de ce plan devraient se faire sentir dans les périphéries où la croissance devra être redirigée vers des territoires déjà urbanisés, tels que les banlieues d’après-guerre, ou vers les quelques rares territoires agricoles dont le dézonage à des fins résidentielles sera autorisé par le PMAD et la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ). En ce sens, selon les protagonistes de cette vision de planification, la proaction des autorités municipales est primordiale pour permettre un développement durable du territoire.

Le terme « actualisation » a donc été choisi pour illustrer la mise à jour proactive, en opposition à la rénovation réactive, de ces espaces suburbains pour répondre aux transformations sociales, économiques et environnementales contemporaines. Selon le dictionnaire Larousse, l'actualisation est l'action d'actualiser qui est définie par : « rendre quelque chose actuel, l'adapter à des besoins nouveaux, au monde présent » (Larousse 2016). On ne retrouve pas dans les écrits portant sur les banlieues, ou plus généralement l'urbanisme, l'utilisation du terme actualisation. Il est donc nécessaire de définir les principaux éléments constituant l'actualisation en prenant compte des concepts et théories avancés par les auteur(e)s se penchant sur l'évolution des espaces suburbains. L'actualisation se manifeste concrètement par la présence, complète ou partielle, de trois composantes, soit la densification, la diversification et l'adaptation. Celles-ci se présentent sous plusieurs formes et définissent les diverses interventions qui actualisent le territoire.

1.4.1.1. Densification douce et forte

Selon la Ville de Montréal, la densification « consiste à augmenter le nombre de résidents et d'unités résidentielles sur un même espace urbain » (Demain Montréal, s.d.). Elle a plusieurs objectifs : « améliorer l'offre de services (transports en commun et actif, commerces et services de proximité, etc.) et la qualité de vie urbaine. Optimiser le développement urbain. [...] Freiner l'étalement urbain et contribuer au développement durable » (Demain Montréal, s.d.). Au niveau national, le Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) mentionne que « la densification des milieux de vie apparaît comme incontournable » (MAMROT 2011, cité dans Légaré 2012, 2) dans l'optique où la croissance démographique anticipée devra s'opérer dans les territoires déjà urbanisés. Les instances nationales comme municipales s'entendent donc, surtout dans la foulée de l'adoption du PMAD, sur la nécessité de densifier les espaces urbanisés et suburbanisés. La densification peut être douce (*soft densification*), c'est-à-dire que celle-ci « does not radically change prevailing urban forms » (Touati-Morel 2015). Elle peut se manifester avec ou sans modification au lot ou au bâtiment existant. L'urbaniste David Paradis, dans le cadre du colloque « La Banlieue en transformation : Une occasion à saisir », présenta une dizaine de variantes de cette densification douce en mettant l'accent sur les nombreuses alternatives existantes sans modification significative du cadre bâti (2013). Par exemple, lors de l'aménagement d'un logement additionnel dans un semi-sous-sol ou un garage transformé, les modifications au bâtiment ne sont pour la plupart pas visibles depuis l'extérieur et ne requièrent pas de découpage de lot. La densification douce avec modification est quant à elle observable lorsque la forme du bâtiment, ou de son terrain, est altérée, comme lorsqu'on ajoute un nouvel étage, une annexe ou un nouveau pavillon à l'arrière ou

à l'avant du bâtiment existant (Després, Laroche et Blais 2000; Boulianne 2004; Morel-Brochet et Charmes 2014; Petitet 2013). À Montréal, certains îlots de faible densité de Notre-de-Dame-de-Grâce ont aussi fait l'objet d'une étude approfondie de ces différentes formes de densification douce (Friedman et al. 2002). Les auteur(e)s se sont penché(e)s de manière théorique, puis pratique sur des exemples de bâtiments existants et sur différentes formes architecturales que pouvait épouser la densification douce en respectant le cadre bâti environnant. Cette densification douce est mise en opposition par Touati-Morel face à la densification forte (*hard densification*) qui est un procédé de densification « that, for instance, replace houses with apartments buildings » (Touati-Morel 2015). Ce type de densification, qui est donc caractérisé par une démolition-reconstruction, sera distingué du *Knockdown-rebuilt* (Wiesel, Freestone et Randolph 2013) ou *Mansionization* (Szold 2005) qui consiste à détruire un logement pour en reconstruire un plus grand, car il n'y a pas densification au sens d'augmentation de logements disponibles pour un même territoire. Les auteur(e)s Nasar, Evans-Cowley et Mantero affirment par ailleurs que ces pratiques représentent un « uncontrolled removal of smaller, more affordable homes for the young and/or the old members of our community » (2007, 339), soulignant leur apport équivoque quant aux besoins des populations des milieux suburbains. La densification forte est donc davantage liée à la destruction-démolition qui engendre un nombre de logements supérieur.

1.4.1.2 Diversification fonctionnelle, typologique et modale

L'actualisation est caractérisée par la diversification fonctionnelle, typologique et/ou modale. La diversification fonctionnelle d'un quartier peut être effectuée par le biais de la construction de nouveaux commerces ou d'espaces de services sociaux à l'intérieur de zones fortement résidentielles ou la venue de nouveaux logements à l'intérieur de zones de centres commerciaux de grandes surfaces (Paradis 2013; Tachieva 2010; Dunham-Jones et Williamson 2009). Dans l'optique où les banlieues d'après-guerre sont des espaces caractérisés par une forte ségrégation des fonctions, la diversification fonctionnelle met de l'avant le principe de proximité rendue permise par les distances réduites entre les différentes activités (Friedman et al. 2002). Fortin, Després et Vachon soulignent aussi l'importance de cette proximité basée sur la diversification fonctionnelle en affirmant :

Il a longtemps été admis que les très grandes distances entre les lieux et les personnes (permises par la motorisation) diminuent la fréquence et la qualité des interactions sociales. Ainsi, les banlieues, de par leur faible densité, étaient et sont encore jugées comme incompatibles avec le développement d'un réseau de voisinage, de la vie de quartier et du sentiment communautaire. Si cela était vrai, on devrait conclure que, dans un contexte où la mobilité des individus n'est plus acquise, la viabilité des banlieues est compromise. (2002, 183)

La diversification fonctionnelle ne se limite pas aux différentes activités de la population sur le territoire. En effet, elle réfère aussi aux différentes fonctions qui desservent le territoire en termes d'infrastructures. À ce propos, Bigras affirme qu'il faut ajouter aux infrastructures grises (anthropiques et minérales telles que les infrastructures d'assainissement et les rues) la catégorie des infrastructures naturelles (anthropiques, non-anthropique, végétales et aquatiques telles que les toits verts, les ruisseaux et les milieux humides) (Bigras 2016). Ces infrastructures naturelles occupent des fonctions différentes qui sont cruciales (rétention des eaux de pluie, atténuation des îlots de chaleur, de la pollution sonore et de l'érosion), mais se retrouvent dispersées sur le territoire de manière très inégale. Dans la région métropolitaine de Montréal, leur disparition progressive face à l'étalement urbain est un enjeu de taille qui fragilise significativement la résilience territoriale de la métropole (Gonzalez 2016). Dans un contexte de changements climatiques et d'intensification des épisodes de température extrême tels que des pluies et des sécheresses importantes (GIEC 2013), il est d'autant plus important que ces infrastructures naturelles soient non seulement maintenues, mais bonifiées en qualité et en nombre. Lors du Sommet sur les infrastructures naturelles du Grand Montréal en 2016, Sara Jane O'Neil, chercheuse associée à Sustainable Prosperity, et Derick Toning, directeur adjoint en ingénierie au Département de la protection environnementale et du Bureau des infrastructures vertes de la Ville de New York, ont respectivement souligné la pertinence de diversifier les infrastructures naturelles (O'Neil 2016; Toning 2016). Ils ont mis en lumière comment celles-ci atténuent l'impact des phénomènes météorologiques extrêmes et font économiser aux municipalités des sommes importantes en termes de dépenses en infrastructures grises et de dégâts suite aux catastrophes. Cet aspect de la diversification fonctionnelle est donc de l'ordre de la résilience des territoires face aux changements climatiques, mais aussi du maintien ou de l'augmentation de la qualité de vie de la population.

La diversification typologique renvoie quant à elle à la présence sur le territoire de plusieurs types d'espaces répondant à plusieurs catégories de besoins. On peut notamment penser aux familles, aux personnes âgées ou étudiantes qui ont des besoins résidentiels différents ou à des entreprises qui nécessitent des espaces de travail ou de vente de différentes tailles selon leur développement (Friedman et al. 2002). La diversification typologique tente d'assurer que le territoire réponde aux besoins changeants des diverses populations à travers le temps et l'évolution sociale, économique et environnementale de la société (Boisclair et al. 2013). On peut notamment penser à la construction de logements sociaux, locatifs ou de logements plus petits pour personnes âgées (Touati 2013; Argout 2006). Touati affirme d'ailleurs que « de nombreuses provinces canadiennes se sont précocement engagées dans des politiques de diversification de l'offre de logements » (2013, 1) soulignant que « l'objectif est non seulement d'offrir de nouveaux logements locatifs à loyers modérés [...], mais

aussi de contribuer à une utilisation optimale des infrastructures et des réseaux existants » (2013, 2). La diversification typologique bonifie le territoire en permettant aux diverses populations de trouver plus aisément un logement, un lieu de travail et/ou des espaces de socialisation répondant à leurs besoins spécifiques et leurs moyens.

La diversification modale fait quant à elle référence aux modes de transport utilisés pour les différentes activités d'un individu. Elle est un élément central à l'actualisation étant donné la relative dépendance des banlieues d'après-guerre à l'automobile, et ce malgré une présence marquée des transports en commun. Elle permet une multiplication des façons de se mouvoir dans l'espace afin de répondre à des impératifs de mobilité qui se complexifient de pair avec les changements sociodémographiques caractérisant les espaces suburbains. Lemoine et Haëntjens dans leur livre *L'Éco-urbanisme : défis planétaires, solutions urbaines* (2015) mettent de l'avant l'aspect de multiplication des modes de transport dans un contexte urbain en soulignant l'importance des transports actifs (marche, vélo) et collectifs (autobus, métro, tramway, téléphérique, train) et en mettant l'accent sur les innovations en termes de transports qui augmentent encore davantage l'offre (transports électriques, autonomes, partagés). Les défis liés à la diversification modale en banlieue sont d'autant plus grands que la densité y est plus faible. En effet, la densité est directement liée à la viabilité de certains réseaux de transport en commun tels que l'autobus, le tramway ou le métro (Boisclair et al. 2013). La faible densité des banlieues d'après-guerre rend donc ardue la viabilité de nouveaux aménagements, services ou infrastructures qui tentent d'offrir une diversité en termes de choix de transports. Dunham-Jones et Williamson (2009) font ce constat dans les banlieues étatsuniennes où des quartiers peinent à s'actualiser faute de densité qui viabiliserait la venue d'une offre diversifiée de transports actifs et collectifs. D'ailleurs, des projets de densification douce et forte dans ces quartiers sont retardés en raison de la faible diversité des modes de transports disponibles qui décourage de potentiels acheteurs à déménager dans le quartier. La diversification modale est donc un élément central à l'actualisation des espaces suburbains d'après-guerre puisqu'elle répond à des besoins de plus en plus complexes, notamment avec le vieillissement de la population aux prises avec des problèmes de mobilité décroissante.

1.4.1.3. Adaptation technologique, culturelle et démographique

Finalement, l'adaptation, qui peut être technologique, culturelle ou/et démographique est un aspect de l'actualisation qui couvre davantage les nécessités de mettre à jour les différents composants de la banlieue d'après-guerre face aux changements technologiques, culturels et démographiques,

tant à l'échelle du bâtiment que du quartier. L'adaptation technologique couvre un large spectre de thématiques puisque les changements technologiques liés aux espaces suburbains ont été extrêmement nombreux dans les dernières décennies. En effet, on peut penser aux techniques de construction, aux matériaux de finition, à l'utilisation de l'énergie, aux moyens de transports et de communications qui évoluent constamment. L'histoire des banlieues d'après-guerre est ponctuée d'adaptations technologiques qui ont métamorphosé le paysage au fil des décennies. À cet égard, Noppen et Morisset se sont intéressés à certains de ces changements en se concentrant sur les transformations des bungalows, physiquement et symboliquement omniprésents dans les banlieues québécoises d'après-guerre. Les auteurs constatent qu'avec « la mise en marché de matériaux destinés spécifiquement à faciliter le travail des contracteurs, la standardisation devint paradoxalement l'outil de la diversité, particulièrement dans la variété des revêtements possibles [...] la seule commercialisation d'un contreplaqué résistant aux intempéries (grâce à l'invention d'une colle étanche) [...] est révélatrice » (2004, 134). L'important virage énergétique vers l'hydroélectricité engendre aussi des modifications dans les logements avec l'apparition de « nouveaux radiateurs, plus performants et moins encombrants » (Noppen et Morisset 2004, 142). On peut également penser à la démocratisation de l'automobile, soit à l'accessibilité d'une technologie de mobilité essentielle à la compréhension des banlieues, qui a largement influencé l'évolution du bungalow. La SCHL affirme à l'époque : « The automobile and its requirements tend more and more to dominate the design » (SCHL 1958, cité dans Noppen et Morisset 2004, 140). D'ailleurs, le choc pétrolier de 1973, dont Zardini, Russell, Borasi et Bobbette (2007) étudient l'impact sur l'architecture, porte un coup dur à la culture automobile et engendrera une réflexion profonde sur les moyens de rendre autonome la maison individuelle au niveau énergétique avec une approche axée sur les technologies tels que l'éolien, le solaire et la géothermie. Ces exemples soulignent la grande adaptabilité d'un des éléments cruciaux de la banlieue, soit l'habitat unifamilial et le potentiel d'adaptation de celui-ci aux changements technologiques à venir. En effet, il est probable que les progrès liés à l'électrification des transports, à la livraison par drone, à l'hydroponie alimentaire ou aux nouveaux matériaux soient des vecteurs de changements et d'actualisation des espaces suburbains d'après-guerre. Dans leur recherche, Noppen et Morisset déclarent que « le bungalow était [...] voué à s'adapter sans cesse, que ce soit dans la foulée des innovations commercialisées ou à la mesure de la modernisation du Québec de la Révolution tranquille, des usages sociaux et des préférences culturelles » (2004, 139-140). Ils mentionnent donc que l'adaptation de cet élément phare de la banlieue est aussi culturelle. Elle est donc également liée à l'évolution des habitudes de consommation de l'espace au sein de la société québécoise. On peut notamment penser à l'évolution de la voirie, des espaces extérieurs, du cadre bâti résidentiel et commercial qui se sont adaptés aux changements culturels de la société québécoise, mais aussi des communautés locales. Tandis que la population prend progressivement conscience des enjeux liés au développement

durable, les transformations s'observent inégalement sur le territoire, influencées par les pratiques sociales et culturelles des communautés locales. Par exemple, certaines municipalités aménagent de grands trottoirs tandis que d'autres non, certaines permettent l'utilisation des marges avant des logements pour l'agriculture suburbaine tandis que d'autres la prohiberont et certaines toléreront des transformations au cadre bâti d'origine quand d'autres les interdiront. L'augmentation des superficies habitables désirées par les ménages québécois dans les dernières décennies, malgré une réduction de la taille des familles (Fortin, Després et Vachon 2002), engendre aussi des transformations dans les quartiers. D'une part, des logements abritant jadis plusieurs personnes ne conviennent aujourd'hui qu'aux standards d'une personne seule ou d'un couple. D'autre part, des logements se voient agrandis par des extensions ou des étages supplémentaires afin de répondre aux besoins changeants de ceux et celles qui les habitent. Ces pratiques rappellent d'ailleurs le *Knockdown-rebuilt* ou la *Mansionization* qui s'inscrivent dans une certaine adaptation culturelle à la surconsommation et au goût du neuf valorisés en Amérique du Nord. Elles suscitent débats et réflexions quant à leurs conséquences dans un quartier, parfois accompagnées de perte de points de repère ou de cohérence architecturale et urbanistique. Finalement, l'adaptation démographique est soulignée par Boulmier qui affirme que « l'enjeu de l'adaptation de l'habitat à la démographie se situe [...] massivement au sein de l'habitat existant » (2011, 36). L'adaptation démographique répond aux changements que connaît la population, particulièrement en ce qui a trait au vieillissement, mais aussi à la reconnaissance grandissante des handicaps physiques et de ceux liés à la vision, à l'ouïe ou à la cognition des individus (Morestin et Cauvin 2011; Deliot-Lefèvre 2006; Argout 2006). Deliot-Lefèvre met l'accent sur l'importance de cette adaptation quant au cadre bâti :

Les bâtiments sont généralement conçus pour des personnes valides. Par conséquent, un grand nombre de personnes en situation de handicap et de personnes âgées estiment que les commodités habituelles qui s'y trouvent présentent pour eux des risques, sont peu pratiques, frustrantes ou impossibles à utiliser. (Deliot-Lefèvre 2006, 12-13)

Fortin, Després et Vachon font un constat semblable à l'échelle de la banlieue en soulignant que « si une mobilité étendue équivaut à un désengagement et à une indifférence envers le milieu de vie «de proximité», on pourrait craindre que les individus en perte de mobilité se retrouvent isolés et ce, malgré le potentiel social et économique existant dans leur milieu » (2002, 183). Il apparaît donc impératif que la banlieue s'adapte aux changements démographiques, dans ce cas intimement liés à la perte de mobilité d'une frange de la population. Ainsi l'adaptation démographique représente un aspect important de l'actualisation dans l'ordre d'idée où elle couvre des défis importants auxquels sera confrontée une part croissante de la population québécoise vivant dans les espaces suburbains d'après-guerre.

L'actualisation peut donc être caractérisée par plusieurs types de densification, de diversification et/ou d'adaptation. Cependant, quels sont les types obstacles qui pourraient contrecarrer l'application proactive de ces différentes interventions? Les écrits pointent vers deux principaux types d'obstacles, soit politiques et sociaux. Comme vu précédemment, les obstacles politiques s'emboîtent selon un principe de subsidiarité allant du niveau fédéral au niveau municipal/local. Les politiques d'aménagement, les lignes directrices des plans de développement urbain et les normes de construction peuvent représenter des obstacles à l'actualisation et chapeautent d'autres obstacles dont la réglementation municipale qui détermine plusieurs éléments comme le zonage qui cadre à son tour l'utilisation du sol et la densité. Sur le plan social, l'obstacle principal est le phénomène de résistance au changement qui se caractérise par deux éléments centraux soit le *NIMBY (Not in my backyard)*, traduit en français par « Pas dans ma cour », et l'attachement à la voiture et au mode de vie banlieusard. L'enjeu du « Pas dans ma cour », qui souligne l'opposition citoyenne aux projets qui tentent de s'implanter dans le quartier immédiat, est présent dans les travaux de recherche francophones et anglophones. Il reflète la présence d'un obstacle de taille à l'actualisation des banlieues d'après-guerre puisqu'il est caractérisé par un pouvoir citoyen important permettant l'arrêt de projets jugés inadéquats pour le quartier. Les écrits qui couvrent l'enjeu du « Pas dans ma cour » portent sur la mobilisation citoyenne face à de nouveaux projets de tout type, habituellement jugés comme ayant des externalités négatives, tels que des ressources intermédiaires (centres de réhabilitation pour ex-détenu(e)s, personnes ayant vécu dans l'itinérance ou affectées par un handicap mental, etc.) (Gendron et Piat 1991; Piat 2004), des logements sociaux (Payton Scally 2012), des infrastructures de traitements de déchets (Wolf 2006) ou relatives à l'électricité (Greenberg 2009; Devine-Wright 2012). Selon Hubbard :

However, NIMBYism may also be expressed against the development of facilities generally imbued with more positive connotations, with the development of new sporting stadia, supermarkets, casinos, and religious facilities sometimes provoking local campaigns of opposition. Yet perhaps the most frequent form of NIMBY protest is against new housing development, particularly where it is perceived higher densities of residential occupation will have a detrimental effect on neighborhood amenity and put pressure on local resources. (Hubbard 2009, 444)

La Société d'Habitation du Québec (SHQ) identifie dans un rapport sur l'acceptabilité sociale de la densification (Légaré 2012) qu'il peut exister des réactions liées au « Pas dans ma cour » en raison des craintes à court terme (bruit, pollution et perte de quiétude durant la réalisation des travaux) et à long terme (changements négatifs jugés permanents tels que la dévaluation foncière). Qu'ils aient des externalités négatives ou positives, les projets de développement dans des quartiers existants peuvent donc avorter à cause du phénomène du « Pas dans ma cour ». Notamment, Wolf

(2006) fait état des trois causes qui s'apparentent à des peurs ou des inquiétudes et qui engendrent ce phénomène. D'abord, la perte de contrôle (*loss of control*) caractérisé par une peur de perdre le pouvoir de son environnement au profit des nouveaux acteurs apparus dans la foulée du projet en question, par exemple dans le cadre de la construction d'une centrale nucléaire où une partie du pouvoir territorial glisse vers les autorités fédérales, donc non locales. Ensuite, les préoccupations d'équité (*equity concerns*) s'articulent autour d'un sentiment de devoir subir des externalités négatives et indésirables pour que la société puisse bénéficier d'externalités positives et désirables. L'exemple qu'utilise Wolf (2006) est celui d'une centrale nucléaire qui crée une externalité positive pour des milliers de personnes (l'électricité), mais aussi des externalités négatives pour les individus y vivant à proximité (pollution visuelle et sonore, risque d'accident, gestion des déchets, etc). L'exemple que l'auteur choisit n'est pas anodin puisqu'il met l'accent sur une installation très impopulaire. Cependant, les préoccupations d'équité concernent toute intervention qui comporte son lot d'externalités négatives et positives. En effet, il est globalement question de la répartition de celles-ci aux différentes groupes de population touchés par l'intervention en question (Martens 2009). Dans cette optique, les préoccupations d'équité peuvent mener des individus à s'opposer à certains projets dont les externalités négatives bouleverseraient leur mode de vie et/ou leur milieu de vie. Finalement, la perte de communauté (*loss of community*) découle plutôt d'une crainte de voir les changements apportés par les nouveaux projets réduire, voire détruire, les liens tissés à l'intérieur de la communauté. La perte de la communauté peut d'ailleurs être perçue comme un changement drastique à la culture et au mode de vie. Wolf (2006) démontre donc qu'il existe dans certaines communautés un attachement au contrôle du territoire, à l'équité sociétale et au mode de vie. Au même niveau, l'attachement à l'automobile, décrit par Després, Fortin et Vachon (2002) dans le cadre d'entrevues avec des personnes vivant en banlieue de Québec est central à la question de l'actualisation qui est synonyme de densification et d'utilisation des transports en commun et actifs. Les chercheurs Lord, Joerin et Thériault (2009) se sont aussi penchés sur cet attachement, voire cette dépendance à l'automobile, dans le cadre d'une étude sur la mobilité des personnes âgées dans la région métropolitaine de Québec. Bien que cette étude ne soit pas directement liée à l'actualisation des banlieues, elle met l'accent sur la centralité de la voiture dans le mode de vie des personnes âgées qui vivent en banlieue et la difficulté à surmonter la perte éventuelle de leur permis de conduire. Le concept est cependant très bien opérationnalisé dans l'étude de Dubois et Moch qui affirment que la voiture « peut ainsi incarner les valeurs de refuge à travers les fonctions d'abri, de siège de l'intimité et de la familiarité ou encore de centralité ainsi que de support identitaire et de contexte de socialisation » (Dubois et Moch 2006, 105). Il est possible de penser qu'un objet d'une telle importance, d'ailleurs central au mode de vie banlieusard, puisse constituer un obstacle de taille en s'avérant difficile à abandonner dans le cadre de l'actualisation des banlieues, qui se traduit par une réduction des déplacements automobiles.

Un obstacle alliant à la fois l'aspect politique et social est probablement l'importance du comité consultatif d'urbanisme (CCU) dans les décisions urbanistiques prises au niveau municipal. Dans le rapport de la SCHL effectué par le GIRBa (2006), il est question de l'importance des comités et commissions, tels que le CCU, dans l'actualisation des espaces suburbains d'après-guerre puisqu'ils marient les éléments normatifs de la réglementation à ceux davantage discrétionnaires liés aux citoyens et citoyennes. Le CCU est appelé à se pencher sur les demandes de dérogations, les programmes particuliers d'urbanisme (PPU), les projets de pleins droits et une panoplie d'éléments relatifs au développement urbain tout en conservant une oreille attentive aux inquiétudes et aux besoins des citoyens et citoyennes qui peuvent d'ailleurs exiger des référendums pour se prononcer. Bien qu'il puisse représenter un obstacle de taille à l'actualisation des banlieues d'après-guerre en alliant l'application réglementaire et l'opposition citoyenne, le CCU peut jouer un rôle central en tant que support à l'actualisation en favorisant la création de PPU adaptés et en étant sensible au concept du *BIMBY* (*Build in my backyard*). Traduit en français par « Construis dans ma cour » (Petitet 2013; Le Foll et Miet 2013), ce concept fait partie de la réflexion sur les espaces suburbains et s'inscrit comme pratique de plus en plus observée et populaire. La filière *BIMBY*, telle qu'identifiée par les auteurs français Le Foll et Miet (s.d.), s'articule autour d'une grande concertation entre l'individu et la municipalité (en France, la commune). D'un côté, l'individu qui désire modifier sa propriété, pour la densifier ou pour y ajouter une fonction, a l'occasion d'engager le dialogue avec la municipalité pour obtenir un permis de construction ou de rénovation. Les auteurs identifient que le *BIMBY*, qui permet d'ailleurs une actualisation des banlieues par des gestes privés, répond à certains besoins citoyens, notamment financiers, par la vente ou la location d'une partie de la propriété immobilière aménagée en logement supplémentaire. Autrement, la volonté d'aménager certains lots en habitat bigénérationnel ou multifamilial peut aussi encourager des propriétaires de maisons à « construire dans leur cour ». Tandis que le PPU, par sa flexibilité, permet de revoir la réglementation de manière plus globale sur des zones entières pour favoriser l'actualisation, le *BIMBY* est quant à lui une pratique exercée par les citoyens et les citoyennes qui tentent de répondre à leurs propres besoins. Le PPU est fortement dépendant du CCU qui est lui-même très sensible aux lois, aux orientations politiques, à la réglementation et à l'opposition citoyenne qui peuvent représenter autant d'obstacles à l'actualisation des espaces suburbains d'après-guerre. Le *BIMBY* est peu courant au Québec, mais est intimement lié au CCU dans l'optique où il est synonyme de dérogations majeures qui sont assujetties à l'étude par les membres du comité consultatif d'urbanisme. Le PPU et le *BIMBY* sont des supports à l'actualisation puisqu'ils permettent l'application de certaines interventions, mais restent très sensibles aux obstacles réglementaires et sociaux qui sont centraux au schéma conceptuel. Celui-ci traduit les états, les interventions, les obstacles et les supports qui peuvent caractériser l'évolution d'une banlieue d'après-guerre. Dans l'optique où les banlieues d'après-guerre de la région métropolitaine de Montréal sont relatives stables, l'intervention d'intérêt est

l'actualisation, davantage proactive et définie par la densification, la diversification et l'adaptation. De manière générale, les obstacles à cette actualisation sont identifiables, mais la compréhension que nous en avons est limitée.

Ce chapitre a couvert l'évolution récente des banlieues d'après-guerre de la région métropolitaine de Montréal ainsi que les enjeux qui les caractérisent. Elles seront le théâtre de plusieurs changements sociaux, économiques et environnementaux dans les prochaines années. Contrairement à plusieurs autres espaces suburbains nord-américains d'après-guerre qui sont entrés dans un cycle de déclin important, ceux de la région métropolitaine de Montréal semblent relativement stables. Cependant, elles certaines d'entre elles sont caractérisées par un vieillissement démographique important, une dévitalisation commerciale et une pression environnementale élevée. L'objectif de cette recherche est donc d'étudier les obstacles politiques et sociaux à leur actualisation pour permettre, d'une part, une meilleure connaissance des enjeux qui les touchent et, d'autre part, de favoriser une approche proactive de la part des autorités municipales. Les obstacles politiques sont présents dans les écrits, tandis que les obstacles sociaux y sont relativement absents. Dans cette optique, la problématique de cette recherche met davantage l'accent sur l'étude de ces obstacles sociaux.

CHAPITRE 2 : STRATÉGIE MÉTHODOLOGIQUE

Certains obstacles à l'actualisation des banlieues d'après-guerre, dont ceux d'ordre social, se doivent d'être abordés de manière qualitative puisqu'ils sont trop difficilement quantifiables et perdraient de leur richesse et de leur profondeur à être approchés de manière distante et contrôlée. Une stratégie de recherche qualitative est donc tout indiquée pour comprendre les dynamiques entourant les obstacles sociaux à l'actualisation des banlieues d'après-guerre. Les obstacles politiques, dont les lois, les politiques d'aménagements, la réglementation et le zonage, sont quant à eux plus versatiles puisqu'il est possible de les étudier de manière mixte en considérant leur aspect normatif, plus quantitatif, et leur aspect discrétionnaire, plus qualitatif. La recension des écrits traitant des obstacles politiques à l'actualisation des banlieues d'après-guerre au Québec n'est pas exhaustive, car elle concerne principalement la région métropolitaine de Québec. Elle permet néanmoins de comprendre l'aspect normatif et quantitatif de ces obstacles au niveau national québécois. Cependant, il existe une différence entre l'application des éléments réglementaires normatifs et les conséquences de leur application vécues par les citoyens et les citoyennes. Ainsi, cette recherche aborde de manière qualitative les obstacles politiques en s'attardant à la perception qu'ont les citoyens et citoyennes de la réglementation et son impact sur leurs modes de vie. La stratégie de recherche, tant en ce qui a trait aux obstacles sociaux que politiques est donc qualitative. Son orientation épistémologique est interprétative, car elle ne considère pas les êtres humains comme des objets, mais plutôt comme des acteurs sociaux en relation avec leur milieu. La recherche s'attarde aussi à la relation entre l'actualisation des banlieues d'après-guerre et les acteurs sociaux, soit les citoyens et citoyennes et les personnes travaillant pour la municipalité. Ce chapitre présente les différents aspects méthodologiques de cette recherche comme l'étude de cas, Laval-des-Rapides et Pont-Viau, les outils de collecte de données, les outils de traitement et d'analyse de données, le choix de l'échantillon et les aspects éthiques.

2.1. Cas étudié. Laval-des-Rapides et Pont-Viau

Cette recherche s'appuie sur une étude de cas qui permet une analyse approfondie des obstacles à l'actualisation dans un contexte particulier. Il est important de couvrir un territoire qui soit suffisamment complexe pour récolter les informations relatives à plusieurs dynamiques, telles que la densification, les transports, la mixité fonctionnelle, l'accès autoroutier, etc. Dans cette optique, le cas choisi se situe au centre-sud de l'île Jésus, plus précisément dans les secteurs Laval-des-Rapides (LDR) et Pont-Viau (PV). Ces deux secteurs de la ville de Laval sont très intéressants, car ils combinent différentes dynamiques qu'il est important d'analyser. D'abord, ils sont caractérisés

par un tissu suburbain d'après-guerre. Le cadre bâti résidentiel construit sous forme de maisons individuelles entre 1945 et 1973 y est omniprésent, malgré que plusieurs tours de copropriétés, des immeubles collectifs de moins de 4 étages et des triplex ponctuent l'espace. Cette zone est aussi caractérisée par des rues commerciales de type *strip* où la densité des espaces commerciaux est faible et les marges de recul importantes. La trame viaire est un mélange intéressant entre une grille de type côtes et rangs interrompue par des rues sinueuses et des culs-de-sac caractéristiques des développements suburbains. La zone d'étude est desservie par plusieurs autoroutes et boulevards d'importance. Son intérêt réside aussi dans sa proximité avec les quartiers centraux de Montréal et la présence d'infrastructures de transport en commun, telles que les stations de métro et de train de banlieue.

2.2. Outils de collecte de données

Deux outils complémentaires ont été utilisés dans le cadre de cette recherche : l'enquête par entretiens semi-dirigés et la recherche documentaire. Les entretiens semi-dirigés, que ce soit avec des acteurs municipaux ou citoyen(ne)s, ont permis de comprendre les différents obstacles à l'actualisation de la zone d'étude et les dynamiques précises qui les caractérisent. Cet outil est pertinent, car il permet de mettre en lumière la perception qu'ont les personnes participantes de leur milieu vie et son évolution. L'outil permet aussi de recueillir les opinions, les commentaires, les craintes et/ou les envies des personnes participantes par rapport à des projets théoriques d'actualisation (modélisation de types de densification et/ou de diversification) ou déjà concrétisés (projets proposés par des promoteurs immobiliers ou par la Ville). L'entretien semi-dirigé représente une méthode pertinente pour approfondir plusieurs thématiques.

La recherche documentaire permet quant à elle de récolter les informations nécessaires à la compréhension du portrait physico-spatial du secteur étudié, de son profil démographique et des aspects réglementaires qui le structurent. La constitution de ce portrait a permis de rassembler et de traiter des cartes, des orthophotos, des documents historiques, des documents municipaux relatifs à la réglementation et aux lignes directrices d'aménagement, des documents relatifs aux consultations citoyennes et des profils statistiques socio-économiques. D'autres documents publiés par différents organismes (Ville de Laval, RUI Pont-Viau, Réseau VRM et Pas de tours dans ma cour) à la suite d'exercices de concertation ont été analysés. Ces documents ont été d'une grande utilité pour comprendre certains enjeux sociaux liés à l'aménagement. Certains documents s'inscrivent particulièrement dans un processus d'élaboration d'une vision stratégique d'aménagement et

ont permis d'établir la portée de la concertation sur l'élaboration des outils de planification en urbanisme.

2.3. Outils de traitement et d'analyse de données

Les outils de traitement et d'analyse sont multiples dans cette recherche. Il a été nécessaire de faire des analyses cartographiques afin de comprendre la morphologie, des analyses documentaires pour établir des constats historiques et contemporains et des analyses statistiques afin de dresser un profil démographique du territoire d'étude. Les entretiens, quant à eux, ont fait l'objet d'une analyse de contenu qui a permis de mieux cerner la complexité des propos qualitatifs. Cette analyse nous aide à comprendre, d'une part, la perception qu'entretiennent les participant(e)s à l'égard de leur quartier et des quartiers environnants et, d'autre part, les inquiétudes ou oppositions d'individus par rapport à l'actualisation et ses différents concepts. L'analyse de contenu fut pertinente pour identifier les obstacles politiques et sociaux vécus et perçus par certaines personnes interviewées. Celle-ci a été effectuée à l'aide du logiciel d'analyse de données qualitatives NVIVO. Les différents propos des personnes ayant participé aux entretiens semi-dirigés y ont été codés selon différents nœuds thématiques s'inscrivant pour la majorité dans le cadre conceptuel de cette recherche (Annexe 1).

2.4. Choix de l'échantillon

Dans le cadre de cette recherche, l'échantillon a été divisé en deux groupes qui visent à départager les deux principaux types d'obstacles, soit politiques et sociaux. Ces deux groupes répondent à des caractéristiques différentes. Le premier groupe est constitué de personnes travaillant pour la Ville de Laval, dont un élu municipal, une personne travaillant dans le service d'urbanisme de Laval et une personne siégeant sur le comité consultatif d'urbanisme de Laval (CCU). Ces personnes jouent un rôle clé dans le processus réglementaire, dans les prises de décisions et dans l'élaboration des lignes directrices d'aménagement. Elles sont d'ailleurs à l'affût des dynamiques citoyennes puisqu'elles sont régulièrement en contact avec la population. Ces trois personnes se sont révélées être de précieuses sources d'information quant aux obstacles politiques à l'actualisation, mais aussi par rapport aux dynamiques citoyennes entourant les changements urbanistiques et sociaux vécus sur le territoire d'étude. Il a été décidé de limiter à trois le nombre de répondants travaillant pour la Ville de Laval. En effet, le nombre d'élu(e)s, de membres du service d'urbanisme et de membres du CCU y est relativement peu élevé et il a été jugé plus approprié d'en sélectionner un seul pour chaque sous-groupe afin d'assurer leur anonymat. Le deuxième groupe est constitué de citoyens

et de citoyennes de Laval-des-Rapides et de Pont-Viau. Comme mentionnée antérieurement, l'actualisation de zones suburbaines s'effectue soit par des gestes publics d'envergure ou par l'addition de plusieurs interventions privées de la part des propriétaires, par exemple la densification d'un lot, sa diversification fonctionnelle ou la modification de son implantation (Dunham-Jones et Williamson 2009). Dans cette optique, il a été intéressant de connaître les perceptions des personnes participantes face aux changements de leurs quartiers et des quartiers environnants. L'échantillon, incluant les employés municipaux (e.m.) et les citoyen(ne)s (citoy.), vise à refléter la diversité des groupes vivant à l'intérieur du territoire d'étude selon quatre variables, soit le sexe (homme ou femme), le mode de tenure des logements (propriétaire ou locataire), le type résidentiel (bungalow, plex, immeuble collectif) et le groupe d'âge (24-49 ans, 50-69 ans et 70 ans et plus). Les groupes d'âge ont été définis en s'inspirant des générations proposées par Statistique Canada, soit la génération des enfants des baby-boomers (né(e)s plus ou moins entre 1965 et 1992), celle des baby-boomers (né(e)s plus ou moins entre 1946 et 1965) et celle des parents des baby-boomers (né(e)s plus ou moins avant 1946) (Statistique Canada 2011). Les entretiens semi-dirigés ont globalement permis de déduire à quelle génération appartenaient les personnes répondantes. En tout, 10 entretiens semi-dirigés ont été conduits impliquant 14 individus, dont 3 membres du personnel municipal et 11 citoyen(ne)s (Tableau 1). L'écart entre le nombre d'entretiens et le nombre de personnes participantes est expliqué par la présence à quatre reprises de couples lors

Tableau 1 : Profil des personnes participantes (avec noms fictifs)

	Sexe	Gr. d'âge	Statut	Quartier	Type de logement	Tenure	Occupation	Transp. principal
Albert	Homme	24-49	Empl. Muni.	PV	Immeuble coll.	Propriétaire	Travailleur	Voiture
Benoît	Homme	24-49	Empl. Muni.	Ext. Laval	Plex	Propriétaire	Travailleur	Voiture
Charles	Homme	50-69	Citoyen	PV	Plex	Propriétaire	Travailleur	Voiture
Donald	Homme	50-69	Empl. Muni.	LDR	Bungalow	Propriétaire	Travailleur	Voiture
Édouard	Homme	50-69	Citoyen	LDR	Bungalow	Propriétaire	Travailleur	Voiture
Éloïse	Femme	50-69	Citoyenne	LDR	Bungalow	Propriétaire	Travailleuse	Voiture
Fanny	Femme	24-49	Citoyenne	PV	Immeuble coll.	Locataire	Travailleuse	Marche
Frédéric	Homme	24-49	Citoyen	PV	Immeuble coll.	Locataire	Travailleur	Voiture
Gabrielle	Femme	50-69	Citoyenne	PV	Bungalow	Propriétaire	Travailleuse	Voiture
Gerry	Homme	50-69	Citoyen	PV	Bungalow	Propriétaire	Travailleur	Transports coll.
Hélène	Femme	70 et +	Citoyenne	PV	Immeuble coll.	Locataire	Retraitée	Transports coll..
Henry	Homme	70 et +	Citoyen	PV	Immeuble coll.	Locataire	Travailleur	Voiture
Isabelle	Femme	50-69	Citoyenne	LDR	Bungalow	Propriétaire	Travailleuse	Voiture
Joseph	Homme	70 et +	Citoyen	LDR	Bungalow	Propriétaire	Retraité	Marche

Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2016

des entretiens. Les entretiens avec des couples, quoique non prévus sous cette formule, se sont révélés extrêmement intéressants dans l'optique où les personnes composant le couple bonifiaient ou contredisaient souvent les propos de son ou sa partenaire de telle manière que les réflexions sur les différentes dynamiques abordées étaient significativement approfondies. Les entretiens ont eu des durées variables allant de 45 minutes à 1h45 minutes. La durée moyenne des entretiens est de 1h20 minutes tandis que le plus court et celui le plus long sont respectivement de 40 minutes et 2h.

2.5. Limites et biais

Il existe malheureusement un déséquilibre dans la représentation des sexes puisque les femmes représentent seulement 5 personnes participantes sur 14. Deux raisons peuvent expliquer cet écart. D'une part, les membres du personnel municipal s'étant montrés intéressés à participer à la recherche ont tous été des hommes. Une potentielle participante a d'ailleurs elle-même référé son collègue dont elle jugeait les connaissances plus pertinentes par rapport à la recherche. D'autre part, 4 des 5 femmes participantes étaient accompagnées de leur conjoint qui ont aussi participé aux entretiens. Aucun de ces entretiens de couple n'était prévu et tous ont été rendus possibles par des prises de contact avec femmes. Un biais de cette recherche est donc la représentabilité déséquilibrée entre les sexes. Par ailleurs, la diversité culturelle est relativement absente de cette recherche. Les difficultés rencontrées lors du recrutement des personnes participantes n'ont pas rendu possible une diversité culturelle proportionnelle à celle observée sur le territoire dont il sera question dans le chapitre 3. Une seule personne dans l'échantillon est née à l'extérieur du Québec malgré qu'environ 25 % de la population du territoire d'étude soit né à l'extérieur de la fédération canadienne. Ainsi, il n'a été possible de récolter des informations provenant que d'un seul Québécois n'est à l'extérieur du Québec. Néanmoins, les entretiens semi-dirigés ont permis d'aborder la diversité culturelle en restant se limitant à la perception qu'entretiennent les personnes interviewées envers les personnes nouvellement arrivées dans le quartier et originaires d'autres régions dans le monde.

2.6. Aspects éthiques

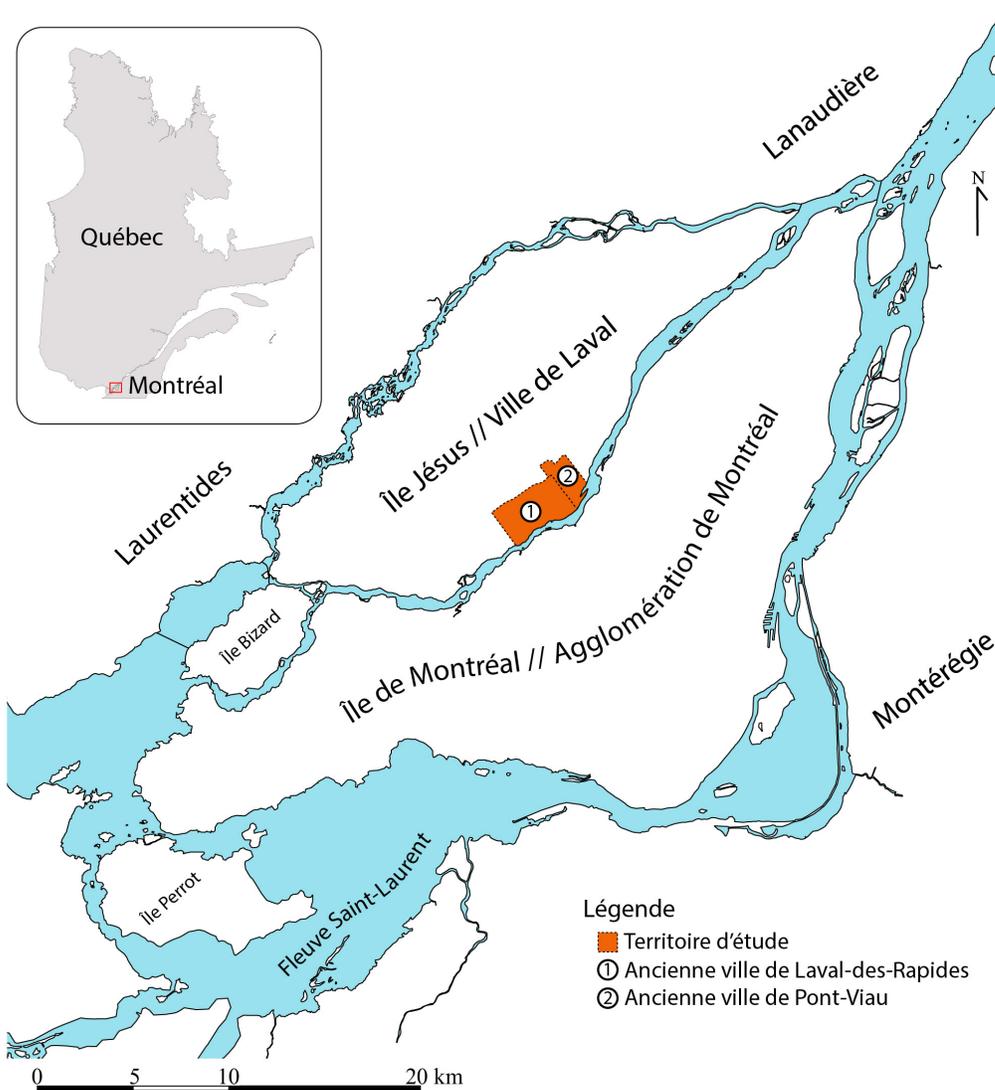
Les aspects éthiques ont été importants dans cette recherche puisque des entrevues semi-dirigées ont eu lieu, ce qui nécessite la participation d'êtres humains. L'élément central à ces entrevues semi-dirigées gravitait autour de la propriété immobilière, mais aussi du milieu de vie. Ainsi, il était fort à parier qu'il puisse devenir possible pour une personne interviewée de se sentir très concernée par des questions relatives à des changements concernant ces éléments. Effectivement,

l'actualisation d'espaces construits est synonyme de changement, mais pas forcément de trouble ou de fracture. Dans leurs travaux sur les banlieues, les auteures Després, Fortin et Vachon ont démontré le grand intérêt que portaient des individus interrogés lorsqu'il était question de leur milieu de vie physique (Benoît-Beaulé et Parent 2013). D'une part, il a fallu tenir compte de la grande émotivité pouvant être rattachée à l'habitat ou au lieu de travail pour les personnes interviewées. Il a aussi été nécessaire de s'attarder aux questions délicates concernant les changements dans l'espace de vie afin de s'assurer qu'elles ne rendent pas inconfortables les personnes interviewées ou qu'elles ne suscitent pas chez elles des attentes quant à l'actualisation de leur quartier. D'autre part, les entrevues pouvaient éventuellement mener à des informations relatives à des pratiques informelles, et hypothétiquement non réglementaires, de modifications au cadre bâti, par exemple des agrandissements ou des rénovations sans permis municipal. Toutes les données qui auraient permis l'identification directe des personnes participantes, ou de voisin(e)s mentionné(e)s dans les entretiens, sont confidentielles et ont été anonymisées ainsi que certaines informations telles que le nom de leur rue ou de certaines rues avoisinantes.

En résumé, la stratégie méthodologique qualitative de cette recherche s'est révélée très pertinente et riche en résultats. Par ailleurs, certaines personnes participantes ont mentionné des documents qui avaient été analysés lors de la recherche documentaire. Il a donc été possible d'approfondir plusieurs de leurs propos parallèlement à l'étude de ces documents. La complexité morphologique et sociodémographique du territoire a permis d'aborder de nombreux enjeux qui ont significativement enrichi les informations récoltées lors des entretiens semi-dirigés. Par ailleurs, cette complexité a mis en lumière certaines limites de l'échantillon qui représente peu les femmes et les Québécois(es) nouvellement arrivé(e)s au Québec et originaire d'autres régions dans le monde. Néanmoins, il a été possible d'obtenir une répartition intéressante des profils selon certaines variables telles que le mode de tenure des logements, le groupe d'âge et la typologie d'habitat. La complexité territoriale est abordée dans le prochain chapitre pour mieux comprendre les différents éléments qui caractérisent Laval-des-Rapides-Pont-Viau, tant au niveau historique, morphologique que sociodémographique.

CHAPITRE 3 : LAVAL-DES-RAPIDES ET PONT-VIAU, UN TERRITOIRE D'ÉTUDE ENTRE VILLE ET BANLIEUE RÉCENTE

Le territoire d'étude est situé dans la région métropolitaine de Montréal au sud-ouest du Québec (Figure 2). Il est sis au centre-sud de l'île Jésus qui correspond aux limites administratives de la Ville de Laval. Il est constitué de deux anciennes municipalités adjacentes à la rivière des Prairies, soit Laval-des-Rapides, à l'ouest et Pont-Viau, à l'est dont la limite commune est légèrement à l'ouest du boulevard des Laurentides (Figure 3).



Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015

Sources: Fond de plan la région métropolitaine de Montréal: Ville de Laval 2015; Fond de plan du Québec: Freevectorsmaps.com 2013

Figure 2 : Situation géographique du territoire d'étude

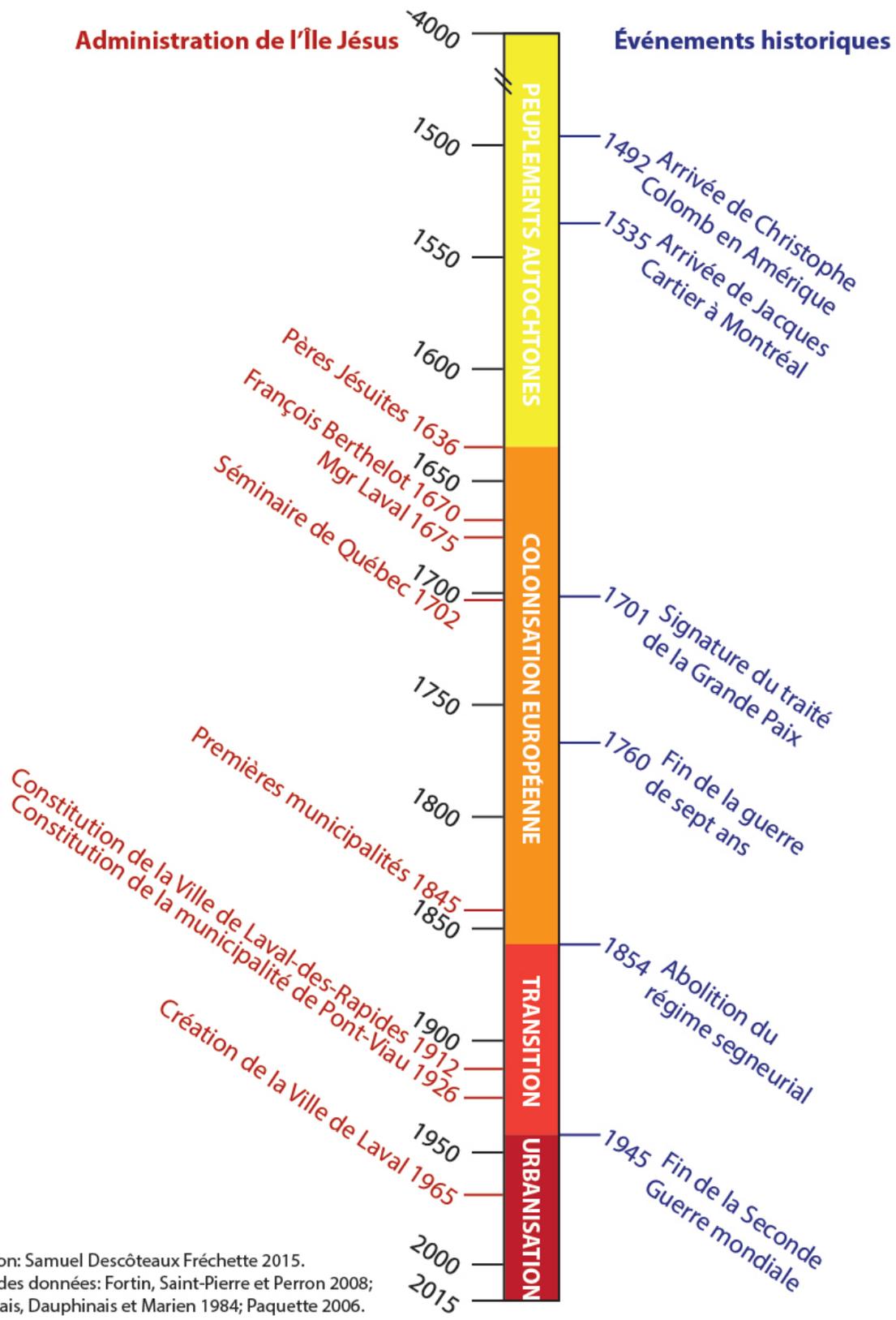
Le territoire d'étude couvre près de 12 km² (LDR 9 km² et PV 3 km²) où vivaient 51 120 personnes en 2011 (LDR 36 933 et PV 14 187). Il est pertinent de souligner que l'étendue relativement vaste du territoire d'étude est inhérente à cette recherche qui se penche sur les banlieues d'après-guerre puisque celles-ci sont peu denses et peu mixtes. Il est donc nécessaire d'étudier des surfaces importantes pour couvrir les différents types d'habitat, de lieux travail, de zones de consommation, de divertissement et de production qui s'inscrivent dans les dynamiques des espaces suburbains. Le choix de ces deux anciennes municipalités repose donc sur cette volonté d'englober les nombreux éléments caractérisant les banlieues d'après-guerre à leur naissance, mais aussi ceux qui sont apparus dans les dernières décennies et qui ont fortement marqué leur identité. On peut notamment penser aux nouveaux projets immobiliers proposés ou concrétisés sur le territoire. Puisque LDR et PV ont des profils différents, l'étude commune de leur territoire permettra une bonne couverture des différentes dynamiques qui entourent l'actualisation de leur territoire. Ce chapitre dresse un bref portrait historique, morphologique et démographique du territoire d'étude.

3.1. Histoire d'une colonisation progressive et d'une urbanisation soudaine

Le territoire d'étude est intrinsèquement lié à l'histoire de l'île Jésus qui est caractérisée par quatre principales périodes de développement, soit une période de peuplement autochtone, une période de colonisation, une période de transition et une période d'urbanisation (Figure 4).

3.1.1. Période de peuplements autochtones (préhistoire à 1635)

Les informations portant sur l'occupation du territoire avant l'arrivée des Européen(ne)s sont très limitées et proviennent en très grande majorité d'archives du temps de l'exploration par ceux-ci ou de résultats de fouilles archéologiques effectuées plus récemment sur le territoire. Il est établi que des communautés de chasseurs et de chasseuses occupaient les rives de la rivière des Prairies il y a environ 4000 ans (Fortin, Saint-Pierre et Perron 2008). D'autres fouilles archéologiques ont confirmé la présence de groupes semi-sédentaires s'adonnant à « l'horticulture intensive à base de maïs, de haricots et de courges » (Fortin, Saint-Pierre et Perron 2008, 52) dès le 14^e siècle. Ces affirmations sont en fait des hypothèses puisqu'elles découlent d'une extrapolation basée sur la présence de communautés iroquoiennes sur l'île de Montréal. Les autochtones rencontré(e)s par Jacques Cartier lors de son arrivée dans l'archipel montréalais sont Iroquoien(ne)s et vivent dans un village d'environ 2000 personnes réparties dans une vingtaine de maisons longues protégées



Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015.
 Sources des données: Fortin, Saint-Pierre et Perron 2008;
 Dauphinais, Dauphinais et Marien 1984; Paquette 2006.

Figure 4 : Périodes de développement de l'île Jésus

par une palissade de 10 mètres (Fortin, Saint-Pierre et Perron 2008). Cependant, les explorations effectuées par Samuel de Champlain au début du 17^e siècle font plutôt état de rencontres avec des communautés algonquiennes, ce qui pourrait laisser penser que les communautés iroquoiennes ont été chassées de cette partie de la vallée du Saint-Laurent pour des raisons de guerres intertribales (Fortin, Saint-Pierre et Perron 2008). Ce n'est qu'en 1636 que l'île où se situe aujourd'hui la Ville de Laval est cédée aux Pères Jésuites qui la nomment l'île Jésus en l'honneur de leur ordre quelques mois seulement après que l'île soit nommée Montmagny en référence au gouverneur général de la Nouvelle-France de l'époque, Charles Huault de Montmagny (Dauphinais, Dauphinais et Marien 1984). Cette prise de possession est la première effectuée par les autorités européennes et marque un changement important dans l'histoire de l'île, car celles-ci chambouleront les rapports qu'entretiennent les communautés autochtones avec leur territoire.

3.1.2. Période de colonisation (1636 à 1853)

Bien que considérée territoire de la Nouvelle-France par les autorités françaises, l'île Jésus est toujours habitée par des communautés autochtones de différentes cultures. Certaines sont établies de manière semi-permanente, d'autres sont nomades tandis qu'on en retrouve aussi qui attaquent les colons ou les autres autochtones pour occuper le territoire. Les colons français auront donc de la difficulté à occuper le territoire étant donné les nombreux conflits avec les autochtones et les fréquentes attaques meurtrières dont ils sont la cible. Ce n'est qu'en 1701, avec la signature de la Grande Paix, que les autorités françaises ont l'occasion d'assurer une colonisation sans interruption causée par des attaques autochtones. C'est d'ailleurs à partir de cette époque que la présence amérindienne est significativement réduite sur l'île Jésus, notamment à cause « des épidémies qui déciment les populations autochtones des deux Amériques » (Fortin, Saint-Pierre et Perron 2008, 54). Les décennies suivantes sont caractérisées par une augmentation progressive de la population passant de 13 individus en 1698 à 10 103 individus en 1851 notamment en raison de l'établissement de nombreuses familles vivant de l'agriculture (Fortin, Saint-Pierre et Perron 2008, 77). Comme ailleurs dans la vallée du Saint-Laurent, les terres sont concédées en forme de longs rectangles perpendiculaires au fleuve Saint-Laurent selon un système de côtes et de rangs. Les activités économiques durant la période de colonisation sont largement axées sur l'agriculture tandis que les autres activités économiques tardent à apparaître sur le territoire. Malgré l'apparition de quelques noyaux villageois tels que Saint-François-de-Sales, Saint-Vincent-de-Paul, Saint-Martin et Saint-Rose-de-Lima, l'île Jésus reste un territoire rural doté de peu d'infrastructures jusqu'au 19^e siècle.

3.1.3. Période de transition (1854 à 1945)

La période entre 1854, date d'abolition du régime seigneurial, et 1945, date de la fin de la Deuxième Guerre mondiale, est très importante dans le développement de l'île Jésus. Effectivement, cette époque est caractérisée par une stabilité démographique soulignant pourtant de grandes transformations. L'île Jésus est alors saturée puisque la totalité des terres ont été concédées et les enfants issu(e)s de familles agricultrices peinent à trouver de nouvelles terres à cultiver. Ces enfants devenu(e)s adultes sont donc contraint(e)s de quitter l'île Jésus faute de trouver du travail à proximité de leur famille. On parle donc d'une « saignée démographique » (Fortin, Saint-Pierre et Perron 2008, 105) puisque l'île perd des milliers de jeunes adultes à la quête de travail. Certains tenteront de trouver de nouvelles terres à coloniser au nord de l'île tandis que d'autres seront attiré(e)s par les emplois à Montréal dans les usines et les manufactures. C'est d'ailleurs la proximité de l'île Jésus à Montréal qui marquera pendant plusieurs décennies cette saignée démographique puisque l'île est trop éloignée de la métropole pour profiter directement de son industrialisation, tandis qu'elle est trop proche pour éviter que ses jeunes adultes ne soient attiré(e)s par les emplois dans le secteur secondaire. Malgré une lente diversification de son économie, l'île Jésus souffre donc de sa proximité à Montréal sans pour autant en tirer les avantages.

C'est davantage vers le début du 20^e siècle que l'île bénéficiera de l'époustouflant développement de la métropole. Géographiquement influencée par sa position entre Montréal, véritable pôle culturel, social et économique, et les Laurentides, territoires de ressources naturelles et de lieux de villégiature récréotouristiques, l'île Jésus sera rapidement dotée d'un réseau de transports extensif, notamment au niveau ferré, mais aussi du point de vue des nombreux ponts qui la relieront au Nord et à la métropole. En effet, une première ligne de chemin de fer traverse l'île en 1876 et permet à des centaines de touristes montréalais(e)s de déferler sur l'île pour profiter de ses paysages champêtres loin des inconvénients de la ville (Paquette 2006, 24). Certains secteurs de l'île Jésus voient même leur population doubler durant la période estivale (Paquette, 1976). Le tourisme de villégiature prend donc un essor important et déclinera seulement vers la seconde moitié du 20^e siècle parallèlement à l'installation permanente d'un nombre croissant de Montréalais(e)s souhaitant vivre à proximité de leur emploi sans pour autant habiter en ville. Les territoires à proximité de Montréal et des ponts s'urbaniseront rapidement grâce au développement domiciliaire engendré par le mouvement de ces populations tandis que les « établissements de villégiature [acquièrent] un caractère résidentiel permanent » (Pluram inc. 1981, 54). On peut notamment penser au territoire d'étude de cette recherche, soit Laval-des-Rapides et Pont-Viau, respectivement constituées en ville et en municipalité en 1912 et en 1926 (Figure 4). Ces deux anciennes entités territoriales

sont caractérisées par des zones urbanisées dès le début du 20^e siècle, notamment à proximité des rives et des ponts vers Montréal. Elles se voient dotées progressivement, comme plusieurs autres municipalités naissantes de l'île Jésus, d'équipements institutionnels pour répondre aux besoins grandissants de leur population, mais aussi de leur machine administrative. On peut notamment penser aux écoles ou noviciats religieux (LDR 1896; PV 1920), au premier lieu de culte (LDR 1895; PV 1916), à la poste (LDR 1892; P-V 1876), aux aqueducs et égouts (LDR 1912; PV 1927), au sanatorium (LDR 1926) et aux services d'autobus (LDR 1934; PV 1934) (Paquette 2006). Cependant, l'urbanisation progressive de l'île Jésus et la construction d'infrastructures seront beaucoup plus marquantes après la Deuxième Guerre mondiale.

3.1.4. Période d'urbanisation (1946 à aujourd'hui)

Les décennies d'après-guerre sont synonymes d'un développement urbain sans précédent sur l'île Jésus. Tandis que l'urbanisation avant la fin de la Deuxième Guerre mondiale se limitait à quelques noyaux villageois et aux abords de la rivière des Prairies, elle se répand dans tous les secteurs de l'île dans la seconde moitié du 20^e siècle (Paquette, 1976). La fin de la guerre signifie le transfert d'une économie de guerre vers une économie de paix particulièrement axée sur la consommation. Le gouvernement fédéral canadien, par le biais de la société canadienne d'hypothèques et de logements (SCHL), s'implique fortement dans la construction de logements pour améliorer le parc immobilier canadien et « favorise la maison individuelle de banlieue pour loger les soldats de retour au pays » (Lachance 2009, 2). De plus, la « hausse des salaires et la naissance du crédit aux particuliers permettent à des dizaines de milliers de jeunes ménages de s'offrir les deux composantes essentielles du rêve banlieusard, une automobile et une hypothèque résidentielle » (Fortin, Saint-Pierre et Perron 2008, 187). Plusieurs municipalités, à l'instar de celles de l'île Jésus, sont donc le théâtre d'une explosion démographique et d'une urbanisation extrêmement soutenue avec la construction de plusieurs milliers de nouvelles maisons puisque la « demande est forte et les délais sont courts; alors le fédéral encourage l'usage des techniques issues des développements de guerre pour en produire en grande quantité et rapidement » (Lachance 2009, 2). La population de l'île Jésus passe donc de 21 631 individus en 1941 à 196 088 individus en 1966, soit un an après la création de la Ville de Laval. Cette croissance représente une augmentation fulgurante de 907 % en seulement un quart de siècle (Figure 5). L'économie de l'île est bouleversée par cette urbanisation rapide et c'est l'agriculture, activité principale de l'île depuis des centaines d'années, qui en souffre puisque l'étalement s'effectue sur les terres agricoles. Effectivement, le pourcentage de la population vivant de l'agriculture, principalement du foin, de l'avoine et de la pomme de terre, passe à seulement 16,8 % en 1951 et dégringole rapidement à 0.89 % en 1971 (Paquette 1976,

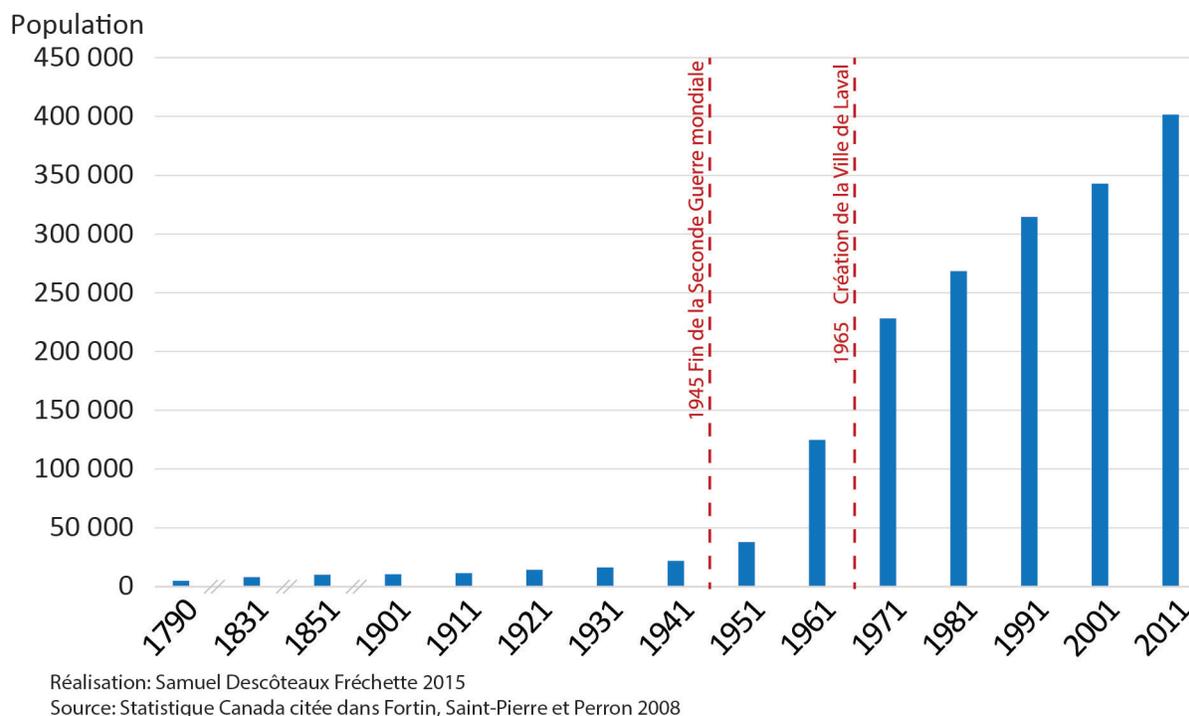
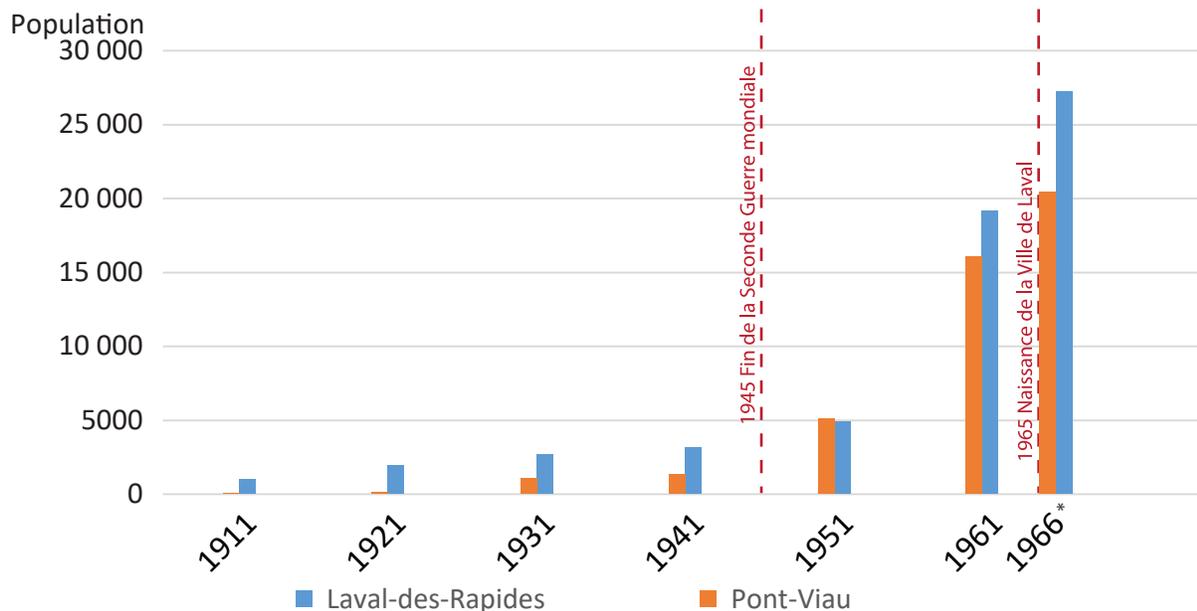


Figure 5 : Évolution de la population entre 1790 et 2011 sur l'île Jésus

104-111). D'ailleurs, la « chute de l'activité dans le secteur primaire n'est pas compensée par celle de la transformation », car les « commerces de détail et les services de proximité monopolisent désormais une large part des investissements et de l'emploi pour une population qui accède, en quelques années, à la société de consommation et à celle des loisirs » (Fortin, Saint-Pierre et Perron 2008, 204). La décroissance de l'activité agricole sur l'île est donc accompagnée d'une croissance très forte des commerces liés à la consommation exponentielle de la nouvelle classe moyenne québécoise. Au début des années 1960, les emplois restent cependant très peu nombreux sur l'île Jésus de telle manière que « plus qu'en aucun autre temps de son histoire, l'île Jésus peut être qualifiée de banlieue-dortoir de Montréal au début des années 1960. En effet, à peine 4 % des résidants de l'île y travailleraient contre 83 % à Montréal et 13 % ailleurs » (Fortin, Saint-Pierre et Perron 2008, 199). C'est dans les décennies suivantes que d'importantes zones d'emplois seront développées à Laval, notamment dans les milieux de la production manufacturière, mais aussi du tertiaire. On voit également apparaître sur l'île de nombreux services municipaux pour répondre à l'arrivée massive des nouvelles populations plus jeunes et hétérogènes, notamment sur le plan ethnoculturel (Fortin, Saint-Pierre et Perron 2008).

Pour répondre à l'importante croissance démographique, les municipalités se dotent de structures plus imposantes. Cependant, l'île Jésus va « souffrir du nombre de ces lieux de pouvoir limités à d'étroites frontières » puisqu'il n'existe pas avant 1965 « [d']autorité supramunicipale, une initiative d'autant plus nécessaire que les prévisionnistes attendent un million de résidants avant la fin du XXe siècle » (Fortin, Saint-Pierre et Perron 2008, 185). Effectivement, les différentes municipalités sont le théâtre d'un développement important sur leur territoire sans qu'il n'existe d'autorité supramunicipale en moyen de canaliser la croissance de manière structurante et adéquate. La population de Laval-des-Rapides et Pont-Viau, à l'instar du territoire de l'île Jésus, est en forte croissance dès la fin de la Deuxième Guerre mondiale avec un impressionnant boom au début des années 1950 (Figure 6). Cette croissance est toujours intense lors de la fusion des municipalités de l'île en 1965, soulignant la volonté des différentes administrations de contenir une croissance qui ne montre pas de signe de ralentissement. La création de la Ville de Laval en 1965 est donc un évènement important puisqu'elle fédère plusieurs municipalités en une entité d'une superficie importante et aux prises avec de nombreux défis. Effectivement, la croissance démographique de la ville de Laval est relativement soutenue depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale avec un léger ralentissement depuis les années 1970. Cependant, cette croissance démographique est aussi



*Les données de 1966 sont postérieures à la création de la Ville de Laval. Elles reflètent donc les secteurs de recensement s'inscrivant à l'intérieur des anciennes délimitations des villes de Laval-des-Rapides et Pont-Viau.

Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015

Source: Statistique Canada citée dans Paquette 2006

Figure 6 : Évolution de la population entre 1911 et 1966 à Laval-des-Rapides et Pont-Viau

caractérisée par des changements du point de vue démographique avec la réduction de la taille des ménages, un certain vieillissement de la population, l'apparition d'écarts de richesse de plus en plus marqués et le déclin de certains quartiers tandis que d'autres voient le jour sur des terres agricoles déstructurées.

Bref, les années suivant la Deuxième Guerre mondiale jusqu'à aujourd'hui ont été synonymes d'un impressionnant développement suburbain, d'une explosion démographique, d'une diversification des secteurs d'activités économiques et d'une complexification du profil démographique.

3.2. Morphologie d'un territoire aux formes complexes et diversifiées

3.2.1. Périodes d'urbanisation. Un développement accéléré durant l'après-guerre

L'analyse des périodes d'urbanisation est révélatrice, car elle permet de comprendre la portée de chacune de celles-ci sur la morphologie et le cadre bâti du territoire d'étude. Effectivement, elles ont chacune leurs caractéristiques propres que ce soit par rapport à la trame urbaine ou au cadre bâti. La carte de l'évolution des territoires urbanisés entre 1909 et 2015 (Figure 7) offre un aperçu des périodes d'urbanisation. Il importe de souligner que les zones définies sur la carte ne sont pas reconnaissables au niveau du sol, car elles tentent uniquement de refléter une idée générale de l'urbanisation selon différentes époques. Effectivement, le territoire ne s'est pas développé de manière monolithique selon chaque période, mais a plutôt été le théâtre d'un emboîtement complexe de différents modes d'occupation et d'aménagement de l'espace. D'ailleurs, les zones urbanisées restent rarement figées par la suite, car elles sont pour la plupart réinvesties par de nouvelles populations et/ou de nouvelles manières de se loger qui transforment le cadre bâti et l'aspect général du quartier. On peut penser à des quartiers plus anciens du territoire d'étude qui sont parsemés de nouvelles maisons à l'esthétisme contemporain ou de tours de copropriétés haut de gamme. C'est donc dans l'idée d'analyser de manière globale l'urbanisation du territoire d'étude que ces zones ont été délimitées. Elles permettent de comprendre l'histoire des différents secteurs, l'ampleur de certaines périodes d'urbanisation et leurs dynamiques architecturales et morphologiques.

Les différents secteurs sur la carte représentent des périodes de temps inégales pour des raisons de disponibilités documentaires. En effet, les sources et les cartes disponibles pour la création de

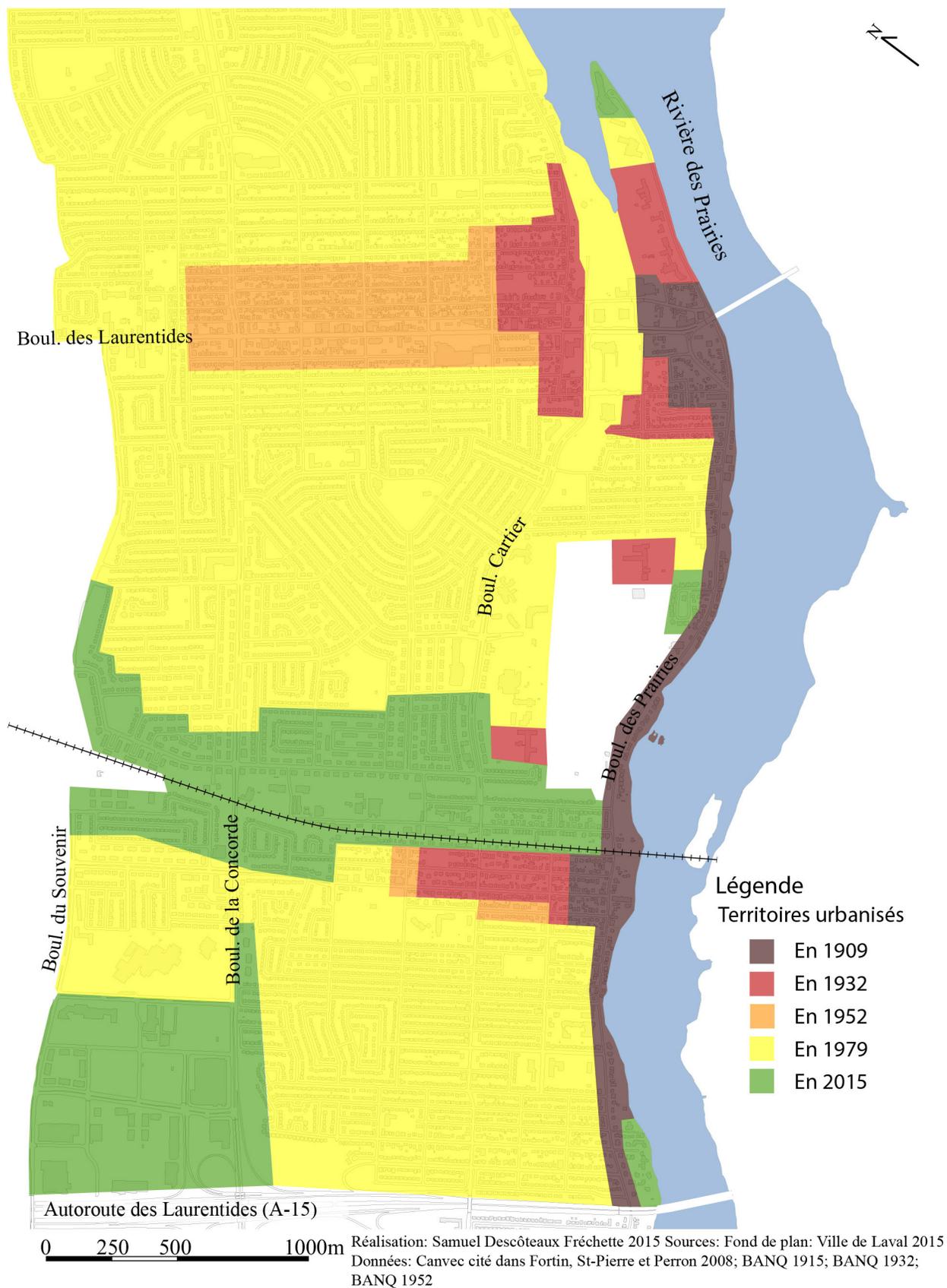


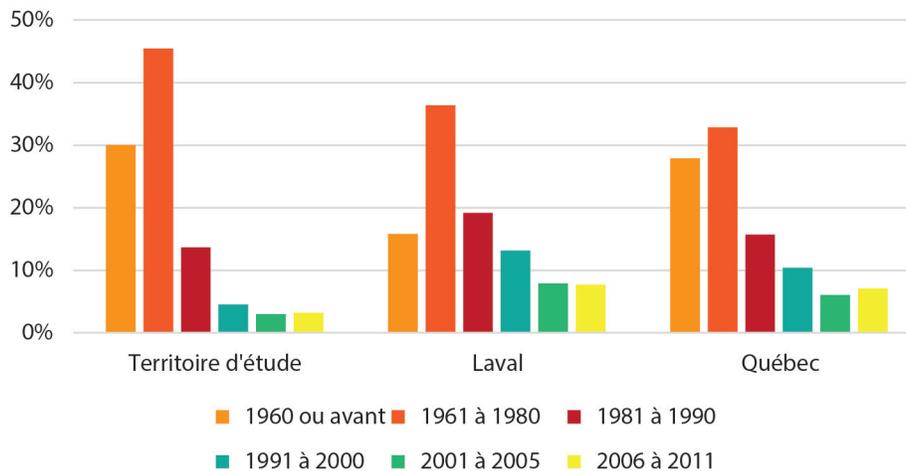
Figure 7 : Évolution des territoires urbanisés entre 1909 et 2015

ces secteurs sont limitées. Ainsi, les périodes couvrent entre 20 et 36 ans à l'exception de la zone représentant les secteurs urbanisés en 1909 qui couvre le développement urbain depuis les débuts de la colonisation. À ce propos, on observe aisément les noyaux villageois des deux anciennes municipalités dans cette zone, à l'ouest du chemin de fer pour Laval-des-Rapides et au nord du Pont-Viau pour la municipalité homonyme. Ces deux axes de transports ont d'ailleurs beaucoup influencé le développement de ces noyaux. À Laval-des-Rapides, la gare a assuré une connexion en train au centre de Montréal tandis que le pont ferré a aussi permis un lien piéton entre les deux îles. Cependant, le passage de train rend insécuritaire la traversée à pied : « À l'arrivée d'un train, [les gens] se jettent dans les rapides. Rien d'étonnant que plusieurs décès soient enregistrés au cours des décennies suivantes » (Paquette 2006, 147). La population de l'île Jésus devra attendre jusqu'en 1925, année de décès de deux religieuses ayant sauté dans le courant pour éviter un train, avant la construction de la passerelle piétonne qui relie encore aujourd'hui les deux îles (Paquette 2006, 152). Du côté de Pont-Viau, la connexion entre l'île Jésus et Montréal est un vecteur de développement dès la naissance du village. La première traverse aménagée en 1801 est remplacée par un pont en bois en 1847, reconstruit en métal en 1887 et finalement en béton en 1930 (Paquette 2006, 159-160). Les améliorations sont constantes et traduisent un besoin grandissant de connexion entre les deux îles. Les deux anciennes municipalités se développent donc à proximité d'un axe de transport, l'un ferré et l'autre hippomobile puis automobile. Leur proximité à la rivière souligne à la fois l'importance de la proximité à la métropole, mais aussi la place des transports maritimes dans leur développement.

Les noyaux villageois de Laval-des-Rapides et de Pont-Viau sont distants de moins de deux kilomètres et sont connectés par le boulevard des Prairies dont les abords sont aussi urbanisés en 1909. Ce boulevard n'est pas bordé d'un tissu urbain dense, mais plutôt d'une série de logements dont la plupart hébergent des familles vivant de l'agriculture et dont le lopin de terre est à l'arrière de la maison. Ainsi, on retrouve un territoire urbanisé relativement restreint en 1909 et englobant les deux noyaux villageois et le boulevard des Prairies qui longe la rivière du même nom. Entre 1909 et 1932, l'étalement urbain est en continuité avec les noyaux villageois, malgré l'apparition de quelques bâtiments institutionnels d'importance qui s'installent davantage à l'intérieur des terres entre Laval-des-Rapides et Pont-Viau à proximité du boulevard des Prairies. Ces institutions, l'école Mont-de-La Salle et la Maison Sainte-Domitille (ou Monastère du Bon Pasteur) sont religieuses de confession catholique et reflètent bien l'importance du clergé sur le territoire à cette époque. En effet, la fin du XIXe siècle et la première moitié du XXe sont marquées par l'arrivée d'« institutions religieuses à caractère régional et même provincial [qui] ont choisi l'île Jésus quand l'espace était libre et le terrain bon marché » (Pluram inc. 1981, 51). Les bâtiments religieux de cette époque sont pour la plupart imposants et représentent encore aujourd'hui des phares institutionnels importants.

L'étendue de l'urbanisation de la période entre 1909 et 1932 est légèrement plus substantielle à Pont-Viau qu'à Laval-des-Rapides, malgré que ce soit la période suivante qui marque la différence. Effectivement, la période entre 1932 et 1952 est caractérisée par une urbanisation toujours en continuité avec le noyau existant bien que l'étendue du développement soit plus grande à Pont-Viau qu'à Laval-des-Rapides. Quoique l'accès massif à l'automobile ait été rendu possible à partir des années 1950 seulement, il est plausible que Pont-Viau ait bénéficié de son accès automobile à Montréal, laissant Laval-des-Rapides, uniquement reliée par le pont ferré, un peu à l'écart de l'urbanisation. En effet, l'automobile devient extrêmement populaire au Québec dès la fin des années 1910 tandis que son nombre passe de quelques centaines à plus de 200 000 véhicules au début des années 1930 (Tremblay 2012, 21). Il est donc possible que le développement plus important de Pont-Viau, à l'avènement de la motorisation des ménages québécois, soit en partie lié à sa connexion automobile à Montréal. Fait intéressant, il est possible d'observer que la zone urbanisée à Pont-Viau à cette époque est discontinue au nord. Cette rupture dessine les anciennes rives d'un bras de rivière qui pénétrait jadis à l'intérieur de la ville et qui fut progressivement rempli de terre entre la fin de la Deuxième Guerre mondiale et l'ouverture de l'hôtel de ville de Pont-Viau sur la zone remblayée en 1963 (Ville de Laval 2006, 31). L'ancien hôtel de ville fait aujourd'hui face à la station de métro Cartier.

La période d'urbanisation entre 1952 et 1979 démontre l'époustouflant développement du territoire d'étude au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale. Tel que mentionné dans la mise en contexte historique, plusieurs raisons expliquent l'étendue de ce développement, notamment la proximité à Montréal, l'augmentation des revenus, l'important accroissement démographique, les programmes avantageux pour les nouvelles familles désirant s'acheter une maison unifamiliale et bien sûr l'accès à l'automobile. Ainsi, l'abolition des distances engendrée par la démocratisation de l'automobile permet un étalement urbain sans précédent bien visible sur la carte puisque cette période d'urbanisation est la plus importante du territoire d'étude. Les banlieues naissantes « contrairement à celles des États-Unis, [ne] pousse[nt] pas au milieu de nulle part, mais [sont] construites autour de noyaux villageois » (Benoît-Beaulé et Parent 2015). En fait, le développement de quartiers suburbains d'après-guerre va rapidement dépasser les anciennes limites administratives de Laval-des-Rapides et Pont-Viau pour rejoindre d'autres quartiers tels que Chomedey ou Duvernay. D'ailleurs, ces quatre anciennes villes représentent ensemble la région la plus urbanisée de Laval en 1971, avec 58 % de la population totale de l'île (Paquette 1976, 39). À ce propos, l'histogramme des périodes de construction des logements (Figure 8) souligne l'importance de la période 1961-1980 par rapport au nombre de logements construits. Malheureusement, les périodes de construction de Statistique Canada sont prédéfinies et ne permettent pas de savoir le pourcentage de logements construits à l'intérieur de la période d'intérêt dans cette recherche (1945-1973)



Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015

Source: Enquête nationale auprès des ménages de Statistique Canada 2011

Figure 8 : Périodes de construction des logements, en 2011

quoiqu'il soit possible d'observer certaines tendances. Effectivement, on observe que les logements construits dans la période 1961-1980 représentent 45 % des logements par rapport à Laval et au Québec dont les pourcentages sont respectivement 36 % et 33 %. Le territoire d'étude est donc clairement marqué par la présence de logements construits dans l'après-guerre et relativement peu de logements construits après 1991. La période d'urbanisation entre 1979 et 2015 voit se compléter le développement des territoires restants à proximité du chemin de fer, de l'autoroute et des rares terrains non construits aux abords de la rivière des Prairies pour des projets haut de gamme. Les territoires aujourd'hui encore non urbanisés sont principalement conservés comme espaces de grands parcs comme c'est le cas à l'est du chemin de fer entre le boulevard Cartier et le boulevard des Prairies. L'urbanisation du territoire d'étude s'est donc effectuée de manière progressive depuis les deux noyaux villageois de Laval-des-Rapides et Pont-Viau entre les débuts de la colonisation et 1952. Cependant, l'urbanisation après 1952 s'est effectuée extrêmement rapidement et couvre actuellement la quasi-totalité du territoire d'étude. On retient que la période de 1952 à 1979 est la plus importante en termes de superficie couverte par le développement immobilier et qu'elle caractérise fortement le territoire d'étude comme banlieue d'après-guerre.

La trame viaire est quant à elle relativement diversifiée et diffère beaucoup d'un endroit à l'autre du territoire d'étude. Il est possible d'en discerner trois types. Quoique très peu présente et concentrée uniquement à Pont-Viau près du pont éponyme, on retrouve un premier type de trame légèrement organique. Celle-ci se retrouve à l'intérieur du territoire urbanisé avant 1909. On retrouve dans cette zone quelques rues dont la morphologie rappelle la trame organique caractéristique des

noyaux villageois (Figure 9). On peut penser à la rue du Pont-Viau ou à la rue Saint-Eusède. La zone urbanisée avant 1909 du côté de Laval-des-Rapides est plutôt caractérisée par le deuxième type de trame viaire, soit la trame de type côtes et de rangs, qui est très présente sur le territoire d'étude (Figure 10). Cette trame est intimement liée à la division cadastrale des terres agricoles concédées en longs rectangles perpendiculaires aux cours d'eau. Elle est calquée sur les limites des rangs (perpendiculaires aux cours d'eau) et sur les côtes (parallèles aux cours d'eau). Cette trame est d'ailleurs omniprésente dans la vallée du Saint-Laurent où ce type de division cadastrale fut fortement encouragé par les autorités colonisatrices françaises. L'urbanisation, par le biais de l'aménagement de rues, s'est longtemps inscrite dans cette division cadastrale en créant de longs îlots. La trame de type côtes et rangs domine le paysage de l'urbanisation entre 1909 et 1952. On retrouve d'ailleurs la continuité de cette trame dans les développements urbains effectués entre 1952 et 1979.

On note cependant l'apparition du troisième type de trame qui est curvilinéaire. Cette trame, traditionnellement rattachée aux espaces suburbains de faible densité, est sinueuse et offre aux piéton(ne)s et aux automobilistes des trajets dont la vue est sans cesse renouvelée. Contrairement aux rues rectilignes inscrites dans l'identité des villes industrielles, les rues d'une trame curvilinéaire symbolisent davantage l'aspect champêtre et bucolique d'un lieu. À vue d'oiseau, la trame curvilinéaire offre des formes très intéressantes, comme à Pont-Viau où on peut observer un quartier

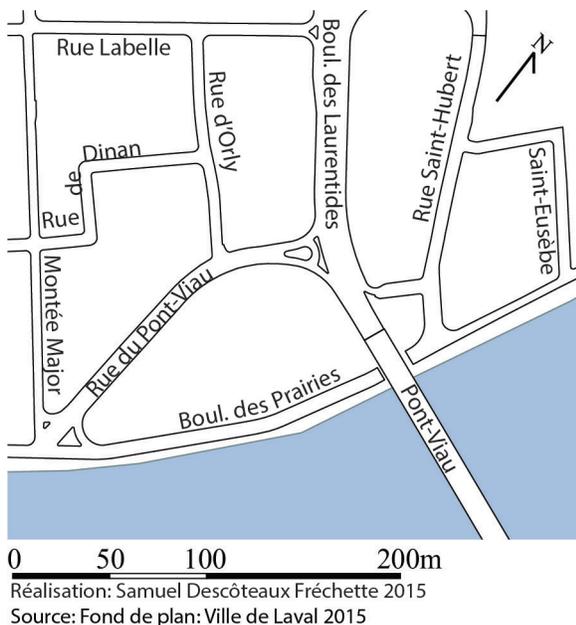


Figure 9 : Trame de type organique

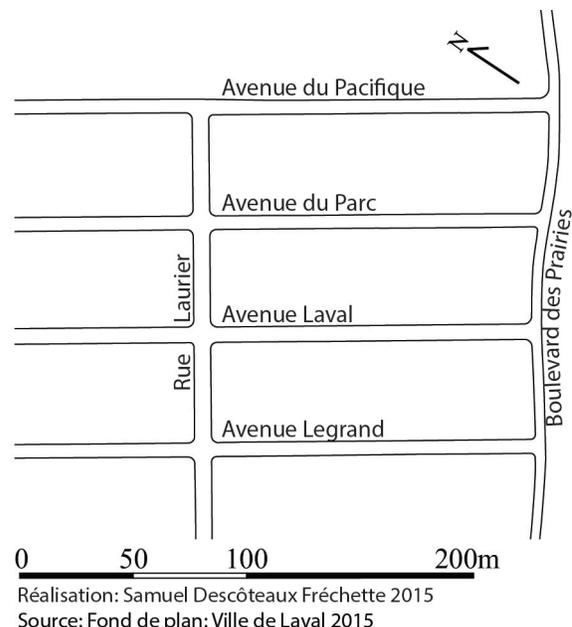


Figure 10 : Trame de type côtes et rangs

dont les rues tracent un demi-cercle (Figure 11), ou à Laval-des-Rapides où un quartier rappelle les ailes d'un oiseau s'apprêtant à s'envoler. On peut aussi remarquer à l'intérieur de cette trame de nombreux culs-de-sac et ronds-points qui marquent le territoire de manière sporadique (Figure 12). Contrairement à la trame rectiligne de type côtes et rangs, la trame curvilinéaire d'après-guerre est en rupture complète avec le patrimoine agricole du territoire d'étude, car :

On n'y retrouve pas de correspondance avec la structure des anciennes côtes, ni avec l'ordonnancement des terres qui n'ont pas orienté le développement comme l'avait fait les ponts et les noyaux urbains préexistants. Oubliant le plus souvent le tracé des chemins anciens, on y a juxtaposé une nouvelle génération de boulevards et d'autoroutes. (Pluram inc. 1981, 55)

Effectivement, il devient très ardu de deviner les anciennes délimitations des différents espaces agricoles avec une trame de ce genre qui fait souvent abstraction des particularités du territoire sur lequel elle s'implante. Cependant, la trame curvilinéaire du territoire d'étude est relativement bien connectée à la trame de type côtes et rangs en assurant une continuité de certaines rues. En effet, on constate qu'il existe peu de ruptures entre les deux types de trames qui donnent une impression générale de fluidité malgré leurs morphologies très différentes.

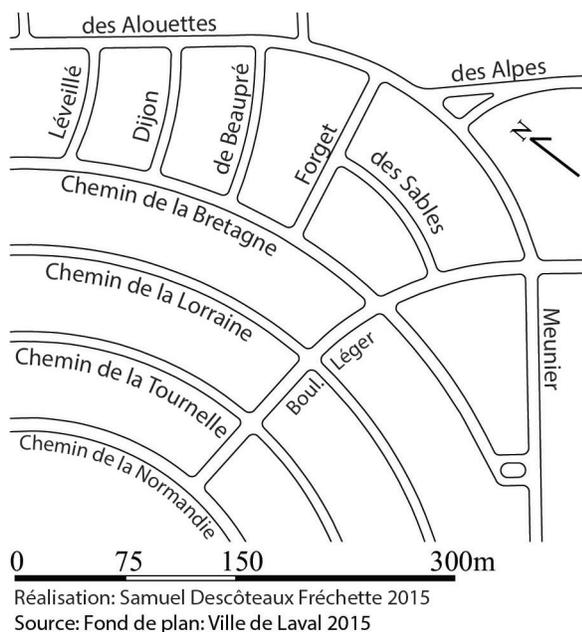


Figure 11 : Trame de type curvilinéaire

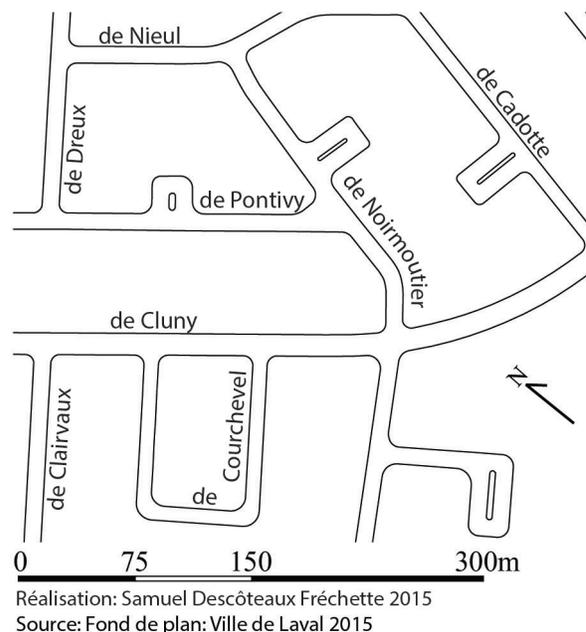


Figure 12 : Trame de type curvilinéaire (Ronds-points et culs-de-sac)

Bref, le territoire d'étude est constitué d'un maillage de trois types de trames différentes, soit organique, de type côtes et rangs, et curvilinéaire. Cet enchevêtrement de trames reste relativement fluide considérant les différences propres à chaque type. D'ailleurs, l'observation simultanée des trames et des périodes construction révèle que plusieurs quartiers résidentiels d'après-guerre ont été construits en continuité avec la trame de types côtes et rangs tandis que d'autres ont été planifiés sur une trame curvilinéaire. Le territoire d'étude présente donc un réseau viaire intéressant démontrant la transition s'étant opérée sur le territoire quant à la manière d'occuper l'espace.

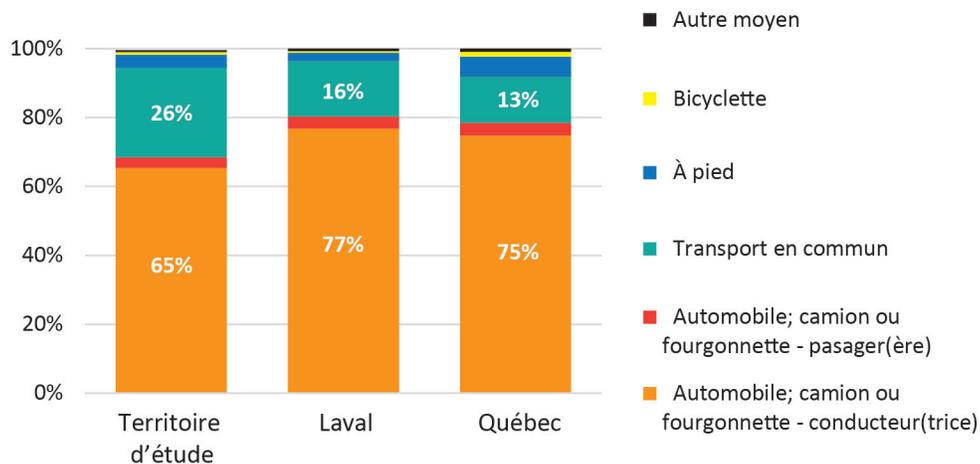
3.2.2. Réseaux de transports. Transports collectifs au paradis de l'automobile

La carte des réseaux de transports (Figure 13) souligne la diversité du territoire d'étude en ce qui a trait aux modes de déplacement disponibles. Il importe de s'attarder à la grande importance du réseau automobile dans la grille viaire du territoire d'étude. Effectivement, on remarque aisément que celui-ci est caractérisé par une hiérarchisation du réseau viaire automobile en trois catégories, soit les autoroutes, les rues collectrices (axes importants) et les rues locales (laissées en blanc sur la carte). Typique aux développements suburbains d'après-guerre, cette hiérarchie s'inscrit dans une volonté de canaliser le trafic, de rendre l'utilisation automobile fluide sur le territoire et pour des raisons de sécurité (Friedman et al. 2002). De plus, elle permet aux rues locales de conserver une certaine tranquillité en empêchant le transit entre quartiers, ce qui favorise d'ailleurs l'utilisation massive des rues collectrices. Les automobilistes partant depuis leur logement circuleront pour la plupart sur une ou plusieurs rues locales avant de rejoindre une rue collectrice qui les emmènera vers un accès autoroutier. L'autoroute est l'axe à grande vitesse par excellence, lorsqu'exempte de trafic, car elle n'est pas ponctuée d'arrêts ou de feux rouges. Les automobilistes peuvent donc s'y mouvoir d'un point à l'autre dans la plus grande vitesse. Le réseau d'autobus est intimement lié à cette hiérarchie. On peut d'ailleurs observer que la quasi-totalité des lignes du réseau circule sur les rues collectrices. Effectivement, il est complexe d'implanter des lignes d'autobus sur les rues locales, souvent sinueuses et aboutissant sur des culs-de-sac. Dans un contexte de faible densité où la rentabilisation du service est ardue, il importe d'autant plus que les lignes d'autobus soient efficaces pour éviter les dépenses inutiles liées à des déplacements longs et compliqués. On peut cependant noter que le territoire d'étude est desservi par plusieurs lignes d'autobus qui ratissent le territoire malgré des distances parfois élevées entre les logements et les arrêts. L'offre de transports en commun est grandement bonifiée par la présence de trois stations de métro de la ligne orange (Montmorency, de la Concorde et Cartier) ouvertes en 2007. La station de la Concorde est multimodale, car jointe à la gare de train homonyme. Laval-des-Rapides fut équipée d'une gare de train de passagers du nom de Parc-Laval dès 1890 (Paquette 2006, 147), mais cette dernière était



Figure 13 : Réseaux de transports individuels, collectifs et actifs

à l'époque adjacente à la rivière des Prairies. L'histogramme des modes de transports employés par les individus pour se rendre au travail (Figure 14) fait état de l'importance de ce réseau collectif puisque 26 % des travailleurs et travailleuses du territoire d'étude l'empruntent comparativement à seulement 16 % pour Laval et 13 % pour l'ensemble du Québec. En contrepartie, l'utilisation de la voiture comme moyen de transport reste la plus importante avec 65 %, ce qui est tout de même inférieur de 10 % ou plus par rapport à Laval et au Québec. Cette utilisation est par ailleurs largement effectuée en mode solo puisque moins de 4 % des déplacements se font en covoiturage. Cette statistique ne prend en compte que les déplacements pour aller ou quitter le lieu de travail, mais il révèle une très grande dépendance à l'automobile dans le territoire d'étude, malgré la place importante que prennent les transports en commun, notamment en raison de l'offre diversifiée. Le réseau de pistes cyclables est quant à lui relativement réduit sur le territoire d'étude. Il n'est que très rarement intégré aux rues collectrices et s'inscrit plutôt dans le reste du réseau viaire empruntant des formes plutôt sinueuses qui ne favorisent pas le déplacement rapide entre deux destinations. Il est cependant connecté à l'île de Montréal, via le Pont-Viau et le pont ferré, et permet une certaine connectivité du territoire d'étude à la région métropolitaine de Montréal.



Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015
 Source: Enquête nationale auprès des ménages de Statistique Canada 2011

Figure 14 : Mode de transports utilisés pour se rendre au travail, en 2011

Bref, le territoire d'étude est caractérisé par une hiérarchie viaire typique des développements suburbains d'après-guerre largement axés sur le déplacement automobile. Il est aussi desservi par un réseau relativement important de transport en commun progressivement développé dans les dernières décennies et un réseau cyclable réduit s'étant tous les deux accommodés à cette hiérarchie viaire. Effectivement, on retrouve les lignes d'autobus, les stations de métro et la gare sur les rues collectrices tandis que les pistes cyclables sont relayées aux rues locales, aux parcs et aux abords de chemin de fer. On observe donc sur ce territoire des infrastructures largement axées autour de l'automobile malgré une forte présence des services de transport en commun qui marquent l'espace de manière relativement ponctuelle.

3.2.3. Cadre bâti. Paysage de bungalows, de walk-ups et de tours de copropriétés

Dans la région métropolitaine de Montréal, les banlieues d'après-guerre sont caractérisées par une densité relativement faible par rapport aux quartiers d'avant-guerre. Cependant, la densité peut être définie de deux manières, soit la densité perçue (à l'œil nu) la densité réelle (calculée grâce à un rapport entre la superficie utilisable d'un bâtiment et son implantation à l'intérieur de son lot) (Després 2013, citée dans Benoît-Beaulé et Parent 2013; Charmes 2010). Ces deux manières de définir la densité peuvent notamment occasionner des distorsions dans la perception. Par exemple, une tour de plusieurs étages n'est pas nécessairement dense si entourée d'une grande surface de stationnements et à l'opposé, une maison unifamiliale n'est pas nécessairement peu dense si implantée sur un très petit lot. Pour bien comprendre le territoire d'étude, il est d'abord pertinent de se pencher sur la carte soulignant le nombre d'étages (influençant grandement la densité perçue) des différents secteurs pour ensuite s'attarder à l'implantation et à la superficie utilisable (densité réelle) de certaines typologies.

3.2.3.1. Nombre d'étages. Densité perçue faible et bouleversée par les nouvelles constructions

Le nombre d'étages est très important puisqu'il influence directement la perception (Figure 15). On retrouve sur le territoire d'étude une nette prédominance des bâtiments de deux étages ou moins. Les semi-sous-sols ne sont pas considérés comme un étage à part entière dans le cadre de cette analyse. Les bâtiments les plus élevés de la zone jaune ont donc un semi-sous-sol et deux étages hors-sol. On retrouve principalement dans cette zone des maisons unifamiliales. Cependant, on retrouve aussi une quantité considérable de maisons jumelées ou en rangée, des duplex ainsi que

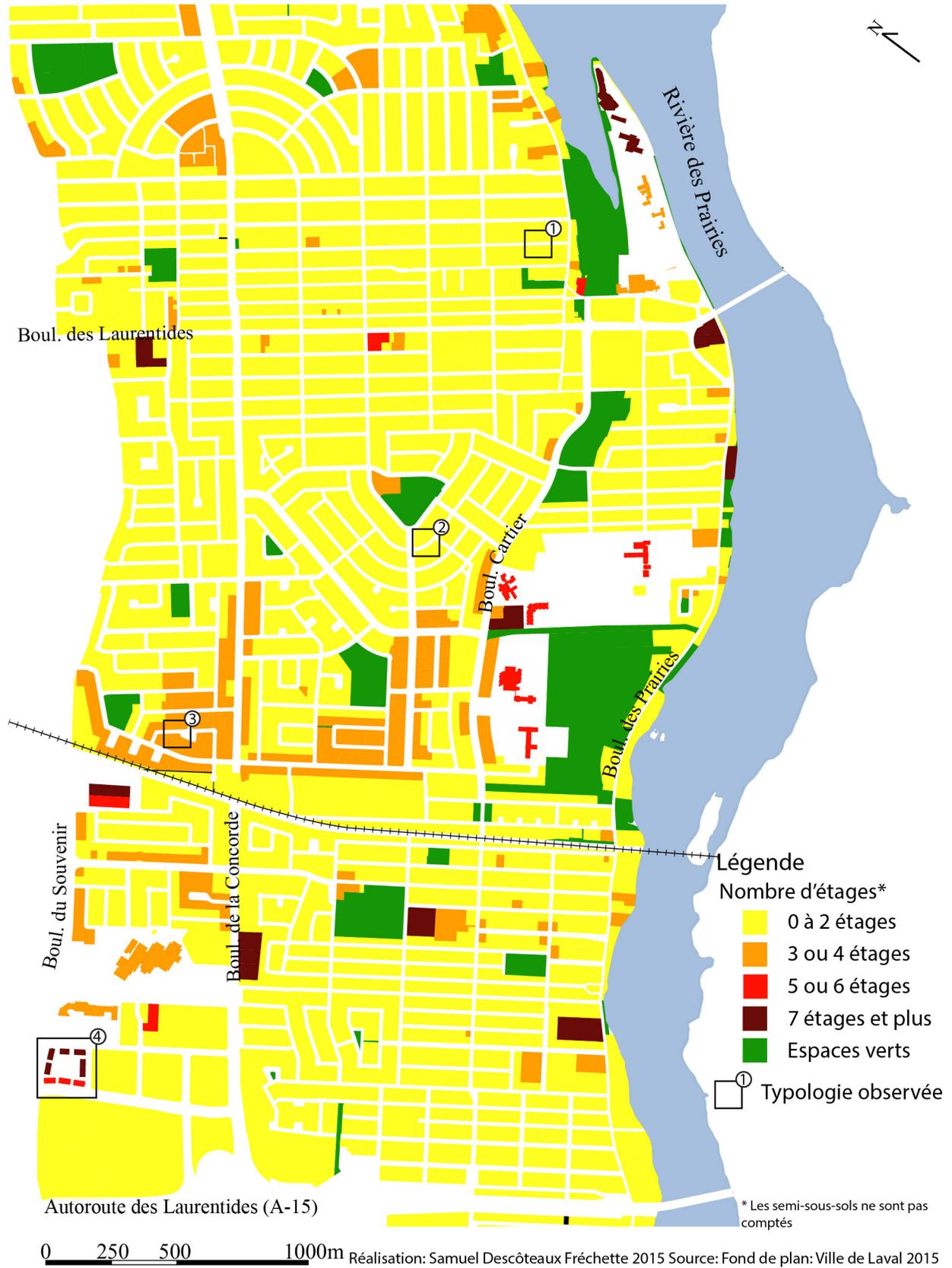
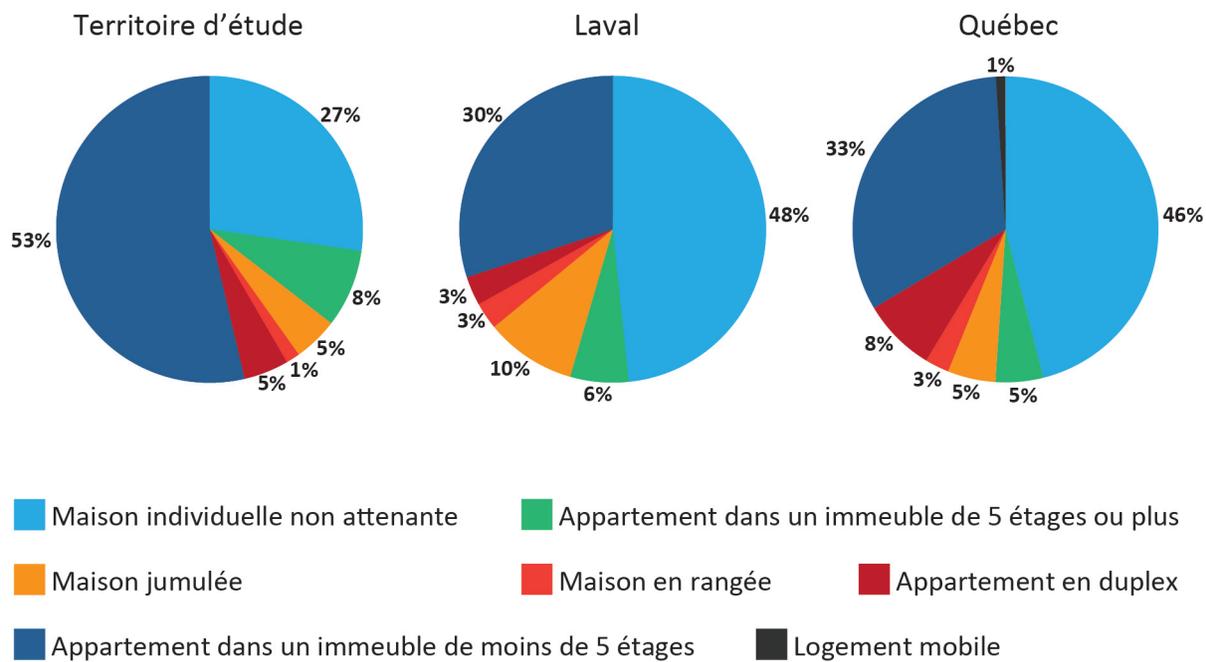


Figure 15 : Nombre d'étages

des multiplex de type walk-up. Les bâtiments de trois ou quatre étages sont quant à eux concentrés dans certains secteurs notamment à proximité des rues collectrices. On remarque aussi que ce type de bâtiments, principalement des walk-ups, se concentrent à proximité du chemin de fer dont la valeur foncière est inférieure en raison des bruits, vibrations et gaz qu'engendre le passage des trains. On retrouve aussi de manière sporadique des bâtiments institutionnels de trois ou quatre étages (écoles, cégeps, pavillons universitaires, édifices religieux). Les bâtiments de cinq étages ou plus sont aussi disposés de manière déconcentrée sur le territoire. Il s'agit, d'une part, de bâtiments d'avant-guerre à l'architecture imposante et, d'autre part, de projets de logements plus récents. Effectivement, de nombreux bâtiments en hauteur se retrouvent sur les abords de la rivière des Prairies en raison de la valeur foncière élevée ou ailleurs sur le territoire, souvent à proximité d'axes routiers importants. On peut notamment observer plusieurs tours de copropriétés dont le nombre d'étages est relativement élevé par rapport à leur environnement, certaines ayant plus d'une dizaine d'étages de différence avec leurs bâtiments voisins. D'ailleurs, trois projets de ce type, soit l'O Cartier (14 étages), l'Envol (18 étages) et le Commodore (28 étages), sont extrêmement controversés dans le secteur en raison de leur densité perçue jugée trop élevée par les citoyen(ne)s (Champagne 2013). L'opposition citoyenne a notamment mis un frein à la réalisation du projet le Commodore à la suite d'une importante mobilisation ayant donné naissance au groupe « Pas de tour dans ma cour » (PDTDMC). Ce groupe citoyen désire susciter une réflexion sur la construction de tours dans les quartiers d'après-guerre tout en revendiquant la création d'un processus de consultation citoyenne sur les projets de développement immobiliers futurs. Considérant que les bâtiments dont la densité perçue est basse (moins de deux étages) constituent la grande majorité du cadre bâti du territoire d'étude, ce groupe confirme que l'image de faible densité entretenue à l'égard des banlieues d'après-guerre est bien réelle et tente d'être conservée « sans être opposé au développement de la ville » (PDTDMC, 2013). La comparaison du territoire d'étude avec l'ensemble de l'île Jésus et du Québec est frappante en ce qui concerne la distribution des logements selon le type (Figure 16). Effectivement on y observe une différence notable, principalement en ce qui a trait à la proportion de maisons individuelles et d'immeubles de moins de cinq étages (qui notamment englobent les walk-ups). Étonnamment, seulement 33 % des logements du territoire d'étude sont des maisons unifamiliales, jumelées ou en rangée, malgré qu'elles semblent dominer le paysage. La faible densité réelle de ces types de logements, dont il sera question ultérieurement, expliquent en partie ce constat. Statistiquement, ce sont plutôt les appartements dans des immeubles de moins de 5 étages qui prédominent sur le territoire d'étude où la diversité des types de logements est assez importante par rapport aux deux autres entités territoriales. Ces dernières partagent des profils relativement semblables où les maisons individuelles représentent presque un logement sur deux. Les nombreux types de logements sur le territoire d'étude font écho aux différentes périodes d'urbanisation et à ses réalités sociales et économiques particulières. Autre constat, près de 8 % des



Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015
 Source: Recensement de Statistique Canada 2011

Figure 16 : Distribution des logements selon le type, en 2011

logements du territoire d'étude nécessitaient des réparations majeures en 2011 comparativement à seulement 5 % pour l'ensemble de l'Île Jésus (Statistique Canada, 2011), soulignant une possible dégradation du cadre bâti.

3.2.3.2. CES et COS. Implantation faible et densité réelle très variable

Quatre types résidentiels identifiés sur la carte du nombre d'étages (Figure 15) ont été sélectionnés pour analyser la densité réelle du territoire d'étude à travers ses différentes époques de développement. Un secteur de duplex d'avant-guerre (Figure 17), de bungalows unifamiliaux (Figure 18), de walk-ups (Figure 19) et de tours de copropriétés récentes (Figure 20) a été analysé pour dresser un profil des densités réelles présentes sur le territoire. Grâce à QGIS, un logiciel de cartographie, le coefficient d'emprise au sol (CES), le coefficient d'occupation du sol (COS) et le nombre de logements à l'hectare ont été calculés. Le CES représente l'implantation du bâtiment par rapport à son lot, par exemple, un bâtiment dont le CES est 0,27 occupe 27 % de son lot. Le COS représente quant à lui la densité réelle (total de la superficie habitable, semi-sous-sol inclus, divisée par la superficie du lot), par exemple un bâtiment d'un étage dont le COS est de 2 occupera donc sur deux étages toute la superficie de son lot. Plus le COS est élevé et plus la densité est élevée. On observe



Figure 17 : Secteur de logements d'avant-guerre



Figure 18 : Secteur de bungalows unifamiliaux d'après-guerre

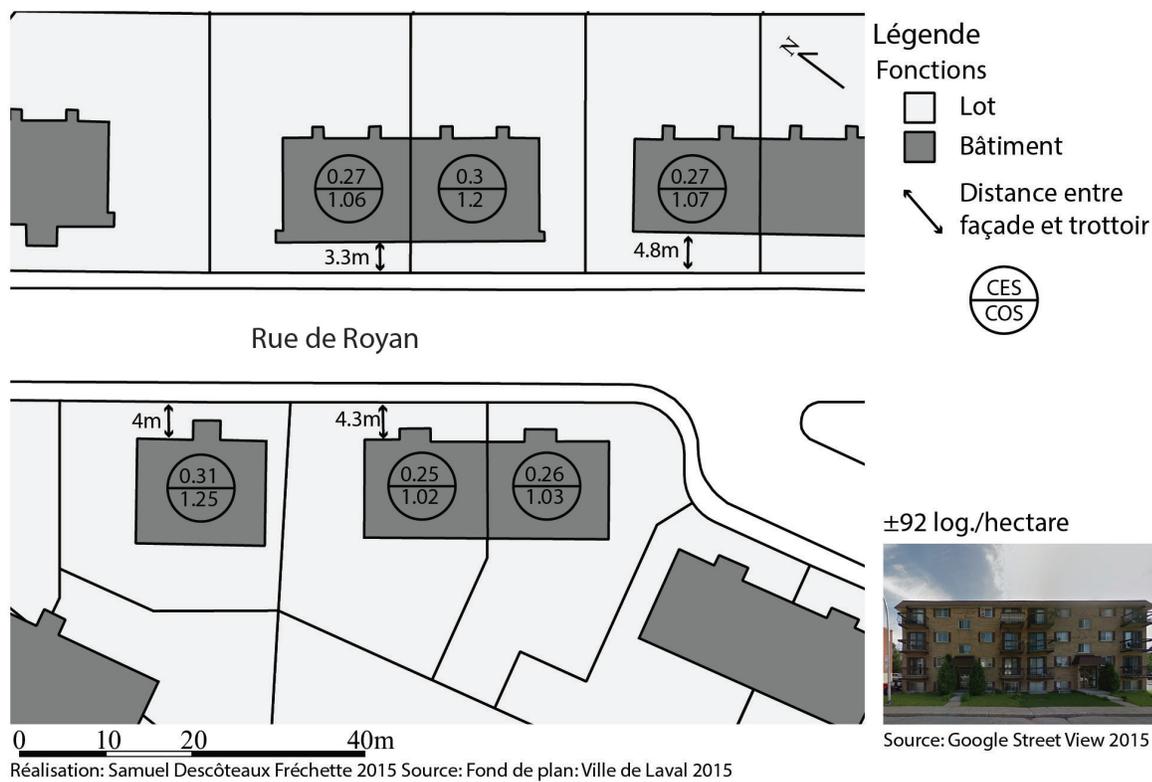


Figure 19 : Secteur de walk-ups multifamiliaux d'après-guerre

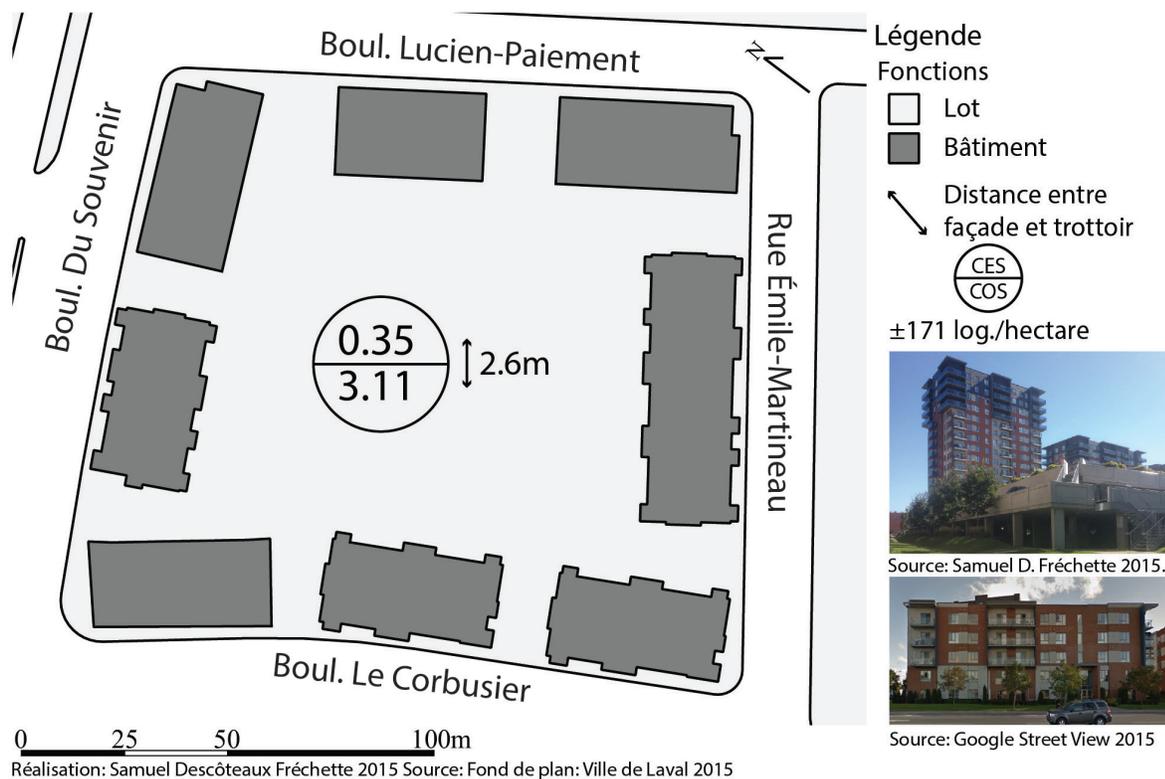


Figure 20 : Secteur de tours de copropriétés construites dans les années 2010

que les CES des quatre types résidentiels varient entre 0,2 et 0,37 et qu'ils restent donc relativement faibles sur le territoire d'étude. Le bungalow, le duplex et le multiplex sont les types résidentiels dont l'implantation est la plus faible et la tour de copropriétés la plus élevée, quoique la différence reste mince. Effectivement, la tour de copropriétés occupe son lot 5 % de plus que les autres types résidentiels, ce qui reste très peu. On peut donc affirmer que l'implantation des bâtiments est relativement faible pour les quatre types dont une grande partie du lot est souvent réservée aux espaces extérieurs de stationnement ou à des aires gazonnées.

La différence entre les COS est davantage marquée. En effet, on remarque que le COS des bungalows est le plus faible (en moyenne 0,52) suivi de près par les duplex d'avant-guerre (0,71), des walk-ups (1,11) et finalement des tours de copropriétés (3,11). Malgré une implantation relativement semblable, les densités diffèrent donc beaucoup d'une typologie à l'autre. Les marges de recul (distance entre la façade du bâtiment et le trottoir) s'inscrivent dans une logique semblable. On observe que les types résidentiels les plus denses ont des marges de recul plus basses avec des moyennes de 2,6 mètres pour les tours de copropriétés, 4,1 mètres pour les walk-ups, 3,1 mètres pour les duplex d'avant-guerre et 5,5 mètres pour les bungalows unifamiliaux. La densité réelle (COS) des bungalows semble aussi concorder avec la densité perçue (nombre d'étages) dans l'ordre d'idées où les deux sont faibles. Il est cependant étonnant d'observer que le COS du secteur de duplex n'est pas plus élevé considérant que ces quartiers sont habituellement perçus comme plus denses. Certes, ils le sont, mais de très peu en comparaison aux secteurs de bungalows unifamiliaux. Les multiplex sont aussi intéressants, car leur densité réelle plus élevée semble aussi concorder à l'augmentation de la densité perçue, car ils ont pour la plupart quatre étages. Le type résidentiel le plus marquant est la tour de copropriétés, car on remarque que son COS est près de 6 fois plus élevé que celui des bungalows malgré que son nombre d'étages soit quant à lui entre 5 à 14 fois plus élevé. Il n'est pas possible de faire de rapport direct entre la densité et le nombre d'étages, mais il est probable que la densité de ce type paraisse plus élevée qu'elle ne l'est en réalité. En effet, ces bâtiments sont très imposants et laisseraient penser que leur densité est très élevée, malgré qu'elle reste relativement basse en raison de leur faible implantation. C'est seulement lorsqu'on calcule le nombre de logements par hectare qu'on remarque de grandes différences entre les quatre secteurs. Dans le secteur de bungalows unifamiliaux, on retrouve environ 12,2 logements à l'hectare, dans le secteur d'avant-guerre 35,4 à l'hectare, dans le secteur de walk-ups près de 92,7 à l'hectare et dans le secteur de tours de copropriétés 171,3 à l'hectare¹. Selon cette méthode de calcul, les

¹Les calculs ont été effectués de manière brute en incluant les rues et espaces publics. Le secteur de bungalows comprend les 6 îlots entre le boul. Concorde, le ch. de la Bretagne, le ch. de la Normandie, la rue des Alouettes et le boul. Goineau. Le secteur d'avant-guerre comprend l'îlot entre les rues Grenon Est, Cousineau, le boul. Lévesque Est et la rue Jubinville. Le secteur de walk-ups comprend les quatre bâtiments au sud de l'îlot entre les rues Roanne, de Niort et Royan. Le secteur de tours de copropriétés comprend l'îlot entre le boul. Souvenir, la rue Lucien-Paiement, la rue Émile Martineau et le boul. de Corbusier.

densités sont très différentes selon les secteurs. Néanmoins, cette méthode est limitée puisqu'elle ne tient pas compte de la taille des logements. On retrouve davantage de logements dans les tours de copropriétés, mais il y a fort à parier que ces logements sont de plus petite taille et conviennent peu aux ménages avec enfant(s).

Bref, les indicateurs tels que le CES, le COS et le nombre de logements à l'hectare soulignent la complexité liée à la densité, qu'elle soit réelle ou perçue. Le territoire d'étude est caractérisé par cette complexité malgré l'omniprésence des maisons unifamiliales, puisqu'il est investi depuis quelques années par de nombreuses nouvelles formes d'habitat. Bien que l'implantation soit assez semblable d'un type résidentiel à l'autre, on remarque cependant une certaine gradation des densités réelles selon les types, positionnant le bungalow en dernier en termes d'utilisation optimale du territoire. Le territoire d'étude est donc très peu dense, car largement constitué de maisons unifamiliales, malgré que les projets immobiliers plus récents présentent des densités plus élevées, cependant souvent associées à des densités perçues également très élevées.

3.2.3.3. *Architecture. Entre traditionnelle et vernaculaire moderniste*

L'architecture sur le territoire d'étude est extrêmement intéressante et constitue une autre facette de la mémoire du lieu et des différentes périodes de développement. L'importante diversité de styles architecturaux sur le territoire d'étude est probante malgré la relative récence de l'urbanisation. Effectivement, on y trouve des styles architecturaux faisant écho à plusieurs décennies d'activités agricoles, de villégiature et de suburbanisation. On retrouve sur le territoire de nombreux bâtiments d'avant-guerre, tant résidentiels qu'institutionnels, affichant des caractéristiques architecturales diversifiées (Figure 21, Figure 22, Figure 23).

L'architecture d'après-guerre marque un contraste relativement impressionnant avec l'architecture d'avant-guerre en empruntant au courant moderniste plusieurs éléments, notamment au niveau de la construction des écoles (Figure 24) et des églises (Figure 25). Dans ces deux exemples, les formes géométriques sont mises à l'avant-plan tout en conservant un esthétisme pur où la régularité et les nouveaux matériaux sont en vedette. Les entrées des deux bâtiments, comme plusieurs autres du territoire d'étude, sont marquées par des œuvres d'art abstraites ou intégrées à l'architecture. Plusieurs maisons construites dans l'après-guerre adopteront aussi des caractéristiques de l'architecture moderniste (Figure 26), notamment en empruntant des formes de toits plats inclinés de différentes manières. L'apparition de l'abri à automobile (*carport*) est aussi marquée pour

plusieurs nouveaux logements. Bien que présent dans les bungalows d'après-guerre, le style moderniste partage sa place avec plusieurs autres courants esthétiques. Ainsi, on peut retrouver sur la plupart des logements de cette époque différents mélanges d'éléments modernistes, brutalistes, néo-futuristes, néo-formalistes, néo-classiques, néo-champêtres, néo-coloniaux et même *Arts and Crafts*. On assiste donc à l'apparition d'un grand éclectisme architectural sur le territoire d'étude. D'ailleurs, les maisons de l'époque ont beaucoup évolué jusqu'à aujourd'hui, modifiées par des décennies d'appropriation et de réappropriation par leurs propriétaires, diversifiant encore davantage le paysage du territoire d'étude (Morisset et Noppen 2004). L'exemple de la place Montmorency (Figure 27) est probant à ce propos. Cette rue est bordée de bungalows à l'implantation très semblable malgré une énorme diversité dans l'architecture et dans les nombreux éléments ayant été remplacés à travers les époques. Le parement des murs, le revêtement de la toiture, les fenêtres, les portes, les luminaires, le crépi, les garde-corps et les garages sont autant d'éléments modifiés qui rendent chaque bungalow une œuvre transformée par ses propriétaires au fil des ans. Noppen et Morisset affirment à ce propos : « le bungalow, cette maison pavillonnaire construite en milliers d'exemplaires partout autour des villes, a – en dépit de sa standardisation – engendré un paysage particulièrement varié et profondément québécois » (Morisset et Noppen 2004, 127). Il semble ne rester de la standardisation originelle de ces unités d'habitation que la forme générale du bâtiment, considérant que l'implantation a elle aussi souvent été modifiée par l'ajout d'annexes de tout genre. Le bungalow, ce « monument vernaculaire » selon Morisset et Noppen, est omniprésent, tout comme plusieurs bâtiments institutionnels apparus dans l'après-guerre, et s'inscrit notamment dans une prise en considération grandissante de son patrimoine moderne (Lachance 2009, Morisset et Noppen 2004).

L'architecture des bâtiments plus récents est en continuité avec celle des bâtiments d'après-guerre dans l'ordre d'idées où le modernisme (ou néo-modernisme) et le mélange d'éléments architecturaux du passé (ou post-modernisme) caractérisent encore le territoire d'étude. Étant continuellement le théâtre de nouveaux projets immobiliers, celui-ci est parsemé de nouveaux bâtiments aux esthétiques diversifiées. Par exemple, un projet résidentiel sur l'avenue Léo-Lacombe (Figure 28) expose des éléments post-modernes historicistes bien présents dans les bungalows d'après-guerre, tels que les frontons, triangulaire (à gauche) ou étagé (à droite), les marquises couvrant les portes d'entrée, les linteaux de béton, les fenêtres plaquées de croisillons ou même une certaine séparation tripartite avec un semi-sous-sol aux allures de pierres taillées. On retrouve aussi de nombreux bâtiments aux airs néomodernistes tels qu'un édifice à logements en copropriété sur la rue Lévesque (Figure 29) ou le nouveau pavillon de l'Université de Montréal sur la rue Jacques-Tétreault (Figure 30). Ces bâtiments, un privé et l'autre public, emploient un langage moderniste avec notamment des formes



Source: Samuel Descôteaux Fréchette 2015



Source: Google Street View 2015



Source: Google Street View 2015

Figures 21, 22 et 23 : Logement rue Jubinville; logement rue Parc; couvent des Sœurs missionnaires de l'Immaculée Conception, rue Juge-Desnoyers



Source: Google Street View 2015



Source: Google Street View 2015



Source: Samuel Descôteaux Fréchette 2015

Figures 24, 25 et 26 : École le Virage, boul. de la Concorde; église Saint-Gilles, rue Léger; logement, rond-point avenue Léo-Lacombe



Source: Samuel Descôteaux Fréchette 2015

Figure 27 : Bungalows de la place Montmorency



Source: Google Street View 2015



Source: Google Street View 2015



Source: Google Street View 2015

Figures 28, 29 et 30 : Logements, avenue Léo-Lacombe; immeuble à logements, rue Lévesque; pavillon de l'UdeM, rue Jacques-Tétreault

géométriques régulières, une impression de volume et une certaine sobriété au niveau des façades.

Le territoire d'étude est donc caractérisé par une importante diversité architecturale de par ses nombreuses périodes d'urbanisation. Cette diversité est d'ailleurs en constante évolution de par l'appropriation du cadre bâti par la population et le renouveau immobilier inscrivant dans le territoire de nouvelles formes et esthétiques.

3.2.4. Utilisation du sol. Territoire au zonage fonctionnaliste progressivement diversifié

La carte de l'utilisation du sol (Figure 31), où sont identifiées les différentes fonctions du territoire d'étude, permet d'observer la concentration des diverses activités. La fonction résidentielle est très clairement dominante sur le territoire d'étude et couvre une part importante de celui-ci. Les zones commerciales sont quant à elles déployées de quatre manières sur le territoire. D'abord, sous forme de rues commerciales traditionnelles, comme c'est le cas autour du boulevard des Laurentides, où l'urbanisation date d'avant la Deuxième Guerre mondiale. Deuxièmement, on retrouve des zones commerciales de type *strip* bordant des rues collectrices comme c'est le cas sur les boulevards de la Concorde et Cartier. Ces *strips* sont caractérisées par des commerces de faible densité facilement accessibles en voiture, tels que des petits centres commerciaux, des stations-service ou des restaurants avec service au volant. Les *strips* proposent aux automobilistes de nombreuses places de stationnements extérieurs pour la plupart situées devant les commerces, augmentant significativement les marges de recul entre ceux-ci et le trottoir. Troisièmement, des commerces de types *power centers* sont présents à l'ouest du territoire d'étude. Les *power centers* sont plus récents et caractérisés par des magasins à grande surface entre lesquels sont aménagées des places de stationnements. Finalement, on retrouve une dernière forme de présence commerciale qui se traduit par une certaine sporadicité sur le territoire. Effectivement, on retrouve plusieurs commerces à l'intérieur de certaines zones monofonctionnelles résidentielles. Plusieurs d'entre eux sont aménagés à l'intérieur de logements transformés ou d'annexes adjacentes à un logement (Figure 32). Ces commerces soulignent l'apparition progressive de commerces à l'intérieur de zones résidentielles à travers les époques et au gré des besoins locaux. La localisation de ceux-ci est révélatrice de l'actualisation de certains secteurs où les besoins de la population se sont traduits par la création de nouveaux espaces commerciaux de service ou de vente. La fonction institutionnelle (écoles, hôpitaux, cliniques, CPE, piscines, etc.) présente un profil semblable en étant partiellement éparpillée sur le territoire, mais aussi concentrée en trois secteurs importants. En effet, on retrouve à l'ouest un important pôle d'éducation constitué d'un pavillon de l'Université de Montréal et du

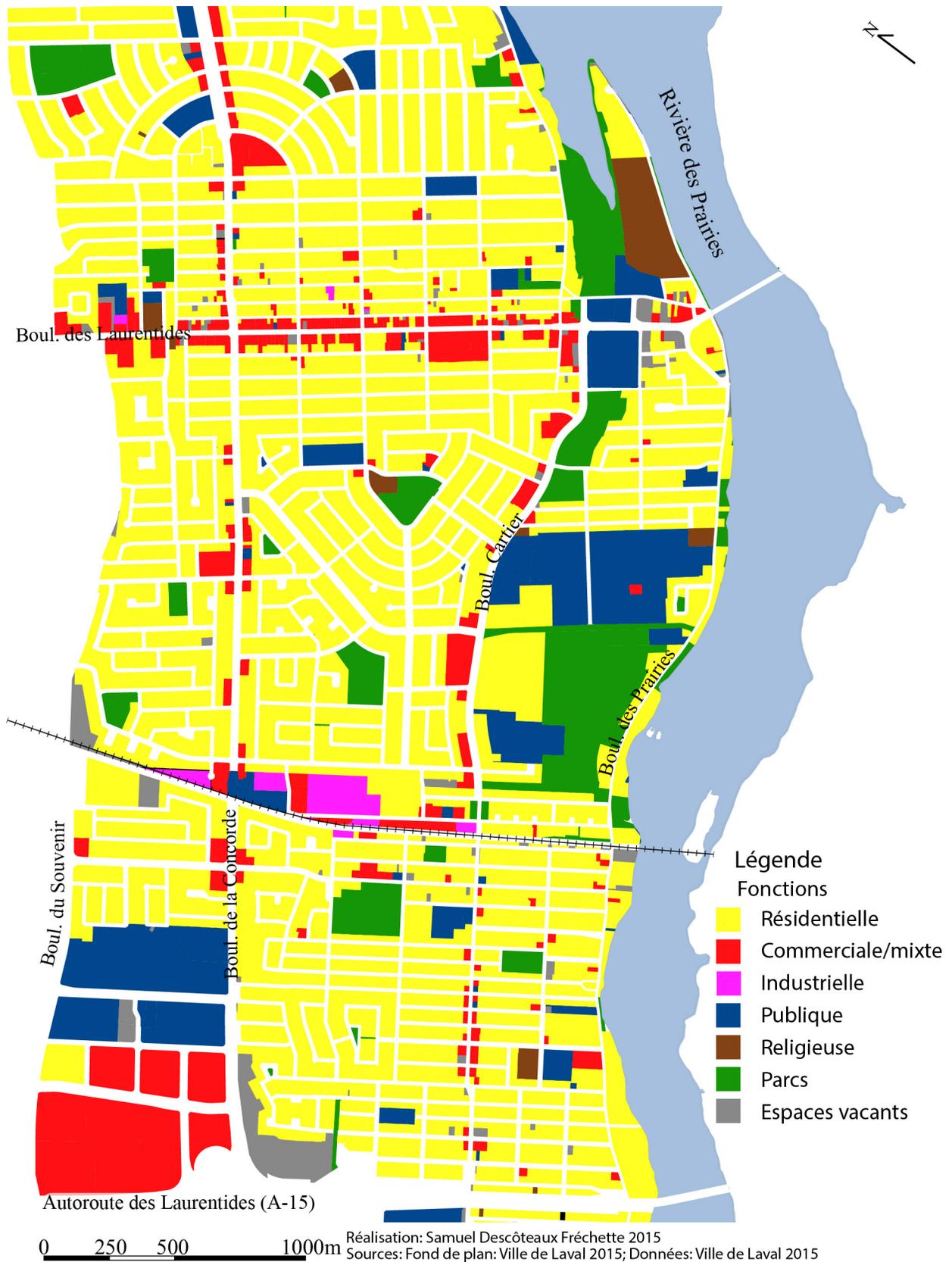


Figure 31 : Utilisation du sol selon les diverses fonctions



Source: Samuel Descôteaux Fréchette 2015

Figure 32 : Dépanneur construit en annexe d'un bungalow, boul. Cartier

cégep Montmorency. On retrouve aussi au centre-sud du territoire d'étude d'anciens bâtiments religieux, pour la grande majorité transformés en bâtiments publics pour répondre aux besoins en santé, en éducation et en services sociaux. Finalement, un secteur à l'est, à proximité du métro Cartier, regroupe des équipements municipaux, dont l'ancien hôtel de ville de Pont-Viau, le service d'incendie et la station de métro Cartier. Tout ce territoire étant sis sur l'ancien bras de rivière couvert dans l'après-guerre, il est probable que les autorités municipales de l'époque en aient profité pour accroître leur parc immobilier en conservant les terrains nouvellement créés. De ce fait, elles ont permis l'aménagement de plusieurs espaces verts de détente et de pratique du sport au cœur d'un secteur résidentiel. À ce propos, les espaces de parcs sont nombreux sur le territoire et s'inscrivent de manière relativement régulière dans le tissu morphologique. On remarque cependant assez peu de parcs en lisière de la rivière des Prairies, ce qui réduit grandement l'accessibilité au cours d'eau.

Plusieurs lieux de culte sont présents sur le territoire d'étude, notamment à cause de l'importance des communautés religieuses, pour la plupart de confession catholique, dans la construction identitaire et sociétale de sa population. Cependant, la carte ne montre que les bâtiments qui sont actuellement utilisés pour la pratique religieuse, ce qui traduit mal quelle était l'étendue du patrimoine religieux avant la transformation de certains bâtiments. Effectivement, plusieurs édifices à vocation religieuse ont changé de fonction au cours des dernières décennies, certains ayant été transformés en bâtiments résidentiels, commerciaux ou institutionnels laïques. Les activités industrielles sont quant à elles davantage localisées en bordure du chemin de fer. Ces zones font actuellement l'objet d'un PPU qui prévoit la relocalisation de la totalité des activités industrielles en permettant le développement

résidentiel dans ce secteur adjacent à la station de métro de la Concorde (VL 2007). Le territoire d'étude perdra donc les rares terrains industriels restants.

Bref, excepté pour la fonction industrielle en voie de disparition, le territoire d'étude présente une étonnante diversité fonctionnelle s'inscrivant dans un tissu suburbain pourtant majoritairement planifié en zones monofonctionnelles. L'intégration de quelques commerces et institutions dans ce tissu monofonctionnel traduit une certaine diversification des quartiers et fait émerger l'idée d'une actualisation progressive du territoire.

3.3. Démographie d'un territoire changeant et vieillissant

Le profil démographique permet de dresser les principales caractéristiques de la population afin de mieux comprendre dans quel contexte s'inscrit cette recherche. Les données recueillies proviennent du recensement et de l'enquête nationale des ménages de 2011 de Statistique Canada. Les données sélectionnées pour dresser le profil démographique du territoire d'étude sont celles de 11 secteurs de recensement (462 0634,00; 462 0635,00; 462 0636,00; 462 0638,01; 462 0638,02; 462 0638,03; 462 0638,04; 462 0639,00; 462 0640,00; 462 0641,01 et 462 0641,02). La zone couverte par ces secteurs respecte généralement les limites du territoire d'étude, quoiqu'elle diffère parfois un peu de celui-ci. Cependant, les différences sont minimes et n'altèrent probablement que très peu, voire pas, les statistiques. Certaines thématiques ont été retenues afin de dresser un portrait juste du territoire. Celui-ci est mis en relation avec des données représentant l'ensemble de Laval et du Québec afin de mieux situer celui-ci dans un contexte plus large, tant au niveau régional que national. Lorsque les données sont semblables pour les trois entités, uniquement celles du territoire d'étude sont présentées.

3.3.1. Nombre d'habitant(e)s. Une certaine stabilité à l'exception des zones limitrophes

Le tableau sur le nombre d'habitant(e)s en 2011 et la variation de population entre 2006 et 2011 (Tableau 2) montre que le territoire d'étude était habité par un peu plus de 50 000 personnes en 2011. Sa croissance démographique est semblable à celle observée sur l'ensemble du Québec, mais moins de la moitié de celle enregistrée sur l'ensemble de Laval où le développement semble encore battre son plein. La majorité des 11 secteurs de recensement composant le territoire d'étude enregistrent des variations se situant entre -4 % et 7 %, ce qui souligne que certains de ceux-ci voient leur

Tableau 2 : Nombre d'habitant(e)s en 2011 et variation de population entre 2006 et 2011

	Terr. d'ét.	Laval	Québec
Population en 2011	50871	401553	7903001
Population en 2006	48762	368709	7546131
Variation de la pop. entre 2006 et 2011	4,3%	8,9%	4,7%

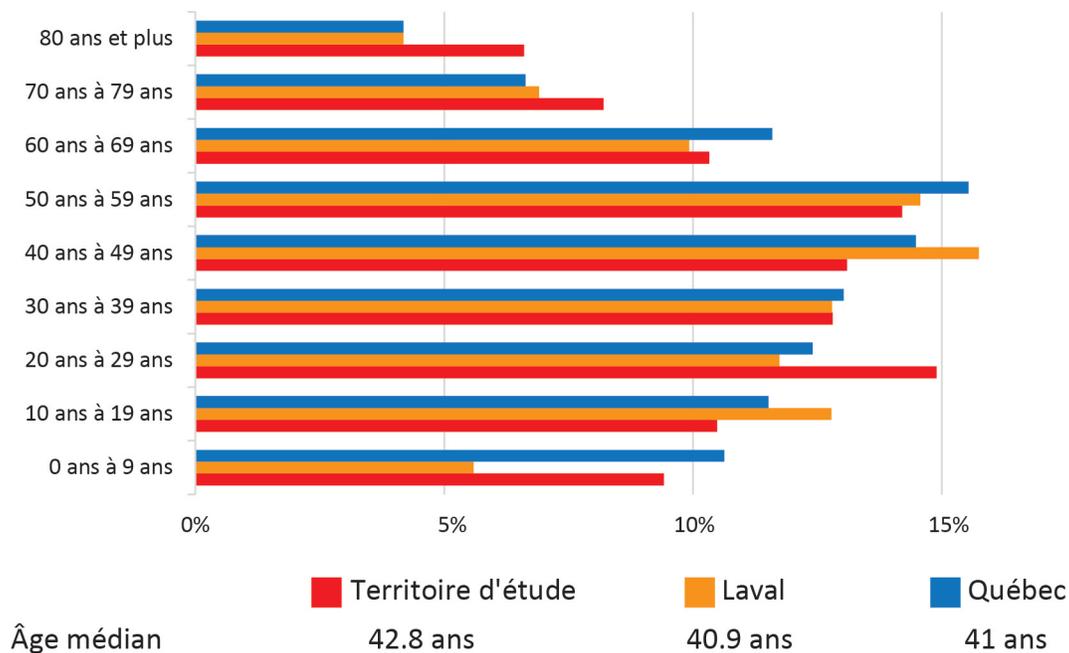
Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015

Sources: Recensement de Statistique Canada 2006; Recensement de Statistique Canada 2011

population diminuer. Autrement, des secteurs de recensement tels que le 641,01 et 641,02, situés à l'extrême ouest du territoire d'étude, enregistrent de très fortes hausses de population, notamment avec la construction de plusieurs immeubles résidentiels en hauteur. Le territoire d'étude est donc caractérisé par une croissance inscrite dans la moyenne nationale, malgré que celle-ci soit le produit de variations très inégales dans les différents secteurs.

3.3.2. Groupes d'âge. Population vieillissante et arrivée de jeunes familles

Dans les dernières décennies, la population lavalloise a été caractérisée par un important vieillissement démographique. En effet, les moins de 20 ans, qui représentaient 47 % de la population lavalloise en 1967 (Paquette 1976, 39), en constituent uniquement 19 % en 2011 (Figure 33). Le constat est le même pour le territoire d'étude où la population de moins de 20 ans représente aussi seulement 19 % du total. On peut observer sur l'histogramme horizontal certaines tendances reliées au territoire d'étude. D'abord, le groupe des jeunes enfants (de 0 à 9 ans) y est beaucoup plus important que pour l'ensemble de Laval, tout comme le groupe des jeunes adultes (de 20 ans à 29 ans), ce qui pourrait laisser penser que ce territoire est davantage privilégié par les jeunes ménages et les jeunes familles. Ayant un cadre bâti diversifié en ce qui a trait aux types résidentiels et aux périodes de construction, il est possible de penser que les jeunes ménages et les jeunes familles puissent trouver plus facilement des logements adaptés à leurs besoins et à moindre coût que les nouveaux quartiers résidentiels plus en périphérie. À l'opposé, les groupes d'âge englobant les enfants et les adolescent(e)s de 10 à 19 ans et les adultes de 30 à 59 ans sont moins présents sur le territoire d'étude que sur l'ensemble de Laval et du Québec. Ce constat pourrait aussi s'inscrire dans un intérêt pour les familles plus âgées à acheter des logements neufs davantage en périphérie. Finalement, la tendance s'inverse progressivement à partir du groupe d'adultes de 60 à 69 ans et s'intensifie à partir des groupes de 70 ans et plus. Le territoire d'étude semble donc habité par



Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015
 Source: Recensement de Statistique Canada 2011

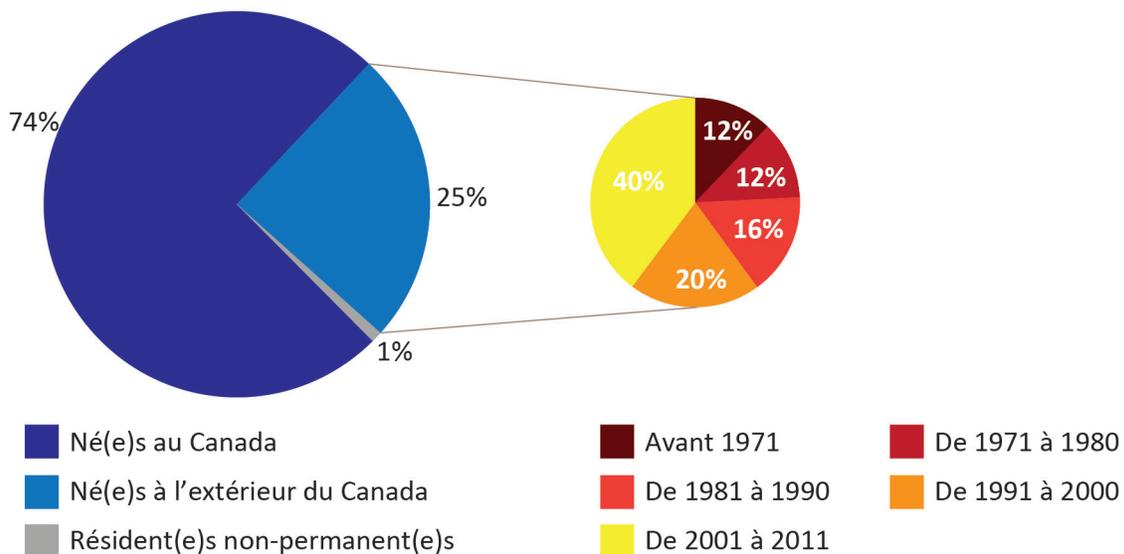
Figure 33 : Population selon le groupe d'âge, en 2011

une population davantage âgée qu'à Laval et au Québec. L'âge médian y est notamment le plus élevé des entités territoriales sélectionnées et supérieur de près de deux ans à celui de Laval. Bref, le territoire d'étude est caractérisé par une proportion relativement élevée de jeunes ménages, de jeunes familles et d'individus plus âgés, particulièrement ceux de 70 ans et plus.

3.3.3. Pays de naissance. Territoire en processus de diversification ethnoculturelle

Le territoire d'étude est en processus de diversification ethnique depuis le début du 20^e siècle. Bien que l'immigration ait été principalement d'origine européenne à ses débuts (allemande, italienne, polonaise, néerlandaise et britannique) (Paquette 1976), elle provient aujourd'hui de tous les continents. Les individus nés dans la fédération canadienne représentent 74 % de la population tandis que celle née à l'extérieur de celle-ci représente 26 %, en incluant les individus résidents non permanents (Figure 34). Cette population née à l'étranger provient d'une myriade de pays : Haïti 11 %, Liban 7 %, Viet Nam 6 %, Algérie 6 %, Italie 6 %, Roumanie 5 %, France 4 %, Maroc 4 %, Colombie 3 %, Chine 3 % et Portugal 3 %. Le profil est sensiblement le même pour l'ensemble de

Laval, quoiqu'il diffère de celui du Québec où uniquement 13 % des individus sont nés à l'étranger. Le diagramme de droite souligne que l'importance des périodes en termes de pourcentage est chronologiquement croissante et que les individus nés à l'extérieur de la fédération sont très nombreux à être arrivés récemment (de 2001 à 2011). L'hypothèse d'une intensification progressive de l'accueil de nouvelles populations immigrantes est plausible dans l'idée où le territoire d'étude, par sa proximité à Montréal qui est le foyer d'accueil historique de l'immigration québécoise, ait été au fil du temps un secteur de prédilection grandissant pour les différentes communautés s'installant dans la région. Une autre hypothèse serait que les individus ayant immigré depuis plus longtemps aient progressivement quitté le territoire d'étude pour s'installer dans d'autres secteurs, notamment ceux où l'offre résidentielle est plus récente. Sans être un quartier où les nouveaux arrivants sont majoritaires, le territoire d'étude est caractérisé par une certaine diversité quant aux pays d'origine des citoyen(ne)s et une importante population (1 personne sur 10) arrivée à la fédération entre 2001 à 2011 inclusivement.

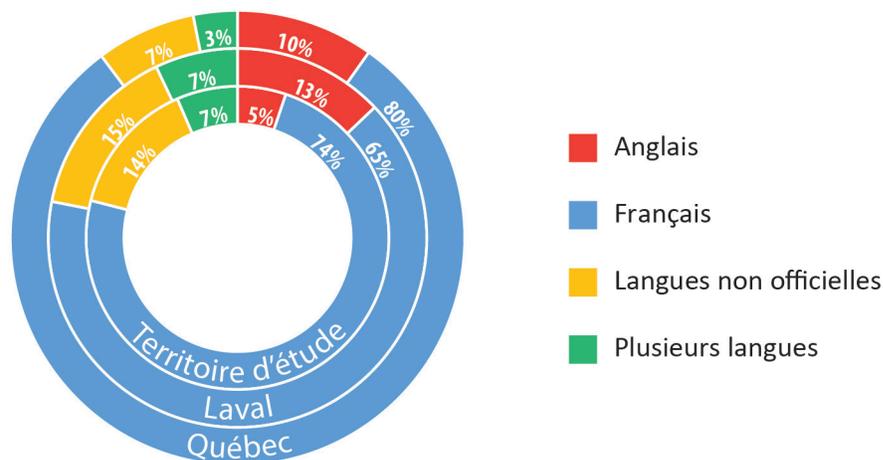


Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015
 Source: Enquête nationale auprès des ménages de Statistique Canada 2011

Figure 34 : Population du territoire d'étude selon le lieu de naissance et la période d'immigration de la population née à l'extérieur de la fédération canadienne, en 2011

3.3.4. Langues parlées à la maison. Population majoritairement francophone

La population du territoire d'étude, à l'instar de celles de Laval et du Québec, est majoritairement francophone (Figure 35). La proportion de la population anglophone y est 2,6 fois moins importante que celle de Laval et 2 fois moins celle du Québec. Cependant, la proportion de la population allophone y est 2 fois plus élevée que celle du Québec. Il est intéressant de souligner qu'uniquement 14 % des individus parlent une autre langue que le français ou l'anglais à la maison, malgré que 25 % des individus soient nés à l'extérieur de la fédération canadienne, soulignant la présence d'une immigration provenant de pays où le français et l'anglais sont des langues utilisées ou enseignées (Haïti, Algérie, Maroc, France, Roumanie). Il est également possible que l'utilisation du français ou de l'anglais entre progressivement dans les ménages au fil du temps et de l'intégration à la société d'accueil.

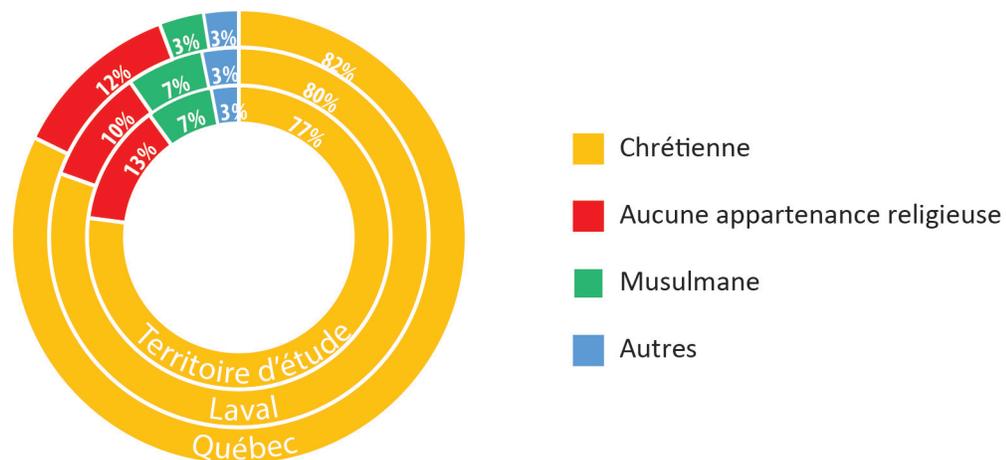


Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015
Source: Enquête nationale auprès des ménages de Statistique Canada 2011

Figure 35 : Population selon la(les) langue(s) la(les) plus parlée(s) à la maison, en 2011

3.3.5. Religion. Appartenance à la religion chrétienne très élevée

Le profil religieux du territoire d'étude (Figure 36) exprime une certaine continuité avec l'importance des communautés chrétiennes dans le développement de l'île, mais aussi le reflet des changements opérés depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, notamment au niveau de la laïcisation sociale et de l'ouverture du Québec sur l'immigration non européenne. En effet, l'appartenance aux différentes religions chrétiennes est majoritaire sur le territoire d'étude, comme pour l'ensemble de Laval ou du Québec. Second en importance, le groupe d'individus affirmant ne pas avoir d'appartenance religieuse est relativement semblable entre le territoire d'étude (13%), l'ensemble du Québec (12%) et l'ensemble de Laval (10%). La proportion d'individus déclarant une appartenance aux religions musulmanes est moins marquante dans l'ensemble du Québec (3%) que pour Laval et le territoire d'étude où elle représente 7 % de la population; ce qui est considérable. Enfin, on observe que 3% des individus des trois entités territoriales affirment avoir une appartenance à une autre religion (hindouisme, judaïsme, bouddhisme).



Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015
Source: Enquête nationale auprès des ménages de Statistique Canada 2011

Figure 36 : Population selon l'appartenance religieuse, en 2011

3.3.6. Structure des ménages. Logements abritant de plus en plus de célibataires vivant seul(e)s

La population du territoire d'étude diffère considérablement des deux autres entités territoriales en ce qui a trait à la structure des ménages. En premier lieu on remarque que le statut matrimonial des individus de 15 ans et plus vivant dans le territoire d'étude diffère sur plusieurs points (Tableau 3). Effectivement, ceux étant mariés représentent un pourcentage beaucoup moins important que pour Laval tandis que ceux étant célibataires, divorcés et veufs sont proportionnellement plus importants. Par rapport à la Ville de Laval où les individus mariés représentent 43% des personnes de 15 ans et plus, le territoire d'étude est donc davantage caractérisé par une population célibataire, divorcée ou veuve.

Tableau 3 : Population de 15 ans et plus selon le statut matrimonial, en 2011

	Terr. d'ét.	Laval	Québec
Marié(e) (et non séparé(e))	34%	43%	35%
Vivant en union libre	16%	15%	21%
Célibataire (jamais légal. marié(e))	32%	28%	29%
Séparé(e)	2%	2%	2%
Divorcé(e)	8%	7%	7%
Veuf ou veuve	8%	6%	6%

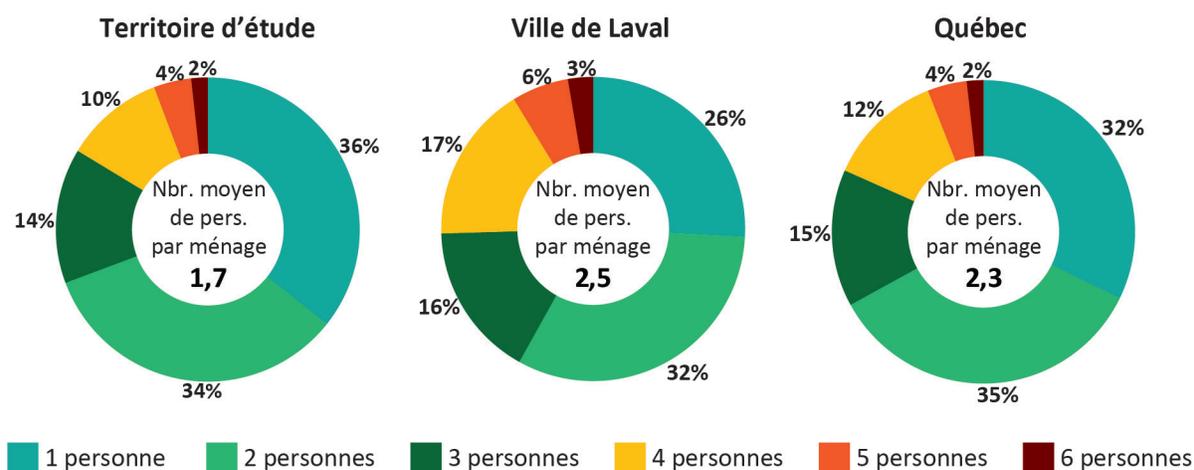
Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015
Source: Recensement de Statistique Canada 2011

La figure mettant en lumière le nombre de personnes par ménage (Figure 37) marque d'autres différences notables entre le territoire d'étude et l'ensemble de Laval. En effet, on remarque que les ménages constitués d'une seule personne représentent 36% par rapport à Laval où la proportion atteint 26%. En contrepartie, les ménages constitués de trois personnes ou plus représentent uniquement 30 % des ménages du territoire d'étude tandis qu'il en est de 42 % à Laval. Par ailleurs, le nombre moyen de personnes dans les ménages est beaucoup plus bas pour le territoire d'étude (1,7) que pour la Ville de Laval (2,5). Le territoire d'étude et le reste de l'île Jésus ont tous deux été le théâtre d'une diminution importante du nombre de personnes dans les ménages entre la Deuxième Guerre mondiale et aujourd'hui. Effectivement :

Entre 1960 et aujourd'hui, le logement lavallois moyen abrite près de deux fois moins

de personnes, car le ménage moyen passe de 4,6 à 2,5 individus. En fait, au cours des 45 dernières années, alors que le nombre de Lavallois n'a pas tout à fait triplé, c'est par 5 qu'il a fallu multiplier le nombre de logements de 27 000 à 140 000. (Fortin, Saint-Pierre et Perron 2008, 235)

Bien que de manière plus importante sur le territoire d'étude, Laval s'inscrit donc aussi dans une tendance à la diminution de la taille des ménages, malgré une croissance du nombre de logements.



Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015
 Source: Recensement de Statistique Canada 2011

Figure 37: Ménages selon le nombre de personnes et moyenne par entité territoriale, en 2011

Le tableau de la structure familiale (Tableau 4) souligne que les familles du territoire d'étude sont marquées par une importante présence de mères monoparentales vivant seules avec leur(s) enfant(s). En effet, la proportion du territoire d'étude quant aux familles monoparentales dont le parent est une femme est de 17%, soit de 4 % plus élevée qu'à Laval ou au Québec. La monoparentalité peut être un signe que le territoire d'étude est caractérisé par des populations plus défavorisées. Autre constat, les couples sans enfant à la maison sont proportionnellement plus présents sur le territoire d'étude qu'à Laval. Étant donné l'âge avancé du cadre bâti du territoire d'étude, il est probable que plusieurs familles aient eu des enfants qui ont déjà quitté le nid familial. Comme vu antérieurement, il est aussi probable qu'une partie de ces couples soient de jeunes familles ayant le désir d'avoir des enfants prochainement. Chose certaine, les familles avec enfants sont un peu moins nombreuses sur le territoire d'étude qu'à Laval. Les différences sont cependant moins

Tableau 4 : Familles selon la structure familiale, en 2011

	Terr. d'ét.	Laval	Québec
Couples mariés ou en union libre	79%	83%	83%
Sans enfants à la maison	40%	35%	42%
Avec enfants à la maison	39%	48%	41%
Familles monoparentales	21%	17%	17%
Parent de sexe féminin	17%	13%	13%
Parent de sexe masculin	4%	4%	4%

Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015
Source: Recensement de Statistique Canada 2011

marquées entre le territoire d'étude et le Québec, soulignant une fois de plus que celui-ci tend à rejoindre plusieurs caractéristiques démographiques nationales tout en conservant certains aspects proprement liés aux développements suburbains.

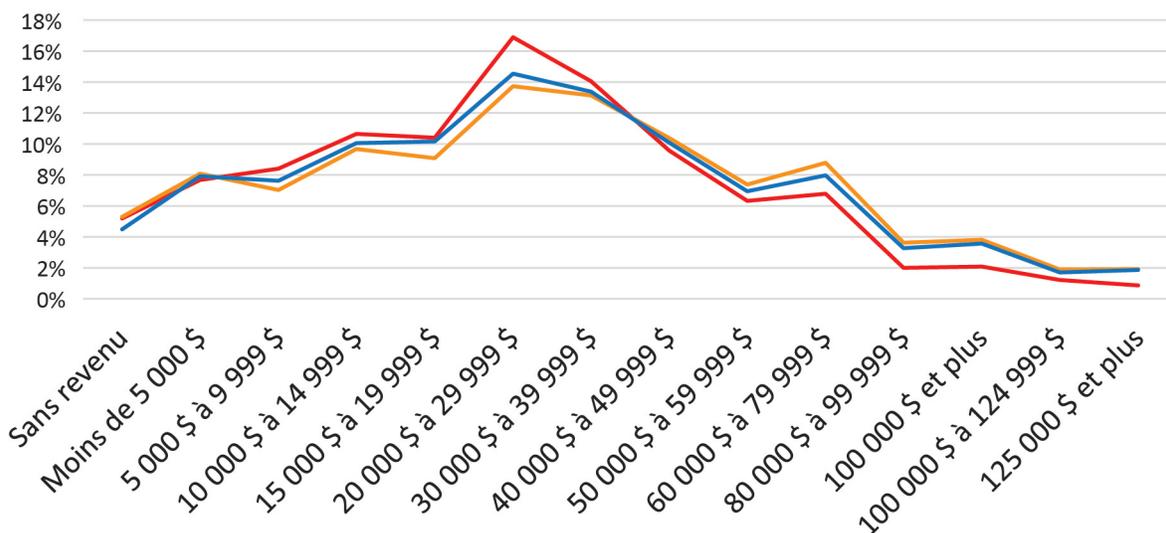
3.3.7. Secteurs d'emploi et niveaux de revenu. Population moins rémunérée et plus défavorisée

Le profil économique du territoire d'étude permet deux constats. D'abord, la répartition de la population active de 15 ans et plus selon le secteur d'emploi est assez semblable à celle de Laval et du Québec (Figure 38). On observe une importante diversité des secteurs d'emploi avec en tête le secteur des ventes et des services. Tel que décrit antérieurement, ce secteur a crû significativement depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale déclassant rapidement l'activité agricole qui représente aujourd'hui moins de 1 % des emplois. Comme ailleurs au Québec, les secteurs d'emplois associés aux activités tertiaires dominent largement le paysage professionnel. Ensuite, malgré un profil professionnel semblable aux deux autres entités territoriale, la population active du territoire d'étude semble moins favorisée lorsqu'on observe les niveaux de revenu (Figure 39). D'abord, les pourcentages de la population en âge de travailler et ayant des salaires moindres que ceux de la médiane québécoise (36 352 \$ en 2011) sont surreprésentés pour la quasi-totalité des niveaux de revenu. Inversement, ces pourcentages sont sous-représentés pour les niveaux de revenu supérieurs à celui entre 40 000 \$ à 49 999 \$. La population du territoire d'étude est donc davantage présente dans les niveaux de revenu inférieurs à la médiane québécoise et moins présente dans les niveaux de revenu supérieurs à la médiane québécoise. Le revenu médian y est d'ailleurs beaucoup moins élevé (32 184 \$ en 2011) par rapport aux deux autres entités territoriales. Une étude d'Adès,



Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015
 Source: Enquête nationale auprès des ménages de Statistique Canada 2011

Figure 38 : Répartition de la population active de 15 ans et plus selon le secteur d'emploi, en 2011



	Territoire d'étude	Laval	Québec
Revenus moyens	26 140\$	29 789\$	28 099\$
Revenus médians	32 184\$	37 311\$	36 352\$
Taux d'inactivité	37%	33%	35%
Taux d'emploi	57%	62%	60%
Taux de chômage	8%	7%	7%

Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015
 Source: Enquête nationale auprès des ménages de Statistique Canada 2011

Figure 39 : Revenus et emplois de la population de 15 ans et plus, en 2011

Apparicio et Séguin abonde d'ailleurs dans ce sens en soulignant que «the presence of low-income populations is increasing in areas [...] such as the south of the island of Laval» (2012, 351) où se situe le territoire d'étude. Le taux d'inactivité est plus important dans la population du territoire d'étude, soulignant que 37 % des individus entre 15 et 65 ans inclusivement ne travaillent pas et ne sont pas à la recherche d'emploi. Cet indicateur peut, d'une part, pointer la présence d'une population étudiante importante principalement occupée par les études et, d'autre part, traduire un certain marasme économique incitant des individus à ne pas poursuivre des démarches de recherche d'emploi. En appui à cela, le taux d'emploi ainsi que le taux de chômage sont respectivement plus faible et plus fort sur le territoire d'étude qu'à Laval et au Québec. Cette relative précarité liée au revenu et à l'emploi est par ailleurs accentuée par un mode d'occupation des logements mettant en évidence la présence d'une population moins favorisée. Effectivement, une part importante des ménages privés habitent à l'intérieur de logements loués (57 %) par rapport à Laval (31 %) et au Québec (39 %) (Tableau 5). Une prépondérance du mode d'occupation en location est souvent un indicateur d'une population moins en moyen. On peut notamment constater que le pourcentage de ménages consacrant 30 % ou plus de leur revenu total aux coûts de l'habitation est nettement supérieur sur le territoire d'étude par rapport à Laval et au Québec. Cet indicateur peut être associé à la précarité économique et représente une des facettes de la pauvreté au Québec (Maheu 2014; Nobert 2005). Bref, la population étudiée occupe des secteurs d'emplois diversifiés, à l'instar du reste du Québec, mais est caractérisée par des revenus moins élevés, un taux d'emploi inférieur et une situation résidentielle davantage précaire. La comparaison avec le reste de Laval, dont une partie significative du territoire est couverte de lotissements suburbains plus récents, est frappante et démontre une certaine paupérisation de la population étudiée, ou du moins une décroissance de son niveau économique.

Tableau 5 : Mode d'occupation des logements et pourcentage du revenu total consacré aux coûts d'habitations, en 2011

		Terr. d'ét.	Laval	Québec
Ménages privés selon le mode d'occupation	Propriétaire	43%	69%	61%
	Locataire	57%	31%	39%
Pourcentage du revenu total consacré aux coûts d'habitation	Moins de 30%	70%	77%	77%
	30% ou plus	30%	23%	23%

Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2015

Source: Enquête nationale auprès des ménages de Statistique Canada 2011

Bref, le territoire d'étude s'est rapidement développé après la fin de la Deuxième Guerre mondiale et rassemble les caractéristiques traditionnellement rattachées aux territoires suburbains d'après-guerre. Les nombreux et récents investissements privés et publics liés à des interventions urbanistiques d'importance telles que les nouvelles stations de métro ou les investissements majeurs en termes d'infrastructure culturelle et universitaires à portée régionale changent de manière significative le portrait du territoire. On peut notamment mettre en évidence que les changements morphologiques sont accompagnés de changements sociodémographiques indiquant que le territoire est loin d'être aussi homogène qu'il ne l'était dans l'après-guerre. Il s'agit donc d'un territoire qui a subi d'importants changements dans les dernières décennies et qui semble en voie d'en subir de nouveaux à court terme. Dans cette optique, les différentes définitions et perceptions que peut entretenir la population envers son quartier pourraient aller dans des sens très diversifiés, voire opposés. Le prochain chapitre porte d'ailleurs sur ces perceptions, tant axées sur le territoire que sur les différentes facettes de sa transformation théorique et réelle.

CHAPITRE 4 : BANLIEUE ET ACTUALISATION, DES PERCEPTIONS HÉTÉROGÈNES ET POLYSÉMIQUES

Ce chapitre examine les perceptions qu'entretiennent les personnes participantes envers le territoire d'étude et les différentes transformations déjà en cours ou qui pourraient hypothétiquement investir le territoire. Ces résultats proviennent des entretiens semi-dirigés et offrent une fenêtre sur différents concepts importants aux yeux des personnes participantes. Ces concepts, qui définissent l'actualisation, sont centraux à la compréhension des différents obstacles à l'actualisation proactive des territoires suburbains. Il sera d'abord question de la définition du territoire d'étude et ses principales caractéristiques selon les personnes interviewées, ensuite des perceptions que celles-ci entretiennent à l'égard des différents secteurs du voisinage et enfin des perceptions entretenues à l'égard des concepts définissant l'actualisation. Cette dernière section comporte plusieurs informations concernant les principaux blocages relatifs aux changements qui s'opèrent ou pourraient s'opérer dans le quartier. Elle fait émerger plusieurs aspects relatifs à l'attachement au mode de vie banlieusard et, dans une certaine mesure, à la peur du changement.

4.1. Ville ou banlieue? Un territoire à la définition incertaine

Le territoire d'étude, identifié comme un espace suburbain d'après-guerre, est décrit différemment par les personnes participantes. Effectivement, la notion d'après-guerre est complètement absente des entretiens semi-dirigés, soulignant l'incompréhension de ce terme par les personnes participantes. Uniquement l'employé du service d'urbanisme de Laval utilise l'expression de « banlieue de première génération » pour décrire la zone d'étude à l'instar de quelques participant(e)s qui réfèrent le territoire comme « premier » secteur suburbain de l'île Jésus. L'absence de terme spécifique dans les entretiens pour désigner la forme urbaine particulière de Laval-des-Rapides et Pont-Viau souligne par ailleurs une certaine confusion par rapport à la manière de nommer le territoire. Les personnes interviewées ont des avis partagés lorsque leur est posée la question : « Est-ce que Laval-des-Rapides et Pont-Viau sont des banlieues? » Les réponses à cette question vont majoritairement dans le sens du oui (8), malgré quelques interventions pour le non (3). Néanmoins, la majorité des propos (10) vont être précisés par des hésitations ou des nuances qui démontrent l'ambiguïté dans la définition de ce territoire urbanisé durant l'après-guerre. Benoît, un employé du service d'urbanisme affirme d'ailleurs :

C'est difficile à qualifier de banlieue, c'est un territoire urbain qui a des caractéristiques de la banlieue sur le plan de la typologie et de l'habitat, c'est-à-dire l'habitat unifamilial. Tout

ce qu'elle a de banlieue, parce qu'avec la présence du métro, ça change la donne. [...] Je sais pas comment appeler ces territoires-là. Est-ce qu'il existe un mot de territoire qui aurait muté? Parce qu'à l'origine, c'est un tissu, ben c'est-à-dire que c'est un tissu urbain, c'est vraiment un tissu urbain dans lequel on accole des typologies de banlieue. (Benoît [employé municipal] 1^{er} février 2016)

La difficulté d'affirmer sans nuance que le territoire d'étude est ou n'est pas une banlieue semble résider dans le fait que celui-ci a graduellement intégré des caractéristiques de la ville telles que des infrastructures de transports en commun d'importance (métro), des types de logements alternatifs à la maison unifamiliale ou des commerces et des secteurs d'emploi de proximité. De plus, il semble y avoir un refus de mettre le territoire d'étude dans la même catégorie que les banlieues récentes telles que Mascouche et Terrebonne¹. Ces villes sont souvent identifiées par les personnes interviewées comme des banlieues typiques qui sont morphologiquement distantes de leur quartier « Ici, c'est pas banlieue typique pour moi. Ce petit quartier ici là, ce mini... c'est pas ma vision du trop trop du banlieue [*sic*] » (Gerry [citoyen] 23 février 2016). Ainsi, la définition du territoire d'étude est peu aisée à préciser puisqu'une grande majorité des personnes participantes situe ses propos dans un certain flou démontrant la complexité du territoire et les changements qui s'y opèrent et qui redéfinissent son essence.

La question « Pour vous, c'est quoi une banlieue? » a par ailleurs permis de cerner la diversité des éléments qui caractérisent typiquement une banlieue et les raisons pour lesquelles le territoire d'étude semble difficilement identifiable pour les personnes participantes. La monofonctionnalité est l'élément le plus mentionné (6) et s'articule principalement autour de la distance élevée entre les différentes activités ou l'aspect « dortoir » -on y retrouve plus de lits que d'emplois- du territoire. La relative absence d'infrastructures culturelles marque cette monofonctionnalité. À ce propos, la consultation publique de 1982, qui visait à « déterminer les actions à porter par la Ville au niveau des loisirs et de la culture » (VL 2013, par.1), a eu un certain impact, notamment par la construction à Laval-des-Rapides de la Maison des Arts en 1986. Depuis, l'arrivée de pavillons universitaires a significativement bonifié l'offre culturelle sur le territoire d'étude tandis que la construction en cours du centre Bell et de la cité de la culture et du sport élargit les possibilités d'activités pour la population. Éloïse, une participante particulièrement impliquée dans la vie artistique et culturelle du quartier affirme :

Tu vois là, on va avoir le centre Bell. Au niveau des arts, ça s'améliore beaucoup, on a la salle André-Mathieu, la maison des arts. On peut voir à Laval tous les spectacles qui sont à Montréal là. Les Belles-Sœurs sont venues à Laval. La salle André-Mathieu, ça a gagné des

¹Notons toutefois que ces villes, à l'instar de Laval, ont des noyaux urbains anciens.

prix. Maintenant là, on voit un spectacle qui sort, pis on regarde quand il va passer à Laval. (Éloïse [citoyenne] 21 février 2016)

Le territoire d'étude s'éloigne donc progressivement du modèle monofonctionnel. L'utilisation de la voiture (5), voire la dépendance à l'automobile, est un élément fortement lié à cette monofonctionnalité de par les distances élevées entre les différentes fonctions. Benoît souligne que « les caractéristiques de la banlieue, c'est qu'on est auto-dépendant, et l'organisation du territoire est faite en fonction qu'on est auto-dépendant » (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016). La grande connectivité qu'offrent les nouvelles stations de métro ainsi que les nombreuses lignes d'autobus tiennent à distance le territoire d'étude d'une dépendance complète par rapport à l'automobile. Cependant, c'est tout de même 10 participant(e)s sur 14 qui utilisent la voiture comme moyen de transport principal tandis que seulement deux prennent le transport en commun et deux marchent. Quoique le territoire d'étude soit doté d'un réseau de transports en commun identifié par plusieurs personnes interviewées comme utile et nécessaire, la dépendance automobile sur le territoire reste forte, notamment en ce qui a trait à la connectivité avec les autres quartiers suburbains environnants. Les autres caractéristiques liées à la définition d'une banlieue sont moins souvent mentionnées : familiale (3), ennuyante (2), proche de Montréal (2), tout sauf Montréal (2), où dominent les maisons unifamiliales (2), les grands espaces (2) et la tranquillité (1). Bref, les caractéristiques sont nombreuses et diverses, mais aucune ne suscite le consensus de telle manière qu'il reste difficile d'établir une définition claire d'une banlieue typique, et encore plus du territoire d'étude selon les propos des personnes participantes.

4.2. Laval-des-Rapides et Pont-Viau, des secteurs attrayants entre essor et déclin

Les principales raisons pour lesquelles les personnes interviewées se sont installées à Laval-des-Rapides ou Pont-Viau sont très diversifiées. Elles s'apparentent cependant à celles qui ont expliqué le développement fulgurant du territoire après la Deuxième Guerre mondiale. Elles sont : la proximité à Montréal (5), l'abordabilité des logements (4) et la disponibilité de maisons individuelles (3). On constate donc une relative constance dans l'attrait qu'exerce le territoire d'étude depuis son urbanisation rapide dans les années 1950. Effectivement, la disponibilité de maisons unifamiliales abordables a longtemps représenté un attrait pour la classe moyenne naissante désirant vivre à proximité de Montréal. Les deux participantes qui ont quant à elles mentionné le transport en commun comme élément décisif dans leur choix de quartier y ont emménagé après l'inauguration des stations de métro en 2007. Il est donc probable que l'augmentation de l'offre en transport en commun ait une incidence importante sur l'attrait qu'exerce le territoire d'étude sur différentes populations.

Les raisons de vivre sur le territoire d'étude diffèrent de la perception qu'on peut en avoir une fois emménagé. Les avantages mentionnés par les personnes interviewées sont très diversifiés et ne reflètent pas nécessairement les raisons pour lesquelles elles se sont installées à Laval-des-Rapides ou Pont-Viau (Figure 40). En effet, la proximité à Montréal, l'abordabilité et les maisons unifamiliales sont souvent mentionnées, mais relayées derrière des aspects tels que la mobilité automobile (incluant la facilité de trouver du stationnement), les nombreux services de proximité (à distance de marche ou de voiture), les transports en commun (principalement le métro) et la communauté (principalement basée sur de bonnes relations de voisinage). À propos de l'aspect communautaire, une recherche sur les choix résidentiels des jeunes familles de classe moyenne réalisée par Sandrine Jean établit clairement que les personnes interviewées « souhaitent avoir des voisins avec qui elles pourront entretenir des rapports de voisinage conviviaux, basés sur l'entraide et l'échange de menus services, sans que cela ne nuise à leur besoin d'intimité et de tranquillité » (Jean 2014, 124). Le voisinage est donc ici perçu comme un élément influençant le choix résidentiel. Néanmoins, il s'inscrit davantage dans une logique de maintien de l'intimité et

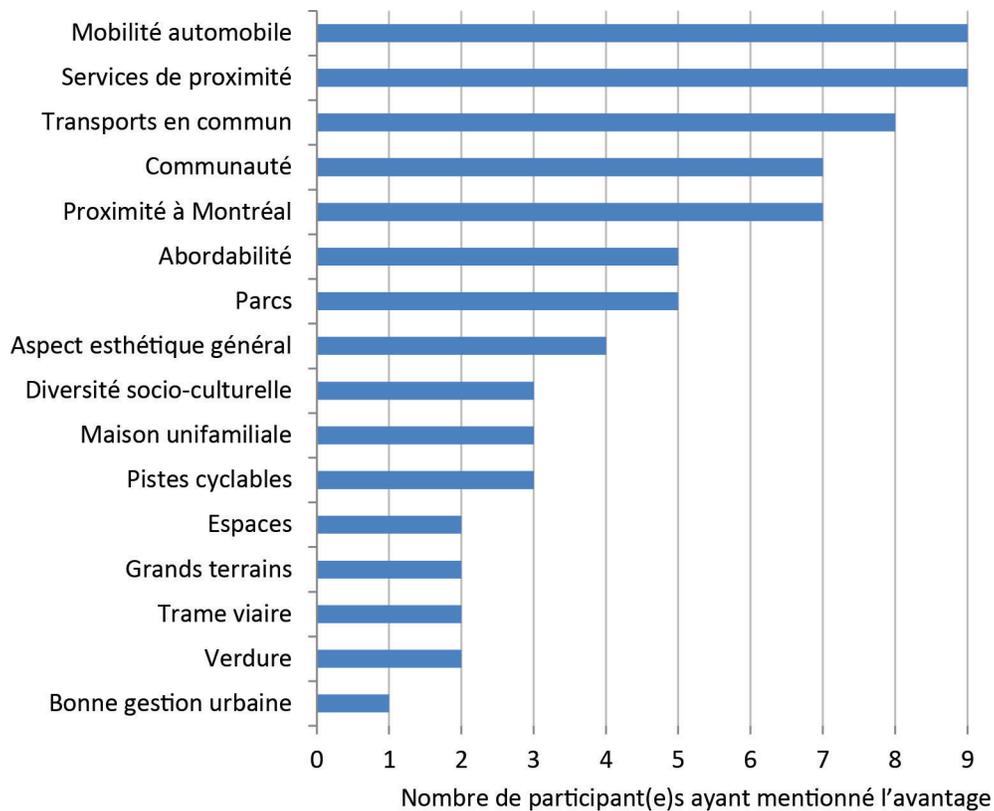


Figure 40 : Avantages de vivre à LDRPV

de la tranquillité que dans une volonté de développer un sentiment de communauté fort. La liste des avantages est relativement diversifiée et les mentions sont beaucoup plus nombreuses que pour les désavantages (Figure 41). Les personnes participantes mettaient par ailleurs plus de temps à identifier les désavantages, certaines affirmant même qu’il n’y en avait pas. Ces désavantages concordent avec certains constats par rapport à l’évolution récente de certains espaces suburbains d’après-guerre, soit la dévitalisation commerciale et la dépendance à l’automobile exerçant une pression environnementale élevée. En effet, le déclin commercial (5) est principalement observé sur le boulevard des Laurentides qui est jugé dans un état lamentable puisque de nombreux locaux sont vacants ou mal entretenus. Les éléments liés à la domination de l’automobile sont quant à eux relativement nombreux. On peut notamment penser aux distances jugées trop élevées entre les différentes activités (4), aux services de transport en commun insuffisants (3) et à la dangerosité de certains secteurs pour les piéton(ne)s (2). La criminalité (5) est aussi un désavantage, identifié uniquement par des personnes interviewées dans le nord de Pont-Viau, précisément pour des délits rattachés au trafic et à la consommation de drogues ainsi qu’au vandalisme. Le vieillissement démographique est quant à lui identifié par une seule personne comme étant un désavantage tandis

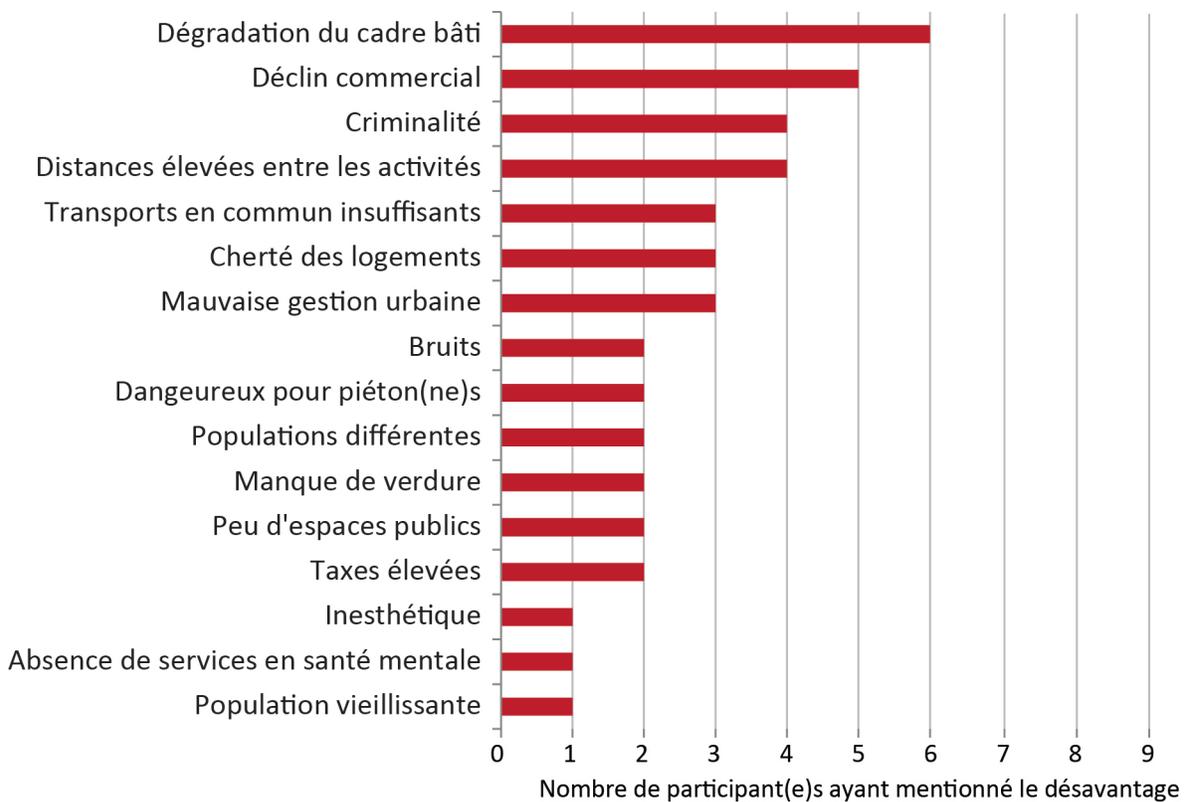


Figure 41 : Désavantages de vivre à LDRPV

que d'autres l'identifient comme un avantage lié à la diversité des âges dans le quartier, mais aussi au sentiment de sécurité qu'apporte la présence de personnes retraitées à toute heure de la journée dans le quartier. À cet égard, dans son mémoire intitulé « Les aînés face à leur avenir résidentiel : le cas de résidents de banlieues de Québec », Sébastien Lord avance que la sécurité est un enjeu de taille pour les personnes âgées :

Le sentiment de sécurité augmente aussi avec la disponibilité d'aide ou de soutien à proximité [...] La proximité de voisins, d'amis ou de famille est aussi une source de bien-être; être connu dans le voisinage est rassurant. De façon informelle, les résidents du voisinage assurent une certaine surveillance. (Lord 2004, 105)

Il appert donc que la supervision informelle dans le quartier représente, autant pour les personnes âgées que pour des individus appartenant à d'autres groupes d'âge, une source de sécurité et de réconfort. Contrairement à la dévitalisation commerciale et à la dépendance automobile du territoire, le vieillissement démographique n'est donc pas perçu comme un désavantage, quoiqu'identifié comme un enjeu de taille.

4.3. Décalage entre les différentes perceptions, stabilité chez soi et déclin chez l'autre

Les perceptions des personnes interviewées sur leur quartier et les quartiers environnants soulignent un important décalage quant à la vision du territoire d'étude. Les participant(e)s habitent des endroits différents et ont leurs propres définitions des limites de leur quartier parfois calquées sur les limites historiques officielles (Laval-des-Rapides, Pont-Viau) ou des limites physiques et symboliques éclatant le territoire en plusieurs quartiers et sous-quartiers. Les discussions entourant l'état et les caractéristiques des différentes entités territoriales identifiées ont surgi lors d'une majorité des entretiens semi-dirigés. En effet, les personnes interviewées ont pour la plupart identifié un « ici », leur quartier, et un « là-bas », les quartiers environnants. Dans la plupart des cas, le « ici » de certain(e)s étaient le « là-bas » pour d'autres et vice-versa. La plupart des quartiers mentionnés par les personnes participantes se limitaient à Laval-des-Rapides et Pont-Viau, et parfois Chomedey. Les différents sujets abordés lors des entretiens semi-dirigés ont souvent mené les personnes participantes à préciser la perception de leur quartier et de ceux l'environnant. Le constat qui s'impose est que leur quartier est largement perçu comme étant relativement stable ou en essor tandis que les quartiers environnants sont pour la grande majorité du temps identifiés comme des territoires en déclin. Ce décalage est aisément observable lorsqu'on catégorise les personnes participantes selon les perceptions qu'elles ont partagées durant l'entretien semi-dirigé (Figure 42).

L'essor, la relative stabilité et le déclin n'ont pas nécessairement été identifiés directement par les participant(e)s. Cependant, les thématiques mentionnées ont été facilement combinées aux caractéristiques liées à ces trois processus d'évolution du territoire suburbain. Par exemple, les propos : « Dans mon quartier, il y a beaucoup de pauvreté, beaucoup de crime, il y a beaucoup de... il y a beaucoup beaucoup de problématiques sociales » (Albert [employé municipal] 23 janvier 2016) peuvent être rattachés à une perception négative et à une vision d'un certain déclin du quartier. En contrepartie, lorsqu'Albert affirme : « Pis en même temps, t'as beaucoup de nouvelles familles qui viennent de Montréal avec l'arrivée du métro [...] puisque c'est accessible en transport en commun » (Albert [e.m.] 23 janvier 2016), il souligne des aspects positifs davantage associés

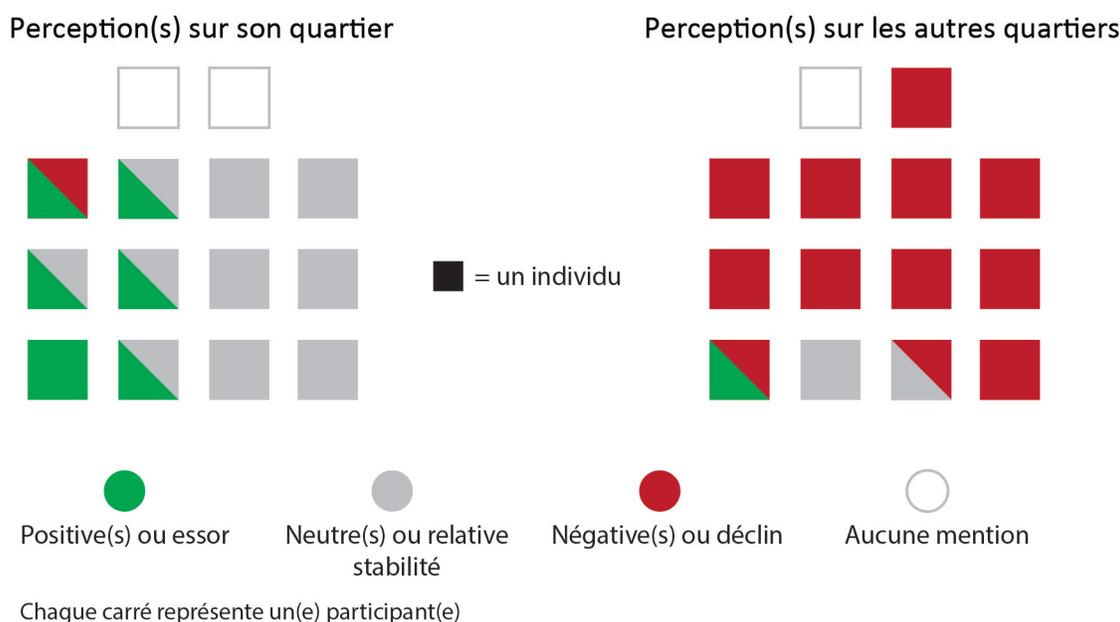


Figure 42 : Perceptions des participant(e)s sur leur quartier et les quartiers environnants

à l'essor du quartier de par la venue de nouvelles populations et de nouvelles infrastructures. Les propos jugés neutres sont ceux qui soulignent une très faible modification de l'environnement : « Il y a eu un petit changement là » (Gabrielle [citoyenne] 23 février 2016) ou de constats s'inscrivant dans la stabilité : « C'est pas mal stable le commerce » (Hélène [citoyenne] 10 mars 2016). On remarque que 12 des 14 personnes participantes ont exprimé une perception de leur quartier, pour la plupart neutre ou positive, et très rarement négative. Plusieurs participant(e)s, tant à Laval-des-Rapides qu'à Pont-Viau, mettent de l'avant une perception d'amélioration de leur quartier.

Cet essor semble d'abord tributaire de la hausse des valeurs foncières qui stimule la démolition de vieilles maisons et la construction de nouvelles unités d'habitation de moyenne densité (2 à 4 étages) et la venue de nouveaux commerces qui bonifient l'offre dans le quartier. La perception qu'entretiennent ces participant(e)s sur les autres quartiers contraste puisqu'elle est relativement négative. En effet, 12 personnes sur 14 mentionnent un aspect négatif par rapport à un ou plusieurs quartiers environnants. De ceux-ci, le boulevard des Laurentides est identifié par 8 personnes comme étant une artère commerciale peu attrayante et en déclin. D'ailleurs, la perte de vitalité commerciale, la dégradation du cadre bâti, la criminalité et la pauvreté sont des aspects souvent identifiés dans les quartiers environnants ceux de la personne participante. Le décalage entre la perception du « ici » et du « là-bas » peut être expliqué par le fait que l'individu :

a une histoire, née de l'accumulation des expériences et des perceptions antérieures, de l'apprentissage au sens large [...] [qui] affectent la perception : celle-ci est plus ou moins aiguë et se fonde sur une mémoire, des conduites, des codes, des repères, des valeurs acceptées, des croyances, des modes de vie. (Brunet 1974, 191)

Brunet avance que la perception est donc affectée par un filtre qui peut engendrer un « décalage entre le message reçu et le message émis, entre l'image et le réel, peut aller jusqu'à percevoir ce dernier pour l'opposé de ce qu'il est en réalité (illusion), et aboutit du moins à ne le voir que partiellement » (Brunet 1974, 192). Effectivement, on constate qu'autant les résident(e)s de Pont-Viau que Laval-des-Rapides considèrent leur quartier comme stable ou en essor, mais perçoivent l'autre quartier comme en déclin. Il existe donc un décalage entre la perception et la réalité. Le géographe Antoine Bailly cité par Merenne-Schoumaker (1977) propose par ailleurs l'idée que le processus de perception est influencé par des facteurs psychologiques, culturels, sociaux et économiques propres à l'individu ainsi que par les médias de masse. Appliqué à la ville, il en résulte donc que la perception que peut avoir un individu par rapport à un espace est distordue par son bagage culturel, social et économique et par les informations reçues de l'extérieur. Ainsi, « la carte mentale de chaque personne, c'est-à-dire l'ensemble des images que chacun a des lieux, diffère, ne serait-ce que par des détails, de la carte mentale du voisin » (Merenne-Schoumaker 1977). Il importe de mettre l'accent sur ce décalage puisque la perception des personnes interviewées pour leur quartier est sensiblement meilleure que celle qu'elles ont pour les autres quartiers. Par ailleurs, les éléments de déclin identifiés dans les autres quartiers par les participant(e)s sont pour la majorité des éléments soulevés dans la problématique et la mise en contexte (déclin commercial, dégradation du bâti, précarité socio-économique et démolition-reconstruction en hauteur). Il serait plausible de penser que la perception envers les autres quartiers soit davantage axée sur les constats négatifs tandis que la perception sur son propre quartier est plutôt positive, ou du moins qu'elle occulte certains aspects négatifs. Il se pourrait donc que la sensibilité au déclin de son

propre quartier soit moins grande, voire qu'il existe une négation des problèmes qui fragilisent son propre milieu de vie. Dans cette optique, la perspective de voir des initiatives d'actualisation dans le quartier pourra peut-être apparaître inutile, voire nuisible pour l'individu qui considère son milieu de vie stable ou en essor. À l'opposé, certaines visions plus drastiques sont proposées par des participant(e)s lorsqu'il est question des autres quartiers. Un résident du Centre-Sud de Pont-Viau affirme par rapport au boulevard des Laurentides : « Moi, je raserai toute [sic], moi je commencerais au pont pis je raserai quasiment toute » (Gerry [citoy.] 23 février 2016) tandis qu'une résidente au nord-ouest de Pont-Viau, à proximité dudit boulevard, affirme : « Moi, je démolirai tous les appartements décrépis sur [une rue voisine] que le propriétaire s'en occupe pas, pis que c'est délabré. Je construirai des coops ou des HLM pour les gens qui en ont besoin » (Fanny [citoyenne] 23 février 2016). Le décalage est donc dans la perception, mais aussi dans le degré d'acceptabilité des changements qui pourraient s'opérer dans les différents quartiers. Ces changements, qu'ils soient liés à la densification, à la diversification ou à l'adaptation du territoire, soulèvent différents degrés de passion chez les participant(e)s. Étant donné la vision positive qu'entretiennent les personnes participantes envers leur quartier, il est pertinent de se pencher sur le rapport qu'elles entretiennent avec ces types de changements qui visent à actualiser le territoire pour répondre aux besoins actuels et futurs des différentes populations.

4.4. Actualisation du territoire, un regard mitigé et dubitatif

Contrairement au terme densification qui est souvent employé lors des consultations publiques ou par les médias depuis quelques années, le terme actualisation est absent de la scène publique et des écrits portant sur l'urbanisme. Nous avons donc jugé pertinent de demander aux personnes participantes ce que pouvaient évoquer chez elle ces deux termes. D'une part, pour mieux comprendre les images évoquées par ceux-ci et, d'autre part, pour évaluer si la définition du mot actualisation dans le cadre de ce mémoire différait de celle que pouvaient en avoir les personnes interviewées. Il nous est apparu important de lier la pertinence d'emploi de ce terme autant du point de vue étymologique que du point de vue perceptuel de la part d'invidus n'étant pour la plupart pas reliés au domaine de l'urbanisme. Il semblerait que la perception qu'en ont les personnes participantes s'accorde avec la définition employée dans le cadre de ce mémoire. Sur les 14 personnes participantes, 12 ont affirmé avoir une perception positive ou neutre de l'actualisation tandis que deux affirmaient que le terme n'évoquait rien pour elles. L'actualisation évoque chez plusieurs l'idée d'une rénovation, tant à l'échelle du bâtiment — « l'actualisation, je mets ça séparé d'embellir personnellement, c'est juste de rendre les bâtisses viables » (Frédéric [citoyen] 23 février 2016), — d'une rue « l'actualisation, à part revamper le, dans le sens de revamper le boulevard des Laurentides là » (Gabrielle [citoy.]

23 février 2016), que du quartier :

Actualisation, ça serait de remettre à saveur du jour un quartier. Pour moi, c'est positif quand quelqu'un achète une propriété, mais si il rase la propriété au moins il reconstruit quelque chose qui est valable à l'entour de lui sans écraser les voisins de chaque côté. Pour moi ça évoque un peu ça. (Donald [employé municipal] 16 février 2016)

L'actualisation évoque des termes tels que : mettre à jour, mettre à date, mettre au goût ou à la saveur du jour, updater, renipper, revamper ou moderniser. Une participante évoque par ailleurs une nuance par rapport à l'idée d'une mise au goût du jour qui reposerait davantage sur les connaissances et sur une prise en considération de la durabilité dans l'actualisation :

Je trouve que des fois, on construit juste pour les années qui sont là. Avec les modes. Donc l'actualisation oui. Du goût du jour parce qu'on connaît plus, mais pas parce que là, c'est beau le rose admettons. [...] Fac actualisation, ca fait, ok, actualiser avec nos connaissances qu'on [a]. (Gabrielle [citoyen.] 23 février 2016)

Quelques participant(e)s ont précisé leur pensée en ajoutant que cette mise à jour est faite dans un but d'adaptation au contexte contemporain : « l'actualisation, de prendre quelque chose de déjà existant pis de l'adapter. Les gens aiment leur quartier, veulent rester là, mais n'ont pas l'offre de logements adaptés » (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016) et d'amélioration :

On va dire, pour moi, c'est pas mal ce qu'on vit à l'heure actuelle avec toute son négatif, son positif, pour moi, ça serait à peu près ça. Toujours avoir de, s'en aller, pis voir, pis essayer d'améliorer. Ne serait-ce que ce serait un petit jardin ou un building. Pour moi, ça serait, ça serait pas mal là-dedans. (Henry [citoyen] 10 mars 2016)

Ainsi, le terme d'actualisation semble évoquer de manière positive un ensemble d'idées relatives à l'adaptation, l'amélioration et la mise à jour d'un bâtiment ou d'un quartier à des fins esthétiques, fonctionnelles, sociales ou économiques. Les propos relatifs aux différents éléments qui définissent l'actualisation ont été catégorisés selon le concept auquel ils se référaient et selon une gradation de perception de trois niveaux (principalement positive, neutre et principalement négative). Les concepts de la densification, la diversification et l'adaptation ont tous été abordés par les 14 personnes participantes, malgré plusieurs différences aux niveaux de l'intensité des propos et de la fréquence de référence à ces concepts. Il importe de s'y attarder puisque les perceptions qu'en ont les participant(e)s sont intimement liées aux obstacles à l'actualisation.

4.4.1. Densification souhaitée si accompagnée d'une vision urbanistique d'ensemble

Le terme densification semble toucher plusieurs cordes sensibles puisqu'il évoque l'idée de densité qui elle-même est généralement associée aux quartiers urbains centraux ou aux bâtiments en hauteur. Lorsqu'on demande aux participant(e)s ce que leur évoque ce terme, les réactions sont mitigées et peuvent être pour une même personne à la fois positives et négatives. Il est probable qu'une certaine connaissance préalable de la densification ait pour effet de permettre aux participant(e)s de nuancer leurs propos selon les différents contextes dans lesquels peut s'inscrire la densification. Il importe donc d'étudier les perceptions par rapport aux différents types de densification possibles mentionnés dans le cadre conceptuel pour bien cerner les nuances apportées par les participant(e)s.

4.4.1.1. Densification forte : faible hauteur et localisation comme critères d'acceptabilité

La densification forte, qui se traduit par la destruction du cadre bâti existant suivie d'une reconstruction de plus forte densité, est une pratique ancrée dans le quartier depuis quelques années, notamment en raison de l'augmentation de la valeur foncière. Effectivement, on retrouve sur le territoire plusieurs nouveaux projets immobiliers qui ont remplacé d'anciennes structures, majoritairement des bungalows de faible densité. Les personnes participantes ont pour la plupart déjà été témoins d'une opération de densification forte dans leur quartier. Cependant, les perceptions diffèrent beaucoup en fonction de la hauteur des nouveaux bâtiments. Nous avons déterminé deux groupes de hauteur : 4 étages ou moins et 5 étages ou plus. La distinction est basée sur le fait que les promoteurs immobiliers limitent souvent leurs projets à 4 étages (plus précisément 3 étages avec semi-sous-sol et parfois mezzanine) pour réduire les coûts en construisant en bois plutôt qu'en béton et en évitant l'installation d'un ascenseur. Autrement, les promoteurs qui désirent optimiser certains coûts fixes vont construire plusieurs étages additionnels pour atteindre des structures plus élevées. On retrouve donc sur le territoire d'étude de nombreux nouveaux projets de densification forte de moins 4 étages et quelques-uns, plus récents, entre 15 à 30 étages. La perception qu'entretiennent les participant(e)s à l'égard de ces deux types de densification forte sont différentes (Figure 43). D'une part, la perception relative à la densification forte de 4 étages et moins est relativement positive. Étonnamment, la destruction-reconstruction ne semble pas soulever les passions, mais représentent un certain renouveau : « Ben ici, quand il y a des maisons qui sont pas très belles ou n'importe quoi, c'est abandonné [...] [elles] sont comme rasées, pis ils construisent des condos là, des complexes de deux étages. Il y a une maison que je déteste pis j'ai hâte qu'ils démolissent, je sais pas si tu l'as vue » (Isabelle [citoyenne] 28 mars 2016). Autrement, elle représente du moins une conséquence inévitable de l'augmentation de la valeur foncière dans le quartier : « c'est pour

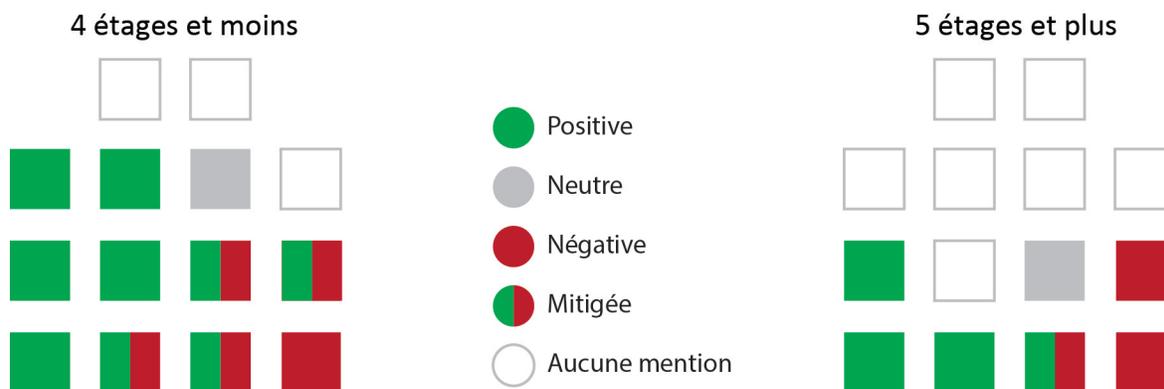


Figure 43 : Perception quant à la densification forte

la première fois depuis que je suis ici là, le terrain vaut plus que la maison. J’avais jamais vu ça! [...] à mon avis à moi, je pense qu’il va y avoir plus de maisons qu’ils vont démolir pour faire de la place pour d’autre chose » (Joseph [citoyen] 30 mars 2016). Les perceptions à la fois positives et négatives sont nombreuses et reflètent l’écart de vision entre son quartier et celui des autres. La densification forte dans les autres quartiers est bénéfique, mais indésirable sur sa propre rue puisqu’elle la dévisagerait : « Ben, ça serait pas harmonieux [...] Tsé comme notre rue, elle est harmonieuse. Tsé, notre rue, elle est spéciale » (Gabrielle [citoy.] 23 février 2016). La densification forte de plus de 5 étages est récente sur le territoire et les mentions à son égard sont beaucoup moins nombreuses. Les perceptions positives proviennent toutes de participant(e)s habitant un secteur dont la majorité des bâtiments sont des immeubles collectifs de trois ou quatre étages par ailleurs jugés en mauvais état. La destruction de certains immeubles suivie de la construction de nouveaux édifices plus élevés est perçue positivement, car synonyme de renouveau. Les deux perceptions négatives ainsi que celle mitigée proviennent toutes les trois de personnes s’étant impliquées ou s’impliquant dans le mouvement PDTDMC. Ces personnes sont à l’affût des projets de densification forte et ont clairement identifié les conséquences de leur implantation dans leur quartier (ombre portée, augmentation de la circulation, vent, vue bloquée). En réaction aux projets en hauteur, elles sont toutes en faveur de la densification forte de faible hauteur. La perception mitigée est expliquée par une certaine appréciation des projets en hauteur qui comportent une vision d’ensemble et qui sont multifonctionnels, contrairement aux projets auxquels s’oppose PDTDMC.

4.4.1.2. Densification douce : des options acceptables lorsque conceptualisées

Quelques types de densification douce ont été explorés lors des entretiens semi-dirigés. De ceux-ci, aucun ne fait consensus et aucun n'est complètement rejeté. La diversité des perceptions (Figure 44) démontre, d'une part, que la densification douce ne fait pas l'affaire de tout le monde et, d'autre part, que ses conséquences sur le quartier et la qualité de vie sont fortement appréhendées. Les différents types de densification douce engendrent des réactions diverses pour des raisons très variées. D'abord, la transformation de semi-sous-sol en logement supplémentaire est appréciée pour son faible impact sur le paysage. Cependant, l'idée de perdre une partie de l'espace de son

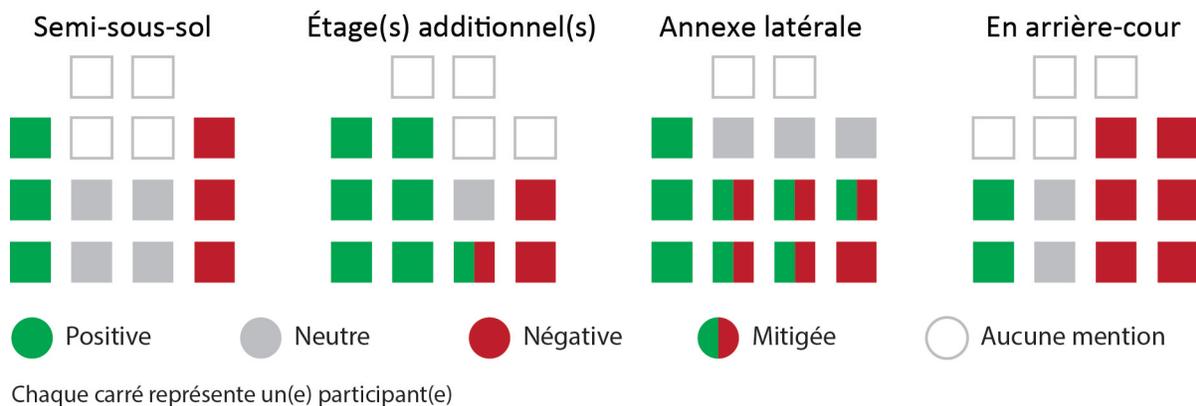


Figure 44 : Perception quant à la densification douce

propre logement suffit à rendre la transformation indésirable pour sa propriété. Deux participantes affirment qu'elles préfèrent l'utilité actuelle de leur semi-sous-sol plutôt que d'avoir des locataires qui pourraient être la source de revenus additionnels. Lorsqu'on leur pose la question quant à la possibilité de transformer leur semi-sous-sol en logement, Gabrielle répond : « Non. Mais c'est pas impossible là, mais non. Ben parce qu'on en ressent pas le besoin pis euh, j'aime bien l'utilité. On utilise beaucoup en bas » (Gabrielle [citoy.] 23 février 2016) et Fanny affirme :

En bas, c'est des lockers, c'est une des raisons laquelle j'ai choisi l'appartement ici. L'espace de rangement qu'il y avait en bas. Euh, il y avait un bout, le propriétaire en bas pensait faire un autre logement là, pis euh, j'étais pas contente de perdre mon locker. (Fanny [citoy.] 23 février 2016)

Dans les deux cas, ces participantes, qui ont respectivement des perceptions neutre et négative de la densification douce par le semi-sous-sol, affirment préférer conserver l'état actuel de leur logement. L'affection pour le semi-sous-sol reste un symbole fort de la banlieue pavillonnaire : « Chambre ou musée, discothèque ou salle de jeux, le sous-sol s'avéra ainsi, au fil du temps, l'un des espaces privilégiés du bungalow québécois » (Noppen et Morisset 2004, 143). Deux participants travaillant au sein de la municipalité ont cependant mentionné que cette pratique de densification douce existait à Laval, et ce depuis plusieurs années, malgré que la réglementation ne le permette pas toujours :

Il y a eu beaucoup de reconversions, mais qui a jamais été faite [sic] de façon officielle, c'est-à-dire que le compte de taxe a pas été modifié, souvent les entrées d'électricité, c'est juste partagées, donc c'était tout le temps officieux, informel. Des fois les gens, ils vont acheter un B au Canadian Tire pis ils font juste marquer la nouvelle adresse pis ils rajoutent un A ou un B pour le facteur. (Albert [e.m.] 23 janvier 2016)

Par ailleurs, quatre participant(e)s citoyen(ne)s confirment les dires des membres du personnel municipal : « C'est ce qui se fait beaucoup là présentement » (Éloïse [citoy.] 21 février 2016), mettant en lumière une pratique visible, mais non conforme selon la réglementation en vigueur. Elle ne semble pas déranger les personnes interviewées ni représenter une quelconque menace à la valeur foncière du quartier.

L'ajout d'étages additionnels pour aménager de nouveaux logements n'est pas pratique courante contrairement à l'ajout d'étage pour augmenter la superficie habitable d'une maison. Seulement une participante a été en mesure d'identifier un cas de densification douce par l'ajout d'étage pour une maison intergénérationnelle. Dans la majorité des cas, la perception de l'ajout d'un étage est positive puisqu'elle n'affecte que très peu l'ambiance générale d'un quartier. Pour certain(e)s, cette pratique n'affecte pas le milieu de vie : « si quelqu'un faisait un deuxième étage, ça aurait pas d'effet sur notre qualité de vie. Pis ça serait pas disgracieux non plus » (Charles [citoyen] 10 février 2016) tandis que pour d'autres, elle aurait un impact positif : « Je dirais peut-être que ça l'aurait [sic] un avantage. Ça rehausserait » (Henry [citoy.] 10 mars 2016). L'ajout d'étages pour de nouveaux logements reste décrié par trois participant(e)s qui affirment sans retenue que cela briserait l'harmonie architecturale de leur quartier et leur qualité de vie, notamment en ce qui a trait aux vues et à l'ombre portée.

Les annexes latérales suscitent des réactions mitigées principalement par rapport à leur taille. Les petites annexes sont généralement bien perçues puisqu'elles s'inscrivent de manière discrète entre des bâtiments existants. Les annexes de plus grosse taille ou équivalentes au bâtiment d'origine

sont plutôt mal perçues puisqu'elles représentent une augmentation marquée de l'implantation : « C'est la raison pour laquelle je suis plus à Montréal. Trop de monde, trop compacté » (Frédéric [citoy.] 23 février 2016). Par ailleurs, les perceptions positives sont pour la plupart mises de l'avant avec des remarques relatives à l'espace nécessaire pour l'ajout d'annexes : « Oui oui. Je trouve ça intéressant. Il est évident qu'il faut que tu aies le terrain pour le faire » (Joseph [citoy.] 30 mars 2016). Uniquement un participant, Joseph, affirme que créer un petit logement en annexe latérale a déjà été une option considérée pour accueillir sa belle-mère : « Oui, ça m'a intéressé, m'a te dire. On avait, ma femme pis moi, on en avait parlé, on avait parlé de faire quelque chose pour ma belle-mère, parce qu'elle, elle vivait toute seule dans sa maison » (Joseph [citoy.] 30 mars 2016). L'octogénaire confie : « ma femme pis moi on est assez, en assez bonne santé. Une chose que je sais pas, si on a des problèmes, qu'on a besoin de l'aide parce qu'il arrive un moment donné, t'as besoin de l'aide tsé » (Joseph [citoy.] 30 mars 2016). L'homme ajoute qu'il aimerait vivre dans un logement intergénérationnel avec sa femme et un de ses enfants : « ça m'intéresserait. C'est quelque chose que j'aimerais beaucoup [...] plutôt que d'aller s'enfermer dans un hospice » (Joseph [citoy.] 30 mars 2016). Il affirme que ce souhait pourrait se réaliser grâce à la construction d'un logement additionnel dans sa cour où lui et sa femme pourraient vivre tandis que la maison serait occupée par un de ses enfants. Dans ce cas précis, la densification s'accompagne d'un certain intérêt à pouvoir vieillir entouré par des proches. Joseph reste le seul participant à clairement avoir identifié son intérêt pour un type de densification douce. Les autres ont davantage démontré de la curiosité ou du moins un intérêt limité par l'absence de besoin de nouveaux revenus (loyers, vente d'une partie du terrain) ou d'aide familiale (logement intergénérationnel).

La construction de logements en arrière-cour a été largement explorée par les initiateurs et initiatrices de la filière BIMBY (Petitet 2013; Le Foll et Miet 2013) en Europe et semble prendre de l'expansion dans certaines régions d'Amérique du Nord, notamment en Ontario où la réglementation doit tenir compte de l'implantation d'une deuxième unité résidentielle sur le lot depuis 2012 (Duchaine 2016). Cette pratique ne semble pas être répandue, même de manière informelle, sur le territoire d'étude. Par ailleurs, les perceptions par rapport à celle-ci sont pour la majorité négative. D'une part, les membres du personnel municipal ont tous signifié le défi réglementaire que représente la construction d'une seconde unité dans la cour, notamment par rapport au respect des ratios de stationnements. Autrement, les normes de sécurité incendie quant à l'accès au bâtiment représentent aussi un bémol à cette pratique : « Les pompiers sont pas ben ben parlants » (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016). D'autre part, 6 participant(e)s estiment que cette pratique de densification douce n'est pas souhaitable puisqu'elle encombre l'espace et piétine la cour qui « représente l'aire d'agrément le plus important en banlieue » (Després, Larochelle et

Blais 2000, 68). Certains participant(s) ont eu des réactions plus fortes : « Ayoye, je crois pas que c'est acceptable d'après moi! » (Donald [e.m.] 16 février 2016) ou davantage axées sur la reproduction de cette pratique à l'échelle du quartier : « Mais regarde, si les gens ici décident de copier, pis là, tu as une maison principale, une petite maisonnée, une autre maisonnée, là, ça commence à être beaucoup » (Gerry [citoy.] 23 février 2016). Contrairement à l'Europe où la division parcellaire nécessaire pour ce type d'opération est plus courante, il semblerait qu'elle reste marginale en Amérique et que soient plutôt favorisés les autres types de densification qui altèrent moins la morphologie suburbaine (Touati 2013).

4.4.2. Diversification désirée, mais pas si l'intimité et la voiture en pâtissent

Les perceptions quant aux différents types de diversification sont dans l'ensemble très positives (Figure 45). Contrairement à la densification qui évoque l'augmentation du nombre d'individus et de bâtiments sur un territoire, la diversification est synonyme d'ajout de commerces, de services, de transports et de types de logements sur le territoire. Étant donné que les participant(e)s accordent une grande importance aux services de proximité, à la mobilité et à l'offre résidentielle, il n'est pas étonnant que la diversification sur le territoire soit perçue positivement. Dans une moindre mesure que la densification, la diversification peut occasionner des questionnements, principalement lorsqu'elle est fonctionnelle et signifie la venue de commerces dans des quartiers résidentiels.

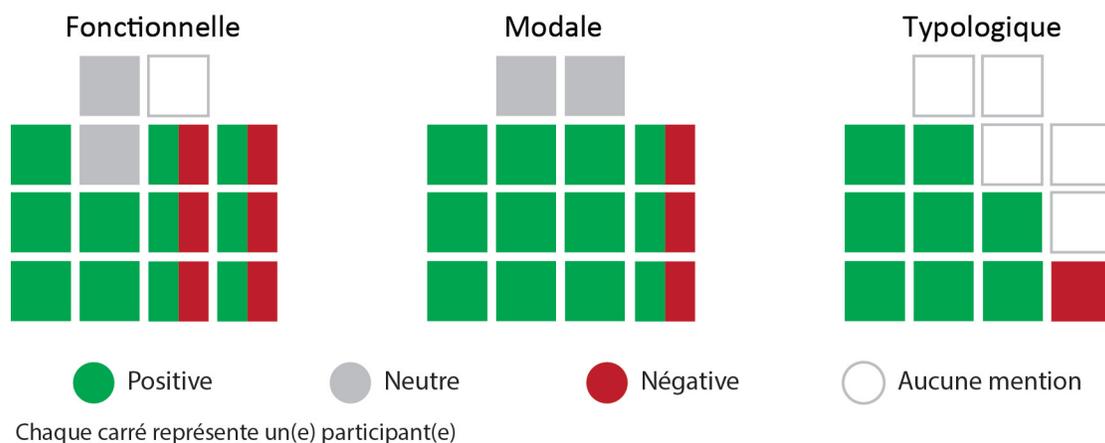


Figure 45 : Perception quant à la diversification

4.4.2.1. Diversification fonctionnelle. Formalité et informalité en progression.

La diversification fonctionnelle engendre des réactions mitigées de la part des participant(e)s puisqu'elle est souhaitée, mais pas si elle perturbe la tranquillité des quartiers résidentiels. D'une part, la plupart des participant(e)s identifient de la satisfaction ou une volonté de voir leur quartier se diversifier relativement aux commerces (9), aux espaces verts et aux jardins collectifs (4), aux logements dans les zones commerciales (3), aux espaces consacrés à la culture (2) et aux services sociaux, notamment pour les personnes âgées (2). D'autre part, trois participant(e)s déplorent la disparition des quelques zones industrielles restantes au profit de nouveaux quartiers résidentiels. Il existe donc un désir de voir s'installer dans le quartier une plus grande diversité d'activités et de fonctions. Tout comme la densification douce, une certaine diversification fonctionnelle s'inscrit de manière informelle sur le territoire. Selon le règlement de zonage, le secteur d'étude est relativement monofonctionnel en permettant peu de mixité des usages. Néanmoins, le constat est tout autre lorsqu'on se penche sur les activités informelles, donc qui ne cadrent pas avec les activités autorisées par la Ville dans les différents secteurs du zonage. Effectivement, 12 participant(e)s mentionnent des pratiques professionnelles ou commerciales informelles ayant lieu dans des zones monofonctionnelles résidentielles : « Notre voisin, il fait du paysagement. Pis euh, c'est ça, il a pas le droit non plus. Il le dit, il fait pas de bruit, ahah. On s'entraide. Si je faisais une plainte que lui il me dérange, là, ça pourrait lui nuire. Il a pas le droit » (Éloïse [citoy.] 21 février 2016). La diversité des pratiques est très large et couvre des activités du secteur secondaire (paysagement, artisanat, travail du métal et du verre), tertiaire (denturologie, physiothérapie, architecture, massothérapie, herboristerie, marketing, notariat et vente de vêtements) et aussi illicite (vente de drogues). Par ailleurs, 5 participant(e)s ont déclaré pratiquer des activités professionnelles dans leur logement, malgré les restrictions dictées par le zonage. Les activités informelles, mais licites sont dans l'ensemble très bien acceptées : « c'est toute des commerces de proximité. C'est le fun tsé. Pis le monde s'encourage tsé » (Éloïse [citoy.] 21 février 2016). Cependant, les activités illicites sont très mal perçues et renforcent la perception que le crime et l'insécurité sont présents dans le quartier : « il y a certains appartements, c'est carrément des crackhouses, il y a des appartements, ils font pousser du pot. Des maisons un peu de débauche là. Moi, j'ai peur le soir de me promener dans le quartier » (Fanny [citoy.] 23 février 2016). Licite ou illicite, la diversification fonctionnelle à l'intérieur des zones résidentielles pose problème lorsqu'elle perturbe la tranquillité du quartier :

Il faudrait pas que ça soit un commerce qui demande un va-et-vient incessant. Comme un dépanneur comme une pharmacie. Tu peux pas avoir un commerce de détail pur. En fait, je dirais non aux commerces de détail pis oui aux commerces de service. (Charles [citoy.] 10 février 2016)

La source du problème est l'incompatibilité entre l'achalandage que pourraient créer certaines activités non résidentielles et la volonté de vivre dans un milieu de vie calme. Inversement, l'absence d'achalandage due à la très faible densité du territoire d'étude renforce l'idée que la diversification fonctionnelle, entre autres par l'augmentation du nombre de commerces, est impossible puisque non viable :

Ben je pense qu'il faut être réaliste. C'est pas viable des commerces là-dedans. C'est pas viable, je veux dire, c'est parce que t'as pas de stationnement, t'as rien tsé. À l'époque, quand les gens avaient pas d'auto, c'était viable, mais aujourd'hui, je pense qu'il faut pas rêver en couleur. (Isabelle [citoy.] 28 mars 2016)

La diversification fonctionnelle est donc bien perçue, déjà en progression de manière informelle, mais ne doit pas entrer en conflit avec la très forte volonté de conserver la tranquillité du quartier. En termes de diversification des infrastructures naturelles, trois participant(e)s ont souligné l'importance des berges naturelles comme rempart à l'érosion et des abords de la carrière Laval comme écosystèmes abritant plusieurs espèces animales et végétales d'intérêt. Par ailleurs, la perception des berges est extrêmement positive et une majorité des participant(e)s ont identifié leur souhait de voir davantage de parcs aux abords de la rivière des Prairies.

4.4.2.2. Diversification typologique. Équilibre entre intérêts collectifs et personnels

La diversification typologique est perçue très favorablement par les participant(e)s. La quasi-totalité des mentions (7) porte sur la création de logements communautaires (sociaux et coopératives d'habitation) ou sur les logements multigénérationnels (3). Les membres du personnel municipal sont particulièrement sensibles à la question des logements communautaires : « Dorénavant, on veut jouer un rôle plus proactif dans la revitalisation des secteurs, dans l'aménagement de logements sociaux » (Albert [e.m.] 23 janvier 2016) et affirment être déjà en processus d'idéation pour trouver un moyen de diversifier les types résidentiels : « l'offre de logement social à Laval, on cherche des pistes » (Benoît [e.m.] 1er février). En outre, les participant(e)s citoyen(ne)s sont nombreux à identifier le logement social comme élément clé à la diversification des types de logements présents sur le territoire d'étude : « il manque de HLM, de coops, des choses comme ça. Les jeunes avec qui je travaille, ils cherchent, ils cherchent des appartements à prix abordables, pis c'est un gros problème » (Fanny [citoy.] 23 février 2016). Les participant(e)s signifient donc un désir de diversification typologique davantage axée sur l'intérêt collectif que sur l'intérêt personnel. Pourtant un projet de construction de logements sociaux a récemment rencontré une grande opposition sur le territoire d'étude :

C'est un projet municipal pour la cause sociale, un bâtiment de quatre étages. On a reçu une pétition là. Le bâtiment avait tous les défauts, c'était trop haut, ça allait faire des corridors de vent, des ombres portées. Ils [les pétitionnaires] avaient un urbaniste avec eux autres, ils avaient toute la liste des inconvénients d'un projet là. Pis là en plus, on amenait des pauvres là! (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016)

Cet employé municipal souligne un important aspect intrinsèque à la diversification typologique, soit la diversité socio-économique. Le seul participant ayant une perception principalement négative concentre son argumentaire sur cette diversité socio-économique dans le cas hypothétique où des semi-sous-sols seraient transformés en petits appartements locatifs adaptés aux personnes âgées ou aux étudiant(e)s : « je pense que ça diminuerait le valeur du quartier [sic] » (Gerry [citoy.] 23 février 2016). Dans ce cas, l'intérêt avancé n'est pas collectif, mais personnel puisque le participant appréhende les effets négatifs de la diversification typologique sur la valeur de son quartier, donc de sa propriété personnelle. Dès lors, il semble que les perceptions positives de la diversification typologique soulignent les externalités pour la collectivité tandis que la perception négative indique des externalités affectant l'individu.

4.4.2.3. Diversification modale. Souhaitable, mais pas au détriment de la voiture

La diversification modale est souhaitée puisqu'associée à une augmentation de la mobilité. Les participant(e)s sont très conscient(e)s que le territoire d'étude est fortement dépendant de la voiture, mais valorisent beaucoup les alternatives modales déjà présentes ou qui pourraient s'implanter dans leur quartier. L'intérêt pour des transports collectifs plus efficaces et plus fréquents est réellement présent, tout comme celui de voir des aménagements piétons et cyclables de meilleure qualité. Toutefois, la présence de l'automobile dans le mode de vie des participant(e)s reste extrêmement élevée et constitue un élément central dans leur mobilité. Seulement deux individus utilisent le transport en commun pour leurs activités principales et deux utilisent la marche. À ce sujet, les propos d'Hélène sont révélateurs de son cocktail transports : « moi j'ai une BMW hein! Bus, métro, walk » (Hélène [citoy.] 10 mars 2016). Cependant, la femme, comme les deux autres participant(e)s n'utilisant pas la voiture comme moyen de transport principal, restent très fortement attaché(e)s à la voiture et à la place qu'elle occupe sur le territoire, stationnements compris. Lorsqu'il est question du nombre limité de stationnements incitatifs autour du métro, la femme affirme : « Je conduis pas fac moi ça me dérange pas, mais par contre pour ceux qui voyagent qui aimeraient voyager peut-être en transports en commun [métro], mais ils peuvent pas parce qu'il y a pas de place pour stationner leur voiture » (Hélène [citoy.] 10 mars 2016). Ou lorsqu'il est question d'ajouter un tramway sur le boulevard des Laurentides, elle mentionne en se référant aux voies automobiles transformées en

rails : « Tu perds le boulevard des Laurentides. Ça serait pas un truc non » (Hélène [citoy.] 10 mars 2016). Bien qu'elle n'utilise pas la voiture, la participante maintient l'importance de ce moyen de transport sur le territoire. Le constat est le même pour les participant(e)s automobilistes, non sans rappeler les travaux de Fortin, Villeneuve et Rioux sur l'omniprésence de la voiture dans le mode de vie banlieusard (2008). Sandrine Jean affirme quant à elle que « la description d'une "journée typique" est claire sur ce point : une des ressources utilisées pour faciliter l'organisation familiale est la voiture » (Jean 2014, 118). Néanmoins, tout le monde s'entend sur l'importance de la diversification modale, mais celle-ci ne doit idéalement pas se faire au détriment de l'automobile :

Tsé des trottoirs de 6 pieds de large, tu te fais éclabousser, il y a pas d'arbres, euh, c'est vraiment pas agréable marcher là [boulevard des Laurentides] alors il faut se questionner : est-ce que, est-ce que c'est transformable sans euh reprendre sur le domaine automobile, pis si on reprend sur le domaine automobile on a quoi comme alternative? On n'a pas d'alternative. On n'a pas d'alternative dans l'axe nord-sud dans ce secteur-là. (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016)

Par ailleurs, un des regards mitigés porte sur l'impact de l'arrivée du métro sur la disponibilité du stationnement. Bien que le participant membre du personnel municipal n'est pas contre l'arrivée du métro, il mentionne : « Depuis l'arrivée du métro, il y a un système de vignettes qui a été implanté parce qu'il y avait beaucoup beaucoup d'insatisfaction des citoyens » (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016). Cette insatisfaction liée à la diminution du nombre de places de stationnements disponibles est probante de la place qu'occupe la voiture dans la mobilité des personnes interviewées. La voiture domine largement le paysage du territoire d'étude, mais semble perdre du terrain face aux alternatives de transport qui s'y implantent progressivement.

4.4.3. Adaptation perçue comme nécessaire et allant de soi

L'adaptation est un principe perçu positivement puisqu'il évoque l'idée que l'espace s'adapte aux besoins des individus. Effectivement, les mentions relatives à l'adaptation sont pour la majorité reliées aux besoins de l'individu à l'opposé de ceux de la collectivité. Les échelles spatiales mentionnées sont donc particulièrement axées sur la maison comme unité d'habitation personnelle. L'adaptation à l'échelle de la ville ou du quartier a été très peu abordée lors des entretiens, sauf pour de rares exceptions pour la plupart mises de l'avant par les membres du personnel municipal. Considérant que la culture, la technologie et la démographie ont beaucoup évolué dans les dernières décennies, il est pourtant étonnant d'observer que le nombre de mentions pour chaque sous-concept soit très inégal (Figure 46).

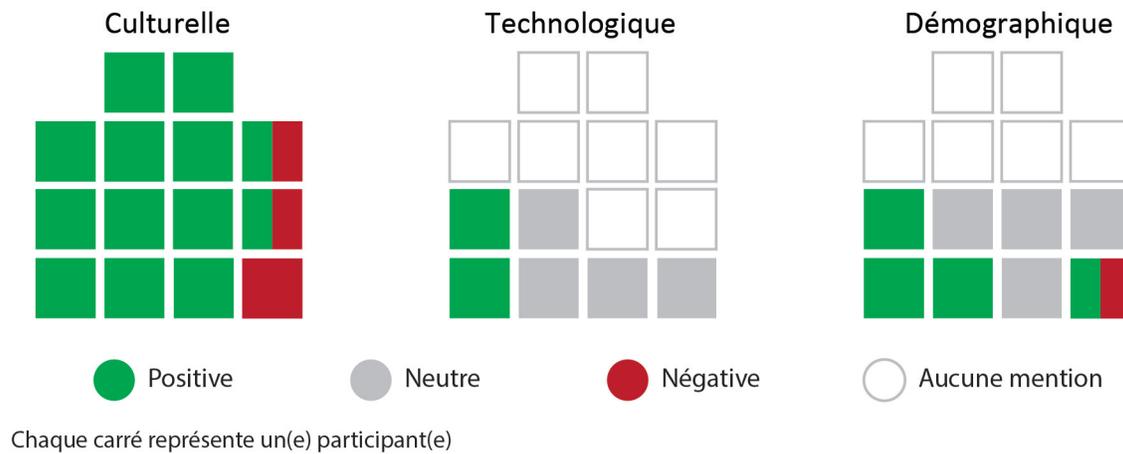


Figure 46 : Perception quant à l'adaptation

4.4.3.1. Adaptation technologique. Axée sur les enjeux environnementaux

L'adaptation technologique est très peu mentionnée par les personnes interviewées. Elle est axée sur les bénéfices personnels que peuvent en tirer les personnes interviewées puisque sur les six personnes en ayant parlé, une seule mention fait état de l'avantage que peut tirer la collectivité d'une adaptation du système de gestion des eaux pluviales aux technologies contemporaines :

Les gouttières de toit, on a demandé aux citoyens par règlement d'enlever les gouttières de toit qui sont branchées sur les drains français. Parce que le drain français va dans les égouts noirs, les égouts noirs, ça crée une surverse. Donc, nous aidons les citoyens à acquérir des bassins... un baril, pas un bassin. Justement, c'est pour arrêter les surverses. (Donald [e.m.] 16 février 2016)

Le système de gestion des eaux usées sur le territoire d'étude est identifié par Donald comme relativement ancien et peu adapté aux précipitations fortes et irrégulières qui croissent en nombre depuis quelques années. Sans faire état d'une nouvelle technologie révolutionnaire, l'homme souligne que ce système doit s'adapter aux nouveaux standards en termes de récupération des eaux de pluie et d'égouts. Il porte son attention sur une adaptation qui se veut avant tout axée sur une meilleure connaissance des techniques relatives à la gestion de l'eau. Cette adaptation permet d'éviter les externalités négatives des inondations et des surverses pour la collectivité qui paie pour les dégâts (intérêt collectif), mais aussi pour les citoyen(ne)s (intérêt personnel). Sans insister sur les changements technologiques, les autres participant(e)s (4) ont mis l'accent sur la modification des fenêtres dans leur logement. Aux premiers abords banale, cette adaptation technologique représente au Québec un aspect central à l'optimisation énergétique qui met l'accent sur l'isolation. Il n'est donc pas étonnant que des participant(e)s indiquent le changement de fenêtres comme

un élément d'importance dans les rénovations ayant eu lieu dans leur logement. Cette adaptation technologique engendre des avantages personnels en termes d'économie d'énergie, mais aussi en termes de confort durant les mois froids d'hiver. La nature des entretiens n'a pas permis d'aller plus en profondeur par rapport à ce type d'adaptation à l'échelle de l'habitat, mais il y a fort à parier que d'autres éléments ont été changés par les propriétaires au cours des années pour des raisons de désuétude technologique.

4.4.3.2. Adaptation culturelle. Généralisée au cadre bâti privé et timide pour les aménagements publics

L'adaptation culturelle du territoire a été centrale lors des entretiens. D'une part, les participant(e)s en ont beaucoup discuté et, d'autre part, ils ont pour la plupart été en mesure d'identifier des éléments d'adaptation culturelle effectués dans leur logement ou leur quartier. Tout comme l'avancent Noppen et Morisset (2004), on peut affirmer que l'adaptation culturelle est une pratique largement observée et courante. La quasi-totalité des mentions à ce propos est relative aux logements et aux différentes raisons qui mènent des propriétaires à la rénovation. Les trois raisons les plus souvent mentionnées par les participant(e)s sont d'avoir un logement plus grand (11), plus fonctionnel (8) et plus beau (8). Les logements donnés en exemple sont souvent ceux ayant été construits dans l'après-guerre, tels que des bungalows ou des immeubles à appartement. Les participant(e)s affirment que les propriétaires et les acheteur(euse)s potentiel(le)s veulent maintenant des logements plus grands. Ils peuvent avoir recours à l'agrandissement de l'unité existante par l'intérieur : « Il prend une chambre, il enlève les deux murs, fait un grand salon et une grande chambre à coucher » (Henry [citoy.] 10 mars 2016) ou par l'extérieur :

Euh, tiens regarde, cette maison-là en face. La maison à deux étages là, elle était identique à celle-là ici ou celle du coin [d'un étage]. Regarde la toiture là. Ces deux maisons-là étaient identiques. C'est là que mon chum demeurait et puis lui pis sa femme voulaient avoir une grosse famille [...] (Joseph [citoy.] 30 mars 2016)

La démolition d'un logement suivie d'une reconstruction d'un plus grand logement est aussi une pratique commune : « Je pense qu'elle a été démolie complètement ou il a peut-être juste gardé la fondation pis il est en train de construire la totale, le genre Saint-Eustache avec le garage double » (Benoît [e.m.] 1er février 2016). Il importe de distancier cette pratique de la densification forte puisqu'elle n'augmente pas la densité du nombre d'individus sur le territoire : « C'est une densification, mais sur le plan volumétrique » (Benoît [e.m.] 1er février 2106). Elle s'ancre davantage dans l'évolution culturelle au Québec par rapport aux standards résidentiels en termes de superficie

habitable. Malgré une réduction drastique de la taille moyenne des ménages passant de 4,6 à 2,3 personnes entre 1951 et 2011 (ISQ 2013), la taille des logements n'a cessé de croître au Québec dans les dernières décennies (Lacroix 2011). La « taille convenable du logement » qui « indique si un ménage privé vit dans des locaux de taille convenable selon la Norme nationale d'occupation » (Statistique Canada 2015, par.2), souligne par ailleurs ce changement qui s'opère dans les ménages québécois. En effet, l'indicateur précise que seulement 16 % des ménages québécois en 2009 requièrent un logement de 3 chambres à coucher et plus malgré que dans les faits, 52 % des ménages québécois vivent dans ce type de logements (Asselin 2012). Les ménages québécois vivent donc dans des logements de plus en plus grands malgré des besoins réels de moins en moins importants. Cette tendance à l'augmentation du rapport superficie/occupant(e) s'inscrit dans des changements culturels, notamment celui de la surconsommation, depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Cette pratique est perçue négativement par les membres du personnel municipal qui la jugent néfaste pour l'harmonie architecturale et volumétrique des différents quartiers. Par ailleurs, certaines interdictions relatives à cette pratique sur le territoire d'étude sont contournées puisque « beaucoup de gens utilisent le prétexte des maisons multigénérationnelles pour faire des grosses baraques » (Albert [e.m.] 23 janvier 2016). Pourtant, certains d'entre eux sont conscients des effets bénéfiques qu'occasionne cette pratique en termes d'augmentation de la valeur foncière et donc de revenus fiscaux : « Ce qui est intéressant pour une ville, c'est que ça augmente la valeur foncière, on touche plus de taxes sur le même territoire » (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016). Les commodités relatives au logement ont aussi évolué dans les dernières décennies. On peut penser à l'ajout d'une deuxième ou troisième salle de bain, au décroissement de certaines pièces, à l'installation d'un lave-vaisselle ou des machines à laver et à sécher. Ces pratiques, qui tentent de rendre le logement plus commode pour les activités quotidiennes, s'adaptent aux standards culturels, mais aussi personnels des propriétaires : « aujourd'hui, on est plus exigeant, on veut une deuxième salle de bain, pis une salle de jeu pour les enfants [...] Noppen parlait de la transformation et il va toujours y en avoir des transformations, que ce soit purement esthétique ou organisationnel » (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016). Finalement, les goûts en termes d'esthétisme sont en constante évolution et rythment des pratiques de rénovation axées sur la mise au goût du jour d'éléments strictement décoratifs. Ce constat semble s'appliquer au milieu résidentiel, mais aussi aux bâtiments commerciaux : « c'est un restaurant [qui s'est] jamais renouvelé depuis 40 ans. C'est vieux, c'est pas appétissant quand tu vas là. Je dis pas que c'est sale là, mais la décoration, ça fait vieux, ça fait... si ça pouvait être retapé, ça serait super » (Édouard 21 février 2016). Bref, l'adaptation culturelle se résume principalement à ses répercussions sur les logements et est davantage encouragée par des motivations personnelles (confort, goût, besoins) que par des motivations collectives. En ce sens, les mentions relatives à l'adaptation du quartier ou de la ville aux nouveaux standards culturels pour l'intérêt collectif sont plutôt rares.

4.4.3.3. *Adaptation démographique en cours ou anticipée par les personnes âgées*

Les changements démographiques qui s'opèrent sur le territoire d'étude, principalement le vieillissement, ont été mentionnés par certains participant(e)s qui ont par la même occasion souligné des éléments allant dans le sens d'une adaptation à ceux-ci. L'adaptation démographique à l'échelle de la ville est nécessaire pour répondre à des besoins futurs : « La population est vieillissante, donc tu vas avoir besoin de plus de services sociaux » (Charles [citoy.] 10 février 2016). Par ailleurs, des efforts d'adaptation démographique semblent en branle sur le territoire d'étude précisément pour augmenter la mobilité des personnes âgées et briser leur isolement spatial : « Moi je suis chanceuse parce qu'à Laval, les personnes de 65 ans ne payent pas le transport. Ça, c'est un avantage » (Hélène [citoy.] 10 mars 2016). Les participant(e)s du groupe d'âge de 60 ans et plus se montrent particulièrement sensibles aux différentes facettes que peut avoir l'adaptation démographique à l'échelle du bâtiment. Ces participant(e)s cherchent donc à adapter leur logement pour que celui-ci réponde le plus longtemps possible à leurs besoins et leur condition physique : « c'est ça qui est important. Vois-tu là, les rampes, avoir des rampes partout. En avant, il y a une rampe, il y a des rampes ici, fac on peut toujours se tenir, des rampes pour descendre » (Joseph [citoy.] 30 mars 2016). Non sans rappeler les conclusions de Lord et Després relatives au désir des personnes vieillissantes en termes de logement (2011), l'idée de vivre dans des résidences pour personnes âgées rencontre certaines réticences :

Je suis allé en visiter pas mal, pis souvent pis à chaque fois que tu vas visiter quelqu'un, surtout dans les résidences [...] tu t'enfanges dans les marchettes pis les béquilles pis toute le kit là ahhhhhh tout ça je trouve ça déprimant ça. C'est pour ça qu'on a décidé de rester dans notre maison tsé. (Josept 30 mars 2016)

Malheureusement, l'état d'un logement peut représenter un réel obstacle au désir d'y rester : « Pis si tu regardes le contexte de la personne vieillissante, il y en a beaucoup qui aimeraient venir vivre ici, mais il y a pas d'ascenseur. Tsé, il y a beaucoup de personnes âgées qui veulent rester, ils veulent pas s'en aller dans des résidences » (Hélène [citoy.] 10 mars 2016). Malgré tout, la construction soudaine de plusieurs résidences pour personnes âgées sur le territoire s'inscrit aussi dans un processus d'adaptation démographique puisqu'elle offre un éventail de services aux personnes âgées sur le territoire. Certes, le modèle des résidences pour personnes âgées ne correspond pas aux aspirations et aux budgets de plusieurs personnes, mais semble représenter une conséquence de l'adaptation du marché immobilier aux changements démographiques. À défaut d'avoir des incitatifs publics à la construction d'habitats intergénérationnels ou à la rénovation de logements pour les rendre accessibles universellement, ce sont les initiatives privées de prise en charge des personnes âgées qui semblent constituer pour l'instant le principal de l'offre adaptée

au vieillissement démographique. Les autorités municipales, qui sont au courant de cet enjeu, tentent de faciliter l'acquisition de permis pour la construction de logements intergénérationnels. Cependant, les efforts restants pour rééquilibrer la tendance à l'offre privée de résidences pour personnes âgées restent importants.

Pour conclure, le territoire d'étude semble posséder une définition ambiguë entre ville et banlieue qui ne manque pas de souligner les importantes transformations qui y ont lieu et qui forcent un mélange de caractéristiques à la fois traditionnellement rattachées à la banlieue et à la ville. Cette définition incertaine met en lumière l'aspect transitoire du territoire d'étude et jette les bases des diverses perceptions entretenues par les personnes participantes. En effet, l'essor et le déclin se côtoient sur le territoire et la perception de relative stabilité chez soi et de déclin chez l'autre crée une certaine distorsion quant son l'état. Les transformations qui ont actuellement lieu sur celui-ci ne semblent pas échapper à cette contradiction. Les différents concepts rattachés à l'actualisation ont quant à eux tous été abordés lors des entretiens semi-dirigés. Les perceptions à leur égard sont diverses, mais marquent certaines tendances. D'une part, l'attachement à certains aspects du mode de vie banlieusard, notamment l'attachement à la voiture, au stationnement, à la maison unifamiliale et à l'intimité, est très présent dans les entretiens. D'autre part, les objectifs de l'actualisation suscitent certaines interrogations. En effet, l'équilibre entre les intérêts privés des citoyen(ne)s et les intérêts collectifs reste difficile à établir. Voir son mode de vie changer au bénéfice du plus grand nombre reste une idée peu populaire et représente un défi de taille à aborder. Bref, ce chapitre a permis d'identifier différentes perceptions qui pavent la voie à l'identification des obstacles politiques et sociaux à l'actualisation dont il sera question dans le prochain chapitre.

CHAPITRE 5 : OBSTACLES POLITIQUES ET SOCIAUX À L'ACTUALISATION

Ce chapitre traite des obstacles politiques et sociaux liés à l'actualisation des banlieues d'après-guerre. Il rassemble les principaux résultats de cette recherche en mettant en lumière les différents éléments empêchant l'actualisation du territoire. La recension des écrits a déjà permis d'identifier les principaux obstacles politiques liés à l'actualisation des espaces suburbains. Cependant, ces écrits ne couvrent pas les liens entre la population et ces obstacles politiques de telle manière qu'il reste difficile d'établir les conséquences de ceux-ci sur les citoyen(ne)s et leur volonté d'actualiser l'espace. C'est pourquoi il importe d'abord de faire le point sur les résultats relatifs aux obstacles politiques dans l'optique où ceux-ci sont largement connectés aux obstacles sociaux qui seront présentés ultérieurement. Les nombreux obstacles sociaux ont été regroupés à l'intérieur de trois thèmes : le manque d'information sur l'actualisation, le manque de concertation et le manque d'intérêt pour l'actualisation. Ces trois thèmes permettent d'ailleurs de mettre l'accent sur de puissants vecteurs d'actualisation.

5.1. Obstacles politiques identifiés par les autorités municipales et surmontés par la population

Les membres du personnel municipal sont au courant des défis qui existent sur le territoire d'étude relativement à la réglementation en vigueur. En effet, celle-ci est en pleine refonte et nécessitera plusieurs années avant d'aboutir à des normes et des règlements mieux adaptés aux besoins et aux exigences d'aujourd'hui en termes d'aménagement. Tel que l'indique Benoît qui travaille au service d'urbanisme : « Avoir une nouvelle réglementation, ça va nous prendre encore trois ans » (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016). Il reste donc encore du temps avant que la nouvelle réglementation soit revue, mais les démarches démontrent que les autorités municipales sont conscientes des problèmes qu'occasionne la réglementation actuelle qui « date de 1970 » (Donald [e.m.] 16 février 2016). On sent d'ailleurs un réel désir d'éliminer les obstacles réglementaires, qui découragent notamment les initiatives de densification douce et de diversification modale, en favorisant une plus grande place aux alternatives d'occupation du sol et en réduisant la place de la voiture. Il importe de mentionner que la refonte réglementaire prévue ne vise pas uniquement un relâchement des règlements, mais aussi un certain resserrement pour éviter l'apparition de projets de densification forte considérés démesurés sur le territoire, comme c'est actuellement le cas. Le service d'urbanisme cherche d'ailleurs l'équilibre entre l'impossibilité de densifier le territoire et le laisser-aller complet qui

favorise les promoteurs immobiliers désireux de maximiser leurs investissements en construisant en hauteur. La réglementation est très floue par rapport aux limites de hauteur sur le territoire d'étude : « Il y a beaucoup de terrains à Laval qui n'ont pas de restrictions de hauteur » (Donald [e.m.] 16 février 2016) et les membres du personnel municipal sont conscients que les promoteurs ont encore le champ libre pour développer en hauteur :

D'ici là, il peut se passer toutes sortes de choses alors tu comprendras qu'il y a des bouffons qui peuvent déposer une tour de Dubaï à côté du métro Cartier qu'on va être obligé de l'étudier, pis on va être obligé de leur dire : « Ben, Monsieur, c'est pas acceptable » pis là il va dire : « Sur quelle base que tu me dis que c'est pas acceptable, le règlement me le permet? » (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016)

Comme vu antérieurement, l'annonce de projets de tours de plus de dix étages a engendré une polémique importante. Selon certain(e)s citoyen(ne)s de Laval, l'absence de réglementation ayant pu mettre un frein à ces projets jugés démesurés apparaît comme une preuve de mauvaise gestion des outils de planification. Les détracteur(trice)s de ces projets de tours affirment que ceux-ci déstructurent leur milieu de vie et diminuent leur qualité de vie. Par ailleurs, ces personnes doivent se mobiliser contre ce type de projets jusqu'à l'adoption prévue des nouvelles réglementations ou de mesures de contrôle intérimaire plus restrictives par rapport aux limites de hauteur. Les contraintes réglementaires dont on vise le relâchement, identifiées par les membres du personnel municipal, se structurent quant à elles autour de deux éléments : les ratios de stationnements et les marges de recul. Les ratios de stationnement constituent un obstacle de taille à la densification puisqu'ils limitent la possibilité d'augmenter le nombre de logements sur un lot puisque l'aménagement de nouvelles places de stationnements est obligatoire, mais parfois techniquement impossible. Les stationnements doivent non seulement respecter certains ratios, mais doivent aussi se conformer à certains critères d'aménagement stricts :

Donc si tu as un garage, il prévoit que l'auto va aller dans le garage ou sinon, faut que tu ailles sur le côté, mais pas en avant de la propriété. C'est [...] dans le règlement. Tu es obligé d'avoir du stationnement [...] Faut que tu aies du stationnement à quelque part, et il faut pas qu'il soit en façade. (Donald [e.m.] 16 février 2016)

Il est donc contraignant d'ajouter un logement additionnel tout en respectant les ratios obligatoires et les critères d'aménagement. Les marges de recul mettent quant à elles un frein aux initiatives de densification puisqu'elles rendent ardu l'ajout de superficies habitables en annexe : « le problème c'est [que] la Ville continue à exiger des marges de chaque côté du terrain et souvent c'est que le lot est trop étroit pour le permettre » (Albert [e.m.] 23 janvier 2016). Cependant, les membres du personnel municipal sont plutôt favorables à la suppression des marges de recul obligatoires : « Va falloir transformer notre réglementation. Moi je pense que ça c'est une avenue, de permettre

la marge zéro dans ces territoires-là » (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016). Conscients de l'obstacle à l'actualisation que peuvent représenter les marges obligatoires entre deux bâtiments, ces participants mettent de l'énergie à sensibiliser leurs collègues au potentiel que représente l'espace qu'elles occupent : « J'ai commencé il y a quelques mois à essayer de mettre ça dans la tête de mes collègues, autant du côté administratif que politique, qu'on pourrait commencer à envisager de revoir les marges qu'on exige » (Albert [e.m.] 23 janvier 2016). Pour les nouvelles constructions, les marges occasionnent aussi des pertes (Figure 47). Les promoteurs doivent respecter les marges de chaque lot même s'ils possèdent deux lots adjacents qu'ils développent en un seul projet. De ce fait, on observe des espaces laissés vacants qui auraient pu être construits et offrir davantage de



Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2016
Source: Photo: Google Street View 2016

Figure 47 : Marges latérales entre deux nouveaux bâtiments résidentiels

logements sur une même superficie. Le couple constitué d'Éloïse et d'Édouard s'est par ailleurs buté à cet obstacle réglementaire lorsqu'il a fait la demande d'un permis pour construire une annexe latérale qui leur sert d'atelier artisanal :

Ben, il y a une question...quand on a...quand on a construit, quand on a agrandi ici, premièrement on n'avait pas le droit de dépasser la devanture de la maison. On n'aurait pas construit quelque chose qui dépassait avant. C'était un règlement municipal. On n'a pas le droit faire ça. En tout cas ici, dans le quartier résidentiel, on n'avait pas le droit d'être plus en avant, bon. Et aussi, on n'avait pas le droit de construire une pièce habitable. Il fallait que ça soit un garage. Alors nous, on a demandé à la Ville pour construire. On a demandé

un permis de garage, et on savait qu'on voulait pas faire un garage, mais on a joué le jeu, pis un an après, on a fait un changement de garage en pièce habitable. On avait le droit de faire ça. (Éloïse [citoy.] 21 février 2016)

Cet exemple est probant puisqu'il démontre bien, d'une part, les obstacles que peuvent rencontrer les citoyen(ne)s dans leur cadre d'un projet qui s'inscrit dans l'actualisation de leur logement et, d'autre part, que la réglementation est contournée par des pratiques informelles. Dans le cas du couple, le processus reste légal, mais emprunte un parcours irrégulier pour atteindre les fins souhaitées, soit la construction d'une annexe latérale à des fins de production artisanale. Sans le parcours incluant deux demandes de permis, d'abord pour un garage et puis pour une pièce habitable, le projet du couple n'aurait pas vu le jour. L'informalité des pratiques en réponse à la réglementation désuète du territoire d'étude est fréquente. On peut notamment penser à l'informalité professionnelle dont il a été question antérieurement. Les zones R (pour zone résidentielle) et RU (pour zone résidentielle unifamiliale) du règlement L-2000 (VL 1970), qui couvrent la grande majorité du territoire d'étude et la totalité des logements où les entretiens ont eu lieu, limitent les activités à la fonction résidentielle, mais sont investies par de nombreuses pratiques professionnelles informelles. On peut aussi penser à l'informalité dans les logements additionnels, tels que les semi-sous-sols. Malgré un certain contrôle municipal de ce genre de pratiques informelles, les autorités se butent à des enjeux :

C'est pas évident parce que je veux dire quand ça fait 15 ans que quelqu'un a un deuxième logement pis que la Ville elle arrive 15 ans plus tard pis qu'elle dit : « Vous savez que votre logement est pas légal », euh ça cause des frictions. (Albert [e.m.] 23 janvier 2016)

Par ailleurs, la question de l'informalité dans le logement est très sensible puisqu'elle renvoie à un lieu de vie et génère potentiellement une source de revenu lorsqu'il est question de location. On comprend bien les tensions qui peuvent survenir lorsque la réglementation entre en conflit avec une utilisation informelle d'un bâtiment ou d'un lot, même lorsque celle-ci s'étale sur plusieurs années. Cette informalité répond à un certain besoin en logement et en espace de travail et surmonte plusieurs aspects réglementaires jugés trop restrictifs, notamment le nombre limité de logements sur un terrain, le ratio de stationnement et la monofonctionnalité. Les obstacles réglementaires sont déjà identifiés par les autorités municipales et surmontés par les citoyen(ne)s de manière informelle. Les obstacles sociaux restent quant à eux beaucoup plus difficiles à cerner pour les autorités municipales qui peinent encore à les identifier malgré des démarches récentes allant dans le sens d'une meilleure compréhension de leurs caractéristiques.

5.2. Obstacles sociaux. Manque d'information, de concertation et d'intérêt pour l'actualisation

Les obstacles sociaux sont très différents des obstacles politiques puisqu'ils ne sont formalisés par aucun outil de planification. En effet, les obstacles sociaux à l'actualisation sont davantage liés à des dynamiques sociétales qui sont en constante évolution. Contrairement à la réglementation ou aux lignes directrices d'aménagement qui restent pour la plupart inchangées durant de longues périodes de temps, les dynamiques sociétales sont fréquemment en changement. Trois obstacles sociaux à l'actualisation proactive des espaces suburbains d'après-guerre ont été identifiés. Ces obstacles tendent principalement vers l'identification d'éléments dont l'absence rend l'actualisation difficile, voire impossible. Ces éléments sont l'information, l'intérêt et la participation. C'est donc l'absence de ces éléments, ou leur manque, qui constitue des obstacles sociaux : le manque d'information par rapport à l'actualisation, le manque de concertation dans l'actualisation et le manque d'intérêt pour l'actualisation.

5.2.1. Manque d'information. Concepts inconnus suscitant l'appréhension et le rejet

Le manque d'information est synonyme d'absence de sensibilisation par rapport à plusieurs aspects de l'actualisation. Tel que vu antérieurement, plusieurs éléments liés à la densification, la diversification et l'adaptation du territoire sont pour la plupart très flous pour les participant(e)s, davantage encore pour les citoyen(ne)s que pour les membres du personnel municipal, et suscitent des interrogations par rapport à leur impact sur le quartier et le mode de vie de ceux et celles qui y habitent. Le terme actualisation évoque pour la majorité des personnes interviewées la mise à jour et l'adaptation du territoire aux populations qui y vivent. Il appert cependant que les différents éléments qui définissent l'actualisation restent mal compris et engendrent autant, sinon plus, d'appréhensions que d'espoirs. Les personnes participantes étant peu informées des effets théoriques et réels de l'actualisation sur leur mode de vie, il reste difficile pour elles de prendre position quant à tout changement dans leur quartier ou dans les quartiers environnants. Leurs propos tendent donc à s'inscrire davantage dans le statu quo : « Ben moi ici j'espère que ça va rester comme ça » (Isabelle [citoy.] 28 mars 2016), puisqu'il apparaît ardu de s'approprier des idées dont les conséquences restent difficiles à saisir. Le manque d'information représente donc un obstacle social à l'actualisation puisqu'il écarte la possibilité d'agir proactivement en maintenant la population dans un désir de statu quo. Ignorer les tenants et les aboutissants de l'actualisation maintient la population dans le doute quant à son utilité et rend impossible toute appropriation des éléments qui la constituent. Par appropriation, on entend « Faire sa propriété de quelque chose »

(Larousse 2016), notamment par le biais d'une certaine intériorisation d'un concept, d'une idée ou d'une pratique (Ripoll et Veschambre 2004). En effet, des concepts et des idées plus largement véhiculés dans les dernières années par les municipalités, les groupes de recherche ou les réseaux de diffusion semblent davantage intégrés dans le discours des personnes participantes et acceptés par la grande majorité de celles-ci. Ces concepts seront d'abord abordés dans cette section, suivis d'exemples de diffusion des connaissances ayant permis de rendre accessibles et appropriables d'autres concepts moins connus. Cette diffusion a pour but d'informer, mais aussi de déconstruire certaines craintes liées à l'actualisation. Ces craintes, découlant de l'attachement au mode de vie banlieusard, naissent du manque d'information et de l'impossibilité d'évaluer les conséquences de l'actualisation. Cet attachement au mode de vie banlieusard sera donc aussi étudié dans cette section pour mettre en lumière les principaux éléments (disponibilité du stationnement, maison individuelle, intimité) dont la transformation ou la disparition suscitent des questionnements.

5.2.1.1 Concepts et idées mieux connus et davantage souhaités par la population

Certains éléments de l'actualisation sont davantage compris et intégrés dans les propos des participant(e)s, tel que le concept de *Transit Oriented Development* (TOD) qui prône une certaine densification des secteurs où la diversité et l'intensité de transports en commun sont relativement élevées. Comme tel, le terme TOD fût utilisé uniquement par la personne siégeant sur le CCU et qui est probablement plus susceptible d'avoir été informée de sa définition, ses caractéristiques et ses répercussions en termes de développement urbain. Cependant, quatre autres personnes ont mentionné les caractéristiques du TOD sans nommer le terme, notamment en indiquant la densification autour des services de transports en commun, particulièrement autour des stations de métro. Il est probable que cette densification ait été davantage mentionnée par les participant(e)s puisque deux des trois stations (Cartier et Concorde) font l'objet de projets particuliers d'urbanisme (PPU). Les deux PPU prévoient une hausse significative des densités et des hauteurs dans les secteurs avoisinants les stations de métro. Le journal *Courrier Laval* a notamment diffusé les caractéristiques du PPU Concorde dans un article du 12 février 2016 soulignant que le projet totalise :

quelque [sic] 60 000 pieds carrés, ces terrains actuellement occupés par des industries feront place à un parc municipal linéaire favorisant un mode de vie actif, conformément aux principes propres au mode de développement *Transit-Oriented Development* (TOD) au pourtour des réseaux de transport en commun. (Saint-Amour 2016, par.2)

Le journal bihebdomadaire évoque des aspects positifs liés au PPU tels qu'un parc qui vise un mode de vie actif et la disparition d'entreprises industrielles, davantage associées à des externalités

négligentes. L'article permet donc une certaine diffusion d'informations relatives au PPU et au mode de développement de type TOD. La Ville de Laval s'est aussi employée à faire connaître ses PPU en les rendant très accessibles. Elle déclare dans le PPU Concorde :

En s'inspirant des préceptes du nouvel urbanisme et du « Transit Oriented Development (TOD) », la Ville souhaite ainsi profiter de la venue du métro pour changer la vocation et densifier ce secteur de façon à créer un milieu de vie de qualité, organisé autour de la station de métro et comprenant des immeubles résidentiels, des commerces de proximité, des espaces récréatifs et des édifices publics. (VL 2007, 3)

La Ville évoque également des aspects positifs rattachés au TOD et à la densification aux pourtours des stations de métro. Il est probable que la diffusion périodique et municipale de ce concept, par ailleurs de manière assez positive, ait contribué à informer les citoyen(ne)s quant à ses objectifs et ses retombées. Dans leur article portant sur la notion de TOD dans la région métropolitaine de Montréal, Cournoyer-Gendron, Breux, Hamel, Poitras et Sénécal affirment que « the TOD concept is indeed used by a large number of local and metropolitan actors, with elected officials being no exception » (manuscrit non publié, 11 juillet 2016, p.8). Par ailleurs, la notion de TOD est employée lors des exercices de consultation qui « create bonds of trust and allow to better explain and improve the acceptance of projects » (Cournoyer-Gendron et al. manuscrit non publié, 11 juillet 2016, p.11). Ces consultations, de pair avec la diffusion du terme TOD par certains périodiques et documents municipaux, rendent le terme TOD davantage accessible et compréhensible pour les citoyen(ne)s.¹ Ainsi, la totalité des cinq personnes ayant mentionné la densification autour des stations de métro, caractéristique fondamentale du TOD, la voit d'un bon œil soit parce qu'elle est souhaitée « Je le désirerais tellement autour du métro Montmorency » (Éloïse [citoy.] 21 février 2016), jugée nécessaire « va falloir faire de la densification près des métros » (Donald [e.m.] 16 février 2016) ou raisonnable « on est proche du métro, je comprends qu'il faut densifier » (Gabrielle [citoy.] 23 février 2013). Il est donc probable que le fait qu'une partie des personnes interviewées aient été au courant des caractéristiques liées à la densification autour des stations de métro ait encouragé une certaine appropriation de cette idée, et par le fait même, un désir de la voir se concrétiser sur le territoire.

L'accès aux berges de la rivière des Prairies est un autre concept souvent mis de l'avant par les participant(e)s. Tel que mentionné lors de la mise en contexte, le territoire d'étude est marqué par

¹ Il importe de souligner que cet article met de l'avant que la notion TOD est interprétée différemment selon le contexte particulier des pays et des villes où elle est utilisée. Sa diffusion auprès des citoyen(ne)s restent donc soumise aux interprétations des divers acteurs politiques influencés par leurs objectifs respectifs. La densité et les transports sont des pierres angulaires de la notion de TOD, mais peuvent être mis en scène différemment, voire de manière opposée, selon les contextes géographiques, culturels et politiques des territoires. Dans cette optique, il est fort probable que la connaissance qu'ont certaines personnes interviewées par rapport à la notion TOD soit teintée d'une contextualisation régionale montréalaise.

une importante privatisation des berges et plusieurs personnes participantes n'ont pas manqué de souligner les bénéfices de leur hypothétique collectivisation. L'accès aux berges représente une diversification modale en bonifiant le réseau cyclable et une diversification fonctionnelle en termes d'infrastructures naturelles et d'activités récréatives et nautiques sur le territoire d'étude. Il y est aussi question d'adaptation culturelle de par la possibilité de rendre accessible cette zone pour la baignade et les sports aquatiques en milieux urbanisés. En effet, les dernières années ont été caractérisées au Québec par un discours prônant des rives accessibles pour tout le monde :

Les mentalités ont commencé à changer dans les années 1980, grâce entre autres à la prise de conscience environnementale. Depuis, les initiatives pour ramener les Québécois au fleuve se multiplient, principalement dans une optique récréotouristique. (Fréchette-Lessard 2013, par. 2)

La culture québécoise se dirige progressivement vers une valorisation des berges et de leur accès à la population. Les dernières élections municipales montréalaises ont d'ailleurs démontré que l'intérêt mis sur l'accès des berges était devenu un point d'importance dans les programmes des différents partis (Cardinal 2013). L'accent mis sur cette thématique lors des élections montréalaises n'a pas manqué de teinter les propos des personnes interviewées : « Moi, j'en ai un grand projet pour la ville [...] Je trouve, pis c'est ça, c'est des choses qu'on entend de plus en plus, comme à Montréal, on parle de se réapproprier la rive » (Édouard 21 février 2016). Par ailleurs, la conscientisation grandissante à l'égard de ce sujet donne naissance à des prises de position : « les berges doivent appartenir à tous. Tsé pis on est de plus en plus conscients » (Gabrielle [citoy.] 23 février). La moitié des personnes interviewées (7) mentionnent l'accès collectif aux berges, s'inscrit bien dans l'idée d'actualisation du territoire, comme positif et souhaitable. Il est donc possible que la diffusion récente par les médias et certaines autorités politiques sur les externalités positives de l'accès aux berges ait eu un écho dans la perception qu'en ont les citoyen(ne)s.

Il existe cependant une certaine différence entre l'information quant à des concepts tels que les TOD et des principes tels que l'accès aux berges. Dans le premier cas, la diffusion des connaissances semble avoir engendré une certaine acceptation tandis que dans le deuxième cas, elle semble avoir engendré des revendications, ou du moins un certain désir. On peut affirmer que l'information représente un vecteur à l'actualisation en entraînant, d'une part, l'acceptabilité face aux interventions nécessaires, mais impopulaires (TOD) et, d'autre part, l'aspiration face aux interventions non prioritaires, mais souhaitées.

5.2.1.2. Exemples révélateurs de diffusion de l'information, la RUI Pont-Viau et les Tribunes urbaines

L'information et la sensibilisation aux enjeux urbains peuvent prendre une autre forme que celles des périodiques traditionnels (journaux, blogues en ligne) ou des documents municipaux officiels (PPU, vision stratégique d'aménagement). Effectivement, elle peut s'ancrer sur le terrain sous forme de sessions d'informations interactives et d'ateliers participatifs. C'est notamment le cas des démarches de revitalisations urbaines intégrées (RUI) qui existent sous forme territorialisée sur l'île de Montréal, à Laval et à Longueuil. Selon la Ville de Montréal, l'objectif principal de la RUI est « d'améliorer de façon notable et durable le sort des résidents des territoires défavorisés » (VM s.d.). Cependant, les objectifs intermédiaires qui permettent d'atteindre l'objectif principal ont trait « au renforcement de la capacité collective d'agir, à l'amélioration du cadre physique et bâti, à l'amélioration de l'offre de services publics et privés et au développement des compétences des individus » (VM s.d.). Ce dernier objectif intermédiaire renvoie directement à la notion de compétences définie par la maîtrise de certaines connaissances. La RUI est donc une structure paramunicipale responsable d'améliorer son quartier, notamment par la voie de l'information. Il a été possible d'observer les activités d'une RUI puisqu'il en existe une sur le territoire d'étude qui se nomme RUI Pont-Viau. Nous avons notamment eu l'opportunité de nous entretenir avec un couple de citoyen(ne)s (Hélène et Henry) qui ont tissé des liens très serrés avec la RUI Pont-Viau dans le cadre d'un programme d'aménagement d'un jardin collectif dans un parc de quartier. Le couple, comme plusieurs autres citoyen(ne)s du quartier, fut approché pour participer à la mise sur pied et à l'entretien d'un jardin collectif à proximité de leur logement :

Ils ont fait de la sollicitation. Sont venus nous demander, ils ont commencé par des balcons verts, si on voulait avoir des plants, des tomates, des concombres. Tranquillement, ils nous amenés à avoir un jardin parce qu'ils ont fait les analyses du sol. C'est la meilleure place pis tout ça. On s'est embarqués. (Hélène [citoy.] 10 mars 2016)

L'expérience s'est sans contredit révélée être une formidable opportunité de socialisation à l'intérieur du quartier :

T'as des gens, qu'eux autres, ça fait douze ans qu'on est ici, qu'on a jamais parlé, pis grâce au jardin, on s'y réunit, pis [...] [maintenant] les gens se parlent. On se rencontre. Bonjour! Euh, là, il y a une communication qui s'est créée et vraiment là, un lien. Parce qu'on a beau, pis il y en a que ça fait des années, longtemps plus que nous autres, pis euh, là ça fait douze ans pis on les connaissait pas pis on les a connus. Comme à côté, c'est une coop, on a connu un monsieur. C'est vraiment de la communication là. (Hélène [citoy.] 10 mars 2016)

La RUI Pont-Viau représente dans ce cas un vecteur d'actualisation en permettant une diversification

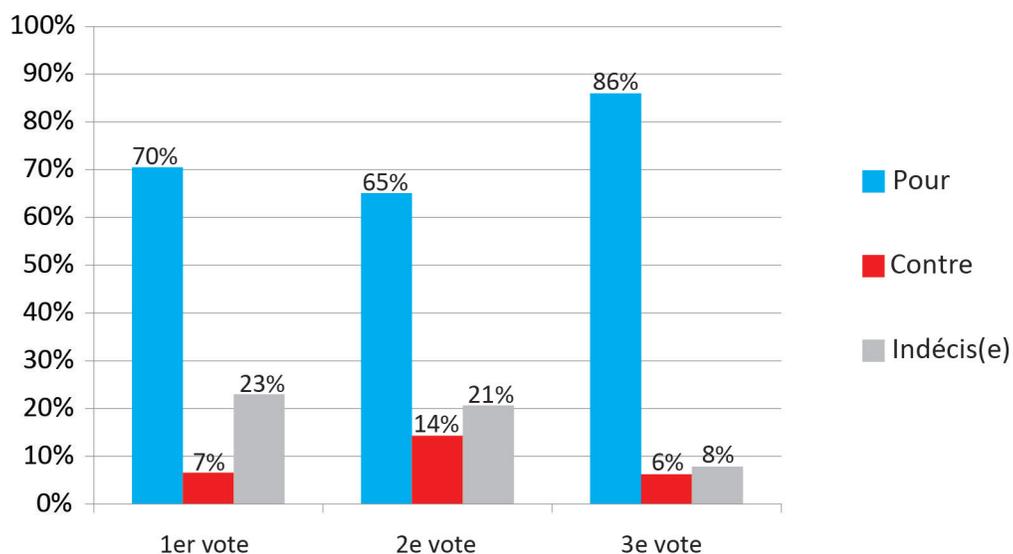
fonctionnelle (une parcelle de parc devenue un lieu de production et de distribution agricoles). En passant de récréative à agricole, cette parcelle de parc s'inscrit dans certains enjeux locaux en créant un lieu de socialisation, de travail et de fierté collective. Justement, le changement de fonction opéré sur la parcelle, qui représente environ 15 % de la surface gazonnée du parc a cependant créé des tensions et une résistance de la part de certain(e)s voisin(e)s : « Le reproche, ben c'est un parc, [pas] un jardin. Un parc [...] On a pris juste une petite partie » (Hélène [citoy.] 10 mars 2016). Le couple identifie que le manque d'information représente l'obstacle principal à ce genre de projet, engendrant des réactions négatives. À l'opposé, le partage de l'information permet de désamorcer les appréhensions :

Tsé parce que, c'est là que, faut tu arrives à tenter de faire comprendre à la personne que tu vois arrivée, on va dire plutôt négative. Parce que, elle sait pas comment que ça fonctionne, faut que tu arrives à lui montrer le positif de tout ça. Tsé. Pis là, tu t'aperçois qu'en parler avec, là elle commence à... (Henry [citoy.] 10 mars 2016)

Cette situation n'est pas sans rappeler les péripéties vécues par Josée Landry et Michel Beauchamp, un couple de Drumondville, qui aménagèrent en potager l'entrée de leur propriété en 2012. Le couple rencontra de nombreux obstacles provenant de la municipalité qui considérait que l'entrée des maisons devait être principalement gazonnée (Daoust-Boisvert 2012). À l'époque, le directeur général de la Ville, Claude Proulx affirmait : « C'est une question de cohésion de la trame urbaine [...] On ne voudrait pas se retrouver avec des plantations de blé d'Inde devant une résidence, de radis devant une autre et de patates ailleurs » (Proulx 2012, cité dans Léveillé 2012, par.6). Pourtant, les débats autour de cette histoire furent très médiatisés et engendrèrent de nombreux appuis tant au Québec qu'à l'international. Au printemps 2013, la Ville change sa réglementation pour permettre les potagers en façade (Cornellier 2013) et agit proactivement en permettant les poulaillers urbains en 2016 (Poisson 2016). Le partage d'une idée ou d'un concept, tel que celui du jardin collectif ou privé en façade, facilite son acceptation, mais aussi son appropriation de telle manière que des réfractaires peuvent devenir des adhérent(e)s au projet.

Un autre exercice, nommé les Tribunes urbaines est révélateur quant à l'importance de l'information dans l'appropriation d'idées nouvelles. C'est l'équipe du réseau Villes Régions Monde (VRM), en partenariat avec le GIRBa et l'Université Laval, qui a conduit cet exercice d'information reposant en partie sur le débat engendré par la densification douce observée dans certains quartiers de bungalows à Québec. Les Tribunes urbaines, bien qu'elles se concentrent plus précisément sur la région de Québec, représentent un exemple d'atelier d'information très pertinent puisqu'elles mettent l'accent sur un enjeu qui concerne directement le territoire d'étude. L'exercice est proposé sous une formule où «le public est invité à venir entendre les porte-paroles de différentes positions

autour de projets urbains suscitant des débats, et à exprimer son degré d'accord, en direct et par télévotéur, avant et après l'exposé des enjeux en cause et de connaissances scientifiques » (Tribunes urbaines 2015). Les personnes présentes durant les Tribunes urbaines (environ une soixantaine) sont donc invitées à se prononcer à l'aide de télévotéurs sur la densification douce dans les secteurs de bungalows de la région de Québec. Plusieurs intervenant(e)s (architectes, chercheur(euse)s, promoteurs immobiliers, comités citoyens) ont présenté leur point de vue et leurs arguments pour ou contre la densification de telle manière que l'auditoire a pu entendre différentes visions par rapport à la thématique principale. La période de présentation a été ponctuée de trois séances de vote qui mettent en lumière de manière probante l'importance de l'information comme vecteur d'appropriation (Figure 48). En effet, on remarque que le pourcentage d'indécis(e)s décline progressivement pour passer de 23 % à 8 %, soit près de trois fois moins entre le début et la fin de l'exercice. L'indécision se dissipe de manière plus marquée entre le deuxième et le troisième vote où l'appui à la densification douce augmente de près de 20 %. Cet exercice démontre que l'information partagée par une panoplie d'acteurs différents permet de sensibiliser les individus afin que ceux-ci puissent se prononcer sur un sujet particulier. Par ailleurs, la perception de la densification est grandement améliorée suite à l'exercice puisque les intervenant(e)s, pour ou contre celle-ci, semblent avoir été en mesure de déconstruire les aspects suscitant des craintes de la part de l'auditoire. Dans cet exemple précis, la diffusion de connaissances variées s'est révélée



Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2016
Source: Tribunes urbaines 2015

Figure 48 : Résultats de l'exercice des Tribunes urbaines concernant la densification douce

être un vecteur de compréhension d'un des aspects de l'actualisation et une augmentation marquée de son acceptation. Les Tribunes urbaines se sont cependant limitées à une rétroaction quantitative axée sur le télévote anonyme. Il est donc impossible de savoir quels ont été les questionnements de l'auditoire par rapport aux différentes informations présentées durant l'événement. Cependant, les différentes présentations des intervenant(e)s mettent en lumière des aspects répondent probablement en amont aux questionnements habituels des citoyen(ne)s. La diffusion d'information est donc probablement dirigée vers certains questionnements potentiels déjà identifiés par les intervenant(e)s. Ainsi, plusieurs présentations mettaient l'accent sur la préservation de l'architecture du quartier, de son ambiance, de sa verdure et de sa tranquillité en démontrant que la densification douce devait et pouvait respecter ses éléments caractéristiques de la banlieue. Il est possible que les intervenant(e)s aient anticipé que l'auditoire s'intéresse à ces aspects qui pourraient être chamboulés par la densification douce. Mais qu'en est-il des questionnements liés à l'actualisation en général? Les entretiens semi-dirigés ont permis de récolter certains de ces questionnements entourant les craintes et les inquiétudes relatives à l'actualisation et qui s'inscrivent dans un fort attachement au mode de vie banlieusard.

5.2.1.3. Attachement au mode de vie banlieusard et peur de sa perte

Les entretiens semi-dirigés ont été marqués par plusieurs remarques relatives aux impacts de l'actualisation sur le mode de vie. Contrairement aux intervenant(e)s des Tribunes urbaines qui semblent avoir anticipé ces questionnements pour mieux y répondre, les entretiens semi-dirigés se voulaient un outil de collecte des questionnements plutôt qu'un outil d'information. Tel qu'avancé par Després, Fortin et Vachon (2002; 2011), il existe un fort attachement à différentes composantes du mode de vie de banlieue. La peur de voir ces composants disparaître à cause de l'actualisation du quartier existe et a fortement teinté les entretiens semi-dirigés. À ce propos, nous croyons que la notion de *loss of community* (perte de communauté) avancée par Wolf (2006) représente un parallèle intéressant à faire avec cette peur. La communauté représente en quelque sorte un des éléments clés qui constituent le mode de vie puisqu'elle caractérise le territoire et les liens sociaux qui unissent les participant(e)s à leur voisinage. La peur de perdre la communauté et de voir un certain « loosening of the social fabric » (Wolf 2006, 218) est identifiée par les autorités municipales qui sont conscientes des enjeux liés à la mixité sociale associée à certains projets de construction de logements sociaux. Les inquiétudes sont également présentes lorsqu'il est question de projet de condominiums puisque les nouvelles populations, davantage aisées, peuvent être perçues par certaines personnes comme des menaces à leur communauté :

Les condos, c'est très mal vu. Très mal vu. Dans tous les projets que j'ai vus où il y a eu des

consultations publiques euh, là c'est le contraire, on dénonce les riches, tout le temps des riches, pis la circulation automobile. (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016)

La peur de perte de la communauté est réelle et anticipée par les autorités municipales, mais reste relativement absente dans les échanges avec les participant(e)s citoyen(ne)s. Un seul participant déclare que l'actualisation serait négative pour sa communauté en évoquant que la diversification typologique par le biais de la construction de logements locatifs dans son quartier qui attireraient une population de locataires : « Si tu commences à avoir plein de locataires dans un quartier, admettons qu'une maison le fait, c'est une chose, mais si toutes les maisons, là tu changes le *fabric* du quartier donc, c'est pour ça que je dirais non » (Gerry [citoy.] 23 février 2016). Un autre participant, Joseph, s'est d'ailleurs remémoré un changement vécu dans sa communauté relativement à une nouvelle famille qui s'était installée dans le quartier : « Elle a vendu la maison [...] pis éventuellement, c'est des Noirs qui l'ont achetée. Pis tout le monde autour, shiiiiiii, je sais pas, ils étaient... c'était la première famille tsé de non-blancs, pour un quartier » (Joseph [citoy.] 30 mars 2016). L'homme affirme cependant avoir appris à connaître ses nouveaux voisins et ajoute :

C'est à peu près les meilleurs voisins que tu peux pas t'imaginer icitte. Le fun, du monde ben correct tsé [...] Et puis euh, du monde ben ordinaire, mais ils ont élevé une famille assez extraordinaire tsé. Il faut pas trop s'énervé avec des choses de même tsé. (Joseph [citoy.] 30 mars 2016)

Ses appréhensions quant à la couleur de peau de ses nouveaux voisins disparaissent lorsqu'il commence à les connaître. Dans ce cas, l'information n'est pas institutionnelle, mais plutôt personnelle et s'inscrit dans la construction d'une relation entre plusieurs individus. Connaître l'autre permet de déconstruire ses appréhensions à son égard. L'exemple de cette famille qui marque un précédent dans l'histoire du quartier (première famille non blanche) est probant quant à l'importance de l'information dans l'acceptation puisque connaître quelqu'un, c'est avant tout avoir des informations sur cette personne (comment elle est, d'où elle vient, comment elle s'appelle, quelles sont ses aspirations, etc.).

Outre ces exemples, la perte de communauté ne semble pas représenter un aspect d'importance pour les personnes participantes. Il est d'ailleurs intéressant de souligner que l'Enquête sur la santé des collectivités canadiennes de 2005 place la population de Laval en dernier quant à l'appartenance à la communauté locale (Diotte 2006). En effet, à la question : « Comment décririez-vous votre sentiment d'appartenance à votre communauté locale? » seulement 44 % des répondant(e)s lavalais(es) déclarent très fort ou plutôt fort, ce qui classe Laval dernière de la fédération canadienne où la moyenne est de 64 % (Diotte 2006, par. 1). L'étude englobe tout le territoire de Laval et

occulte vraisemblablement les particularités locales qu'on pourrait retrouver dans chaque quartier. À ce propos, Pierre Hamel affirme que :

Laval est un vaste territoire fragmenté qui ne possède pas de véritable centre-ville et dont la fusion, survenue dans les années 60, est encore relativement récente [...] Les gens travaillent, se divertissent et magasinent dans plusieurs villes. Le faible sentiment d'appartenance est justement la conséquence de cette grande mobilité. Les Lavallois possèdent des appartenances multiples. (Hamel 2006, cité dans Diotte 2006, par. 2)

Il est probable que le sentiment d'appartenance relativement bas atténue l'intensité de la peur de perte de la communauté. Il est peut-être plus pertinent d'évoquer la perte du mode de vie comme peur davantage présente. En effet, la peur de perdre son mode de vie, par la disparition d'un ou plusieurs de ses composants, est beaucoup plus présente dans les entretiens avec les participant(e)s.

Ainsi, la disponibilité du stationnement (11) est un aspect central au mode de vie banlieusard dont la disparition suscite beaucoup de réactions. Le stationnement est omniprésent en nombre et en superficie et représente une opportunité d'éviter les distances de marche entre les différents trajets réalisés en automobile. Sa disponibilité est conditionnelle au bon fonctionnement des activités quotidiennes : « Tsé, la qualité de vie, je la traduis par le stationnement » (Charles [citoy.] 10 février 2016). Pour assurer une disponibilité continue d'espace pour la voiture, il semble y avoir trop de stationnements pour l'utilisation quotidienne. En effet, on retrouve des mers de stationnements vides autour des centres commerciaux et le constat est semblable pour les logements. On en retrouve en trop grand nombre pour l'utilisation quotidienne de la famille. En effet, Éloïse déclare : « Notre entrée est grande, on peut mettre comme 4-5 véhicules dans notre entrée. Ça a jamais été un problème [le stationnement] » (Éloïse [citoy.] 21 février 2016). Pour sa part, Charles affirme : « T'as vu dans l'entrée, on a deux places de stationnements, pis même si c'était pas dans l'entrée, la rue est là » (Charles [citoy.] 10 février 2016). Nonobstant cette disponibilité accrue de stationnements, les mentions à son égard sont très nombreuses et représentent un aspect essentiel à la compréhension du mode de vie banlieusard. La menace de voir cette disponibilité de stationnements s'amoinrir est perçue comme une atteinte au mode de vie et à la facilité à se mouvoir dans l'espace : « tu peux pas enlever ce stationnement-là, c'est tout le temps plein. Faut qu'il y ait un stationnement quelque part. Qu'est-ce que tu veux? Laval... » (Éloïse [citoy.] 21 février 2016). Cet attachement à la disponibilité de stationnements va même dans le sens d'une augmentation des espaces réservés à la voiture : « il y a un problème ici, on manque de places de stationnement, parce que les familles aujourd'hui, elles ont deux, même trois chars » (Hélène [citoy.] 10 mars 2016). Il en va de même pour les espaces entourant les stations de métro. Les stationnements incitatifs autour des stations de métro et de train sont bien accueillis malgré que leur nombre actuel est jugé trop peu élevé :

« C'est ça le gros problème de Laval, bon, le manque de stationnements pour les métros » (Henry [citoy.] 10 mars 2016).

Un autre élément important qui suscite une peur de perte du mode de vie est l'intimité (10) qui est fortement liée à la maison individuelle (6) et à l'espace extérieur personnel (8). En effet, l'intimité se vit à l'intérieur des limites du terrain. Elle est intimement liée au désir de rester invisible pour les voisins, et dans une certaine mesure, que les voisins restent invisibles :

En général quand quelqu'un fait un deuxième étage, il y a tout le temps un voisin qui vient au conseil municipal pour euh, parce qu'ils disent : « Ben là, je suis dans ma piscine, de leur fenêtre, ils vont me voir, j'ai plus d'intimité. » Ils trouvent ça imposant. La question de l'intimité revient souvent là, le fait que les gens vont voir dans leur cour, ça, ça, ça, ça les met inconfortables beaucoup. (Albert [e.m.] 23 janvier 2016)

Une participante, Gabrielle, souligne cependant que l'intimité peut être atteinte grâce à un bon aménagement puisqu'elle a déjà vu des projets résidentiels denses qui permettraient des espaces privés intéressants et intimes. Ce type de projets l'emmène d'ailleurs à témoigner d'une certaine connaissance des manières d'assurer l'intimité dans un projet résidentiel. Elle identifie donc cet important aspect que lui offre son actuel logement tout en reconnaissant qu'un aménagement de qualité puisse apporter un niveau élevé d'intimité. Gabrielle se retrouve donc en contrôle de cette crainte :

Comme j'ai vu dans certains essais, il peut y avoir une, euh, de la verdure. Je peux sortir pas juste sur un balcon comme dans un appartement, mais même un petit peu de gazon, pis même si je le partage, si je le...je serais plus ouverte à [un projet dense], pour ma part [...] Parce que j'ai vu d'autres projets plus communautaires, mais tu gardes ton intimité. (Gabrielle [citoy.] 23 février 2016)

La maison unifamiliale reste fortement liée à cette intimité pour plusieurs participant(e)s et est un symbole très fort puisqu'elle réfère à un des clichés les plus tenaces de la banlieue. Elle représente un aspect incontournable des mentions des participant(e)s relativement à leur milieu de vie : « Unifamiliale. Je voulais pas une maison avec des murs mitoyens » (Gerry [citoy.] 23 février 2016). Les avantages de la maison unifamiliale restent par ailleurs très ancrés dans l'imaginaire (luminosité maximale, intimité, pas de bruit en provenance du voisinage et possibilité de faire du bruit à toute heure sans déranger). Un nouveau projet immobilier sur Terrasse Montfort (Figure 49) au nord du territoire d'étude illustre à merveille cet attachement à la maison unifamiliale, ou dans ce cas précis, à la non-mitoyenneté. Effectivement, deux complexes de deux maisons jumelées sont séparés par une distance qui n'excède pas 80 centimètres. Contrairement à d'autres projets, cette



Réalisation: Samuel Descôteaux Fréchette 2016
 Source: Photos: Google Street View 2016

Figure 49 : Projet immobilier récent sur terrasse Montfort

distance ne semble pas être liée aux marges latérales imposées par la Ville et serait donc le pur produit d'une stratégie marketing de vente. En offrant des maisons jumelées plutôt que des maisons de ville en mitoyenneté, les promoteurs immobiliers s'inscrivent dans cet attachement à la maison individuelle, ou du moins ce qu'il en reste en contexte de pression foncière élevée, forçant le compromis au jumelé. En réaction à ce constat, le membre du service d'urbanisme répond : « C'est l'ostie de maladie mentale de banlieue là. C'est fascinant, mais en tout cas. Tsé, je veux être chez nous, je veux être chez nous. Oh non, contigu, non. C'est une maladie mentale je pense » (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016). Si certains aspects de cet attachement à la maison unifamiale évoquent la maladie mentale, ceux référant à l'espace extérieur personnel évoquent quant à eux la sainteté. L'espace extérieur, qui représente un potentiel énorme en termes de densification douce ou de diversification fonctionnelle liée à l'agriculture suburbaine, est « un lieu sacro-saint » (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016). Il représente pour les participant(e)s un lieu d'intimité, d'activités familiales, de détente, de nature, de verdure, de sports et de calme et l'attachement à cet espace est fort :

Pour eux, c'est important que ça reste impeccable, c'est des gens qui portent un soin incroyable à la devanture de leur maison. L'été, ils vont passer beaucoup de temps à laver leur entrée, à s'assurer que le gazon est impeccable [...] je veux dire, l'été eux en tant qu'individus ils prennent un soin religieux à entretenir leur terrasse. (Albert [e.m.] 23 janvier 2016)

Les réactions par rapport à certains nouveaux projets abondent dans le sens qu'un espace extérieur personnel suffisamment grand est un incontournable : « Eux autres ça a l'air des cages à poules leur cour là par exemple » (Gabrielle [citoy.] 23 février 2016). Urbania, le projet de tours de copropriétés récentes à proximité du métro Montmorency a par ailleurs été pointé du doigt à ce propos puisqu'il est presque exempt d'espace extérieur accessible pour les copropriétaires :

Non, c'est ça, tsé, ça serait le fun d'avoir une cour plantée prévue, tsé, ça c'est une affaire que je trouve épouvantable, le stationnement en plein milieu des buildings. Tsé au lieu d'avoir un parterre avec une couple d'arbres, des beaux petits bancs avec des tables de pique-nique. Tsé, c'est cheap là. Pourquoi ils ont pas creusé pour mettre le stationnement en dessous? Tsé, pour faire un peu de vie, non tu as rien! (Isabelle [citoy.] 28 mars 2016)

Il y a dans ce commentaire la superposition de l'attachement à l'espace extérieur et de celui pour le stationnement qui doit coûte que coûte trouver sa place dans un projet immobilier. C'est le constat qu'il est possible d'apposer à de nombreux commentaires qui entrecroisent différents attachements au mode de vie banlieusard. Ce n'est d'ailleurs pas surprenant puisque ces attachements sont intimement liés les uns aux autres et représentent pour la plupart des clichés tenaces de la banlieue.

Bref, le manque d'information est un obstacle à l'actualisation puisqu'il maintient la population dans un état d'appréhension face aux changements qui pourraient affecter leur mode de vie. L'information et la sensibilisation semblent cruciales en vue d'assurer une appropriation par la population des différents concepts qui définissent l'actualisation. Informer la population des externalités positives et négatives de l'actualisation permet à celle-ci d'être en mesure de prendre des décisions éclairées quant à l'évolution de leur quartier et leur municipalité. Pour preuve, certains concepts tels que les TOD ou l'accès aux berges ont trouvé écho auprès de la population après des années de diffusion de l'information disponible. Ces concepts sont aujourd'hui beaucoup mieux connus et il apparaît dorénavant davantage possible pour la population de les accepter ou de les rejeter de manière objective selon une lecture informée de leurs impacts sur le territoire. Les exemples de diffusion des connaissances tels que les Tribunes urbaines ou la RUI Pont-Viau sont probants quant à l'impact que peut avoir l'information lorsqu'elle est accessible et appropriable. Le fort attachement qu'entretiennent plusieurs participant(e)s par rapport à certains éléments du mode de vie banlieusard est teinté de craintes par rapport à leur altération ou leur disparition. Il apparaît évident que l'information peut désamorcer les craintes puisqu'elle permet une lecture objective des impacts de l'actualisation sur le mode de vie banlieusard. L'actualisation n'est pas incompatible avec le mode de vie banlieusard. Elle peut prendre des visages multiples au gré des particularités et des besoins locaux. Étant donné son caractère intrinsèquement adaptatif, il est cependant évident qu'elle transformera le territoire à différents degrés. Le manque d'information quant à ses impacts, positifs comme négatifs, est une porte ouverte à l'ignorance et aux craintes qui ne manqueront pas de freiner sa progression au Québec. C'est sans doute en informant et en permettant aux individus de s'approprier les idées et les concepts relatifs à l'actualisation que celle-ci sera souhaitée et exigée.

5.2.2. Manque de concertation. Un fantôme nommé coconstruction

Du latin *concertare* qui signifie se mettre d'accord, la définition du mot concerter est de « préparer une action en commun avec une ou plusieurs personnes » (Larousse 2016). Le terme, qui est devenu très répandu dans le milieu de l'urbanisme et de l'aménagement, reste pourtant ambigu autant pour les autorités publiques et que pour la communauté scientifique (Beuret 2012). Dans son article s'intitulant « Projet urbain, participation et concertation », le géographe suisse Jean-Bernard Racine affirme que la concertation est une étape d'un processus appelé la participation « qui consiste à élaborer une solution en collaboration directe avec les intervenants impliqués considérés comme des partenaires » (2010, 10). Le processus même de participation, ou plutôt de démocratie participative, est cependant vivement critiqué par Romain Felli (2006) qui propose l'idée selon laquelle ce processus est un hybride, ou un bâtard (Rancière 2004, cité dans Felli 2006, 24), entre la démocratie représentative et la démocratie directe, qui tente « de réconcilier un imaginaire démocratique, égalitaire, délibératif, avec une société industrielle, productiviste et spécialisée » (2006, 24). Selon Felli, la participation « échoue à présenter une démocratisation de l'action politique » et l'auteur ajoute qu'elle « n'est jamais qu'une face de la démocratie, la décision est son revers » (Felli 2006, 24). À l'inverse, la concertation se distingue selon Beuret « par le fait d'être marquée par une construction collective » (2012, 84). Elle s'inscrit donc dans une certaine reconnaissance de l'apport des différents acteurs, notamment les citoyen(ne)s, dans le processus d'information, d'idéation et de décision inhérent aux projets et aux interventions urbanistiques. Le terme concertation, tel que proposé par Beuret (2012), est défini par ses trois objectifs qui peuvent être pris seuls ou combinés selon les intentions de ceux et celles qui engagent ladite concertation. D'abord, la concertation vise à la mise en commun d'informations spécifiques au projet concerné. Cet objectif peut s'axer vers une logique de collecte d'informations auprès des différents acteurs ou vers une logique de sensibilisation résumée par : « J'informe puis j'impose et dès lors que j'ai informé, je m'estime autorisé à imposer » (Beuret 2012, 82). Non sans rappeler l'importance de l'information et de la sensibilisation comme vecteur de l'actualisation, cet objectif souligne toutefois que cette mise en commun de l'information montre ses limites si prise de manière isolée. Le deuxième objectif avancé par l'auteur est d'obtenir de la part des divers acteurs impliqués le consentement ou le compromis. Le consentement « est le minimum de l'acceptation, car il peut être basé sur la résignation » (Beuret 2012, 82) tandis que le compromis « est plus actif car il est le produit d'une démarche de construction partagée par les parties. Il est inclusif car il intègre des exigences diverses » (Beuret 2012, 82). Le troisième objectif porte sur la finalité de la concertation, soit la décision, donc comment elle sera prise et par quels acteurs. Beuret affirme que cet objectif peut prendre trois directions :

[1] Informer les parties prenantes en vue d'une acceptation passive, sans co-construction; [2]

apporter des ajustements mineurs à un projet à partir de demandes locales (ces ajustements ont parfois peu à voir avec le projet mais sont des compensations qui rentrent dans un jeu de négociation); [3] engager une consultation pour choisir parmi différents scénarii [sic], qui préexistent ou se construisent au gré des interactions; construire collectivement une idée, un projet. Dans ce dernier cas, la co-construction n'implique pas une co-décision : les élus se réservent souvent le pouvoir de décider, mais le font à l'issue de séquences de co-construction auxquelles les parties sont réellement associées. (2012, 82)

Conscient des divers degrés de concertation selon les intentions et les intérêts des différents acteurs impliqués et de ceux et celles qui l'engagent, Beuret met de l'avant un certain côté sombre de celle-ci en soulignant les nombreuses manières dont peuvent user les autorités pour contourner, voire ignorer, les inquiétudes et les revendications des autres acteurs liés au processus. Dans les faits, la concertation peut donc être un processus qui informe pour faire consentir un projet construit unilatéralement. Inversement, elle peut informer pour stimuler une démarche réflexive menant à la co-construction d'une idée ou d'un projet. Le manque de concertation dont les objectifs sont d'informer pour mieux outiller, de légitimer par la réflexion et le compromis et finalement de mener à la co-construction est un obstacle à l'actualisation des banlieues d'après-guerre. Le contraire, c'est-à-dire la concertation qui impose une vision unilatéralement, se rapproche trop d'un « mécanisme adjoint au modèle représentatif » (Felli 2006, 23) qui domine la société québécoise au niveau politique et qui reste un modèle extrêmement critiquable et critiqué (Comité directeur sur la réforme des institutions démocratiques 2003).

La concertation est donc intimement liée aux prises de décisions sur un territoire et son absence représente un obstacle social à l'actualisation des banlieues d'après-guerre. En effet, le manque de concertation maintient les citoyen(ne)s dans un état de témoin plutôt qu'un état d'acteur et semble favoriser le rejet du changement et le statu quo. Le territoire d'étude a été fortement marqué dans les dernières décennies par un manque flagrant de concertation relativement au développement territorial. L'omnipotence des promoteurs immobiliers a par ailleurs engendré une volonté de revoir la manière dont sont prises les décisions pour, d'une part, consolider la responsabilisation de la Ville par rapport à sa population et, d'autre part, permettre à celle-ci de s'assurer qu'elle soit respectée par le biais de la concertation. Des exemples récents de concertation, ou du moins ayant un ou plusieurs objectifs liés à la concertation démontrent que celle-ci peut être un puissant vecteur à l'actualisation du territoire.

5.2.2.1. Contrôle du développement territorial à Laval : une affaire de promoteurs immobiliers

Les promoteurs immobiliers occupent une place importante à Laval, notamment puisqu'ils ont été des acteurs de premier ordre dans l'après-guerre en termes de développement urbain. En fait, l'idée générale que Laval a été développée par des promoteurs immobiliers est relativement répandue, autant au sein des autorités municipales : « En fait, c'est des projets de promoteurs immobiliers [...] Laval, c'est comme ça que ça s'est construit » (Charles [citoy.] 10 février 2016) que chez les citoyen(ne)s : « Laval est développée par des promoteurs » (Éloïse [citoy.] 21 février 2016). Albert, l' élu municipal, affirme que :

À Laval, c'était le laisser-faire, on était une grande ville avec beaucoup de terrains, beaucoup d'espaces, euh, peu de règlements d'urbanisme, une petite fonction publique avec peu de capacité d'intervention ou d'inspection. Donc Laval se développait rapidement, un peu de façon un peu anarchique sans trop de contrôle, donc la Ville a jamais vraiment eu un rôle très beaucoup d'intervention [sic]. (Albert [e.m.] 23 janvier 2016)

Le membre du service d'urbanisme appuie ces dires et atteste que « Laval était pas dans l'action, Laval ne faisait pas de projet » (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016), mais ajoute néanmoins que la nouvelle administration ayant remplacé en 2013 l'équipe de l'ancien maire Vaillancourt désire s'inscrire dans une plus grande intervention municipale en termes d'urbanisme. Par ailleurs, la réputation des promoteurs est teintée par la priorité qu'ils accordent à la rentabilité de leurs projets : « les promoteurs, c'est vraiment... c'est évident, c'est la rentabilité » (Gerry [citoy.] 23 février 2016). Trois récents projets d'envergure dont il a été question antérieurement, le O Cartier, l'Envol et le Commodore, corroborent cette affirmation en étant caractérisés par des hauteurs importantes dans des milieux de faible densité. Considérant que le nombre d'étages, et donc d'unités de logement, est central en termes de rentabilité dans un projet immobilier, il est possible d'affirmer que ces promoteurs ont avant tout concentré leurs efforts sur les profits plutôt que sur l'intégration architecturale et volumétrique. La création de Pas de tour dans ma cour (PDTDMC) en réaction à l'annonce de ces projets reflète ce choc entre l'omnipotence des promoteurs et les récentes revendications citoyennes relatives au contrôle du développement territorial. La perte de contrôle, proposée par Wolf (2006), explique partiellement le rejet de ces projets par la population. Le contrôle du territoire d'étude n'a cependant jamais été entre les mains des citoyen(ne)s. On ne peut donc pas affirmer qu'il y a perte de contrôle puisqu'il n'y a jamais eu de contrôle, du moins pas depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Cependant, les récents scandales liés à la corruption et à la collusion au sein de l'administration Vaillancourt ont secoué la population qui manifeste maintenant un désir patent de contrôle du développement et de consolidation du

territoire, notamment par la concertation. Contrairement au concept de Wolf qui établit la peur de perdre le contrôle au profit d'acteurs externes (par exemple des promoteurs immobiliers), il semble plutôt être question de volonté de gain de contrôle. Suite à plusieurs décennies de laisser-faire urbanistique et d'administration accusée de favoritisme envers certains promoteurs immobiliers, la population revendique des changements allant dans le sens d'une plus grande responsabilité de la Ville et d'une meilleure place accordée aux citoyen(ne)s en termes d'idéation et de prise de décisions relatives au contrôle territorial : « les promoteurs, il y a tu possibilité que c'est pas eux autres qui gèrent la ville? Vraiment, ils ont un pouvoir trop grand » (Gabrielle [citoy.] 23 février 2016). Ce questionnement s'inscrit dans une réflexion plus globale relative à un aspect central de la concertation, à savoir qui sont les acteurs prenant part aux décisions relatives au développement territorial.

Les entretiens ont souligné la volonté des autorités municipales d'affermir leur rôle en tant qu'acteur central du développement territorial : « Dorénavant, on veut jouer un rôle plus proactif dans la revitalisation des secteurs, dans l'aménagement de logements sociaux, dans le développement économique, donc on veut vraiment avoir un rôle plus actif » (Albert [e.m.] 23 janvier 2016). Plusieurs citoyen(ne)s ont aussi signifié leur volonté de voir la Ville être davantage présente en ce qui a trait à l'urbanisme : « À la ville, ça prend une vision d'ensemble, un processus d'aménagement » (Éloïse [citoy.] 21 février 2016). Il a notamment été question de l'expropriation comme outil permettant à la Ville de mieux organiser le développement : « peut-être que dans l'avenir on va utiliser plus souvent ce droit-là » (Albert [e.m.] 23 janvier 2016). Historiquement utilisé de manière très sporadique par la Ville, le droit à l'expropriation pour le bien commun accordé par le Code civil du Québec aux municipalités (GQ 1991, art. 952) reste relativement tabou au sein de la Ville : « ça reste toujours très délicat pour une ville [...] c'est sûr qu'il faut toujours y aller avec des pincettes [...] faut vraiment être capable de justifier l'intérêt commun, pis c'est beaucoup plus difficile qu'on le pense » (Albert [e.m.] 23 janvier 2016). Cependant, son utilisation dans des territoires jugés comme atteints par le déclin, tels que le boulevard des Laurentides ou certains secteurs industriels, apparaît comme justifiable :

Ah pis, juste te dire, Concorde, ils sont [les autorités municipales] en train de tout racheter le terrain pis de construire, pis de revitaliser le quartier pis là ils veulent faire comme un passage piétonnier par-dessus la track de chemin de fer, quelque chose de même. Ça j'en suis très heureuse, très heureuse, tsé le fait qu'ils revitalisent ça et tout là. Ça va amener du monde [...] (Isabelle [citoy.] 28 mars 2016)

La présence de la Ville dans la consolidation du territoire est dorénavant souhaitée autant par les autorités municipales que par les citoyen(ne)s. Par ailleurs, la présence de la population dans

les processus de décisions est aussi mentionnée comme désirable par les personnes participantes, tant membres du personnel municipal que citoyennes. C'est à ce niveau qu'apparaît la notion de concertation puisque les personnes interviewées identifient la nécessité de permettre aux citoyen(ne)s de faire partie intégrante du processus de décision : « J'ai le feeling que c'est surtout que maintenant le citoyen veut avoir un mot à dire sur comment se développe son quartier » (Albert [e.m.] 23 janvier 2016). Ce sont 7 personnes sur 14 qui affirment que les citoyen(ne)s doivent avoir leur mot à dire lorsqu'un nouveau projet urbanistique s'implante sur le territoire. La volonté d'inscrire la concertation dans un processus engagé par la Ville reste présente notamment parce que certaines décisions doivent ultimement être prises par les professionnel(le)s municipaux. À ce propos, une citoyenne affirme que les décisions liées à l'urbanisme doivent se prendre par :

les autorités municipales avec la consultation des citoyens. Oui, parce que c'est... je suis pas urbaniste, il y a des choses que je peux dire. Je veux pas ça, je veux pas ça, mais je connais pas les règlements, je connais pas tsé l'implication que ça a, pis j'ai une job à temps plein ailleurs là. Ok. Fac, on, on élit des personnes pis il faut leur faire confiance quelque part là. Mais d'être consultés je trouve ça important parce qu'on vit [ici] tous les jours. (Gabrielle [citoy.] 23 février 2016)

Des projets tels que le O Cartier, l'Envol ou le Commodore ont été permis par des règlements désuets datant de l'ancienne administration Vaillancourt et favorisant indûment les promoteurs immobiliers. Ils représentent des exemples flagrants de l'absence de la concertation souhaitée par les autorités municipales et les citoyen(ne)s. Le rejet massif de ces projets par une partie de la population, dont un (le Commodore) a été annulé en raison d'une importante mobilisation citoyenne, représente un exemple éloquent du résultat engendré par le manque de concertation pour des projets qui auront un impact sur le quartier. Considérant que les interventions visant à l'actualisation du territoire ont un impact sur le territoire, il est évident que le manque de concertation représente un de ses obstacles. Inversement, des exemples de concertation au niveau municipal et privé démontrent que celle-ci peut être un puissant vecteur d'actualisation.

5.2.2.2. Exemples de concertation provenant de la municipalité et d'un mouvement citoyen

Deux exemples de concertation ont été sélectionnés afin souligner que celle-ci peut être un vecteur d'actualisation. Le premier exemple découle d'un exercice nommé Repensons Laval, qui vise à doter la Ville de Laval d'un énoncé de vision stratégique.² Le second exemple provient de PDTDMC et s'inscrit dans la volonté du groupe de présenter un mémoire dans le cadre des consultations sur

² Au total, près de 700 participant(e)s et 80 organismes ont participé à la réflexion répartie sur plusieurs activités pendant le printemps 2014 (Convercité 2015).

le schéma d'aménagement et de développement.³ La consultation auprès des citoyen(ne)s réalisée par PDTDMC a permis la présentation d'un mémoire qui s'inscrit quant à lui dans une consultation plus largement effectuée sur tout le territoire lavallois.

Le cas de Repensons Laval, qui a été suivi d'étapes subséquentes menant à l'élaboration du schéma d'aménagement et de développement, a pour objectif d'obtenir de l'information de la part de la population et de coconstruire un énoncé de vision stratégique. L'exercice est une forme de concertation puisqu'il permet de recueillir des informations en vue d'une décision (l'énoncé de vision stratégique) et favorise la co-création d'une vision, notamment par le biais d'activités diverses et ouvertes à la population. Par ailleurs, une des grandes orientations de la vision stratégique découlant de cet exercice vise à « susciter une participation continue des citoyens, des employés et des partenaires dans la prise de décision » (Convercité et VL 2015). Le sondage réalisé par PDTDMC est aussi un exercice de concertation puisqu'il vise à récolter les avis des citoyen(ne)s pour coconstruire la vision du groupe et, ultimement, le mémoire présentant ses recommandations quant aux orientations souhaitables que devrait emprunter le schéma d'aménagement et de développement. PDTDMC recommande par ailleurs dans son mémoire que le schéma permette « [d']instaurer un processus transparent de consultation pour tout nouveau projet » (PDTDMC 2015). Les deux exemples sont caractérisés par une reconnaissance de l'approche même de la concertation comme nécessaire à intégrer dans la vision stratégique ou le schéma d'aménagement et de développement. La vision et le schéma s'inscrivent dans une étape primordiale de l'urbanisme en dictant les lignes directrices qui devront être respectées par des outils subséquents tels que le plan d'urbanisme. Les résultats, tant pour Repensons Laval que pour le mémoire de PDTDMC, sont caractérisés par une forte présence de concepts liés à l'actualisation. La concertation entre différents acteurs a donc permis dans ces deux cas l'élaboration de visions allant dans le sens de l'actualisation des territoires, principalement axée sur la densification et la diversification. En effet, les résultats de ces deux exercices de concertation, soit le document Vision Laval 2035 (Convercité et VL 2015) et le mémoire Pour un quartier à échelle humaine (PDTDMC 2015) sont caractérisés par des prises de position allant dans le sens de l'actualisation du territoire.

Lors de l'exercice de concertation de Repensons Laval, les citoyen(ne)s affirment que la vision stratégique « doit comprendre une densification des milieux urbains pour contrer l'étalement de

³ Ce sont 437 personnes qui ont été consultées sur divers enjeux par le biais d'un sondage réalisé en mars 2015 (PDTDMC 2015). Ce mémoire de PDTDMC s'inscrit dans deux logiques. D'une part, le groupe souhaite davantage de transparence lors des décisions relatives à l'aménagement du territoire ainsi que la possibilité de participer à des exercices de concertation. D'autre part, les contestations du groupe l'inscrivent dans le phénomène du « Pas dans ma cour » puisque ses membres revendiquent l'arrêt des travaux de plusieurs projets sur le territoire d'étude. PDTDMC défend ces revendications grâce à un argumentaire basé sur les principes du développement durable et responsable du quartier, notamment par le biais de projets à échelle humaine.

la ville » (Convercité 2015, 34). On retrouve notamment cet aspect dans la Vision Laval 2035 : « Optimiser l'occupation du territoire par une densification raisonnée, dans le respect des lieux » (Convercité et VL 2015, 14). L'exercice de concertation mené par PDTDMC est semblable puisque le groupe affirme dans son mémoire que :

74 % des répondants endossent ce que le mouvement PDTDMC préconise, soit un moratoire du PPU (à défaut de changement court terme) à l'effet de limiter à 4 étages, la hauteur des projets immobiliers situés sur les rues longeant le bord de l'eau et sur les terrains adjacents, et à 6 étages les projets situés sur les boulevards urbains (PDTDMC 2015, 5)

Considérant que la hauteur du cadre bâti du territoire d'étude correspond principalement à 1 ou 2 étages, les résultats du sondage montrent qu'une majorité des personnes sondées sont en accord avec une certaine densification. Le groupe citoyen s'appuie sur ces résultats et sur le concept de ville à échelle humaine de Jan Gehl pour revendiquer que le schéma d'aménagement prenne en compte deux éléments avancés par l'auteur danois soit : « [la] hauteur raisonnable des bâtiments [et la] densité et [la] compacité » (Jan Gehl 2012, cité dans PDTDMC 2015, 7). La concertation engagée par PDTDMC permet d'identifier l'ouverture des participant(e)s à une certaine densification qui respecte le cadre bâti environnant. Le groupe citoyen en profite par ailleurs pour revendiquer que le schéma mette de l'avant une diversification fonctionnelle du territoire afin de : « créer des milieux de vie [...] [et] d'offrir un accès équitable aux différentes activités (commerces, emplois, institutions publiques, etc.) en assurant leur cohabitation entre elles ainsi qu'avec les secteurs résidentiels » (PDTDMC 2015, 10). La diversification modale est aussi intégrée dans l'argumentaire en introduisant le concept de TOD qui permet de « facilement accéder à pied (c'est-à-dire dans un rayon approximatif de 600 mètres) à un noyau de services et de commerces, et à une station de transport collectif » (PDTDMC 2015, 10). Le constat est semblable avec Repensons Laval puisque la Vision Laval 2035 comporte plusieurs éléments allant dans le sens d'une diversification fonctionnelle « en développant des secteurs multifonctionnels cohérents et conviviaux » (Convercité et VL 2015, 14). L'énoncé relatif à la diversification typologique pour « répondre aux besoins en habitation sociale ou communautaire et en logements abordables » (Convercité et VL 2015, 13) est un écho à l'exercice de concertation où les participant(e)s avaient identifié que la Ville devrait offrir « à ses résidents des logements abordables et diversifiés pour satisfaire aux budgets de tous les ménages » (Convercité 2015, 41). La diversification modale y est aussi abordée puisque la vision mentionne une « ville qui favorise la mobilité active et durable » en étendant notamment « l'utilisation des moyens de déplacement utilitaire et récréatif à l'aide de réseaux de transport actif qui soient attrayants et conviviaux, comme des pistes cyclables, des corridors verts, des trottoirs sécuritaires » (Convercité et VL 2015, 14). L'adaptation reste peu abordée dans les deux exemples de concertation. Ce constat reflète l'intérêt moins prononcé pour cet aspect de l'actualisation

auprès des participant(e)s aux entretiens semi-dirigés de ce mémoire que pour la densification et la diversification.

Bref, le manque de concertation est un obstacle à l'actualisation puisqu'il engendre un rejet de tout projet, allant ou pas dans le sens de l'actualisation, en raison du sentiment d'être victime du changement sans moyen de s'assurer que sa voix soit entendue dans les prises de décisions. L'omnipotence des promoteurs immobiliers sur le territoire d'étude, peu enclins à la concertation dans le développement de leurs projets, a engendré une importante mobilisation citoyenne revendiquant un contrôle plus élevé du territoire, tant par les autorités municipales que par les citoyen(ne)s. Ce gain de contrôle est intimement lié au désir de concertation incluant dorénavant une plus grande part des différentes parties dans le développement du territoire, soit la Ville et la population. Les exemples de concertation exposés, bien que tous deux axés sur des visions et non sur des projets concrets d'intervention urbanistique, sont probants quant à la portée de la concertation. En effet, elle s'avère être un puissant vecteur d'actualisation en permettant aux différentes parties prenantes d'exprimer leurs opinions, leurs craintes et leurs revendications et donc d'assurer une légitimité lors d'un processus de co-construction. Ce processus a engendré, dans les deux exemples, des énoncés s'inscrivant fortement dans les différents concepts qui définissent l'actualisation. Il semble donc que le contrôle du territoire par le biais de la concertation permette aux citoyen(ne)s d'être en position d'acteurs décisionnels concrets et donc propices à accepter et désirer les différents changements liés à l'actualisation du territoire. Nonobstant les efforts remarquables des autorités municipales actuelles en termes de concertation, les étapes restent nombreuses avant d'atteindre une pleine considération des citoyen(ne)s dans ce processus de co-construction. Pourtant, il est plausible de penser que la croissance des initiatives de concertation et de démocratie directe ira de pair avec le désir grandissant de voir le territoire s'actualiser.

5.2.3. Manque d'intérêt. Dans ma cour! Pour qui, pourquoi et à quel prix?

Les entretiens semi-dirigés ont révélé que le manque d'intérêt pour l'actualisation représente un obstacle social de taille. En effet, il reste difficile pour les citoyen(ne)s de souhaiter des changements qui affecteront leur mode de vie sans compensation autre que celle de savoir que la collectivité en bénéficie, d'autant plus lorsque l'actualisation apparaît comme inutile dans son propre quartier, souvent perçu comme stable ou en essor par rapport aux autres quartiers environnants. L'analyse de la perception quant aux différents concepts déterminant l'actualisation a démontré que l'intérêt collectif et l'intérêt personnel font partie des réflexions des personnes participantes. On retrouve dans les échanges une propension à désirer l'actualisation suburbaine dans l'intérêt collectif, mais

à la craindre par rapport à ses propres intérêts personnels. Il semblerait qu'il soit aisé pour les personnes interviewées d'identifier l'intérêt que peut retirer la collectivité de l'actualisation tandis qu'il soit plus ardu d'identifier comment l'actualisation peut leur bénéficier au niveau personnel. Les membres du personnel municipal ont plus d'aisance à identifier la nécessité d'actualiser les territoires suburbains dans l'intérêt collectif. Ils reconnaissent cependant la difficulté de faire valoir cet intérêt à une population constituée d'individus ayant leurs propres intérêts personnels :

L'urbaniste en chef de la ville devrait prendre la parole et dire : « Écoutez les boys and girls là, on a un défi collectif qui est celui de notre planète là, moi je pense qu'il y a des solutions là. On embarque tu là-dedans? » Là tu vas te faire lancer des pierres c'est sûr. (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016)

En outre, les citoyen(ne)s interviewé(e)s ont exprimé à plusieurs reprises l'inconfort face à l'actualisation pour le bien commun lorsqu'elle les touche directement et met en péril leurs intérêts personnels :

Si on nous disait : « Ben nous il faut qu'on vous exproprie parce qu'il y a quelque chose ici. On va faire un grand grand parc. » Là, c'est sûr que quand ça nous touche, personnellement, ok oui, qu'est-ce que vous allez m'offrir? Oui, c'est beau la communauté, mais euh tsé. (Gabrielle [citoy.] 23 février 2016)

Justement, l'absence d'intérêt pour l'individu représente un obstacle puisqu'il rend l'actualisation injustifiable. Pourquoi actualiser le territoire si les résultats sont uniquement dans l'intérêt collectif, voire dans le sens contraire des intérêts personnels d'un individu? Ce questionnement est lié à l'idée de pertes et de gains suite à une intervention. D'une part, les participant(e)s craignent que l'actualisation soit synonyme de perte par rapport à certains aspects de leur mode de vie qu'ils apprécient et dont il a été question antérieurement. On peut notamment penser à la crainte de voir la circulation augmenter dans un quartier densifié et où les espaces de stationnements sont limités ou à la crainte de perdre la tranquillité de son quartier si des logements pour locataires sont construits. D'autre part, ces mêmes participants ont beaucoup d'appréhensions par rapport aux répercussions de l'actualisation en termes de valeur foncière, par exemple s'il y a densification douce dans le quartier. C'est précisément par rapport à cette crainte que Wolf avance le concept de préoccupations d'équité (Wolf 2006). L'auteur affirme qu'une population estimant que ses intérêts sont écartés pour l'intérêt collectif risque fortement de s'opposer au projet dont il est question. Par ailleurs, l'intérêt collectif représente un concept flou englobant des individus lointains et inconnus tandis que l'intérêt personnel couvre sa propre personne ou un groupe d'individus connus et familiers. À ce propos, Wolf cite Voth et Herrington en précisant que « the gainers [la collectivité] [...] are highly diffused, whereas the losers (residents of the affected communities) are concentrated » (Voth et Herrington 1983, cités dans Wolf 2006, 218-219). En termes d'actualisation, il est plausible de penser que

l'absence d'intérêt personnel pourrait encourager les individus à s'opposer à tous changements et donc de représenter un obstacle à cette actualisation. Il existe des retombées liées à l'actualisation qui engendrent trois types de réactions : 1) Je ne tolère pas l'intervention en question 2) Je tolère l'intervention en question et 3) Je désire l'intervention en question. La distinction entre intolérance, tolérance et désir souligne à quel degré une intervention répond ou non aux intérêts individuels. La finalité de l'actualisation étant intrinsèquement liée à l'intérêt collectif, elle ne peut pas s'inscrire uniquement dans l'accomplissement des intérêts individuels. Cependant, un projet d'actualisation répondant uniquement à cet intérêt collectif risque fortement d'engendrer une opposition forte dans le voisinage. Inversement, un projet d'actualisation allant dans le sens de l'intérêt collectif et des multiples intérêts individuels de ceux et celles qui habitent le voisinage sera très probablement souhaité et opérationnalisé plus rapidement.

5.2.3.1. Pas dans ma cour et d'accord dans ma cour : intolérance envers la hauteur et tolérance pour l'intégration architecturale et les considérations environnementales

Les craintes qui incitent à s'opposer à l'actualisation peuvent, comme vu précédemment, être fondées sur le manque d'information. Elles peuvent cependant découler d'une étude approfondie de l'intervention en question. Dans ce cas, l'individu identifie de manière objective et informée les éléments qu'il juge intolérables et qui vont à contresens de ses intérêts personnels. L'élément le plus souvent identifié dans le cadre d'une intervention est la hauteur (7) avant tout puisque le cadre bâti du territoire d'étude est principalement constitué de bâtiments de quelques étages. Un membre du personnel municipal affirme en parlant des principaux blocages quant aux nouveaux projets proposés sur le territoire d'étude : « De façon générale, c'est la hauteur, parce qu'on est dans des quartiers où est-ce que les édifices font pas plus que trois étages. Il y a des maisons unifamiliales, c'est un mixte entre des maisons unifamiliales et du locatif ou du multiplex » (Albert [e.m.] 23 janvier 2016). La hauteur engendre d'ailleurs d'autres externalités perçues négativement telles que les vues bloquées (4) : « Ce projet-là, il a au moins... je pense qu'il a 12 étages, il y en probablement 6 de trop tsé. S'il avait 4 à 6 étages, tu surplombes de un ou deux étages le pont [Viau], *fine*, tsé tu vois le ciel, tsé, ça y bouche pas la vue. Là, pouf il va bloquer » (Charles [citoy.] 10 février 2016). Bloquer les vues est jugé intolérable et inacceptable. Par ailleurs, altérer la vue avec une intervention dont l'esthétisme ou l'architecture (5) sont jugés de mauvais goût peut significativement détériorer l'opinion des personnes participantes envers une intervention. Certaines opinions sont basées sur des arguments faisant davantage référence à des concepts, tels que celui des murs aveugles qui diminuent la qualité de l'environnement bâti :

[Le bâtiment] était non seulement haut, mais il était costaud parce qu'il avait un volume

basilaire qui, qui reliait les deux tours sur six ou sept étages et qui bloquait complètement la vue. [Le bâtiment avait] des similifenêtres parce que c'était un garage étagé. Alors c'était une simulation de fenêtres sur six ou sept étages. (Benoît [e.m.] 1^{er} février 2016)

D'autres positions sont subjectives et basées sur les goûts et les préférences personnelles :

C'est laid, ça a pas de maudite allure! De bâtir une affaire. Je me suis pas objecté parce que c'était pas dans mon bout, pis elle était construite par le temps que... C'est pas beau, pis il y a une grande tour avec une horloge! La résidence soleil. Pis l'horloge est jamais à l'heure. Ça c'est laid cette enfant de chienne d'affaires-là. (Joseph [citoy.] 30 mars 2016)

Dans les deux cas, l'intérêt des participant(e)s en termes d'architecture ou d'esthétisme, qu'il soit conceptuel ou subjectif, engendre une certaine intolérance envers certaines interventions qui sont considérées comme perturbatrices de l'harmonie générale du quartier. Cette harmonie peut aussi être bouleversée par l'augmentation de l'achalandage (5) qui est perçue négativement puisqu'elle est synonyme de trafic et de ralentissement de la mobilité. En faisant référence à la diversification fonctionnelle dans son quartier, une participante affirme : « Il va y avoir plus de va-et-vient. Non, moi j'aime pas ça » (Fanny [citoy.] 23 février 2016). L'augmentation du nombre de véhicules sur les routes du quartier est contraire à l'intérêt des personnes participantes qui souhaitent s'y mouvoir rapidement. Malgré tout, les projets allant dans le sens de l'actualisation du territoire d'étude sont très peu nombreux à faire l'objet d'une forte intolérance. Dans les faits, trois projets, soit le O Cartier (Figure 50), l'Envol (Figure 51) et le Commodore (Figure 52), ont été mentionnés par plusieurs personnes. Ces trois projets ont plusieurs points en commun : ils ont une hauteur relativement élevée (de plus de 15 étages), offrent des logements de type appartements



Source: O Cartier 2016.



Source: L'Envol, s.d.



Source: Aldo construction, s.d.

Figure 50, 51 et 52 : Le O Cartier, l'Envol et le Commodore

en copropriété, s'implantent dans des environnements bâtis de faible hauteur (moins de 5 étages), sont initiés par des promoteurs immobiliers à but lucratif et n'ont pas fait l'objet d'une consultation ou d'un référendum préalables à leur permis de construction. Dans une certaine mesure, ces projets s'inscrivent dans l'actualisation du territoire par le biais de la densification forte, mais s'intègrent de manière peu harmonieuse à leur environnement bâti. Selon les personnes rencontrées, le peu de considérations architecturales et volumétriques de ces projets rend floue leur contribution en termes de consolidation territoriale et donc d'actualisation. Ces trois projets reflètent un des moyens d'actualiser le territoire, soit celui de l'immobilier. Il est probable que le peu d'intervention de la Ville dans les autres domaines d'intervention urbanistique ait encouragé les personnes participantes à identifier des projets immobiliers en développement comme exemples de changements non désirés. Aucun autre changement sur le territoire n'a été aussi décrié que l'annonce de ces trois projets en hauteur. Ceux-ci représentent des volumes importants qui contrastent fortement avec l'image non urbaine de la banlieue. Leur arrivée dans le territoire d'étude rompt avec l'imaginaire d'une banlieue de faible densité aux allures champêtres. L'intolérance vis-à-vis de ces projets est expliquée par leur hauteur, leur volumétrie qui bloque les vues environnantes, leur architecture et l'achalandage qu'ils occasionneront. Ces quatre éléments à l'origine de cette intolérance s'inscrivent dans le concept de préoccupations d'équité. En effet, avoir à subir la présence d'un projet qui engendre de l'ombre et du vent, qui bloque les vues, qui ne respecte pas l'environnement bâti en termes d'architecture et qui augmente la circulation dans le quartier paraît injuste. Pourquoi avoir à subir ces externalités négatives pour que la collectivité puisse bénéficier des externalités positives liées à cette manière de densifier le territoire? Cette réflexion s'inscrit à la fois dans une analyse objective et dans une réaction subjective. Objectivement, les projets en question ont des impacts avérés sur les environs. Subjectivement, la préoccupation d'équité rapproche le raisonnement de la personne à ses intérêts personnels.

Comme vu antérieurement, la perception positive qu'entretiennent les participant(e)s envers leur propre quartier rend encore plus confuse la notion d'actualisation pour l'intérêt collectif. En effet, il est difficile de percevoir la nécessité d'actualiser dans l'intérêt collectif un quartier qui semble stable, d'autant plus lorsque cette actualisation va à contresens des intérêts personnels d'un individu. Les personnes interviewées voient mal comment les trois projets immobiliers mentionnés ci-haut contribueront à l'intérêt collectif malgré certains aspects appréciés du projet :

Je peux comprendre, ça peut être un très beau building, pis ils ont bâti quelque chose vraiment, si je rentre dans, dedans, c'est peut-être très beau. Mais, on vit dans une communauté, pas en isolement. Tu viens t'installer dans la communauté, tu regardes ce qu'il y a dans la communauté. (Gabrielle [citoy.] 23 février 2016)

L'absence d'intérêt collectif et individuel rend ces projets intolérables aux yeux de certaines personnes participantes qui, à l'instar de PDTDMC, s'opposent à ceux-ci. À ce propos, le projet O Cartier se situe sur une ligne très fine entre intolérance et tolérance puisqu'il présente des considérations environnementales chères à certaines personnes participantes :

Le fait que le projet capte l'eau de pluie, qu'il y a des murs d'écrans végétaux, qu'il y a un mur de panneaux solaires [...] Ça reste un projet d'envergure qui clash peut-être un peu en termes d'étages par rapport à ce qu'il y a à l'entour du projet, mais il y a une certaine préoccupation écologique environnementale, et ça, ça a suffi à satisfaire plusieurs des citoyens qui étaient contre le projet [...] finalement c'était rendu un projet acceptable. (Albert [e.m.] 23 janvier 2016)

D'autres projets immobiliers présentent des éléments liés à l'intégration architecturale et volumétrique qui les rendent tolérables, soit les projets résidentiels 222 Lévesque (Figure 53) et Carré Vidé (Figure 54). Ces projets n'ont pas suscité d'enthousiasme généralisé, mais représentent



Source: Google Street View 2015



Source: Google Street View 2016

Figure 53 et 54 : Projets résidentiels 222 Lévesque et Carré Vidé

une densification du territoire jugée responsable puisqu'à échelle humaine et desservie par un moyen de transport efficace puisqu'à proximité d'une station de métro. En parlant du projet 222 Lévesque sur lequel PDTDMC a fait pression, un de leur membre affirme : « initialement c'était 9 ou 10 [étages]. Pis lui, on trouvait que c'était aussi très haut, mais le promoteur a révisé les plans, donc on l'a salué, on a appuyé son initiative » (Charles [citoy.] 10 février 2016). L'intolérance pour le projet se transforme en tolérance en raison des considérations liées à l'intégration architecturale :

« [le bâtiment] jure pas » (Gerry [citoy.] 23 février 2016). Même constat pour le Carré Vidal :

Ce que je veux dire, c'est que le projet lui-même, au niveau de l'architecture, c'est beau, il a d'air... il fitte là, la couleur du bâtiment, pis tsé, il y a comme une côte pour pas cacher l'église qui est plus une église, mais il y a encore toute le bâtiment. Ça, ça va. (Gabrielle [citoy.] 23 février 2016)

Il semble donc que l'intégration architecturale et les considérations environnementales dans l'élaboration de projets engendrent une certaine tolérance à leur égard. Il ressort que certaines interventions d'actualisation peuvent passer de « pas dans ma cour » à « d'accord dans ma cour » si certaines considérations sont prises en compte. Cependant, pour passer au stade du « oui dans ma cour » qui implique un certain désir pour l'actualisation, celle-ci doit être synonyme d'externalités positives concrètes allant dans le sens de certains intérêts personnels de ceux et celles concerné(e)s.

5.2.3.2. Oui dans ma cour : désir pour les incitatifs financiers et/ou matériels

Le désir d'actualisation semble très fortement lié à la présence d'éléments intéressants d'un point de vue collectif et individuel. Les membres du personnel municipal ont manifesté une grande sensibilité aux enjeux démographiques et urbanistiques du territoire d'étude depuis l'arrivée au pouvoir de la nouvelle administration en 2013. Ces membres du personnel municipal concentrent leurs efforts dans l'intérêt collectif en intégrant différents concepts liés à l'actualisation dans les outils de planification urbaine à leur disposition. Le nouveau schéma d'aménagement fait notamment état de ce changement de paradigme en mettant de l'avant de nombreuses nouveautés en termes d'aménagement et de consolidation du territoire. Les motifs pour surmonter les obstacles politiques au niveau de la Ville carburent en partie à l'idée que l'actualisation bénéficiera à la collectivité. Les motifs pour surmonter les obstacles sociaux au niveau des citoyen(ne)s semblent quant à eux carburer aux différents intérêts personnels de ceux et celles affecté(e)s par l'actualisation. Donc, dans quelle mesure l'actualisation peut-elle être synonyme d'externalités positives allant dans le sens de ces intérêts personnels? À la lumière des propos recueillis, deux types d'incitatifs, d'ordre financier et matériel, suscitent l'intérêt pour l'actualisation. Les incitatifs d'ordre financier se structurent autour du constat que l'actualisation effectuée dans l'intérêt collectif peut et doit dédommager ceux et celles affecté(e)s : « N'importe quel projet dans le fond qui fait le bonheur des uns, mais qui affectent les autres, devraient avoir un mécanisme qui reconnaît une perte » (Charles [citoy.] 10 février 2016). Il est donc ici question de prendre en compte en amont l'impact de l'actualisation sur une panoplie d'aspects qui seront affectés de manière négative. Ces mécanismes de compensation peuvent prendre plusieurs formes telles que des réductions de taxes ou des sommes d'argent. Par

exemple, la suppression de places de stationnements pour aménager des terre-pleins végétalisés qui retiennent les eaux de pluie affecte directement le voisinage en termes de disponibilité des espaces pour l'automobile. L'intervention bénéficie de plusieurs manières à la collectivité, notamment en réduisant les inondations et les îlots de chaleur. La municipalité elle-même en bénéficie puisque le nouvel aménagement réduit les coûts liés aux inondations lorsque la pression sur le réseau de canalisations est trop grande suite à un épisode de fortes précipitations (O'Neil, 2016). Un mécanisme de compensation établirait une réduction de taxes à ceux et celles qui ont vu leurs services municipaux (présence et entretien de places de stationnements) diminuer ou disparaître. O'Neil affirme que certaines villes canadiennes et étatsuniennes ont déjà ce genre de mécanismes qui ont même encouragé l'aménagement d'infrastructures naturelles de rétention d'eau de pluie sur des terrains privés (O'Neil 2016). L'incitatif financier représente dans cet exemple un formidable vecteur d'actualisation puisqu'il encourage des citoyen(ne)s à agir proactivement tout en réduisant le fardeau budgétaire de la municipalité. L'actualisation peut aussi être dynamisée par des incitatifs financiers déconnectés des mécanismes de compensation. Par exemple, l'activité professionnelle informelle dont il a été question antérieurement est encouragée en partie par des incitatifs financiers. Travailler depuis son logement a des avantages considérables en termes de dépenses liées à la mobilité et à l'espace de travail. La densification peut aussi représenter un incitatif financier important pour les propriétaires en permettant une entrée d'argent provenant de la vente ou de la location d'un espace créé sur son propre lot. Les initiateurs et initiatrices de la filière BIMBY défendent depuis plusieurs années que la densification peut se révéler très lucrative pour un(e) propriétaire « qui souhaite vendre une partie de terrain constructible afin de trouver une solution financière à un divorce, un licenciement, la poursuite des études d'un enfant [ou] qui ambitionne de construire pour louer » (Miet et Le Foll 2013, 3). Néanmoins, cet incitatif financier ne semble pas avoir encore trouvé d'écho chez les personnes interviewées. Ce constat est peut-être expliqué par l'absence d'informations relatives à ce type d'intervention contrairement à la France où la filière BIMBY est implantée depuis 2005 (Miet et Le Foll 2013). Cette filière fait cependant uniquement état des propriétaires et écarte une part importante de la population constituée de locataires. À ce propos, l'employé dans le service d'urbanisme de Laval affirme : « Ces gens-là sont là depuis deux ans, ils savent qu'ils seront plus là dans trois ans. *They don't care* » (Benoît [e.m.] 1^{er} février). Les entretiens avec des locataires ont révélé que certain(e)s ressentent l'aspect temporaire de leur situation résidentielle : « Nous autres, en partant, on n'est pas ici pour dix ans » (Frédéric [citoy.] 23 février 2016). Cependant, il serait faux d'affirmer que les locataires sont complètement détachés de leur logement et de leur quartier. Au contraire, des répondant(e)s locataires ont montré un grand attachement à leur quartier. Une participante a formulé l'idée qu'une réduction de loyer pourrait être suffisante pour qu'elle reste dans un appartement qui serait fortement touché par une intervention d'actualisation : « C'est sûr qu'une diminution de loyer, c'est toujours intéressant » (Fanny [citoy.]

23 février 2016). Dans ce cas, il était question de l'ajout d'un commerce au rez-de-chaussée qui cause du va-et-vient et qui réduit l'espace gazonné devant le bâtiment ou de densification douce qui condamne la fenêtre de la salle de bain et réduit le nombre de places de stationnement. Les impacts de ces interventions sont réels, mais la compensation par rapport au loyer représentait un incitatif financier suffisant pour rester dans le logement. Bien sûr, il fut impossible d'établir dans quelle mesure le loyer pourrait être réduit puisqu'il est impossible de connaître les marges de profit pour le propriétaire initiant ce genre d'intervention. La réduction est explicitement symbolique, mais dénote d'une ouverture au changement lorsqu'il y a reconnaissance de l'écart entre gains et pertes des différentes parties prenantes.

Hélène, qui vit dans un logement locatif depuis plusieurs années, a introduit l'incitatif matériel comme vecteur d'actualisation. Devant une hypothétique densification douce de son bâtiment (par l'ajout d'étages additionnels ou par la construction d'une annexe dans le stationnement), la retraitée se montre appréhensive. Cependant, l'idée d'ajouter un ascenseur pour desservir les nouveaux étages établit un certain intérêt, d'abord pour autrui :

Si tu regardes le contexte de la personne vieillissante, il y en a beaucoup qui aimeraient venir vivre ici, mais il y a pas d'ascenseur. Tsé, il y a beaucoup de personnes âgées qui veulent rester, ils veulent pas s'en aller dans des résidences. [...] S'il y a un ascenseur, pis qu'ils mettent deux autres étages pour les personnes âgées, moi ça me dérange pas. (Hélène [citoy.] 10 mars 2016)

L'intérêt personnel complète les propos de la femme par rapport à cet incitatif matériel : « Moi, si on me disait, tu as un beau grand 5 ½ au troisième étage, si j'ai un ascenseur, je vais le prendre parce qu'on est des personnes vieillissantes » (Hélène [citoy.] 10 mars 2016). Le cas d'Hélène démontre qu'un incitatif matériel peut certainement susciter un intérêt pour l'actualisation. La femme souligne aussi l'exemple de l'incitatif matériel en termes de récolte par rapport à l'initiative d'agriculture suburbaine de la RUI Pont-Viau. Transformer une partie de parc en jardin collectif et maintenir celui-ci productif et opérationnel est une forme d'actualisation favorisée par des incitatifs matériels clairs, soit la récolte de légumes et de fruits. La retraitée affirme :

C'est pour avantager les familles à faibles revenus aussi. Parce que faut pas se le cacher là, la rue [Couillard⁴], c'est euh, il y a de la pauvreté, les gens ont pas beaucoup de sous. En faisant leur jardin, ils ont leurs propres légumes, donc, ils surviennent à leurs besoins. (Hélène [citoy.] 10 mars 2016)

L'ascenseur et la récolte sont deux exemples d'incitatifs matériels suscitant un intérêt pour l'actualisation. Elles s'inscrivent dans un champ d'interventions extrêmement large et il est

⁴Nom de rue fictif

plausible de penser qu'une diversité élevée d'exemples d'incitatifs financiers, comme matériels, existe et pourrait entraîner des individus à avoir de l'intérêt pour l'actualisation de leur quartier et des quartiers environnants.

Bref, la difficulté de percevoir la nécessité et l'utilité de l'actualisation introduit l'idée que le manque d'intérêt représente un obstacle à l'actualisation. Par ailleurs, l'intérêt collectif ne semble pas suffisamment important pour expliquer des interventions allant dans le sens de l'actualisation et pave le chemin à une considération des intérêts personnels des individus touchés par celle-ci. Les incitatifs financiers et matériaux semblent quant à eux s'inscrire de manière pertinente dans cette considération des intérêts personnels qui représentent des vecteurs à l'actualisation.

Pour conclure, plusieurs obstacles réglementaires sont, d'une part, identifiés par les autorités municipales qui désirent les surmonter et, d'autre part, transgressés par les citoyen(ne)s. Il appert donc que certains de ces obstacles politiques sont en voie d'être maîtrisés, comme le démontrent les récentes refontes réglementaires effectuées dans la région métropolitaine de Montréal. L'administration de Laval semble avoir pris le chemin menant à une reconsidération des outils de planification pour permettre une plus grande flexibilité dans les interventions tout en contraignant le développement futur à être davantage axé sur l'actualisation et la consolidation du territoire. Les obstacles sociaux restent quant à eux plus difficilement identifiables et très souvent associés au phénomène du Pas dans ma cour. Bien sûr, les résultats démontrent que les citoyen(ne)s peuvent être réticent(e)s au changement et sont attaché(e)s à leur mode de vie. L'absence d'information, de concertation et d'intérêt en lien avec l'actualisation conforte cette vision du statu quo où les changements peuvent être perçus négativement, voire inutiles. Inversement, la présence de ces trois concepts engendre une certaine ouverture de la part des citoyen(ne)s par rapport à l'actualisation. Réunis, ils sont de véritables vecteurs d'actualisation puisqu'ils rendent la population informée, maîtresse de son territoire et bénéficiaire des changements qui s'y opèrent pour le bien collectif.

CONCLUSION

L'objectif de ce mémoire visait à mettre en lumière les principaux obstacles politiques et sociaux pouvant retarder l'actualisation proactive des banlieues d'après-guerre. Ce travail de recherche s'inscrit dans une volonté d'élargir les connaissances dont nous disposons par rapport à celles-ci. Les banlieues d'après-guerre sont multiples et présentent une pluralité de profils puisqu'elles ont été aménagées de différentes manières, dans divers contextes et ont suivi des parcours variés. Elles ne sont pas caractérisées par le déclin ou la crise comme le sont d'autres banlieues nord-américaines d'après-guerre. Cela dit, force est de constater que certaines d'entre elles sont de plus en plus affectées par des enjeux liés au vieillissement démographique, à la dévitalisation économique des espaces commerciaux de proximité et à une pression environnementale élevée. De plus, elles vont indéniablement être le théâtre de grands changements sociaux, économiques et environnementaux dans les prochaines décennies. Les éléments qui les distinguent des banlieues plus récentes sont nombreux (proximité aux quartiers centraux, importante présence de services de transport en commun, populations et typologies résidentielles diversifiées, etc.). Pourtant, leur définition reste toujours incertaine et les perceptions à leur égard sont variées, voire opposées. Le territoire d'étude n'échappe pas à cette ambiguïté en présentant un profil hybride entre urbain et suburbain, rendant impossible toute généralisation. Les obstacles à l'actualisation des secteurs lavallois s'inscrivent donc dans un contexte territorial particulier qui pose la question de sa représentativité à l'échelle métropolitaine.

La portée des résultats de recherche

En effet, est-il possible de penser que les obstacles à l'actualisation de Laval-des-Rapides et de Pont-Viau, dans toutes leurs singularités, puissent être semblables à ceux rencontrés dans d'autres espaces suburbains d'après-guerre? Ou serait-il possible d'avancer que ces obstacles pourraient être les mêmes en milieux suburbains éloignés, voire en milieux urbains? En effet, les obstacles à l'actualisation des banlieues d'après-guerre semblent avant tout s'articuler autour des sphères politiques et sociales qui ne sont pas uniques aux espaces suburbains. D'une part, la réglementation est présente à tous les échelons de l'aménagement du territoire, qu'ils soient provinciaux, régionaux ou municipaux, et ce partout au Québec, tant en milieu urbain, suburbain, rural que naturel. D'autre part, les citoyen(ne)s sont théoriquement impliqué(e)s à ces mêmes échelons, quoiqu'à des intensités extrêmement différentes, et exercent une certaine influence sur les transformations du territoire par le biais de la démocratie représentative, des dispositifs de consultation publique, des référendums

et des ateliers participatifs. Il leur est possible de porter, appuyer ou bloquer une politique, un projet, une intervention ou une idée à toutes les échelles du territoire. Les pouvoirs des citoyen(ne)s sont extrêmement limités, mais il existe en théorie une place leur étant accordée afin qu'il leur soit possible d'appuyer ou rejeter l'actualisation, et ce à tous les niveaux. Dans cette optique, la portée de ce mémoire est à la fois limitée et étendue : d'un côté limitée puisqu'il vise à approfondir les connaissances sur un territoire suburbain d'après-guerre spécifique parmi une myriade de territoires suburbains d'après-guerre présentant une importante diversité qui limitent la représentativité. De l'autre côté, la portée est étendue puisque les résultats sont probablement applicables à différents territoires et contextes, qu'ils soient suburbains ou pas, en déclin ou pas, diversifiés ou pas. En effet, les règlementations désuètes, le manque d'information, de concertation et de prise en compte des intérêts individuels ne sont-ils pas des obstacles à toute intervention urbanistique concernant directement ou indirectement des citoyen(ne)s? C'est probablement dans la limite de sa portée, soit le choix du territoire d'étude, que ce mémoire répond le mieux à cette question. Tandis qu'il apparaît plausible de penser que ces obstacles soient non territorialisés, on peut aussi affirmer que la réponse à ces obstacles s'avère grandement territorialisée. C'est uniquement en approfondissant les connaissances sur les spécificités des territoires et de leurs populations qu'il sera possible de proposer une démarche d'information, de concertation et de répartition des externalités positives qui soit pertinente et efficace.

L'attachement au mode de vie suburbain

Les entretiens semi-dirigés auprès de membres du personnel municipal de Laval et de citoyen(ne)s de Laval-des-Rapides et Pont-Viau ainsi que la recherche documentaire ont permis de constater que le territoire d'étude est empreint de spécificités en termes de perceptions relatives à l'actualisation. En effet, celles-ci sont très territorialisées et s'articulent autour de désirs, de craintes et d'appréhensions particulières, sans pour autant être uniques à Laval-des-Rapides-Pont-Viau. Elles sont fortement liées au contexte du territoire d'étude et mettent l'accent sur l'attachement à certains modes de vie suburbains et à ses différentes composantes. Dans cette optique, l'actualisation peut représenter une menace aux visages multiples pour de nombreux modes de vie. En effet, elle ne causera pas le même type d'appréhensions pour un(e) citoyen(ne) de Rosemont que pour un(e) citoyen(ne) de Laval-des-Rapides ou Pont-Viau. À cet égard, ce mémoire montre que la réaction d'appréhension face à l'actualisation est relativement généralisable, mais que ses caractéristiques sont territorialisées et qu'il importe de les connaître pour mieux les déconstruire. L'actualisation peut être considérée non pas comme une menace aux modes de vie, mais bien comme un support aux modes de vie en transformation. L'exemple de l'automobile est probant à ce propos. Ainsi, il est souhaitable

que l'utilisation de l'automobile individuelle, centrale à certains modes de vie, décroisse pour plusieurs raisons, notamment environnementales. Cependant, les raisons de son utilisation sont tout aussi nombreuses et intimement liées aux morphologies suburbaines, mais aussi à des logiques systémiques dépassant l'échelle de la ville. Par ailleurs, des changements externes (par exemple technologiques) peuvent significativement brouiller les perceptions entretenues envers ces éléments qui constituent certains modes de vie, en transformant des problèmes en potentiels et vice-versa. Par exemple, l'électrification et l'automatisation des voitures peuvent être synonymes de réduction des émissions de polluants et d'une meilleure utilisation de l'espace, tout comme elle peut engendrer un étalement urbain accru. Les composantes des modes de vie sont donc extrêmement complexes et ne dépendent qu'en partie des goûts personnels de chaque individu. Cette complexité fait ressortir l'aspect évolutif de l'actualisation. En effet, nos évaluations des besoins d'aujourd'hui et nos anticipations des besoins de demain sont-elles justes et le seront-elles dans le futur? Pour preuve, les modes de vie jugés durables hier sont aujourd'hui dépassés et il y a fort à parier que ceux d'aujourd'hui le seront tout autant demain.

Qui fait quoi?

Ce questionnement souligne le défi que représente l'identification des acteurs qui définissent dans quel sens ira l'actualisation, c'est-à-dire à quels types de besoins et de contextes on doit adapter le territoire. En effet, il est ardu d'établir l'importance de chaque acteur dans l'évaluation des besoins d'aujourd'hui et de demain, pour éventuellement définir quelle actualisation pourrait s'avérer la plus pertinente. Doit-on prioriser la vision de l'État, ou celles des citoyen(ne)s propriétaires, des citoyen(ne)s locataires, des promoteurs ou des autorités locales? Le constat actuel semble tendre vers une prépondérance du marché privé dans l'actualisation du territoire, influençant du même coup la direction que celle-ci emprunte. On peut penser aux promoteurs immobiliers dont il a été question à plusieurs reprises ou des citoyen(ne)s qui, à une échelle plus locale, actualisent leur propriété de manière formelle et/ou informelle. L'action publique quant à elle, est présente dans certains secteurs (voirie, déneigement, parcs) et peu dans d'autres (logements sociaux, services à la communauté, aménagements piétons). La volonté de voir les autorités publiques être davantage présentes et proactives est cependant observée chez les personnes répondantes, malgré le douloureux souvenir laissé par certaines interventions urbanistiques d'autorités municipales, nationales ou fédérales notamment avec les projets des Habitations Jeanne-Mance, de l'ancienne tour de Radio-Canada, de l'aéroport Mirabel ou de plusieurs autoroutes qui ont délocalisé des milliers de personnes et déstructuré plusieurs communautés. L'actualisation du territoire peut s'effectuer par de grands gestes structurants ou par des interventions locales, tant privées que publiques, et il semblerait que

les perceptions sur les différents acteurs qui l'orchestrent ou devraient l'orchestrer sont ambiguës et que les limites entre les responsabilités publiques et les responsabilités privées restent floues. Il importe donc de se questionner collectivement : l'actualisation du territoire doit-elle avancer au rythme des initiatives privées ou doit-elle être provoquée par l'action publique?

L'importance de la réglementation municipale et des politiques d'aménagement

L'hypothèse centrale de ce mémoire était que les obstacles à l'actualisation découlent d'une mésadaptation des politiques d'aménagement et de la réglementation municipale au contexte contemporain et d'une importante résistance citoyenne face aux changements urbanistiques. Elle implique l'idée que les autorités publiques ont leur part de responsabilité dans le processus d'actualisation, ne serait-ce que par le biais de la réglementation et des politiques d'aménagement et d'urbanisme. Elle met aussi de l'avant l'importance des citoyen(ne)s dans l'actualisation en affirmant que leur opposition à une intervention, privée comme publique, peut fortement influencer l'évolution du territoire. Les entretiens semi-dirigés et la recherche documentaire ont à la fois permis de confirmer et d'infirmer cette hypothèse centrale. D'une part, celle-ci est confirmée quant à la mésadaptation des politiques d'aménagement et de la réglementation municipale puisqu'il a été identifié que les autorités municipales sont conscientes de ces obstacles et souhaitent les surmonter, notamment par le biais d'importantes refontes de la réglementation et des visions d'aménagement. Par ailleurs, les citoyen(ne)s ont mentionné que cette réglementation est transgressée de manière relativement répandue par le biais de pratiques variées allant de l'ajout de logement informel à l'utilisation d'espace résidentiel pour des activités commerciales. La concordance entre les désuétudes réglementaires identifiées par les autorités et les pratiques non conformes mentionnées par les citoyen(ne)s confirment que les obstacles politiques sont principalement liés à la mésadaptation des règlements et des lignes directrices d'aménagement. D'autre part, l'hypothèse concernant les obstacles sociaux est infirmée puisqu'il a plutôt été identifié que ceux-ci sont liés à des manques relatifs à l'information sur l'actualisation, à la concertation et à l'intérêt pour l'actualisation. Certes, la résistance citoyenne existe face aux changements urbanistiques et reste centrale à la compréhension des obstacles sociaux, notamment en termes d'attachement au mode de vie banlieusard. Dans le cas de Laval-des-Rapides-Pont-Viau, cet attachement est principalement caractérisé par une volonté de conserver l'intimité sur sa propriété privée, par un engouement soutenu pour la mobilité automobile et par un rejet de l'image urbaine synonyme de surpeuplement, de pollution et de bruit. Cependant, cette résistance citoyenne semble être davantage une conséquence du manque d'information, de concertation et d'intérêt qui sont trois obstacles significatifs à l'actualisation du territoire.

Des enjeux clés à cerner

D'abord le manque d'information crée une distance entre la population et les principes définissant l'actualisation de telle manière que les appréhensions quant à la portée de ceux-ci sont importantes et rebutantes. Inversement, la présence d'information et de sensibilisation permet de déconstruire les multiples craintes étant reliées à ces appréhensions et facilite la compréhension par la population des différents concepts liés à l'actualisation. Déjà, la diffusion de concepts et de modèles d'aménagement par les médias et les autorités municipales, tels que les TOD et l'accès aux berges, semble avoir rejoint une partie de la population davantage disposée à adhérer à certains projets dont les externalités positives comme négatives sont mieux connues. Des exemples d'exercices de diffusion plus approfondis, tels que les Tribunes urbaines ou certaines activités de la RUI Pont-Viau, ont démontré qu'un individu informé est plus disposé à prendre une décision éclairée et moins émotive quant à son adhésion ou non à un projet d'actualisation. Conséquemment, les craintes de voir son mode de vie être perturbé par ce type de projet font place à une vision plus objective, notamment parce que l'individu possède les outils pour comprendre les retombées réelles de celui-ci. L'information diffusée et partagée de manière transparente et complète auprès de la population permet sans aucun doute de désamorcer de nombreuses craintes, angoisses et questions sans réponse qui peuvent être à l'origine d'un rejet massif de tout changement.

Ensuite, le manque de concertation maintient les citoyen(ne)s dans un état de témoin plutôt que d'acteur, ce qui ne manque pas d'engendrer une opposition forte face aux nouveaux projets, d'autant plus lorsqu'ils sont proposés par d'importants promoteurs immobiliers. En contrepartie, les exercices de concertation légitiment les visions et les interventions puisqu'ils procurent aux citoyen(ne)s un contrôle territorial inédit qui favorise l'acceptation et le désir de l'actualisation. Les récents exercices de ce type, effectués par la Ville de Laval et par PDTDMC, démontrent la pertinence de la coconstruction de visions stratégiques quant à l'aménagement du territoire. En effet, ces exercices de concertation ont respectivement donné naissance à la vision stratégique de la Ville de Laval et au mémoire de PDTDMC dans le cadre de Repensons Laval qui identifient une forte volonté d'actualiser le territoire par la densification, la diversification et l'adaptation.

Enfin, le manque d'intérêt de la part des citoyen(ne)s rencontré(e)s est synonyme d'absence d'attractivité envers les interventions d'actualisation qui occultent les divers incitatifs financiers et matériels pouvant bénéficier aux individus concernés. À ce propos, le phénomène du « Pas dans ma cour » résulte d'une considération abstraite des retombées positives pour la collectivité et d'une

omission complète de celles qui pourraient intéresser les personnes touchées par l'actualisation. Celle-ci est perçue comme intolérable puisqu'elle faillit à mettre de l'avant les bénéfices que pourraient en tirer les individus touchés ainsi que la collectivité dans son ensemble. Dans un autre ordre d'idées, une réaction de tolérance se rapprochant du « D'accord dans ma cour » est observable lorsque les interventions d'actualisation s'attardent à l'intégration architecturale et à certaines attentions environnementales. Le désir d'actualisation qui s'apparente au « Oui dans ma cour » fait quant à lui écho aux interventions qui mettent l'accent sur les bénéfices financiers et/ou matériels qui peuvent coïncider avec les intérêts personnels des individus.

Ces trois manques sont interreliés et engendrent l'indifférence, voire l'opposition chez les citoyen(ne)s dont la résistance au changement constitue un obstacle social de taille à l'actualisation. Inversement, la présence d'information, de concertation et d'intérêts représente de puissants vecteurs à celle-ci. Il y a fort à parier qu'une démarche d'actualisation intégrant ces trois éléments parviendra à satisfaire les objectifs liés à l'intérêt collectif et aux aspirations personnelles des individus concernés. Néanmoins, les pratiques observées dans les milieux de l'aménagement et de l'urbanisme n'intègrent pas, ou très peu, ceux-ci. Un changement de paradigme semble progressivement s'opérer depuis quelques années, principalement en termes d'information et de concertation auprès de la population. Cependant, l'évaluation en profondeur des incitatifs engendrant l'intérêt pour l'actualisation est encore largement insuffisante pour créer un réel engouement. Cet intérêt est pourtant un puissant vecteur d'actualisation, notamment par rapport aux terrains n'appartenant pas à la municipalité ou à d'autres acteurs publics détenant les moyens nécessaires pour effectuer des gestes structurants. Dans l'optique où l'actualisation des territoires suburbains d'après-guerre est d'intérêt collectif, mais qu'une part significative de ceux-ci n'est pas détenue par l'État ou les municipalités, il serait pertinent que les autorités publiques, davantage celles qui ont une connaissance fine des spécificités de leur territoire et leurs populations, se penchent sur l'étude approfondie des multiples incitatifs à l'actualisation et leur diffusion à la population. Ainsi, il serait possible de mettre en lumière les caractéristiques de ces incitatifs et les moyens dont disposeraient les citoyen(ne)s désirant diversifier leurs sources de revenus ou améliorer leur habitat pour répondre à des besoins changeants.

BIBLIOGRAPHIE

Adès J., Apparicio P. et A.-M. Séguin. 2012. «Are New Patterns of Low-Income Distribution Emerging in Canadian Metropolitan Areas?» *The Canadian Geographer* 56 (3) : 339-361.

AMT (Agence métropolitaine de transports). 2013. *Enquête Origine-Destination : La mobilité des personnes dans la région de Montréal*. Montréal : AMT.

Antonin, C. 2013. « Après le choc pétrolier d'octobre 1973, l'économie mondiale à l'épreuve du pétrole cher » *Revue internationale et stratégique* 3 (91) : 139-149.

Apparicio, P., X. Leloup et P. Rivet. 2007. «La diversité montréalaise à l'épreuve de la ségrégation: pluralisme et insertion résidentielle des immigrants.» *Journal of International Migration and Integration* 8 : 63-87.

Argout, D. 2006. « De nouvelles formes d'habitat pour personnes âgées : d'hier à aujourd'hui. » *Fondation Nationale de Gérontologie* 4 (119) : 85-92.

Asselin, S. 2012. « Le logement et l'équipement ménager des ménages québécois en 2009 » *Coup d'œil sociodémographique* (14) : 1-9.

Baldassare, M. 1986. *Trouble in Paradise : The Suburban Transformation in America*. New York : Columbia University Press.

Ballard, F. et D. Somme. 2011. « Faire que l'habitat reste ordinaire. Le maintien de l'autonomie des personnes âgées en situation complexe à domicile. » *Fondation Nationale de Gérontologie* 1 (136) : 105-118.

Barthe-Batsalle, H., L. Brück, M.-L. De Keersmaecker, X. Georges, J.-M. Halleux, J.-M. Lambotte, L. Maréchal et V. Rousseaux. 2002. *Les coûts de la désurbanisation*. Namur : Ministère de la Région wallonne.

Bégout, B. 2013. *Suburbia*. Paris : Éditions Inculte.

Benoît-Beaulé, É. et M. Parent. 2013. « Pour rénover nos banlieues. » *Liberté* 2013 (301) : 27-30.

Benton-Short, L. 2013. *Contemporary Challenges in U.S. and Canadian Cities*. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers.

Beuret, J.-E. 2012. « Mieux définir la concertation : du pourquoi au comment » *Négociations* 1 (17) : 81-86.

Biba, G., P. Villeneuve, M. Thériault et F. Des Rosiers. 2007. « Formes commerciales et mobilité à Québec : quelle organisation spatiale? » *Cahiers de géographie du Québec* 51 (144) : 399-418.

- Bigras, P. 2016. « Infrastructures naturelles : des actions pour leur mise en valeur. » Communication présentée au Sommet sur les infrastructures naturelles du Grand Montréal, UQAM, Montréal, Qc, 16-17 juillet.
- Boarnet, M., K. Joh, W. Siembab, W. Fulton et M.T. Nguyen. 2011. « Retrofitting the Suburbs to Increase Walking. » *Access Magazine* Automne 2011 (36) : 1-7.
- Boisclair, C., V. Galarneau, T. Gérardin et X. Mercier Méthé. 2013. *Retisser la ville*. Québec : Vivre en ville, la voie des collectivités viables.
- Boulianne, M. 2004. « Cohabitation intergénérationnelle et logement supplémentaire dans les banlieues de Québec : projets de familles et règles d'urbanisme. » *Cahiers du CRISES* (0404) : 1-58.
- Boulmier, M. 2011. « Habitat, territoires et vieillissement : Un nouvel apprentissage. » *Fondation Nationale de Gérontologie* 1 (136) : 29-46.
- Bourne, L.S. 1996. « Reinventing the Suburbs: Old Myths and New Realities. » *Progress in Planning* 46 (3) : 163-184.
- Brunet, R. 1974. « Espace, perception et comportement » *Espace géographique* 3 (3) : 189-204.
- Cardinal, F. 2013. « Accroître l'accès aux berges » *La Presse*, 7 octobre.
- Champagne, V. 2013. « Mobilisation contre des tours de copropriétés à Laval » *Radio-Canada*, 25 juillet.
- Charmes, É. 2010. « La densification en débat » *Études foncières* 145 (mai-juin) : 20-23.
- CMM (Communauté métropolitaine de Montréal). 2012. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement : Un grand Montréal attractif, compétitif et durable*. Montréal : Communauté métropolitaine de Montréal.
- Coffey, W. J., C. Manzagol et R. Shearmur. 2000. « L'évolution spatiale de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal, 1981-1996 » *Cahiers de géographie du Québec*, 44 (123) : 325-339.
- Comité directeur sur la réforme des institutions démocratiques. 2003. *La participation citoyenne au cœur des institutions démocratiques québécoises*. Québec : Gouvernement du Québec. Rapport présenté à M. Jean-Pierre Charbonneau, ministre responsable de la Réforme des institutions démocratiques.
- Convercité. 2015. *Repensons Laval : Rapport de consultation publique*. Montréal : Convercité. Rapport présenté à la Ville de Laval.
- Convercité et VL (Ville de Laval). 2015. *Vision Laval 2035*. Laval : Ville de Laval.

- Cornellier, M.-P. 2013. « Feu vert aux potagers de façade » *TVA Nouvelles*, 1^{er} avril.
- Cournoyer-Gendron, M., S. Breux, P. J.Hamel, C. Poitras et G. Sénécal. « The Transit-Oriented Development Model in Montreal (Canada): Mobilizing a Concept and Negotiating Urban Development at the Local and Metropolitan Scale. » Manuscrit non publié, dernière modification le 11 juillet 2016. Fichier Microsoft Word.
- Crozet, Y. et I. Joly. 2004. « Budgets temps de transport : les sociétés tertiaires confrontées à la gestion paradoxale du bien le plus rare. » *Les cahiers scientifiques du transport* (45) : 27-48.
- Daoust-Boisvert, A. 2012. « Réinventer la ville...- Porte-étendard malgré eux de l'agriculture urbaine » *Le Devoir*, 19 juillet, actualités en société.
- Dauphinais, P., L. Dauphinais et Daniel Marien. 1984. *De la seigneurie à la banlieue : l'histoire de Laval-des-Rapides des origines à la fusion (1965)*. Montréal : Ministère des Affaires culturelles du Québec.
- Deliot-Lefèvre, P. 2006. « L'accessibilité des cadres bâtis, des lieux publics et des transports. » *Fondation Nationale de Gérontologie* 4 (119) : 11-23.
- Després, C., P. Larochelle et M. Blais. 2000. *Le logement supplémentaire en banlieue : Directives de design pour la maison de type bungalow*. Québec : École d'architecture et Centre de Recherche en Aménagement et Développement. Rapport présenté à la Ville de Charlesbourg.
- Devine-Wright, P. 2012. « Explaining “NIMBY” Objections to a Power Line : The Role of Personal, Place Attachment and Project-Related Factors » *Environment and Behavior* 45 (6) : 761-781.
- Diotte, S. 2006. « Laval est bon dernier au pays » *La Presse*, 23 janvier, collaboration spéciale.
- Drouilly, P. 1996. *L'espace social de Montréal : 1951-1991*. Montréal : Sillery Septentrion.
- Dubois, N. et A. Moch. 2006. « L'automobile et le sentiment d'être chez soi » *Revue européenne de psychologie appliquée* 56 (2006) : 65-107.
- Duchaine, P. 2016. « Logement abordable et densification des zones urbaines : le succès des annexes résidentielles » *Écohabitation*, 28 janvier, aménagement, urbanisme et transports.
- Dunham-Jones, E. et J. Williamson. 2009. *Retrofitting Suburbia : Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs*. New Jersey : John Wiley and Sons, Inc.
- Felli, R. 2006. « Développement durable et démocratie : la participation comme problème » *Urbia* (3) : 11-28.
- Fortin, A., C. Després et G. Vachon. 2002. *La banlieue revisitée*. Québec : Éditions Nota bene.
- Fortin, A., C. Després et G. Vachon. 2011. *La banlieue s'étale*. Québec : Éditions Nota bene.

- Fortin, A., M.-H. Villeneuve et M. Rioux. 2008. « Jamais sans ma voiture? Les banlieusards des franchises de Québec. » *Recherches sociographiques* 49 (3) : 447-473.
- Fortin, J.-C., J. Saint-Pierre et N. Perron. 2008. *Histoire de Laval*. Québec : Presses de l'Université Laval.
- Fréchette-Lessard, C. 2013. « Accès aux berges : le goût de l'eau » *Esquisses* 24 (2). Consulté le 9 mai 2016. https://www.oaq.com/esquisses/archives_en_html/balades_au_fil_de_leau.html
- Frey, W. H. 2003. « Melting Pot Suburbs : A Study of Suburban Diversity. » In *Redefining Urban and Suburban America: Evidence from the Census 2000 vol 1*, sous la dir. de Bruce Katz et Robert E. Lang, 155-180. Washington D.C. : The Brookings Institution.
- Friedman, A., D. Krawitz, M. Senbel, D. Raphael, J. E.-Steffel, J. S.-Fréchette et J. Watt. 2002. *Planning the New Suburbia : Flexibility by Design*. Vancouver: UBC Press.
- Gendron, J.-L. et M. Piat. 1997. « La recherche américaine sur l'intolérance des collectivités à l'endroit des ressources intermédiaires » *Service social* 40 (3) : 147-157.
- Géocom. 2006. *Tendances commerciales, les interventions pour s'adapter : Guide d'analyse*. Montréal : Ville de Montréal. Rapport présentée à la ville de Montréal.
- Ghorra-Gobin, C. 2013. « La banlieue, rêve américain ou espace en voie de disparition? » *Revue Esprit* Mars/avril 2013, 121-130.
- Gonzalez, A. 2016. « La science au service des infrastructures naturelles. » Communication présentée au Sommet sur les infrastructures naturelles du Grand Montréal, UQAM, Montréal, Qc, 16-17 juillet.
- Gouvernement du Québec (GQ). 1991. *Code civil du Québec*. Québec : Publications Québec.
- Graham, P. 2010. « On the Illusory Nature of Sustainable Development: A Case Study of a Montreal Suburb. » Mémoire de maîtrise, Université Concordia.
- Greenberg, M. 2009. « NIMBY, CLAMP, and the Location of New Nuclear-Related Facilities: U.S. National and 11 Site-Specific Surveys » *Risk Analysis* 29 (9) : 1242-1254.
- Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). 2013. *Changements climatiques 2013 : Les éléments scientifiques*. Cambridge : Cambridge University Press. Rapport à l'intention des décideurs.
- Haëntjens, J. et S. Lemoine. 2015. *Éco-urbanisme : défis planétaires, solutions urbaines*. Montréal : Écosociété.
- Hanlon, B. 2008. « The decline of older, inner suburbs in metropolitan American. » *Housing Policy*

Debate 19 (3) : 423-456.

Hubbard, P. 2009. « NIMBY ». In *International Encyclopedia of Human Geography*, sous la dir. de Rob Kitchin et Nigel Thrift, 444-449. Leicestershire, UK : Elsevier.

INSPQ (Institut national de la santé publique du Québec). 2010. *Vieillesse de la population, état fonctionnel des personnes âgées et besoins futurs en soins de longue durée au Québec*. Québec : INSPQ.

ISQ (Institut de la statistique du Québec). 2013. « Ménages privés selon la taille, Québec, 1951-2011 » *Statistiques et publications*. Consulté le 30 mai 2016. http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/familles-menages/tableau_03.htm

Jacobs, J. 1961. *Déclin et survie des grandes villes américaines*. New York : Random House.

Jean, S. 2014. « Ville ou banlieue? Les choix résidentiels des jeunes familles de classe moyenne dans la grande région de Montréal » *Recherches sociographiques* 55 (1) : 105-134.

Jusélius, C. 2013. « Suburban retrofitting - a useful strategy for Swedish urban planners? » Mémoire de maîtrise, KTH Institut Royal de la technologie.

Lachance, J. 2009. « L'architecture des bungalows de la SCHL : 1946-1974. » Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Montréal.

Lacroix, C. 2011. « Faits saillants sur les conditions des logements et l'équipement ménager au Québec en 2008 » *Coup d'œil sociodémographique* (7) : 1-3.

Larouche, R. et F. Trudeau. 2010. « Étude des impacts du transport actif sur la pratique d'activités physiques et la santé et de ses principaux déterminants. » *Science et sport* 2010 (25) : 227-237.

Larousse. 2016. « Actualiser » *Dictionnaire Larousse en ligne*. Consulté le 5 février 2016. <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/actualiser/954>

Le Foll, B. et D. Miet. s.d. « Un nouveau mode de développement urbain... » *Bimby*. Consulté le 10 mai 2015. <http://bimby.fr/2011/01/le-projet-de-recherche-bimby-en-quelques-mots>.

Le Foll, B. et D. Miet. 2013. « Construire dans mon jardin et résoudre la crise du logement. Cinq idées-clés pour comprendre la filière BIMBY » *Métropolitiques* 18 mars 2013 : 1-8.

Légaré, O. 2012. « La densification résidentielle : Comment en favoriser l'acceptabilité sociale? » *Entretiens sur l'habitat* (2012) : 1-12.

Léveillé, J.-T. 2012. « Controverse autour d'un potager à Drummondville » *La Presse*, 18 juillet, actualités nationales.

Lord, S. et C. Després. 2011. « Vieillir en banlieue nord-américaine. Le rapport à la ville des

- personnes âgées. » *Gérontologie et société* 1 (136) : 189-204.
- Lord, S. F. Joerin et M. Thériault. 2009. « La mobilité quotidienne de banlieusards vieillissants et âgés : Déplacements, aspirations et significations de la mobilité » *Le géographe canadien* 53 (3) : 357-375.
- Lord, S. 2004. « Les aînés face à leur avenir résidentiel : le cas de résidents de banlieues de Québec. » Mémoire de maîtrise, Université Laval.
- Lucy, W. H. et D. L. Phillips. 2000. *Confronting Suburban Decline: Strategic Planning for Metropolitan Renewal*. Washington : Island Press.
- Lucy, W. H. et D. L. Phillips. 2006. *Tomorrow's Cities, Tomorrow's Suburbs*. Chicago : APA Planners Press.
- Luxembourg, N. s.d. *La mobilité des personnes âgées en banlieue pavillonnaire*. Marseille : s.m.
- Maheu, M.-È. 2014. « Un Montréalais sur dix consacre plus de 80 % de son revenu à son loyer » *Radio-Canada*, 9 septembre, société.
- Marique, A.-F. 2014. « Retrofitting the Suburbs: Insulation, Density, Urban Form and Location. » *Environmental Management and Sustainable Development* 3 (2) : 138-153.
- Martens, K. 2009. « Equity Concerns And Cost-Benefit Analysis: Opening Up The 'Black Box'. » Communication présentée au 88th Annual Meeting of the transportation Research Board, Washington DC, USA, 11-15 janvier 2009.
- Merenne-Schoumaker, B. 1977. « Perceptions de l'espace et quartiers urbains » *G.E.O.* 2 (2) : 33-43.
- Morel-Brochet, A. et É. Charmes. 2014. « Densifier le pavillonnaire par le pavillonnaire? Perspective françaises sur les logiques des habitants. » *Cahiers de géographie du Québec* 58 (165) : 367-389.
- Morestin, F. et S. Cauvin. 2011. « Personnes âgées et adaptation du logement : Présentations, résultats et prospectives du projet et de l'éduite SADEER » *Fondation Nationale de Gérontologie* 1 (136) : 141-155.
- Morisset, L. et L. Noppen. 2004. « Le bungalow québécois, monument vernaculaire : de l'espace urbain à l'identité domestique » *Cahiers de géographie du Québec* 48 (134) : 127-154.
- Murphy, J. et B. Probert. 2004. « Anything for the house : Recollection of post-war suburban dreaming. » *Australian Historical Studies* 36 (124) : 275-293.
- Nasar, J., J.S. Evans-Cowley et V. Mantero. 2007. « McMansions : The Extent and Regulation of Super-sized Houses. » *Journal of Urban Design* 12 (3) : 339-358.

- Newton, P.W. 2010. « Beyond greenfields and brownfields : the challenge of regenerating Australia's greyfield suburbs. » *Built Environment* 36 (1) : 1-53.
- Nicolaides, B. et A. Wiese. 2006. « Critiques of Postwar Suburbia : Introduction. » In *The Suburb Reader*, 291-292. New York, NY : Routledge.
- Nobert, Y. 2005. « L'accessibilité financière au logement au Québec entre 1991 et 2001 : aperçu régional » *Données sociodémographiques en bref*, 9 (2) : 6-8.
- O'Neil, S. 2016. « Incenting Green Infrastructure for Stormwater Management. » Communication présentée au Sommet sur les infrastructures naturelles du Grand Montréal, UQAM, Montréal, Qc, 16-17 juillet.
- Paquette, M. 1976. *Histoire de l'île Jésus de 1636 à Ville de Laval*. Laval : Édition d'Antan.
- Paquette, M. 2006. *Une histoire d'appartenance : Laval*. Québec : Éditions GID.
- Paradis, D. 2013. « Reconstruire la ville et les banlieues sur elles-mêmes : Où et comment consolider et requalifier nos milieux de vie. » Communication présentée au colloque La Banlieue en transformation : Une occasion à saisir, Longueuil, Québec, 16 mai 2013.
- Patton Scally, C. 2012. « The Nuances of NIMBY: Context and Perceptions of Affordable Rental Housing Development» *Urban Affairs Review* 49 (5) : 718-747.
- Pavlic, D. et Z. Qian. 2014. « Declining inner suburbs? A longitudinal spatial analysis of large metropolitan regions in Canada. » *Urban Geograph*. 35 (3) : 378-401.
- PDTDMC (Pas de tour dans ma cour). 2013 « À propos de Pas de tour dans ma cour. » *Communauté Facebook Pas de tour dans ma cour*. Consulté le 13 janvier 2016. https://fr-ca.facebook.com/PasdeToursDansMaCour/info/?tab=page_info
- PDTDMC (Pas de tours dans ma cour). 2015. « Pour un quartier à échelle humaine. » Mémoire déposé dans le cadre des consultations Repensons Laval et du Schéma d'aménagement du territoire lavallois.
- Petit, S. 2013. « Densifier l'habitat pavillonnaire : des démarches individuelles aux projets collectifs », *Métropolitiques*, 20 mars 2013 : 1-5.
- Piat, M. 2004. « Les foyers de groupe et le phénomène "pas dans ma cour", c'est arrivé près de chez nous. Étude pilote. » *Santé mentale au Québec* 29 (1) : 151-172.
- Pluram inc. 1981. *Analyse historique et architecturale sur le patrimoine lavallois : Île Jésus tome I*. Québec : Pluram. Étude sur l'histoire et le développement présentée à la Ville de Laval dans le cadre d'une entente avec le Ministère des affaires culturelles.

- Poisson, Y. 2016. « Drummondville permet l'élevage des poules » *La Tribune*, 15 mars, actualités.
- Racine, J.-B. 2010. « Projet urbain, participation et concertation » *Tracés* (2) : 9-16.
- Revue internationale Enfances, familles, générations. 2006. « Politique éditoriale. » *Enfances, Familles, Générations : revue internationale de recherche et de transfert*. Consulté le 17 novembre 2011. <http://efg.inrs.ca/politique.html>.
- Rice, L. 2010. « Retrofitting suburbia: Is the compact city feasible? » *Urban Design and Planning* 163 (4) : 193-204.
- Ripoll, F. et V. Veschambre. 2004. « Appropriation (de l'espace) » *Hypergéométrie*. <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article602#>
- Rome, A. 2001. *The Bulldozer in the Countryside: Suburban Sprawl and the Rise of the American Environmentalism*. Cambridge : Cambridge University Press.
- Rybczynski, W. 1995. « How to Build a Suburb? » *The Wilson Quarterly* 19 (3) : 114-126.
- Saint-Amour, S. 2016. « Métro Concorde, la Ville prévoit 2,5 M\$ à des fins d'expropriation » *Courrier Laval*, 12 février, actualités.
- Schafran, A. 2013. « Discourse and dystopia, American style. » *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action* 17 (2) : 130-148.
- SCHL (Société canadienne d'hypothèques et de logement). 2006. *La requalification de la banlieue et ses cadres réglementaires : Situation actuelle et mesures d'assouplissement*. Ottawa : SCHL.
- Séguin, A.-M., P. Apparicio, M. Riva et P. Negron-Poblete. 2016. « The Changing Spatial Distribution of Montreal Seniors at the Neighbourhood Level: A Trajectory Analysis. » *Housing Studies* 31 (1) : 61-80.
- Short, J. R., B. Hanlon et T. J. Vicino. 2007. « The Decline of Inner Suburbs: The New Suburban Gothic in the United States. » *Geography Compass* 1 (3) : 641-656.
- Sommer, R. 2001. « Four Stops along an Architecture of Postwar America. » *Perspecta* 32 : 76-89.
- Statistique Canada. 2011. « Les générations au Canada » *Documents analytiques du Recensement de 2011: Âge et sexe*. Consulté le 26 novembre 2016. https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/as-sa/98-311-x/98-311-x2011003_2-fra.cfm
- Statistique Canada. 2015. « Taille convenable du logement du ménage privé » *Définitions, sources de données et méthodes*. Consulté le 30 mai 2016. <http://www.statcan.gc.ca/fra/concepts/definitions/logement06>
- Szold, T.S. 2005. « Mansionization and its discontents : planners and the challenge of regulating

- monster homes. » *Journal of the American Planning Association* 71 (2) : 189-231.
- Tachieva, G. 2010. *Sprawl Repair Manual*. Washington : Island Press.
- Tonning, D. 2016. « New York City Green Infrastructure : An Area-Wide Approach for Ultra-Urban Environments. » Communication présentée au Sommet sur les infrastructures naturelles du Grand Montréal, UQAM, Montréal, Qc, 16-17 juillet.
- Touati, A. 2013. « La densification douce au Canada. L'exemple des appartements accessoires en Ontario. » *Métropolitiques*. Consulté le 3 février 2016. <http://www.metropolitiques.eu/IMG/pdf/met-touati.pdf>
- Touati-Morel, A. 2015. « Hard and Soft Densification Policies in the Paris-City-Region. » *International Journal of Urban and Regional Research* 39 (3) : 603-612.
- Tremblay, A. 2012. « L'avènement de l'automobile au Québec : une petite Révolution tranquille au tournant du XXe siècle » *Cap-Diamant : La revue d'histoire du Québec* 111 (2012) : 17-21.
- Twitchell Hall, E. 1966. *The Hidden Dimension*. New York : Doubleday.
- Vall-Casas, P., J. Koschinsky et C. Mendoza. 2011. « Retrofitting suburbia through pre-urban patterns: Introducing a European perspective. » *Urban Design International* 2011 (16) : 171-187.
- Venturi R., Scott Brown D. et Izenour S. 1977. *L'enseignement de Las Vegas : ou le symbolisme oublié de la forme architecturale*. Bruxelles, Belgique : Pierre Mardaga.
- VL (Ville de Laval). 1970. *Règlement numéro L-2000*, chap. 3, art. 52.
- VL (Ville de Laval). 2007. *Programme particulier d'urbanisme : Secteur de la station de la Concorde*. Laval : Ville de Laval.
- VL (Ville de Laval). 2013. « La petite histoire » *À propos de la MDA*. Consulté le 25 avril 2016. <http://www.laval.ca/maisondesarts/Pages/Fr/moments-cles.aspx>.
- VM (Ville de Montréal). s.d. « Revitalisation urbaine intégrée » *Développement social et diversité*. Consulté le 24 mai 2016. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8258,90445600&_dad=portal&_schema=PORTAL
- VQ (Ville de Québec). 2005. *Plan directeur d'aménagement et de développement*. Québec : Ville de Québec.
- Wiesel, I., R. Freestone et B. Randolph. 2013. « Owner-Driven Suburban Renewal: Motivations, Risks and Strategies in 'Knockdown and Rebuild' Processes in Sydney. » *Housing Studies* 28 (5) : 701-719.
- Williams, K., R.Gupta, D. Hopkins, M. Gregg, C. Payne, J. L. R. Joynt, I. Smith et N. Bates-

Brkljac. 2013. « Retrofitting England's suburbs to adapt to climate change. » *Building Research & Information*, 41 (5) : 517-531

Wolf, C.P. 2006. « The NYMBY Syndrome. Its Cause and Cure. » *Annals of the New York Academy of Sciences* 502 : 216-229.

Zardini, M., H. Russell, G. Borasi et A. Bobbette. 2007. *Désolé, plus d'essence : l'innovation architecturale en réponse à la crise pétrolière de 1973*. Montréal : Centre canadien d'architecture.

ANNEXES

Annexe 1: Hiérarchie des nœuds thématiques sous Nvivo

Quartiers

Vision idéale du quartier en 2050

Responsabilité d'amélioration du quartier

Implication dans la communauté

Entreprises

Citoyen(ne)s et municipalité

Aux citoyen(ne)s

À la municipalité

Expropriation

Positivement

Neutre

Négativement

Raison de vivre à Laval

Abordabilité

Emploi

Localisation

Maison unifamiliale

Proximité à Montréal

Quartier (commerces, services, cadre bâti)

Sécuritaire

Transports en commun

Qu'est-ce qu'une banlieue?

Ennuyant

Espace

Familiale

Monofonctionnelle

Pas Montréal

Proximité à Montréal

Tranquille

Unifamiliale

Utilisation de la voiture

Quartiers environnants

Relative stabilité

Essor

Déclin

Quartier de la personne répondante

Relative stabilité

Essor

Déclin

Est-ce que LDRPV est une banlieue?

Oui

Non

Ambigu

Désavantages

Absence transports en commun

Bruits

Cherté

Criminalité

Dangereux pour les piéton(ne)s

Déclin commercial

Dégradation du cadre bâti

Différentes populations

Distances entre activités

Esthétisme

Manque de services en santé mentale

Manque de verdure

Mauvaise gestion urbaine

Peu d'espaces publics

Population vieillissante

Taxes plus élevées

Avantages

Abordabilité

Aspect esthétique général

Bonne gestion urbaine

Communauté

Diversité socio-culturelle

Espaces

Grands terrains

Maison unifamiliale

Mobilité automobile

Parcs

Pistes cyclables

Proximité à Montréal

Services de proximité

Trame viaire

Transports en commun

Verdure

Obstacles

Politiques

Réglementation

Accès

Hauteur

Marges

Nombre de logements

Ratio de stationnements

Utilisation du sol

Lois, politiques, orientations et normes de construction

Sociaux

Pas dans ma cour

Peur du changement

Opposition à un projet

Préoccupations d'équité

Achalandage

Architecture

Cherté

Hauteur

Manque de vision

Ombre portée

Pas d'intérêt dans le projet (financier, social, culturel)

Perte d'accès à l'eau

Perte de verdure

Vent

Vue bloquée

Perte de contrôle

Manque de communication avec la communauté

Perte de communauté

Nouvelles populations

Attachement au mode de vie banlieusard

Espace extérieur personnel

Image non-urbaine

Intimité

Maison individuelle

Stationnements

Voiture individuelle

Vues

Appui à un projet

Agréable

Compromis

Création de communauté

Écologique

Intégration dans le quartier

Nouveaux équipements

Actualisation

Diversification

Typologique

Positivement

Neutre

Négativement

Modale

Positivement

Neutre

Négativement

Fonctionnelle

Positivement

Neutre

Négativement

Densification

Forte

Plus de 5 étages

Positivement

Neutre

Négativement

4 étages et moins

Positivement

Neutre

Négativement

Douce

Semi-sous-sol

Positivement

Neutre

Négativement

Maison en arrière-cour

Positivement

Neutre

Négativement

Annexe

Positivement

Neutre

Négativement

Ajout d'étages

Positivement

Neutre

Négativement

Concepts et théories

TOD

Positivement

Neutre

Négativement

Densification

Positivement

Neutre

Négativement

Actualisation

Positivement

Neutre

Négativement

Adaptation

Technologique

Positivement

Neutre

Négativement

Démographique

Positivement

Neutre

Négativement

Culturelle

Positivement

Neutre

Négativement

Annexe 2: Lettre d'information remise aux participant(e)s interviewé(e)s



Lettre d'information sur la recherche et formulaire de consentement

« Les obstacles à l'actualisation des banlieues d'après-guerre dans la région métropolitaine de Montréal : Le cas de Laval-des-Rapides. »

Recherche menée par Samuel Descôteaux Fréchette au Centre Urbanisation Culture et Société de l'INRS. Cette recherche est financée par le CRSH.

Madame, Monsieur,

Voici de l'information sur la recherche à laquelle vous êtes invité(e) à participer. L'objectif de ces documents est de vous informer de vos droits en tant que participant(e) à la recherche.

1. Cette recherche vise à comprendre et à documenter quels sont les enjeux liés à l'actualisation des banlieues d'après-guerre. Par actualisation, nous entendons le processus par lequel les banlieues se transforment pour répondre aux nouvelles réalités sociales (vieillesse de la population, recomposition des familles, immigration) et économiques (nouvelles zones d'emplois, déclin des centres et des boulevards commerciaux traditionnels).
2. Votre participation à la recherche consistera à nous accorder un entretien d'environ une heure et demi. Cet entretien portera sur divers aspects de votre perception de la banlieue et votre avis sur les différents éléments qui caractérisent son évolution récente et future. L'entretien aura lieu en face à face, et c'est l'intervieweur qui se déplacera dans un lieu et à un moment de la journée qui vous conviendront.
3. En participant à cette recherche, vous contribuerez à une meilleure compréhension des espaces de banlieues d'après-guerre (1945-1973) qui font face à un certain déclin commercial, une dépendance à l'automobile et un vieillissement de la population. Les données recueillies permettront aux autorités municipales de comprendre les dynamiques entourant les milieux suburbains pour qu'elles puissent user des meilleures pratiques lors de leur actualisation pour répondre aux besoins de la population. Par ailleurs, l'entrevue ne vous expose pas à des risques différents que ceux auxquels vous vous exposez dans votre vie de tous les jours. Le principal inconvénient est le temps passé à participer au projet.
4. S'il y a des questions auxquelles vous ne pouvez pas ou préférez ne pas répondre, vous êtes tout à fait libre de choisir de ne pas répondre sans avoir à fournir de raisons et sans inconvénient ou conséquences négatives. Sachez par ailleurs qu'à titre de participant(e) volontaire à cette étude, vous avez la possibilité de vous en retirer à tout moment.
5. La confidentialité des résultats sera assurée de la façon suivante : la clé du code reliant votre nom à votre dossier de recherche ne sera accessible qu'à l'équipe de recherche devant communiquer avec les participants. Aucun élément dans la diffusion des résultats de la recherche ne permettra de retracer directement votre identité ou celles de personnes dont vous nous aurez parlées. Malgré toutes les précautions prises à cet effet, il importe de mentionner qu'un risque d'identification indirecte subsiste.

6. Une fois retranscrits, les entretiens seront conservés dans des fichiers sécurisés par mot de passe. Les retranscriptions ne seront accessibles qu'aux chercheurs qui participent à la recherche. Les enregistrements audio et tout autre fichier relié aux entretiens semi-dirigés seront conservés jusqu'à la fin de la recherche, soit pour un maximum de quatre ans, suite à quoi ils seront détruits. Les données et les résultats anonymisées seront quant à eux conservés pour d'éventuelles recherches scientifiques ultérieures et archivés dans un disque dur sécurisé par un mot de passe uniquement accessible au chercheur et à la directrice de recherche. Les données seront utilisées pour l'élaboration d'un mémoire en études urbaines. Elles pourraient être publiées dans des revues spécialisées, faire l'objet de discussions scientifiques ou être combinées aux données provenant d'autres projets, mais il ne sera pas possible de vous identifier directement.

Vous trouverez ci-joint deux (2) exemplaires du formulaire de consentement que nous vous demandons de signer, si vous acceptez de participer à cette recherche et de nous accorder un entretien. Avant de signer le formulaire, vous pouvez, si vous le désirez, demander toutes les informations supplémentaires que vous souhaitez sur la recherche. Vous pouvez pour cela contacter Samuel Descôteaux Fréchette ou Claire Poitras, dont les coordonnées apparaissent au bas de la page. Vous pouvez également contacter la présidente du Comité d'éthique de la recherche de l'INRS, Mme Johanne Charbonneau, qui peut vous renseigner sur vos droits en tant que participant(e) à cette recherche.

Merci de m'accorder du temps pour cet entretien.

Étudiant responsable de la recherche:

Samuel Descôteaux Fréchette

Étudiant à la maîtrise en études urbaines Centre Urbanisation Culture Société, INRS

385 rue Sherbrooke Est

Montréal (QC), H2X 1E3

Téléphone: 514-996-1588

Courriel: samuel.dfre@gmail.com

Directrice de recherche:

Claire Poitras

Directrice du Centre Urbanisation Culture Société, INRS

385, rue Sherbrooke Est

Montréal (Québec) H2X 1E3

Téléphone: 514 499-4001

Courriel: claire.poitras@ucs.inrs.ca

Personne ressource extérieure à l'équipe de recherche :

Johanne Charbonneau

Présidente du Comité d'éthique en recherche avec des êtres humains INRS

385, rue Sherbrooke Est

Montréal (Québec) H2X 1E3

Courriel: johanne.charbonneau@ucs.inrs.ca

Formulaire de consentement

«Les obstacles à l'actualisation des banlieues d'après-guerre dans la région métropolitaine de Montréal : Le cas de Laval-des-Rapides»

Annexe 3: Formulaire de consentement remis aux participant(e)s interviewé(e)s

J'ai pris connaissance de la recherche décrite dans la lettre d'information.

J'ai été informé(e), oralement et par écrit, des objectifs de la recherche, de ses méthodes de cueillette des données et des modalités de ma participation au projet.

J'ai également été informé(e) :

- a) de la façon selon laquelle les chercheurs assureront la confidentialité des données et protégeront les renseignements recueillis;
- b) de mon droit de mettre fin à l'entrevue ou à son enregistrement, si je le désire, ou de ne pas répondre à certaines questions;
- c) de mon droit, à titre de participant volontaire à cette étude, de me retirer à tout moment sans conséquence négative;
- d) de mon droit de communiquer, si j'ai des questions sur le projet, avec le responsable du projet (Samuel Descôteaux Fréchette, 514-996-1588, samuel.dfre@gmail.com) ou sa directrice (Claire Poitras, 514-449-4001, claire.poitras@ucs.inrs.ca)

J'ai compris que j'ai la possibilité de me retirer de la recherche en tout temps ou de ne pas répondre à certaines questions, sans avoir à fournir d'explications et sans subir d'inconvénients.

J'ai l'assurance que les propos recueillis au cours de cet entretien seront conservés de façon confidentielle et traités de façon anonyme. Cependant, je suis conscient(e) que malgré toutes les précautions prises à cet effet, il demeure possible que je sois identifié(e) de manière indirecte.

J'autorise le chercheur principal, désigné ci-dessous, à citer certains extraits de l'entretien, et ce, exclusivement à des fins de recherche.

J'accepte, par la présente, de participer à la recherche selon les modalités décrites dans la lettre d'information sur le projet, ci-annexée.

Je signe ce formulaire en deux exemplaires et j'en conserve une copie.

Signature du participant

Date

Samuel Descôteaux Fréchette; Centre Urbanisation Culture Société, Institut national de la recherche scientifique, 385 rue Sherbrooke Est, Montréal (QC), H2X 1E3.
Téléphone: 514-996-1588
Courriel: samuel.dfre@gmail.com

Annexe 4: Guide d'entretien semi-dirigé (Personnel municipal)

Bonjour,

D'abord merci de m'accorder votre temps pour cet entretien semi-dirigé qui s'inscrit dans le cadre d'une recherche universitaire de maîtrise. Le sujet de cette recherche est l'actualisation des banlieues d'après-guerre dans la région métropolitaine de Montréal, telle que Laval-des-Rapides. Je cherche à comprendre quels sont les enjeux liés à l'évolution de ces banlieues dans un contexte de vieillissement de la population, de dévitalisation des espaces commerciaux et d'importance accrue du développement durable dans le redéveloppement urbain. En somme, le but de cette recherche est de comprendre comment les citoyen(ne)s et le personnel municipal (élu(e)s, professionnel(le)s, etc.) perçoivent l'évolution de leur quartier. Je veux aussi comprendre les types de changements qu'ils désirent et ceux qu'ils ne désirent pas. Les informations recueillies sont strictement confidentielles et ne seront employées qu'à des fins de recherche. L'entretien se déroule en trois blocs et durera environ une heure et trente minutes. À tout moment, il est possible d'arrêter l'entretien si vous le désirez.

Avez-vous des questions à me poser avant de commencer ?

BLOC 1 Profil

Depuis combien de temps travaillez-vous pour la Ville de Laval ?

Vivez-vous aussi à Laval ?

Y-t-il une raison spécifique pour laquelle vous avez choisi de travailler au sein de la Ville de Laval ?

Pouvez-vous m'expliquer quelles sont vos responsabilités à la Ville ?

BLOC 2 Perceptions sur la banlieue

Banlieue

Selon vous, est-ce que Laval est une banlieue ?

Pour vous, qu'est-ce que c'est la banlieue ?

Selon vous, quels sont ses principaux avantages ?

Et ses principaux désavantages ?

S'il a une chose qu'on devait absolument garder de la banlieue, quelle serait-elle ?

Si vous aviez l'opportunité de changer la banlieue, qu'est-ce que vous feriez ?

Satisfaction liée au quartier/du secteur

En général, pensez-vous que les citoyen(ne)s sont satisfait(e)s des commerces de Laval-des-Rapides?

Des services (banque, poste, école, hôpitaux) ?

Des espaces publics (parcs, places) ?

Des transports (communs, actifs) ?

Des espaces de stationnements ?

De la communauté dans laquelle ils vivent ?

De l'aspect général (architecture, esthétique)

Quel est l'état général des logements à Laval-des-Rapides ?

Et des commerces ?

Et des espaces industriels ?

BLOC 3 ACTUALISATION DE LA BANLIEUE

Projets immobiliers et urbanistiques

Y a-t-il des projets immobiliers ou urbanistiques auxquels la Ville s'est opposée ?

Si oui, pour quelles raisons ?

Y a-t-il des projets immobiliers ou urbanistiques auxquels la population s'est opposée ?

Si oui, pour quelles raisons ?

Ces projets se sont-ils finalement concrétisés ?

Comment les autorités municipales réagissent-elles lorsqu'un projet engendre une opposition citoyenne ?

Pensez-vous que le degré d'opposition est différent selon si le projet est privé ou public,

donc dirigés par la Ville ou le gouvernement ?

Y a-t-il des projets qui ont quant à eux été accueillis de manière positive par les citoyen(ne)s?

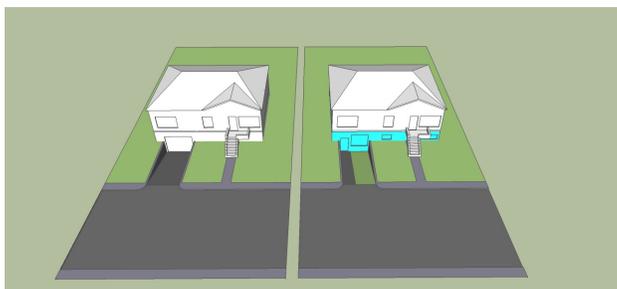
Si oui, pour quelles raisons ?

Lors des consultations publiques entourant ces projets, quelles sont les principales inquiétudes des citoyen(ne)s ?

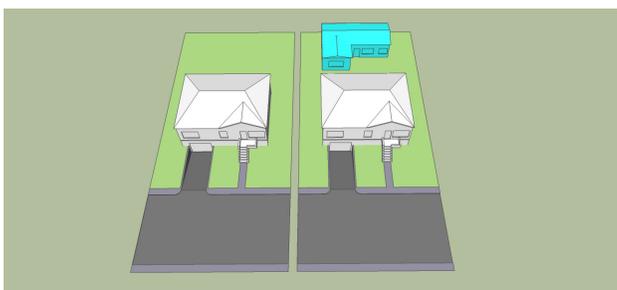
Modifications apportées à une propriété

J'aimerais avoir votre avis sur cinq types de modifications qui peuvent se produire sur une propriété.

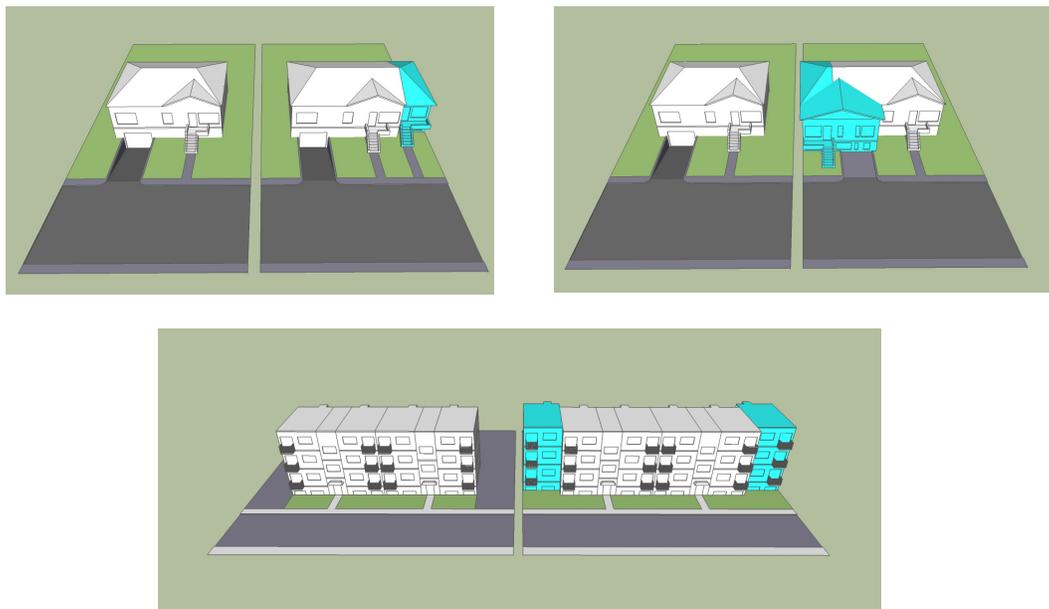
1) Que pensez-vous de l'idée d'aménager un second logement à l'intérieur de sa propriété ?



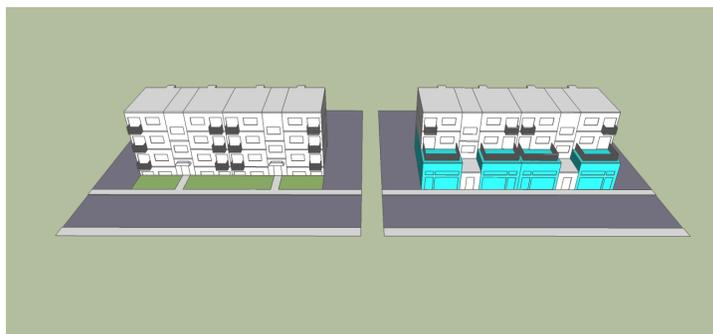
2) De l'idée de construire un second logement sur un terrain (à l'arrière)?



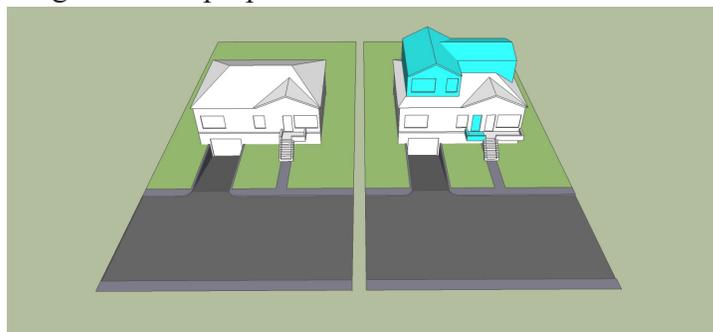
3) De l'idée de construire un second logement sur un terrain (en mur mitoyen) ?



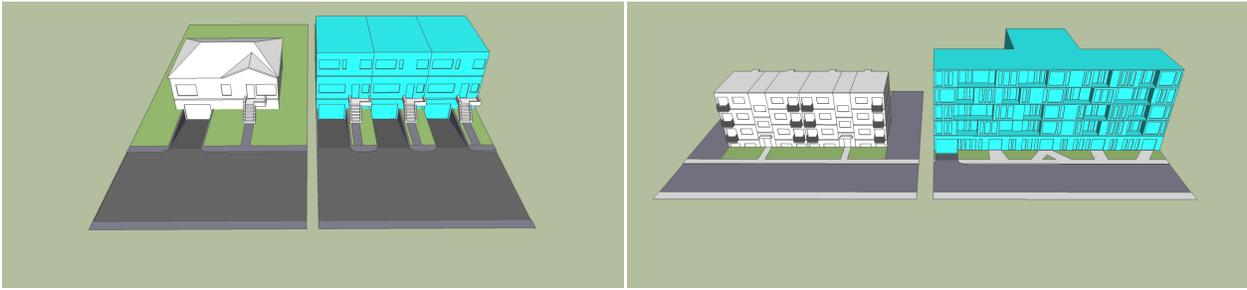
4) De l'ajout d'un commerce sur une propriété résidentielle ?



5) De l'ajout d'étages sur une propriété ?



6) De la démolition complète d'un bâtiment pour en construire un nouveau ?



Autrement, pensez-vous que des citoyen(ne)s font certaines de ces modifications sans demander de permis à la ville ?

Si oui, comment la ville réagit-elle à ce genre de situation ?

Et savez-vous comment réagit le voisinage ?

Y a-t-il des règlements d'urbanisme que les citoyen(ne)s critiquent particulièrement ?

Pour quelles raisons ?

Pensez-vous que ces règlements changeront prochainement ?

La LAU permet aux municipalités d'exproprier pour effectuer des projets pour le bien commun. À quelle fréquence la Ville de Laval utilise-t-elle ce droit ?

Pour quel type de projet ?

Quelle est la réaction des citoyen(ne)s d'un quartier lorsqu'il y a expropriation ?

En milieu résidentiel ?

En milieu industriel ou commercial ?

Dans quel contexte les expropriations sont-elles bien accueillies par la population ?

Concepts et théorie

Qu'est-ce que le concept ou l'idée de densification évoque chez vous ?

Qu'est-ce que le concept d'actualisation évoque chez vous ?

Nous avons presque terminé l'entretien. Je vais vous montrer des projets d'actualisation et j'aimerais avoir votre avis sur ceux-ci. Certains se sont réalisés tandis que d'autres sont des propositions. Si vous avez des questions concernant ces projets, n'hésitez pas à me les poser.

Annexe 5: Guide d'entretien semi-dirigé (Citoyen(ne)s)

Bonjour,

D'abord merci de m'accorder votre temps pour cet entretien semi-dirigé qui s'inscrit dans le cadre d'une recherche universitaire de maîtrise. Le sujet de cette recherche est l'actualisation des banlieues d'après-guerre dans la région métropolitaine de Montréal, telle que Laval-des-Rapides. Je cherche à comprendre quels sont les enjeux liés à l'évolution de ces banlieues dans un contexte de vieillissement de la population, de dévitalisation des espaces commerciaux et d'importance accrue du développement durable dans le redéveloppement urbain. En somme, le but de cette recherche est de comprendre comment les citoyen(ne)s et le personnel municipal (élu(e)s, professionnel(le)s, etc.) perçoivent l'évolution de leur quartier. Je veux aussi comprendre les types de changements qu'ils désirent et ceux qu'ils ne désirent pas. Les informations recueillies sont strictement confidentielles et ne seront employées qu'à des fins de recherche. L'entretien se déroule en trois blocs et durera environ une heure et trente minutes. À tout moment, il est possible d'arrêter l'entretien si vous le désirez.

Avez-vous des questions à me poser avant de commencer ?

BLOC 1 Profil

Depuis combien de temps vivez-vous à Laval-des-Rapides ?

Y-t-il une raison spécifique pour laquelle vous avez choisi ce quartier ?

Quels sont les derniers quartiers dans lesquels vous avez vécu ?

Dans quel genre d'habitation vivez-vous ? (Bungalow, split level, plex, tour d'appartements, maison semidétachée)

Êtes-vous propriétaire ou locataire ?

Vous incluant, combien de personnes vivent dans votre logement ?

Quelle est votre occupation principale actuellement ?

Quel est le mode de transport que vous utilisez le plus pour faire vos activités ?

Vous verriez-vous utiliser un autre mode de transport que celui-ci ?

BLOC 2 Perceptions sur la banlieue et Laval (comme ville de banlieue)

Banlieue

Selon vous, est-ce que Laval est une banlieue ?

Pour vous, qu'est-ce que c'est la banlieue?

Selon vous, quels sont ses principaux avantages ?

Et ses principaux désavantages ?

S'il y a une chose qu'on devrait absolument garder de la banlieue, quelle serait-elle ?

Si vous aviez l'opportunité de changer votre quartier, qu'est-ce que vous feriez ?

Satisfaction liée au quartier

En général, êtes-vous satisfait des commerces de votre quartier ?

Des services (banque, poste, école, hôpitaux) ?

Des espaces publics (parcs, places) ?

Des transports (communs, actifs) ?

Des espaces de stationnements ?

De votre voisinage dans laquelle vous vivez ?

De l'aspect général (architecture, esthétique)

BLOC 3 ACTUALISATION DE LA BANLIEUE

Projets immobiliers et urbanistiques

Y a-t-il un projet immobilier ou urbanistique auquel vous vous êtes déjà opposé(e) ?

Si oui, pour quelles raisons ?

Y a-t-il un projet que vous connaissez qui est selon vous un projet positif pour le quartier ?

Si oui, pour quelles raisons ?

Ces projets se sont-ils finalement concrétisés ?

Pensez-vous que la responsabilité d'améliorer le quartier appartient aux autorités municipales ou aux citoyen(ne)s ?

Si la responsabilité appartient à la Ville, pensez-vous qu'elle devrait user de son pouvoir d'expropriation pour y arriver ?

Avez-vous déjà participé à une consultation publique ?

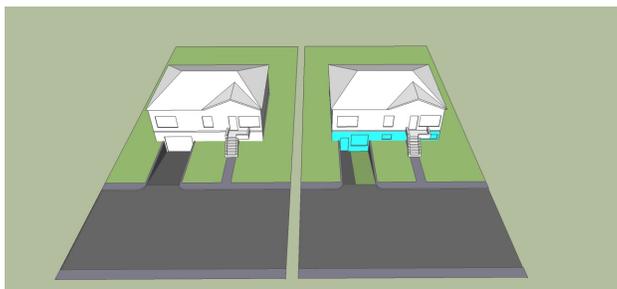
Si oui, pour quel(s) projet(s) ?

Que pensez-vous de ce(s) projet(s) ?

Modifications apportées à une propriété

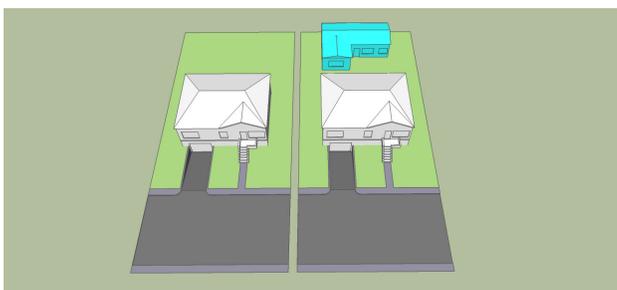
J'aimerais avoir votre avis sur cinq types de modifications qui peuvent se produire sur une propriété.

1) Que pensez-vous de l'idée d'aménager un second logement à l'intérieur de sa propriété ?



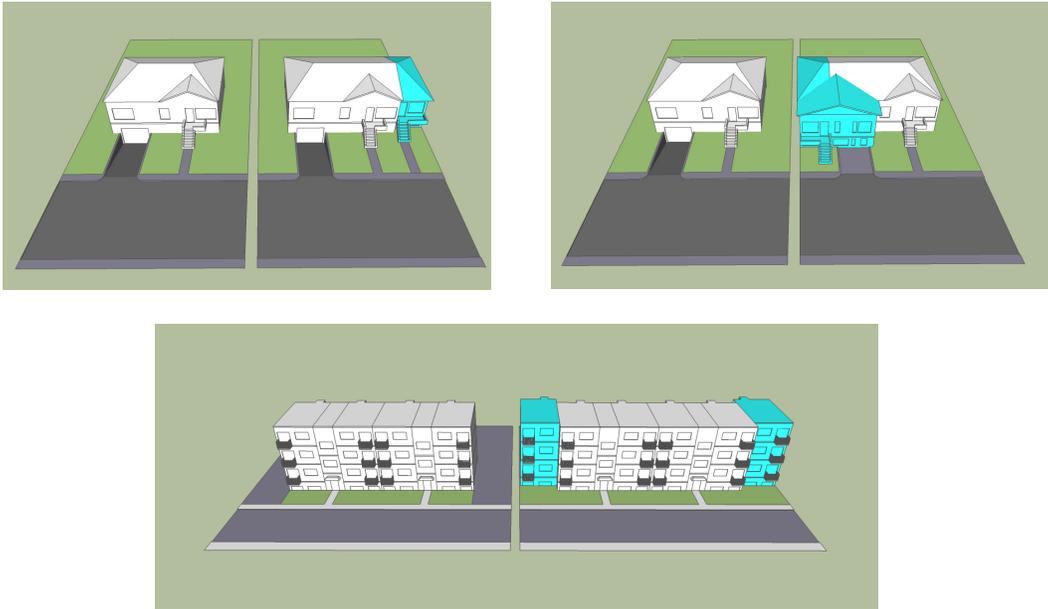
Si la ville vous le permettait, seriez-vous intéressé à le faire?

2) De l'idée de construire un second logement sur un terrain (à l'arrière)?

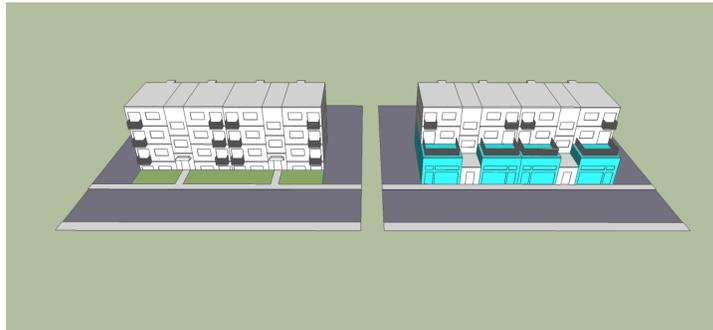


Si la ville vous permettait de vendre une partie de votre terrain pour construire un autre logement, seriez-vous intéressé à le faire ?

3) De l'idée de construire un second logement sur un terrain (en mur mitoyen) ?

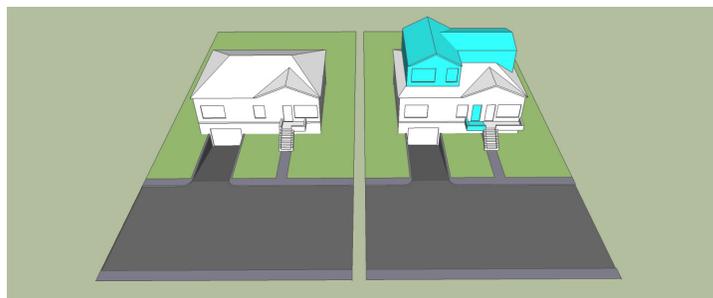


4) De l'ajout d'un commerce sur une propriété résidentielle ?



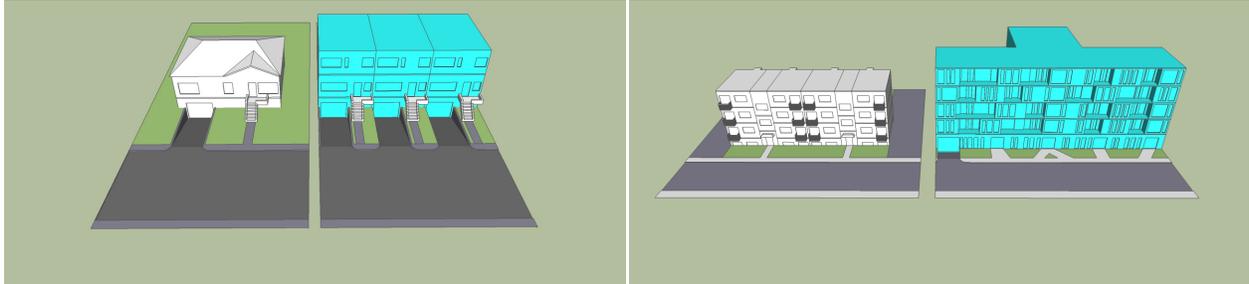
Si la ville vous permettait d'ouvrir un commerce, un bureau ou un atelier sur votre propriété, le feriez-vous ?

5) De l'ajout d'étages sur une propriété ?



Si la ville vous permettait d'ajouter un ou plusieurs étages à votre propriété, le feriez-vous ?

6) De la démolition complète d'un bâtiment pour en construire un nouveau ?



Est-ce une option que vous avez déjà considérée ?

Justement, avez-vous déjà effectué des rénovations majeures sur votre propriété ?

Si oui, de quel genre (ajout d'une annexe, chang. de revêtement, chang. de fonct.) ?

Comment vos voisin(e)s ont-ils accueilli votre projet de rénovation ?

Aviez-vous eu à faire une demande de permis à la ville ?

Si oui, comment s'est-elle déroulée ?

Avez-vous en tête un ou des règlements d'urbanisme de la ville que vous changeriez ?

Si oui, pour quelles raisons ?

Si non, pensez-vous en faire ?

Appréhendez-vous une opposition du voisinage à votre projet ?

Appréhendez-vous des problèmes liés à la demande de permis à la ville ?

Concepts et théorie

Avez-vous déjà entendu parler du concept ou du principe de densification ?

Qu'est-ce que ça évoque chez vous ?

Et avez-vous déjà entendu parler du concept d'actualisation ?

Qu'est-ce que ça évoque chez vous ?

Nous avons presque terminé l'entretien. Je vais vous montrer des projets d'actualisation et j'aimerais avoir votre avis sur ceux-ci. Certains se sont réalisés tandis que d'autres sont des propositions. Si vous avez des questions concernant ces projets, n'hésitez pas à me les poser.

Annexe 6: Études de cas utilisées lors des entretiens semi-dirigés



Source: Tachieva 2010

Source: Tachieva 2010



Source: Tachieva 2010

Source: Tachieva 2010



Source: Tachieva 2010



Source: Urban land institute, s.d.



Source: Greenstreetltd, s.d.