Claire Poitras

Quand la banlieue était le futur

Abstract

This paper aims to highlight the expression of architectural and urban modernity within North American suburbs. Over the past years, the political and cultural influence of suburbs has grown significantly. Their social composition and economic dynamics have also considerably changed. Thus, the suburb's built environment, land use and social life no longer correspond to the image that we had up until the 1980s, namely that of a bedroom community consisting mainly of single-family houses whose inhabitants commute to work on a daily basis. In the 1940s and 1950s, the suburbs' built form and urban design displayed several innovative features. After providing a portrait of the population growth of Montreal's suburbs area, this paper examines the ways in which urban and architectural modernity has been expressed in the built environment of North American suburban areas. My objective is to show that a tension is at work between, on the one hand, the preservation of the suburban ideal consisting of exclusively residential communities of single-family homes surrounded by green space for middle and upper-middle class, and, on the other hand, the ambition of local elected officials promoting the suburb as a place increasingly boasting urban features, such as density and commerce and industry.

Résumé

Cet article vise à mettre en lumière l'expression de la modernité architecturale et urbanistique au sein des villes nord-américaines de la banlieue. Au cours des dernières années, l'influence politique et culturelle des villes de banlieue et de la périphérie s'est considérablement accrue. La composition sociale et les dynamiques économiques de ces villes ont également beaucoup changé. Ainsi, le cadre bâti et la composition sociale et fonctionnelle des banlieues ne correspondent plus à l'image qu'on en avait jusque dans les années 1980, à savoir celle de la cité-dortoir constituée essentiellement de pavillons résidentiels et dont les habitants travaillent ailleurs. Or, dès les années 1940 et 1950, l'aménagement et les formes architecturales des milieux suburbains affichent des caractéristiques innovantes. Après avoir dressé un portrait de la croissance démographique des municipalités de banlieue de la région de Montréal, le texte examine la manière dont la modernité urbanistique et architecturale s'est exprimée dans l'environnement bâti des régions métropolitaines nord-américaines. L'objectif est de montrer que depuis les années 1980, on assiste à une tension accrue entre, d'une part, le maintien de l'idéal subur-

bain où prédominent l'habitat pavillonnaire, la vie familiale et la nature et, d'autre part, la volonté des élus municipaux de faire la promotion de milieux suburbains ayant des caractéristiques urbaines de plus en plus affirmées.

Introduction

Depuis 2006, les principales régions urbaines canadiennes ont accueilli de nombreux nouveaux ménages. Spécifiquement, plusieurs municipalités situées dans la banlieue des régions métropolitaines de Montréal, Toronto et Vancouver ont connu des taux de croissance démographique de plus de 10% entre 2006 et 2016. Certaines d'entre elles ont même vu leur population augmenter de plus de 25% (voir le tableau 1).

Comment la banlieue canadienne est-elle de nos jours représentée par les autorités municipales? Qu'est-ce qu'on met en valeur pour attirer les ménages? Quels sont les traits particuliers de l'idéal suburbain actuel ? Est-ce que les concepteurs des publicités engagés par les municipalités tendent à reproduire l'idéal suburbain tel que mis en place à la fin du 19e siècle caractérisé par la faible densité résidentielle, la vie familiale, l'homogénéité sociale, la prédominance de ménages propriétaires et la quête de vivre dans un milieu où la verdure est omniprésente ? Pour répondre à ces questions, un examen du matériel promotionnel contemporain utilisé par des municipalités situées dans la grande banlieue de Montréal et de Toronto permet de montrer que cet idéal et ses principales composantes demeurent des arguments de vente pour attirer les jeunes familles. De plus, une analyse historique révèle qu'en Amérique du Nord les villes de la banlieue ont joué, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, un rôle clé dans la mise en place d'une diversité d'activités économiques et culturelles souvent associées aux innovations spécifiques aux grands centres urbains. On peut penser notamment aux réalisations architecturales d'Eero Saarinen (1910-1961) pour les entreprises IBM, General Motors and Bell Laboratories (Knowles et Leslie, 2001) construites en banlieue des villes de New York et de Detroit dans les années 1950 et 1960.

Tableau 1- Municipalités des régions métropolitaines de Montréal, Toronto, Vancouver et Québec ayant connu un taux annuel de croissance démographique de plus de 25%, 2006-2016

Région métropolitaine de Montréal				
	2006	2011	2016	% croissance
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	11 311	15 689	18 074	59,7%
Saint-Colomban	10 136	13 080	16 019	58,0%

Vaudreuil-Dorion	25 789	33 305	38 117	47,8%
Mirabel	34 626	41 957	50 513	45,8%
Saint-Amable	8 398	10 870	12 167	44,8%
Région métropolitaine de Toronto				
	2006	2011	2016	% croissance
Milton	53 889	84 362	110 128	104,0%
Whitechurch-Stouffville	24 390	37 628	45 837	87,9%
Bradford West Gwillimbury	24 039	28 077	35 325	46,9%
Brampton	433 806	523 911	593 638	36,0%
Ajax	90 167	109 600	119 677	32,0%
Région métropolitaine de Vancouver				
	2006	2011	2016	% croissance
Surrey	394 976	468 251	517 887	31,0%
Langley	93 726	104 177	117 285	25,1%
Région métropolitaine de Québec				
	2006	2011	2016	% croissance
Ste-Brigitte-de-Laval	3 790	5 696	7 348	93,0%
Shannon	3 825	5 086	6 031	57,6%
Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	5 021	6 319	7 706	53,4%
Boischatel	5 287	6 465	7 587	43,5%
Beaumont	2 180	2 420	2 942	34,9%

Source : Statistique Canada, *Profils des communautés*, 2006, 2011 et 2016

Ce texte est divisé en trois parties. Dans un premier temps, il rappelle brièvement l'état de la recherche sur les banlieues au Canada. Dans un deuxième temps, une analyse des stratégies de promotion des municipalités de banlieue dans les grandes régions de Montréal, Toronto et Vancouver est proposée afin de saisir la teneur de l'idéal suburbain dans le contexte contemporain. L'environnement bâti suburbain tel qu'élaboré dans les années suivant la Seconde Guerre mondiale est examiné dans un troisième temps afin de faire ressortir son caractère novateur.

1. L'étude de la banlieue canadienne. Un domaine de recherche florissant

La recherche récente sur l'espace suburbain au Canada et ailleurs dans le monde fait part des nombreuses transformations dont il a été l'objet au cours des vingt dernières années, notamment sur le plan des formes de développement et des modes de gouvernance qui s'y déploient (Basten, 2002 et 2004, Hamel et Keil, 2015). Or, un examen de la manière dont les municipalités de banlieue au Canada se projettent et se mettent en scène pour attirer de nouveaux ménages montre que les valeurs clés utilisées pour faire la promotion de la banlieue demeurent somme toute assez similaires à celles qui ont été élaborées au lendemain de la Seconde Guerre mondiale en Amérique du Nord. Ainsi, la banlieue représente un milieu favorable à l'épanouissement de la famille nucléaire que procure notamment l'habitat pavillonnaire. L'usage de l'automobile pour les déplacements quotidiens (Wolford, 2017) et la stricte séparation des fonctions dans l'espace sont d'autres caractéristiques clés. Celles-ci contribuent au maintien de l'idéal suburbain défini par la faible densité résidentielle, la vie familiale, l'homogénéité sociale, la prédominance de ménages propriétaires et le désir de vivre dans un milieu où la verdure est omniprésente (Poitras, 2012).

Au cours des dernières années, des programmes de recherche d'envergure ont été menés pour mieux comprendre les espaces suburbains. Le programme Global Suburbanisms dirigé par Roger Keil à York University s'est notamment intéressé à la portée internationale du processus de développement suburbain. L'ouvrage de Richard Harris (2004) intitulé *Creeping Conformity. How Canada Became Suburban (1900-1960)* a aussi permis de démontrer l'importance du mode de vie suburbain chez les ménages canadiens. Bien qu'installées dans un milieu où tout était nouveau, les familles aspiraient d'abord à devenir propriétaires et à bénéficier des avantages que cela leur procurait.

Dans son ouvrage sur la modernité architecturale, Christopher Armstrong (2014, p. 175) souligne que dans la région de Toronto les acheteurs des nouvelles maisons étaient, dans les années 1950, assez réticents à choisir un design moderne. Ainsi, les formes évoquant par exemple l'architecture géorgienne en s'inspirant de l'architecture classique des années 1790-1830 en vogue en Grande-Bretagne et aux États-Unis avaient la cote auprès des acheteurs. Malgré une certaine résistance à l'adhésion aux formes architecturales modernes, des promoteurs en collaboration avec les élus municipaux entament de vastes opérations d'aménagement en banlieue pour permettre aux ménages de vivre l'expérience suburbaine. Cette dernière est alors représentée comme étant résolument tournée vers l'avenir.

Quelques travaux pionniers dont la recherche menée par l'historien Paul-André Linteau sur la municipalité de Maisonneuve dans l'île de Montréal (Linteau, 1981) et l'ouvrage du géographe Richard Lewis (2000) sur la localisation des entreprises industrielles dans la région de Montréal de 1850 à 1930 ont mis en lumière l'apport des activités économiques de production dans le développement des villes subur-

baines. L'historien Jean-Pierre Collin (1986) a également montré comment des ménages des classes salariées ont réussi à atteindre le rêve de l'habitat suburbain dans les années 1950 grâce à l'intervention des membres de la Coopérative d'habitation de Montréal qui avait assuré la construction de plusieurs centaines de maisons sur des terres agricoles situées dans l'Est de la ville.

La comparaison de l'environnement bâti suburbain contemporain à celui érigé depuis le début du XXe siècle dans les grandes régions urbaines nord-américaines nous permet de constater que plusieurs éléments de nouveauté ont d'abord été implantés en milieu suburbain. En ce sens, mon hypothèse est que, par le passé, au même titre que l'urbanisme des villes-centres, l'espace suburbain a donné lieu à des innovations urbanistiques et architecturales. Ces innovations qu'on observe en banlieue touchent notamment à l'habitation, au commerce, aux activités d'enseignement et de recherche, ainsi qu'aux lieux de culte. De manière plus précise, on peut dire que les innovations se reflètent dans les formes architecturales et le design, ainsi que par l'usage de nouveaux matériaux de construction.

2. Comment est représentée la banlieue au Canada ? Une analyse des stratégies de promotion des municipalités

L'analyse du matériel promotionnel[1] servant à attirer les ménages à la recherche d'un lieu où habiter révèle une certaine tension entre la représentation de la banlieue comme le milieu parfait pour y élever sa famille et un milieu tourné vers l'avenir. Ainsi, le matériel promotionnel diffusé sur les sites Internet des municipalités québécoises et canadiennes présentent habituellement des espaces verdoyants où les enfants peuvent jouer en toute quiétude.

L'une des villes dont la croissance démographique a été la plus substantielle entre 2006 et 2016 au Québec – la population a presque doublé – est Sainte-Brigitte-de-Laval située à une trentaine de kilomètres du centre de la ville de Québec. Ayant mauvaise presse à cause d'un aménagement peu respectueux de l'environnement – et faisant face à des problèmes de qualité d'eau potable –, cette municipalité réussit quand même à attirer des nouveaux ménages notamment en raison de son caractère abordable. Son slogan «Une ville qui se réinvente» vise sans doute à faire oublier les difficultés d'approvisionnement en eau qui ont mis à mal sa réputation à l'échelle de la région. L'image que ses dirigeants cherchent à valoriser est celle du dynamisme et de la croissance. Ces caractéristiques sont clairement exprimées dans l'environnement bâti défini par la nouveauté : les maisons, les écoles et les parcs fraîchement aménagés ont tout pour plaire aux familles. D'ailleurs plusieurs municipalités de banlieue placent la famille au cœur de leur stratégie de promotion. Les slogans mettent aussi l'accent sur la proximité de la nature et la qualité de vie que

1 Pour faire l'analyse des valeurs sur lesquelles on mise pour attirer des nouveaux ménages, nous avons consulté les sites internet des municipalités des régions métropolitaines de Montréal, Toronto, Vancouver et Québec ayant connu une forte croissance démographique depuis 2006. La liste de ces municipalités se trouve au tableau 1.

cela procure : *Habiter la vraie nature* ou *La vie est belle à Fossambault* comme l'annoncent des municipalités en banlieue de Québec.

Typiquement, ces outils de marketing territorial mettent en scène de jeunes enfants jouant librement dans des parcs et espaces verts. Les familles établies depuis peu profitent aussi de nouvelles écoles et de services de qualité. Par exemple, les dirigeants de la municipalité de Sainte-Marthe-sur-le-Lac située sur la rive nord de Montréal mettent l'accent sur l'offre de parcs et des services d'éducation. Le caractère «neuf» des secteurs résidentiels et commerciaux aménagés est un attribut qui s'oppose souvent aux espaces agricoles ou agro-agricoles en voie d'être transformés par l'arrivée des nouveaux ménages (figure 1). L'objectif des élus municipaux est d'offrir aux jeunes familles à un prix abordable le confort que fournit l'habitat pavillonnaire. De plus, l'accès aux services conçus pour les enfants est un autre avantage :

> Proposant à sa population une programmation d'activités adaptée, plusieurs parcs et espaces verts, trois écoles primaires et une école secondaire, la Ville de Sainte-Marthe-sur-le-Lac se fait un devoir de placer l'épanouissement de la famille au centre de ses priorités. (Sainte-Marthe-sur-le-Lac, http://www.ville.sainte-marthe-sur-le-lac.qc.ca/, consulté le 30 août 2017.)

Ayant connu le plus fort taux de croissance démographique (59,7%) dans la région de Montréal en 2011 et 2016, cette municipalité «jouit de son effervescence» pour citer le texte de présentation du site web (Sainte-Marthe-sur-le-Lac, http://www.ville.sainte-marthe-sur-le-lac.qc.ca/, consulté le 30 août 2017.)

Figure 1 – Vue d'une rue dans un lotissement résidentiel récent aménagé à Sainte-Marthe-sur-le-Lac dans la région métropolitaine de Montréal. Photographie : Denise Caron, 2017.

Dans son texte portant sur l'expérience qu'il a vécue en grandissant dans une ville de taille moyenne au Québec, l'écrivain William S. Messier cite également des slogans adoptés par les municipalités de banlieue et les promoteurs immobiliers (Messier, 2015, p. 143). L'accent est mis sur l'omniprésence de la nature et la qualité du patrimoine. Messier fait une remarque ironique au sujet des caractéristiques utilisées par les concepteurs des slogans et devises : «il semble que la banlieue se définisse souvent par ce qu'elle n'est pas» (Messier, 2015, p. 143).

Les slogans auxquels ont recours les municipalités pour vendre la banlieue mettent l'accent sur la présence des parcs et espaces verts – voire de la nature – et des écoles primaires et secondaires. Les valeurs familiales sont aussi valorisées. Sur le plan de l'environnement bâti, en banlieue tout est neuf et en bon état. De plus, les éléments paysagers comme les collines, les vallons et les plans d'eau sont mis en scène : «Habiter la banlieue c'est habiter la nature» comme l'énonce la municipalité de Saint-Colomban sur son site web. Le dynamisme des municipalités est également souligné. Par exemple, la municipalité de Sainte-Marthe-sur-le-Lac se définit comme «Une ville qui jouit de son effervescence» (Sainte-Marthe-sur-le-Lac, http://www.ville.sainte-marthe-sur-le-lac.qc.ca/, 2017). Quant à la municipalité de Saint-Amable au sud de Montréal, elle utilise le slogan «Fier de son horizon». Or, avant de s'inscrire au palmarès des municipalités ayant connu une très forte croissance démographique, cette ville de la banlieue de Montréal a longtemps été reconnue pour avoir été le théâtre d'une catastrophe environnementale majeure – l'une des plus marquantes dans l'histoire récente du Canada –, alors qu'une décharge où étaient amoncelés des millions de pneus avait brûlé et rejeté une fumée toxique dans l'air pendant plusieurs jours. Pour leur part, les dirigeants de la municipalité de Saint-Colomban située sur la rive-nord de Montréal misent sur ses racines historiques et ses atouts naturels pour attirer les ménages. Entre le début du 19e siècle et les années 1920 des ménages d'origine irlandaise s'y sont établis. Le toponyme de la municipalité renvoie au moine Saint-Colomban (540 env.-615) venu d'Irlande et ayant fondé de nombreux monastères en Europe. D'ailleurs, les racines irlandaises de la municipalité sont soulignées annuellement lors d'une fête familiale ayant lieu au parc Felan. Ayant comme slogan «La nature habitée», la municipalité utilise dans ses armoiries le vert, le bleu et le blanc pour rappeler l'apport des premiers fondateurs et l'omniprésence de la nature, dont les nombreux lacs de la municipalité.

D'autres villes de la banlieue de Montréal font appel à leur localisation géographique pour attirer les jeunes ménages. On y vante notamment l'offre d'infrastructures sportives, culturelles et de loisirs. L'idée selon laquelle les familles faisant le choix de s'établir en milieu suburbain est garant d'un avenir prometteur revient souvent dans le matériel promotionnel des municipalités : «Semer pour l'avenir» (municipalité de Saint-Philippe, http://www.municipalite.saint-philippe.qc.ca/html/accueil.htm), «Une ville à choisir, un avenir à réussir» (municipalité de Mirabel,

http://www.ville.mirabel.qc.ca/). Ayant fait l'objet d'un boom démographique et économique récent, Mirabel est surtout bien connue dans l'histoire récente du Québec alors que le gouvernement fédéral y ait fait construire le nouvel aéroport international de Montréal au début des années 1970 (Laurin, 2012). Devant être la porte d'entrée de l'Amérique, cet aéroport innovait sur plusieurs plans et s'affichait comme étant «L'aéroport où le futur est présent». Son implantation à plus de 50 kilomètres de Montréal avait entraîné d'importantes expropriations et la perte de terres agricoles. Près de trente ans plus tard, les vols de passagers ont cessé en raison notamment de l'absence d'un lien de transport collectif avec Montréal. Depuis, des terres agricoles ont changé de vocation pour accueillir des nouveaux lotissements résidentiels et des zones commerciales.

Les nombreuses devises utilisées par les municipalités suburbaines mettent l'accent sur le bien être que procure la proximité de la nature. Les atouts patrimoniaux de certaines villes sont également évoqués pour séduire les ménages à la quête d'un endroit où établir sa famille. Par exemple, les municipalités de L'Assomption et de Mont-Saint-Hilaire misent sur la culture, l'art et le patrimoine pour attirer les futurs habitants. Cela découle en partie du fait que plusieurs municipalités de la banlieue montréalaise ont été aménagées à partir d'un noyau historique établi au milieu du 19e siècle, voire avant dans certains cas (Collin et Poitras, 2002), d'où l'intérêt d'assurer la continuité et le respect de la tradition.

Les municipalités suburbaines canadiennes des régions métropolitaines de Toronto et Vancouver ont aussi recours au marketing territorial pour attirer les jeunes ménages. Ainsi dans le Grand Toronto, les villes de banlieue ayant connu une forte hausse démographique font la promotion des valeurs familiales. Par exemple, sur son site internet, la municipalité de Milton s'affiche comme un milieu sûr, sain et viable : « Milton is a blend of urban and rural, modern and historic, all set in the backdrop of the Niagara Escarpment » (Town of Milton, http://www.milton.ca/en/index.asp, consulté le 29 août 2017). Situées en périphérie de la région de Toronto, les municipalités de Bradford West Gwillimbury, de Mono et de Brampton s'affichent également comme des milieux propices au ressourcement et à la préservation des traditions familiales. Les loisirs et les activités de plein air sont au cœur du mode de vie qu'offre le territoire de la grande banlieue de la métropole canadienne. Dans la région métropolitaine de Vancouver, l'esprit du lieu et l'omniprésence des arts constituent des qualités que possèdent des villes de banlieue en croissance comme Langley et Port Moody.

Ce qui se dégage de l'examen du matériel promotionnel des municipalités est l'importance accordée à la vie familiale et aux activités de loisir. Les acteurs du développement suburbain contemporain misent donc sur des représentations relativement stéréotypées de la vie familiale. Par comparaison à la vague de suburbanisation déployée aux lendemains de la Seconde Guerre mondiale, c'est comme si celle-ci produisait à l'identique ce qu'elle était dans les années 1950-1970. En examinant de plus près l'architecture et l'aménagement des espaces suburbains de ces décen-

nies, on peut constater que l'originalité et la nouveauté était alors au cœur des préoccupations des concepteurs et de leurs clients.

3. L'environnement bâti suburbain moderne

Faire avancer la science

Aux lendemains de la Seconde Guerre mondiale, les activités de recherche et d'enseignement supérieur prennent une place accrue dans les villes canadiennes (Trépanier, 2012). En même temps que les villes croissent et s'étalent, un mouvement de délocalisation de certaines activités est à l'œuvre et favorise la concentration des activités de recherche et de développement. De vastes campus où sont appelés à collaborer des experts techniques et des scientifiques sont aménagés. On reprend en quelque sorte le modèle du campus universitaire qui offre aux personnes le fréquentant un environnement propice aux échanges intellectuels grâce à la quiétude et aux espaces de rencontre. À cet égard, on peut rappeler qu'en Amérique du Nord, les premières universités sont implantées à la périphérie des villes. Pensons à l'Université McGill qui est établie sur les flancs du mont Royal à Montréal dans les années 1820. Cette tradition se perpétue jusque dans les années 1960 alors que les premiers campus urbains sont aménagés dans plusieurs villes nord-américaines. Le cas de l'Université Laval dans la région de Québec est éloquent à cet égard. Fondé en 1663 par le premier évêque de Québec Mgr François de Montmorency-Laval, le séminaire de Québec instaure au milieu du 19e siècle l'Université Laval où sont enseignés le droit, la médecine et les arts (Leclerc, 2013, p. 43). Située initialement à l'intérieur des fortifications de Québec, cette institution d'enseignement supérieur est redéployée dans les années 1940 sur un nouveau campus dans la municipalité suburbaine de Sainte-Foy aujourd'hui intégrée à la ville de Québec. Au moment de la création du nouveau campus, l'accroissement du nombre d'étudiants, de même que l'étroitesse et la vétusté des bâtiments du séminaire sont des motifs évoqués pour justifier la relocalisation de l'établissement d'enseignement sur des lots agricoles et boisés (figure 2). Le choix du nouveau site permet d'aménager un campus verdoyant où sont graduellement érigés des pavillons de grande taille et conçus avec des matériaux modernes comme le béton. On confie à l'architecte Édouard Fiset (1910-1994) la planification d'un campus visant à briser l'opposition ville-campagne (Leclerc, 2013, p. 47). À partir des années 1940, plusieurs campus universitaires canadiens d'envergure sont ainsi déployés ou redéployés en périphérie des villes, parmi lesquels on compte York University (figure 3), University of British Columbia ou encore Trent University située en banlieue de la ville de Peterborough en Ontario.

Dans le cas de York, au moment de l'annonce du début des travaux d'aménagement et de construction du nouveau campus universitaire, des revues spécialisées en architecture soulignent l'aspect très novateur du concept architectural et du plan d'ensemble :

Figure 2 – Vue aérienne de la Cité universitaire de l'Université Laval à Sainte-Foy en banlieue de Québec en 1968. Source : Archives la Ville de Québec.

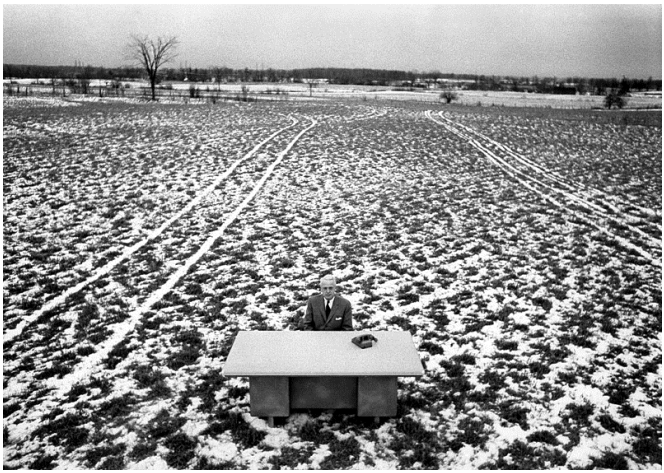

Figure 3 – Le président de York University Murray Ross assis à son pupitre installé sur des terres agricoles où l'établissement d'enseignement et de recherche est maintenant érigé. Source : York University Library, Clara Thomas Archives and Special Collection, ASC01639.

«York est le premier grand complexe universitaire canadien qui ait été conçu en bloc et mis au point selon un plan d'ensemble. (…) Le nouveau 'Campus York', dont la maquette figure ci-dessous, englobera tous les aspects de la vie universitaire,

avec plus de 60 édifices disséminés sur une superficie de 475 arpents.» (*Architecture-bâtiment-construction*, juillet 1963, p. 8).

La banlieue nouvelle ou l'architecture moderne en banlieue

À la fois les villes centres et les municipalités de banlieue sont le théâtre de changements importants avec l'arrivée des nouveaux moyens de transport, de lieux de consommation que sont les centres commerciaux ou encore d'espace de diffusion de la culture (complexes des arts de la scène). L'aménagement de grands ensembles de logements sociaux et la construction de nombreuses tours d'habitation changent aussi le paysage urbain et suburbain. Alors que les ménages quittent la ville-centre à partir des années 1950, les propriétaires des commerces font aussi le choix de la décentralisation pour se rapprocher de leur clientèle. Dans les régions urbaines nord-américaines, des succursales des grands magasins sont implantées dans des petits centres commerciaux situés en périphérie de la ville-centre. Au Canada, des joueurs clés comme Morgan's (La Baie), Eaton's et Simpson's aménagent des succursales de plus petites dimensions dans les nouveaux centres commerciaux suburbains. L'enjeu du mode de transport pour accéder aux magasins est au cœur de cette décision qui est prise par l'ensemble des dirigeants des grands magasins en Amérique du Nord : dorénavant, les clients et les clientes peuvent faire leurs courses en utilisant la voiture (Dyer, 2002, p. 610).

Dans les régions urbaines canadiennes, plusieurs architectes ont conçu des bâtiments aux formes nouvelles. L'un des plus importants au Québec est Roger D'Astous (1926-1998). Après avoir obtenu son diplôme de l'École des beaux-arts de Montréal au début des années 1950, il poursuit sa formation dans l'atelier de Frank Lloyd Wright au Wisconsin et en Arizona (Bergeron, 2001). À son retour au Québec, D'Astous réalise pour plusieurs clients des églises et des résidences aux formes inédites. La plupart des bâtiments qu'il conçoit sont situés en banlieue de Montréal alors en plein essor. Par exemple, des clients lui commandent des vastes résidences situées dans la banlieue huppée de Laval-sur-le-Lac. *La maison de demain* qu'il conçoit pour les constructeurs d'habitation en 1961-1962 dans la municipalité de Boucherville en banlieue sud de Montréal (figure 4) sert de modèle à un nouvel environnement domestique où règnent la lumière naturelle et les aires ouvertes (Docomomo Québec, 2013). Dans les villes de banlieue situées dans l'île de Montréal, les représentants de l'Église catholique apprécient aussi les formes originales que dessinent D'Astous dans la municipalité de Cartierville (figure 5). En plus d'avoir conçu des maisons d'exception dans plusieurs municipalités de la grande région de Montréal, D'Astous est aussi sollicité pour dessiner des plans de résidences secondaires qui se démarquent radicalement du petit «chalet» (*cottage*) traditionnel québécois.

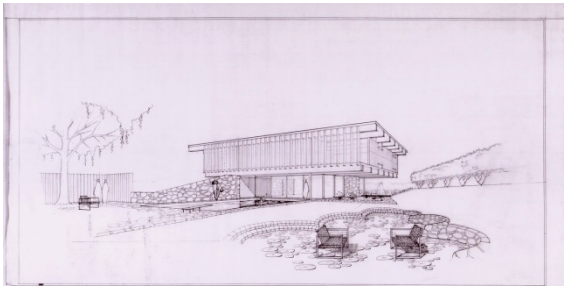

Figure 4 – Vue en perspective de la maison de demain, rue Jeanne-Petit, Boucherville, Québec, Roger D'Astous architecte, 1961. Source : Centre canadien d'architecture, numéro de référence ARCH160685.

Figure 5 – L'église Notre-Dame-du-Bel-Amour située dans l'ancienne ville de banlieue de Cartierville dans l'île de Montréal, Roger D'Astous architecte, 1955-1957. Photographie : Denise Caron, 2016

L'importance de la pratique religieuse au Québec qui se maintient jusqu'au début des années 1960 permet aussi aux architectes des lieux de culte de renouveler le langage architectural de ces derniers. D'Astous se démarque alors particulièrement par la conception d'églises, dont celle de Notre-Dame-des-Champs à Repentigny et de Saint-Maurice-de-Duvernay sur l'île Jésus qui est intégré à la nouvelle ville de Laval lors de sa création en 1965 à partir de la fusion des municipalités situées de l'île. Laval devient alors la deuxième plus grande ville du Québec avec près de 200 000 habitants. La reconfiguration de l'espace de la périphérie dû au boom résidentiel entraîne la disparition de nombreuses terres agricoles au profit de nouveaux secteurs résidentiels qui accueillent les ménages.

Guy Desbarats (1925-2003) est un architecte actif dans la région de Montréal ayant également contribué à renouveler le vocabulaire architectural de la banlieue et en particulier des lieux de culte. Au milieu des années 1960, il conçoit notamment l'église de Saint-Thomas-d'Aquin dans la municipalité suburbaine de Saint-Lambert (figure 5) (Dufour, 2004). Située sur la rive sud de Montréal, cette banlieue aisée est reconnue pour la qualité de son environnement bâti ponctué de résidences conçues par de nombreux architectes alors en vogue (Collin et Poitras, 2002).

Figure 6 – L'église Saint-Thomas-d'Aquin construite en 1965-1967 dans la municipalité de Saint-Lambert sur la rive sud de Montréal, Guy Desbarats architecte. Source : Inventaire du patrimoine religieux

Figure 7 – Hôtel de ville de Laval (auparavant hôtel de ville de Chomedey), architecte Guy Desbarats, 1961-1965. Source : Ville de Laval

Durant la même période, on confie à Desbarats et à ses associés les plans de l'hôtel de ville de Chomedey, une municipalité intégrée quelques années plus tard à la nouvelle ville de Laval (figure 6). Dans la grande région de Montréal, Desbarats dessine aussi des plans de maisons aux formes épurées construites dans des banlieues cossues comme Outremont et Westmount.

En Ontario, le développement de villes comme Mississauga et Scarborough en banlieue de Toronto à partir des années 1940 donne lieu à des aménagements novateurs conduisant à transformer la physionomie et les fonctions des espaces suburbains. Alors que certains quartiers centraux des grandes villes faisaient l'objet de programmes de rénovation urbaine – pensons à Regent Park à Toronto ou aux Habitations Jeanne-Mance à Montréal – la périphérie connait aussi des transformations majeures sur le plan des formes urbanistiques et architecturales. La présence de résidences modernes en banlieue des grandes villes canadiennes est particulièrement marquante.

Comme le souligne l'historien Richard White (2016), les villes de banlieue au Canada sont des espaces planifiés qui incarnent des principes urbanistiques ayant été mis de l'avant à partir des années 1940. C'est dire que les élus et les gestionnaires des municipalités suivaient alors les orientations d'aménagement formulées par les urbanistes. Ainsi, dans la région du Grand Toronto, l'idée de disperser certaines activités dont celles de la production industrielle a été prévue dès les années 1940 pour créer un équilibre dans la répartition des activités urbaines. À cet égard, White (2016) a bien fait ressortir le rôle joué par les professionnels de l'aménagement – urbanistes et architectes – dans le Grand Toronto. L'enjeu de la circulation automobile est particulièrement abordé par les planificateurs et les experts techniques afin d'assurer l'efficacité du système routier et autoroutier (White, 2016, p. 33). La circulation automobile est aussi prise en considération dans les nouveaux secteurs suburbains aux rues curvilignes. À cet égard, la ville de Don Mills fondée en 1952 – devenue aujourd'hui un quartier de Toronto – représente le stéréotype de la banlieue planifiée. De nombreuses entreprises dans le domaine biopharmaceutique et celui de l'informatique dont la société IBM s'y sont installées. Don Mills Garden City est donc considérée comme la première banlieue planifiée de la région de Toronto. Érigée à partir de 1953, elle comprenait au moment de son établissement un nombre substantiel d'immeubles de bureaux hébergeant notamment des sièges sociaux.

Christopher Armstrong (2014) s'est également intéressé à l'histoire de la modernité architecturale du Grand Toronto depuis la fin du 19e siècle. Il fait remarquer que la plupart des concepteurs qui ont laissé leur marque dans le paysage de la ville provenaient de différents pays. Ceux-ci ont pour ainsi dire amené leur bagage intellectuel et leurs talents au Canada (Armstrong, 2014, p. 5). Le nouveau secteur résidentiel planifié dénommé Thorncrest Village situé dans la municipalité d'Etobicoke en banlieue de Toronto en est un exemple (Vitale, 2011). Son concepteur est l'architecte et urbaniste d'origine hongroise Eugene Faludi (1897-1981). Intervenant dans un espace utilisé à des fins d'agriculture, Faludi propose un précepte d'aménagement où l'automobile constitue le principal moyen de transport (Armstrong, 2014, p. 150).

Une autre contribution d'un professionnel réputé de l'architecture et de l'aménagement est celle de Mies Van Der Rohe à l'île des Sœurs dans la région de

Montréal. Située dans le fleuve Saint-Laurent, cette île connaît un développement important avec l'inauguration du pont Champlain en 1963 qui la relie à Montréal. Un promoteur de Chicago initie alors un projet de développement résidentiel et sollicite Mies Van Der Rohe pour dessiner les plans des immeubles à haute densité et ceux d'une petite station-service. L'architecte allemand laisse aussi sa marque distinctive et prestigieuse dans la banlieue aisée de Westmount en participant à la conception de deux tours en verre et en acier inaugurées en 1966. Cet apport de concepteurs de diverses origines culturelles a été certes marginal en termes quantitatifs mais il a marqué d'une manière originale l'environnement bâti des régions métropolitaines canadiennes.

Après la Seconde Guerre mondiale, la croissance démographique dans les grandes régions urbaines canadiennes est plus forte en banlieue que dans les villes-centres. Les acteurs du développement urbain/surburbain doivent donc planifier l'aménagement de secteurs résidentiels pour accueillir les nouveaux ménages. On prévoit aussi offrir aux travailleurs des lieux d'emploi accessibles par des moyens de transport (Armstrong, 2014, p. 173). Au Québec, les architectes sont particulièrement sollicités pour concevoir des lieux de culte. Au milieu des années 1960, l'Église catholique est très en demande en raison de la croissance démographique due au baby boom et à la modernisation des rites que suscite Vatican 2. Visant à rajeunir les rites, ces changements mènent à l'abandon du modèle traditionnel du plan en croix latine.

Dans les régions urbaines nord-américaines, plusieurs autres exemples d'activités de recherche et développement situées en banlieue abondent. À cet égard, l'informatique qui se déploie dans les années 1970 nécessite des aménagements spécifiques. Les dirigeants des entreprises ne choisissent pas alors nécessairement les grandes villes pour y implanter leurs activités. Aménagé dans la municipalité de Warren en banlieue de Detroit dans les années 1950, le General Motors Technical Center – mentionné plus haut dans ce texte – marque un point tournant dans l'histoire de l'aménagement des grandes entreprises en milieu suburbain (Friedman, 2010). Les représentations de ce vaste parc scientifique où sont imaginés les véhicules automobiles de demain font le tour du monde. D'ailleurs, le document de présentation du nouveau complexe de fabrication des automobiles s'intitule *When Today Meets Tomorrow* (GM Heritage Center). Conçu par l'architecte et designer d'origine islandaise Eero Saarinen (1910-1961), le GM Technical Center inaugure un modèle de parc industriel défini notamment par le prestige (Friedman, 2010).

Les produits et les biens de consommation fabriqués en banlieue sont résolument modernes. Par exemple, au milieu des années 1950, l'Office national du film du Canada nouvellement créé est implanté dans la ville de Saint-Laurent en banlieue ouest de l'île de Montréal. Les images du site montrent alors que le secteur est très faiblement peuplé. Dans les années 1970, le développement du secteur de l'informatique contribue aussi l'essor de municipalités situées en périphérie des grands centres urbains. La société IBM implantée à Toronto depuis les années 1910 choisit d'installer son nou-

veau siège social à Don Mills en banlieue de la métropole canadienne. L'entreprise d'informatique implante aussi une usine de fabrication de microprocesseurs dans la petite municipalité de Bromont nouvellement créée et située des Cantons-de-l'Est à une heure de route de Montréal. Inauguré en 1972, l'usine d'IBM devient rapidement l'un des plus gros employeurs de la région qui est facilement accessible grâce à un réseau autoroutier la reliant notamment aux États-Unis.

Pour conclure. La banlieue cherche-t-elle encore à se renouveler ?

Dans ce texte, nous avons voulu démonter l'apport culturel de l'environnement bâti de la banlieue canadienne. Au cours des dernières années, des chercheurs et des praticiens de l'aménagement ont cherché à réhabiliter les espaces suburbains et leur environnement bâti. Ainsi, de nouveaux courants en aménagement urbain et suburbain ont été élaborés afin de répondre aux dynamiques économiques et socioculturelles des régions urbaines contemporaines. Par exemple, l'aménagement de villes-lisières (*edge cities*) (Garreau, 1992) a favorisé la constitution de pôles secondaires à proximité des grands axes de transport et où sont concentrées des fonctions urbaines (sièges sociaux et bureaux, commerces, services à la personne) qui étaient autrefois regroupées au centre-ville. L'urbanisme néo-traditionnel (ou le *New urbanism*) a également concouru à redéfinir la forme et la vocation des espaces suburbains en encourageant la mixité des fonctions urbaines et la marchabilité des environnements urbains (Grant et Bohdanow, 2008). Cela dit, le vocabulaire architectural moderne demeure somme toute assez marginal dans l'environnement suburbain des régions métropolitaines canadiennes (Armstrong, 2014, p. 349). L'intérêt renouvelé pour le patrimoine moderne n'est pas étranger à la considération que suscite l'espace suburbain. De plus, un nombre accru de villes et de communautés de la banlieue s'affiche comme des milieux complets et autonomes par rapport à la ville-centre. Il reste à voir si au cours des prochaines décennies les acteurs du développement suburbain (urbanistes, architectes, promoteurs, élus locaux) pourront contribuer à l'élaboration d'un cadre bâti aussi novateur que celui aménagé au cours des années 1960 et 1970.

Bibliographie

Architecture-bâtiment-construction, juillet 1963, p. 8.

Armstrong, Christopher, 2014, *Making Toronto Modern. Architecture and Design, 1895-1975*, Montréal/Kingston, McGill-Queen's University Press, 406 p.

Basten, Ludger, 2002, «The Outer City and Urban Fringe Revisited: Looking for a New Solutions to Old Problems», in: Wayne K. D. Davies / Ivan J. Townsend (eds.), *Monitoring Cities: International Perspectives*, Calgary, Berlin: IGU Urban Commission, pp. 295-308.

----, 2004, «Symbolism in Suburbia», in: Michael Pacione (ed.), *Changing Cities. International Perspectives*, IGU Urban Commission, Strathclyde University Publishing, pp. 295-308.

Bergeron, Claude, 2001, *Roger D'Astous architecte*, Québec : Les Presses de l'Université Laval, 234 p.

Collin, Jean-Pierre, 1986, *La cité coopérative canadienne-française. Saint-Léonard-De-Port-Maurice, 1955-1986*, Québec, INRS-Urbanisation/Presses de l'Université du Québec, 194 p.

----/C. Poitras, 2002, «La fabrication d'un espace suburbain : la Rive-Sud de Montréal», *Recherches Sociographiques*, vol. XLIII, no 2, p. 275-310.

Docomomo Québec, 2013, *Architecture moderne au Québec et ailleurs*, « Maison de demain, Boucherville, 1962 ». Docomomoquebec.ca/voir-a-decouvrir/25-maison-de-demain.html

Dufour, Gaétane, 2004, *La modernité devient patrimoine. L'église Saint-Thomas-d'Aquin de Saint-Lambert*, Montréal : Carte blanche, 127 p.

Dyer, Stephanie, 2002, « Markets in the Meadows: Department Stores and Shopping Centers in the Decentralization of Philadelphia, 1920-1980 », *Enterprise & Society*, vol. 3, December, p. 606-612.

Friedman, Alice, 2010, *American Glamor and the Evolution of Modern Architecture*, New Haven: Yale University Press, 261 p.

Garreau, Joel, 1992, *Edge City. Life on the New Frontier*, New York: Anchor Books, 567 p.

Grant, Jill L./Stephanie Bohdanow, 2008, « New urbanism developments in Canada: a survey », *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, vol. 1, no 2, p. 109-127.

Hamel, Pierre/Roger Keil, dirs., 2015, *Suburban Governance: A Global View*, Toronto: University of Toronto Press, 384 p.

Harris, Richard, 2004, *Creeping Conformity. How Canada Became Suburban (1900-1960)*, Toronto: University of Toronto Press, 160 p.

Knowles, Scott G./ Stuart W. Leslie, 2001, « Industrial Versailles. Eero Saarinen's Corporate Campuses for GM, IBM, and AT&T », *Isis*, no 92, p. 1-33.

Laurin, Suzanne, 2012, *L'échiquier de Mirabel*, Montréal : Boréal, 328 p.

Leclerc, Richard, 2013, « Le campus de l'Université Laval: un lieu de modernisation d'une institution universitaire catholique et du Québec», *Études d'histoire religieuse*, vol. 79, no 2, p. 41-54.

Lewis, Robert, 2000, *Manufacturing Montreal. The Making of an Industrial Landscape, 1850-1930*, Baltimore/Londres: Johns Hopkins University Press.

Linteau, Paul-André, 1981, *Maisonneuve ou comment des promoteurs fabriquent une ville, 1883-1918*, Montréal : Boréal Express, 288 p.

Messier, William S., 2015, « Totalement ville, complètement nature », in : *Suburbia. L'Amérique des banlieues*, sous la direction de Bertrand Gervais, Alice van der Klei et Marie Parent, p. 141-145.

Poitras, Claire, 2012, « Les banlieues résidentielles planifiées dans la région de Montréal après la Seconde Guerre mondiale. Un modèle en redéfinition? », in : Dany Fougères/Normand Perron, dir., *Histoire de Montréal et de sa région*, Québec : Presses de l'Université Laval, p. 900-924.

Trépanier, Michel, 2012, « Science et technologie à Montréal: la longue naissance d'une ville du savoir », in : Dany Fougères/Normand Perron, dir., *Histoire de Montréal et de sa région*, Québec, Presses de l'Université Laval, p. 1039-1105.

Vitale, Patrick, 2011, « A Model Suburb for Model Suburbanites: Order, Control, and Expertise in Thorncrest Village », *Review of Urban History – Revue d'histoire urbaine*, vol. 40 no 1, p. 41-55.

White, Richard, 2016, *Planning Toronto. The Planners, The Plans, Their Legacies. 1940-80*, Vancouver/Toronto : UBC Press, 450 p.

Wolford, Alexandre, 2017, *Rêver à pleine vitesse. L'automobile et l'idéal suburbain dans la région de Montréal entre 1945 et 1970*, mémoire de maîtrise en études urbaines, INRS-Urbanisation Culture Société, 170 p.