

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

13e Colloque de la Relève VRM

Descôteaux Fréchette, Samuel

Maîtrise en études urbaines

INRS-UCS

Poitras, Claire

samuel.dfre@gmail.com

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. Les banlieues d'après-guerre, construites entre 1945 et le début des années 1970, couvrent des territoires importants qui sont souvent caractérisés par une forte ségrégation des fonctions, par une présence marquée de maisons unifamiliales et d'immeubles collectifs de faible hauteur et par une dépendance accrue à l'automobile (Boisclair et al. 2013). Contrairement à plusieurs métropoles nord-américaines, les banlieues d'après-guerre québécoises ne semblent pas montrer de signe de dégradation importante. Cela dit, elles ne s'inscrivent pas dans un processus d'actualisation, défini comme étant le processus d'adaptation d'un type d'espace aménagé afin de répondre aux transformations sociales, économiques et environnementales contemporaines. De plus, elles sont caractérisées par un important vieillissement démographique (INSPQ 2010; AMT 2013) synonyme d'enjeux liés à la mobilité (Luxembourg s.d ; Lord, Joerin et Thériault 2009), un déclin de la vitalité commerciale (Géocom 2006; Biba et al. 2007; Dunham-Jones et Williamson 2009; Tachieva 2010) et une dépendance accrue à l'automobile qui exerce une pression environnementale élevée (Rome 2001; Tachieva 2010; Fortin, Després et Vachon 2011; Benton-Short 2013). Elles sont donc confrontées à d'importants défis qui marqueront la société québécoise dans son ensemble.

Il importe donc de comprendre quels sont les obstacles qui empêchent à ces zones de se réinventer. 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. 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 »).

Objectif

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 (Jusélius 2013). L'objectif est donc de mettre en lumière ces obstacles qui pourraient retarder l'actualisation proactive en répondant à la question suivante : Face au vieillissement de la population, au lent déclin des centres commerciaux de proximité, aux pressions environnementales qu'exercent les zones suburbaines et au changement de paradigme de développement urbain que suggère le 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?

Méthodologie

Les quartiers de Laval-des-Rapides et de Pont-Viau ont été retenus comme terrain d'étude puisqu'ils sont des exemples intéressants d'espaces suburbains d'après-guerre. Ils ont été le théâtre de l'arrivée récente de stations de métro qui a engendré de grands changements fonciers et urbanistiques sur le territoire. 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, effectués auprès de 3 acteurs municipaux et de 11 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 a mis en lumière la perception qu'ont les personnes participantes de leur milieu vie et son évolution. L'outil a aussi permis 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 ou de diversification, etc.) ou déjà concrétisés (projets proposés ou

construits par des promoteurs immobiliers ou par la Ville). La recherche documentaire a permis 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. Elle 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.

Résultats préliminaires

Les entretiens avec les membres du personnel municipal ont confirmé que ceux-ci avaient déjà identifié les obstacles réglementaires à l'actualisation et qu'ils désirent les surmonter. Ces obstacles sont principalement relatifs à une réglementation désuète à la fois trop restrictive et trop permissive. D'une part, certains règlements rendent l'actualisation ardue en imposant des critères qui limitent les alternatives de densification, de diversification et d'adaptation. On peut notamment penser aux marges latérales et frontales minimums, aux ratios de stationnements élevés, à la limite de logements par lot et à l'utilisation restreignante du sol. Cependant, ces règlements municipaux sont souvent transgressés par les citoyen(ne)s, ce qui indique que certains obstacles réglementaires sont surmontés informellement. Les participant(e)s nous ont confirmé qu'il y avait présence d'annexes non conformes dans le quartier, que certains ratios de stationnements n'étaient pas respectés et qu'il y avait une forte tendance à la création de logements informels dans les semi-sous-sols. Par ailleurs, plusieurs personnes interviewées pratiquent des activités professionnelles (vitrierie, taille de pierre, comptabilité) dans leur logement et la quasi-majorité d'entre elles nous a confirmé que cette pratique est répandue dans des zones où seule la fonction résidentielle est permise.

Les obstacles sociaux sont très différents des obstacles réglementaires puisqu'ils ne sont formalisés par aucun outil de planification. En effet, ils sont davantage liés à des dynamiques sociétales, telles que le *Pas dans ma cour* (Wolf 2006 ; Piat 2004), qui sont en constante évolution. Trois obstacles sociaux à l'actualisation proactive des espaces suburbains d'après-guerre ont été identifiés. Ils tendent principalement vers l'identification d'éléments dont l'absence rend l'actualisation proactive difficile ou 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 participation dans l'actualisation et le manque d'intérêt pour l'actualisation.

Premièrement, le manque d'information et de sensibilisation à propos des différents éléments de l'actualisation est sans doute un obstacle à celle-ci puisqu'il laisse la population sans outil de compréhension par rapport aux alternatives de développement existantes dans le quartier. Les citoyen(ne)s interviewé(e)s restaient pour la plupart peu ouvert(e)s à des idées comme la densification ou la diversification parce qu'ils en connaissaient très peu à ce propos et avaient beaucoup de questionnements concernant les impacts de ces idées sur leur mode de vie. Ce constat rappelle que certaines idées, par exemple les *Transit Oriented Developments* TOD, qui ont été plus largement véhiculées dans les dernières années par les municipalités, les groupes de recherche ou les réseaux de diffusion semblent quant à elles davantage intégrées dans le discours des personnes participantes et acceptées par la grande majorité de celles-ci. En d'autres termes, ignorer les enjeux vécus dans le quartier (vieillesse démographique, déclin, pauvreté) et les solutions alternatives est un obstacle à l'actualisation puisqu'il devient difficile pour les citoyen(ne)s de s'approprier des idées inconnues qui génèrent des questionnements et des inquiétudes qui restent sans réponse.

Deuxièmement, le manque de participation est une barrière à l'actualisation puisqu'elle maintient les citoyen(ne)s dans un état de témoin plutôt que dans un état d'acteur. Estimant qu'elles n'ont pas l'occasion de participer aux décisions concernant l'avenir de leur quartier, les personnes interviewées sont relativement réfractaires aux promoteurs immobiliers et aux initiatives privées. L'exemple du mouvement *Pas de tour dans ma cour* (PDTDMC 2013) exprime cette volonté de participer aux décisions urbanistiques et s'est révélé être un vecteur favorisant l'actualisation. Le groupe a mis sur pied une consultation citoyenne qui a confirmé le rejet de constructions de tours, mais l'acceptation de la densification en respect de l'environnement bâti. Des consultations récentes organisées par la ville sur le territoire ont aussi donné l'opportunité aux citoyen(ne)s d'avancer que la priorité devait être l'accès aux berges, la protection des terres agricoles et le redéveloppement des secteurs en déclin. L'absence de participation et de consultation semble donc mener à une forte opposition à la

plupart des projets. Inversement, la participation et la consultation semblent être des vecteurs à l'actualisation en permettant à la population de prioriser les interventions qu'elle juge acceptables et souhaitables pour son territoire.

Finalement, le manque d'intérêt est un obstacle à l'actualisation puisque celle-ci semble injustifiable à ceux et celles qui ne voient pas la menace du déclin dans leur quartier. L'idée d'avoir à subir les désavantages de l'actualisation pour que la collectivité et la société bénéficient globalement des avantages paraît injuste. D'autant plus lorsque leur quartier leur semble épargné par le déclin. Cependant, l'idée de perdre certains avantages (avoir plus d'une voiture, habiter une maison unifamiliale, ne pas voir ses voisin(e)s, etc.) devient acceptable lorsque leur est proposé un avantage financier (réduction du loyer, réduction de taxe, montant d'argent) ou matériel (amélioration des aménagements, rénovation des logements). Par exemple, les personnes plus âgées ont notamment exprimé un intérêt élevé dans la densification de leur lot, perçue négativement, si cela pouvait engendrer l'ajout d'un ascenseur. L'actualisation devient donc souhaitable lorsque l'intérêt général rejoint aussi l'intérêt personnel de telle manière que les changements au mode de vie sont jugés positifs.

Conclusion

Il est intéressant d'observer que certains 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 ces obstacles sont en voie d'être maîtrisés, comme le démontrent les récentes refontes réglementaires effectuées dans la région métropolitaine de Montréal. Toutefois, les obstacles sociaux restent 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. Cependant, ils démontrent aussi une ouverture à l'actualisation lorsque sont présents les trois éléments que sont l'information, la participation et l'intérêt. Réunis, ils sont de véritables vecteurs à l'actualisation puisqu'ils rendent la population informée, maîtresse de son territoire et bénéficiaire des changements qui s'y opèrent pour le bien collectif.

Bibliographie

- AMT (Agence métropolitaine de transports). 2013. *Enquête Origine-Destination : La mobilité des personnes dans la région de Montréal*. Montréal : AMT.
- Benton-Short, L. 2013. *Contemporary Challenges in U.S. and Canadian Cities*. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers.
- 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.
- Boisclair, C., V. Galarneau, T. Gérardin et X. Mercier Méthé. 2013. *Retisser la ville*. Québec : Vivre en ville, la voie des collectivités viables.
- Bourne, L.S. 1996. « Reinventing the Suburbs: Old Myths and New Realities. » *Progress in Planning* 46 (3): 163-184.
- Dunham-Jones, E. et J. Williamson. 2009. *Retrofitting Suburbia : Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs*. New Jersey : John Wiley and Sons, Inc.
- Fortin, A., C. Després et G. Vachon. 2011. *La banlieue s'étale*. Québec: Éditions Nota bene.
- 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.
- Géocom. 2006. *Tendances commerciales, les interventions pour s'adapter : Guide d'analyse*. Montréal : Ville de Montréal. Rapport présentée à la ville de Montréal
- 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.
- Jusélius, Christoffer. 2013. « Suburban retrofitting - a useful strategy for Swedish urban planners? » Mémoire de maîtrise, KTH Institut Royal de la technologie.
- 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.
- Luxembourg, Nicolas. s.d. *La mobilité des personnes âgées en banlieue pavillonnaire*. Marseille : s.m.
- 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
- 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.

Rome, Adam. 2001. *The Bulldozer in the Countryside: Suburban Sprawl and the Rise of the American Environmentalism*. Cambridge: Cambridge University Press.

Tachieva, Galina. 2010. *Sprawl Repair Manual*. Washington : Island Press.

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