Université de Montréal

Kirkland : généalogie d'une banlieue automobile

Par Brahim Gharbi

Faculté de l'aménagement

Thèse présentée à la Faculté de l'aménagement
en vue de l'obtention du grade de
Philosophiae Doctor (Ph. D.)
en Aménagement

Novembre 2019

© Brahim Gharbi, 2019

Résumé

Considérant la ville comme une expression de l'urbanité puisant son essence principalement à travers la nature des inter-accessibilités entre ses différents lieux urbains, cette recherche vise à comprendre le rapport entre les infrastructures viaires et les entités urbaines dans le contexte particulier de la ville région nord-américaine contemporaine. Tout en s'appuyant sur une démarche régressive-progressive qui s'articule en trois phases, ce travail vise à comprendre la réalité urbaine actuelle en remontant vers le passé. Premièrement, il s'agit d'une phase de description s'appuyant sur l'analyse de la configuration urbaine actuelle de la ville de Kirkland. Cette dernière fait partie de la ville région de Montréal, considérée –dans cette recherche– comme un cas représentatif de la ville région nord-américaine contemporaine. Lors de cette phase, il a été possible d'expliciter l'impact de la configuration du système d'infrastructures viaires dans l'établissement d'une ville dispersée, caractérisée essentiellement par la discontinuité de sa forme globale et par l'inter-accessibilité limitée de ses entités urbaines. La rue – s'associant à l'urbanité avant l'avènement de l'automobile– a cédé sa place aux échangeurs, autoroutes, bretelles et culs-de-sac qui ont manifestement contribué à la restructuration des territoires urbanisés en modifiant les critères de localisation résidentielle, commerciale, industrielle et tertiaire qui étaient basés essentiellement sur les rapports de proximité, et en transformant la nature des articulations entre ces différentes activités. Pendant la phase analytico-régressive, nous avons pu montrer que la forme urbaine précédemment décrite a été conditionnée par plusieurs facteurs notamment l'adhésion des individus et des collectivités à des valeurs émergentes liées à la consommation et à l'usage de l'automobile, la décentralisation de la production industrielle, la présence de grandes entreprises à l'égard des constructeurs automobiles, la suburbanisation, la planification régionale et certaines théories urbanistiques, les choix en matière d'infrastructures viaires et de zonage, la mise en œuvre des politiques gouvernementales ainsi que l'action d'organismes publics notamment la Société centrale d'hypothèques et de logement. Interagissant ensemble, ces éléments avaient constitué une sorte de « climat général » qui avait conditionné la matérialisation de la forme urbaine de la ville de Kirkland. Dans un troisième lieu, la phase historico-génétique, éclairée à la fois par

les constats de la phase précédente et par les données historiques et les faits contextuels de Kirkland, nous a permis de comprendre la genèse et l'évolution de la forme urbaine en question.

Mots-clés : Architecture, études urbaines, planification régionale, ville région, automobilité, banlieue automobile, infrastructures viaires, forme urbaine, urbanité.

Abstract

Considering the city as an expression of urbanity manifested mainly through the nature of accessibility between different urban places, this research aims to understand the relationship between road infrastructure and urban entities in the specific context of the contemporary North American city region. While following a regressive-progressive approach which is divided into three phases, this work seeks to understand the current urban reality by going back to the past. First, it is a descriptive phase based on the analysis of the current urban configuration of the city of Kirkland. This city is part of the city region of Montreal, considered –in this case of research– as a representative case of contemporary North American city region. During this phase, it was possible to explain the impact of the configuration of the road infrastructure system in the establishment of a dispersed city mainly characterized by the discontinuity of its global shape and the "limited" inter-accessibility of its urban entities. The street – which expresses urbanity before the advent of the automobile– ceded his place to interchanges, highways, and cul-de-sac. The automobile has clearly contributed to the reorganization of urbanized areas by changing the criteria of residential, commercial, industrial and service location which were based primarily on relationships of proximity and transformed the nature of the links between these different activities. In the analytical-regressive phase of research, we have been able to show that the urban form described above was conditioned by several factors, particularly the adhesion of individuals and communities to emerging values related to the consumption and use of the automobile, the decentralization of industrial production, the presence of large companies such as car manufacturers, suburbanization, regional planning and some urban theories, choices regarding road infrastructure and zoning, the implementation of governmental policies and the actions of public bodies, notably Central Mortgage and Housing Corporation. Interacting together, these elements had constituted a kind of "general climate" that had conditioned the materialization of the urban form of Kirkland. In a third place, the historic-genetic phase, enlightened both by the findings of the previous phase and by the historical and contextual facts of Kirkland, allowed us to understand the genesis and evolution of the urban form in question.

Keywords: Architecture, urban studies, regional planning, city region, automobility, automobile suburb, road infrastructure, urban form, urbanity.

Table des matières

Résumé i

Abstract iii

Table des matières iv

Liste des figures x

Liste des tableaux xxxi

Liste des sigles xxxii

Remerciements xxxiv

Chapitre 1 : Chapitre introductif 1

1.1. Éléments de la problématique 2

1.1.1. Ville, mobilité et urbanité : quel rapport ? 2

1.1.2. La nature politique, économique, technique et socio-culturelle du système d'automobilité 7

1.1.3. La « banlieue automobile » en tant qu'expression de l'hégémonie du système d'automobilité 13

1.2. Question de recherche 20

1.3. Stratégie de recherche 29

1.4. Approche méthodologique 32

1.5. Objectifs de la recherche 38

1.6. Structure de la thèse 39

Chapitre 2 : Phase descriptive 40

2.1. Description de la configuration urbaine de la ville de Kirkland 41

2.1.1. Le contexte national et provincial 41

2.1.2. Le contexte régional 45

2.1.3. L'échelle de l'île de Montréal 48

2.1.4. L'échelle de « l'ouest de l'île de Montréal » 49

2.1.5. L'échelle de la ville de Kirkland 57

2.1.5.1. Identification des différentes entités urbaines 58

2.1.5.2. Les formes, les dispositions, les modes d'articulation et les rapports entre les différentes entités urbaines et les infrastructures viaires 61

2.1.5.3. Les discontinuités spatiales à l'échelle de la ville de Kirkland 71
2.1.6. L'échelle du « fragment résidentiel » 74
2.1.7. L'échelle du groupement d'habitations 76
2.1.8. L'échelle de l'entité architecturale..... 94
2.2. Conclusion 102
Chapitre 3 : Phase analytico-régressive.....106
3.1. Introduction..... 107
3.2. La suburbanisation au cours du XIXe et du XXe siècle aux États-Unis..... 107
3.2.1. Les facteurs d'ordre socio-culturel 109
3.2.2. Les facteurs d'ordre racial ou ethnique..... 111
3.2.3. Les facteurs d'ordre économique..... 112
3.2.4. Les différentes formes de suburbanisation aux États-Unis depuis la 1ère moitié du XIXe siècle jusqu'à la fin du XXe siècle..... 112
3.3. L'engouement social pour l'usage de l'automobile..... 116
3.3.1. L'automobile : un choix social pour des conditions de vie meilleures ?..... 117
3.3.2. La dimension socio-culturelle de l'automobilisme aux États-Unis 119
3.3.3. *Futurama* ou la préfiguration idéelle de la métropole du futur 121
3.4. La décentralisation de la production industrielle..... 123
3.4.1. La décentralisation et son impact sur l'urbanisation : le rôle de Henry Ford..... 124
3.4.2. Une industrialisation de masse qui exige une décentralisation de la production.. 125
3.5. Les facteurs d'ordre urbanistique et architectural..... 130
3.5.1. Le rôle de la planification régionale 131
3.5.1.1. Définition 131
3.5.1.2. L'émergence de la planification régionale..... 132
3.5.1.3. L'accessibilité en tant que paramètre déterminant dans la planification régionale 136
3.5.1.4. Les prémices de la planification des infrastructures viaires à l'échelle régionale à New York..... 138
3.5.1.5. Les prémices de la planification des infrastructures viaires à l'échelle régionale à Los Angeles..... 140
3.5.1.6. Le *New Deal* et les prémices de la planification à l'échelle régionale 143

3.5.1.7. La dimension sécuritaire de la planification régionale : la planification pour la dispersion urbaine aux États-Unis 145

3.5.1.8. La dimension sécuritaire de la planification régionale : les limites de la planification pour la dispersion urbaine au Canada 153

3.5.2. Quelques jalons de l'histoire des théories et des pratiques urbanistiques en Europe et aux États-Unis 161

3.5.2.1. *Riverside*, Frederic Law Olmsted, 1869 161

3.5.2.2. Le mouvement *City Beautiful* 163

3.5.2.3. La ville linéaire de Soria y Mata, 1882 165

3.5.2.4. La cité jardin d'Ebenezer Howard, 1898 171

3.5.2.5. La cité industrielle de Tony Garnier, 1901-1904 175

3.5.2.6. Les villes satellites de Raymond Unwin, 1920 177

3.5.2.7. Le système de ville coordonnée d'Eric Gloeden, 1923 178

3.5.2.8. Les villes linéaires des désurbanistes russes, 1920-1930 178

3.5.2.9. Le Country Club District de Jesse Clyde Nichols, 1922 184

3.5.2.10. *Regional Plan of New York and its Environs*, 1921-1929 187

3.5.2.11. *Broadacre City*, Frank Lloyd Wright, 1932-1935 196

3.5.2.12. La cité linéaire industrielle de Le Corbusier, 1942 199

3.5.2.13. Le plan de MARS pour le Grand Londres, 1933-1942 201

3.5.2.14. Le plan de Ludwig Hilberseimer pour le Grand Londres, 1944 203

3.5.2.15. Le plan de Patrick Abercrombie pour le Grand Londres, 1944 204

3.5.2.16. Ludwig Hilberseimer: Le *settlement unit* en tant qu'unité de la planification régionale 209

3.5.2.17. Le centre commercial régional en tant qu'élément central dans la planification de la banlieue automobile 221

3.5.2.18. Synthèse 235

3.5.3. Les références idéologiques éventuelles de l'urbanisme au Québec 237

3.6. Les municipalités de banlieue en tant que nouveaux cadres de la vie communautaire à Montréal 239

3.6.1. Les municipalités de banlieue : entre le désir d'une autonomie municipale et les ambitions d'une gouvernance métropolitaine 240

3.6.2. L'émergence des municipalités de banlieue telle que Westmount, Pointe-Claire, Outremont et Mont-Royal 243
3.6.3. L'influence de certains modèles de banlieues au Québec : le cas de Saint-Bruno-de-Montarville, 1962 246
3.7. Le rôle du de zonage 255
3.7.1. Définition 255
3.7.2. Le zonage: le contexte d'émergence aux États-Unis 256
3.7.3. L'émergence du zonage à Montréal et dans ses banlieues 258
3.7.4. Les finalités du zonage dans les banlieues de Montréal 264
3.8. Les choix en matière d'infrastructures viaires au Canada, au Québec et à Montréal .. 265
3.8.1. L'échelle fédérale 266
3.8.2. L'échelle provinciale 267
3.8.3. L'échelle régionale 270
3.9. Le rôle de la Société centrale d'hypothèques et de logement 275
3.9.1. Le contexte de création de la SCHL 276
3.9.2. La vision urbanistique de la SCHL à travers son programme de logement 278
3.9.2.1. Le cadre référentiel de la SCHL 278
3.9.2.2. L'échelle de l'ensemble résidentiel ou de la « cité » 284
3.9.2.3. L'échelle du voisinage 285
3.9.2.4. L'échelle du groupement d'habitations 290
3.9.2.5. L'échelle de l'habitation unifamiliale détachée 294
3.9.3. La SCHL et son influence sur l'urbanisme en tant que discipline et pratique au Canada et au Québec en particulier 296
3.9.3.1. Le rôle de la SCHL à travers les structures organisationnelles de l'urbanisme à l'échelle provinciale 296
3.9.3.2. Le recrutement des urbanistes britanniques 297
3.9.3.3. L'influence de la SCHL sur la pratique urbanistique à l'échelle municipale 298
3.10. Conclusion et synthèse 299
Chapitre 4 : Phase historico-génétique : La genèse et l'évolution de la forme urbaine de Kirkland 301
4.1. Introduction 302
4.2. L'évolution de la forme urbaine de la ville de Kirkland 302

4.2.1. Du XVIIIe siècle jusqu'à 1945 : du régime seigneurial à la municipalité 302
4.2.1.1. La paroisse de Saint-Joachim-de-Pointe-Claire 302
4.2.1.2. L'implantation de la ligne de chemin de fer en 1854 303
4.2.1.3. Le cadre bâti 304
4.2.1.4. Le mode de division des terres agricoles et son rapport avec la configuration urbaine actuelle de la ville de Kirkland 306
4.2.2. De 1945 à 1960 : les prémices de la suburbanisation 309
4.2.2.1. Le premier développement immobilier à caractère résidentiel : 1947 310
4.2.2.2. Les expropriations de terrains pour construire le boulevard métropolitain : de 1952 à 1954 312
4.2.2.3. La municipalité « menacée » par les projets d'annexion des municipalités voisines : de 1954 à 1959 313
4.2.2.4. La naissance de la Ville de Kirkland 314
4.2.3. De 1961 à aujourd'hui : La genèse de la banlieue automobile 316
4.2.3.1. La mise en place de l'autoroute transcanadienne : de 1961 à 1963 317
4.2.3.2. Le règlement de zonage de 1965 320
4.2.3.3. Le règlement de zonage de 1969 322
4.2.3.4. Le rôle des entreprises industrielles et commerciales et des promoteurs immobiliers 323
4.2.3.5. Le rôle de la SCHL 343
4.2.4. Une synthèse de l'évolution de la forme urbaine de Kirkland 353
4.3. Conclusion 355
Chapitre 5 : Les aboutissements des trois phases de la recherche 358
5.1. Les aboutissements des trois phases de la recherche 359
5.1.1. L'échelle micro 359
5.1.2. L'échelle méso 361
5.1.3. L'échelle macro 367
5.2. Synthèse 369
Conclusion générale 371
1. Résultats de la recherche 372
2. Originalité et contributions de la thèse aux connaissances 375

3. Ouverture 377
Bibliographie 381
Annexes I

Liste des figures

Figure 1-1: Les variables associées au concept d'accessibilité (cas d'un système de mobilité basé sur quatre modes de déplacement). 6
Figure 1-2: Les composantes du système d'automobilité. 9
Figure 1-3: Cercle vicieux de la dépendance à l'automobile. Source : Vivre en Ville, inspiré de la Société de transport de Montréal, d'après Raad, 1998. En ligne : http://collectivitesviables.org/articles/dependance-a-l-automobile/ 12
Figure 1-4: Évolution de la forme du réseau viaire dans les banlieues résidentielles aux États-Unis. Source (Southworth et Owens, 1993, p. 280). 18
Figure 1-5: Multitude des choix de déplacements (dans le contexte de la métropole du début du XXe siècle) opposée aux choix de déplacements limités (dans le contexte de la ville région contemporaine). Source : (Pope, 2008, p. 19). Diagrammes commentés par l'auteur. 20
Figure 1-6: Vue aérienne montrant la ville de Kirkland à Montréal (surface colorée en jaune). . 23
Figure 1-7: Ouest de l'île de Montréal, 2019. Source: (*Google Maps*, 2019). 24
Figure 1-8: La démarche régressive progressive. Illustration élaborée par l'auteur sur la base des propos d'Henri Lefebvre (1953, 2000) et des éclaircissements de J-P. Sartre (1960). 31
Figure 1-9: Méthode d'Albert Pope dans la définition des entités constitutives d'un secteur résidentiel dans la périphérie de Houston, Texas. Source : http://blogalt.blogspot.ca/ (Plans commentés par l'auteur). 36
Figure 2-1: Le Grand Montréal dans le système urbain du nord-est de l'Amérique du Nord. Source : (Communauté métropolitaine de Montréal, 2016, p. 5). 42
Figure 2-2: Montréal dans son contexte provincial, national et continental. 43
Figure 2-3: Montréal dans son contexte national. Source: (Byers, 2004, p. 37). Illustration traitée par l'auteur. 44
Figure 2-4: Position de la ville de Kirkland relativement au territoire de la communauté métropolitaine de Montréal, 2015. Carte traitée par l'auteur. Source : (Site de la Communauté Métropolitaine de Montréal : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/carte/2015_cmm_general_8x11.pdf. 45
Figure 2-5: Réseau routier métropolitain (existant et projeté) selon le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), 2012. Source: (Site de la Communauté Métropolitaine

de Montréal : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/carte/C17_PMAD_Reseau-routier-metro_2011-12.pdf). 47
Figure 2-6: Aires urbanisées dans la région métropolitaine de recensement et se périphérie, 2011. 48
Figure 2-7: La situation de la ville de Kirkland par rapport à l'île de Montréal et ses grands axes routiers. Source: (De Blij, 2005, p. 192). Illustration traitée par l'auteur. 49
Figure 2-8: La ville de Kirkland dans son environnement immédiat. 50
Figure 2-9: Les principales artères structurant l'ensemble du ouest de l'île de Montréal. Source: (Transports Québec, 2018). En ligne : http://www.quebec511.info/images/fr/carte_routiere/PDF/c09f_carton_Montreal_environs.pdf..... 51
Figure 2-10: Vues aériennes du ouest de l'île de Montréal illustrant l'illisibilité matérielle de la limite municipale de la banlieue de Kirkland. Source : Illustration élaborée par l'auteur sur la base des vues en image satellite de *Google Maps* (2018). 53
Figure 2-11: Vues obliques montrant l'illisibilité des limites municipales de Kirkland notamment des côtés nord et sud de l'autoroute A-40. Sur les mêmes figures, on voit que le tissu suburbain se trouvant à l'intérieur des secteurs engendrés par l'autoroute A-40 et le boulevard Saint-Charles se développe selon une forme discontinue. Source : Illustration élaborée par l'auteur sur la base des vues obliques de *Google Maps* (2018)..... 54
Figure 2-12: Plan d'urbanisme montrant la configuration du tissu suburbain de l'ouest de l'ile de Montréal. Source : (Ville de Montréal, 2004). 55
Figure 2-13: Plan d'urbanisme montrant la configuration du tissu suburbain de l'ouest de l'ile de Montréal ainsi que les limites administratives de Kirkland et de son voisinage. Source : (Ville de Montréal, 2004). 56
Figure 2-14: Plan de zonage de la ville de Kirkland, 2008. 57
Figure 2-15: Carte de la ville de Kirkland, 2019. 58
Figure 2-16: Ville de Kirkland: Analyse fonctionnelle 60
Figure 2-17: L'autoroute A-40 vue depuis le boulevard Saint-Charles. Photo à gauche: l'autoroute A-40 en direction est ; Photo à droite : l'autoroute A-40 en direction ouest. 62
Figure 2-18: Artère principale : le boulevard Saint-Charles. 62
Figure 2-19: Collectrice : Chemin Sainte-Marie. 63
Figure 2-20: Rues locales : La rue Fiddlers Green. 64
Figure 2-21: Le tissu urbain de la ville de Kirkland. Source : Illustration élaborée par l'auteur sur la base de la carte de ville de Kirkland (2019) et des vues en image satellite de *Google Maps* (2019). 65

Figure 2-22: L'accessibilité vers les entités résidentielles, commerciales et industrielles depuis l'autoroute A-40. Source: Illustration élaborée par l'auteur sur la base de la carte de la ville de Kirkland (2019) et sur la base des vues en image satellite de *Google Maps* (2019). 67
Figure 2-23: Hiérarchie des infrastructures viaires au sein de la ville de Kirkland. 69
Figure 2-24: Réseau d'autobus de la société de transport de Montréal (STM). 70
Figure 2-25: Les voies cyclables au sein de la ville de Kirkland. 71
Figure 2-26: Discontinuités spatiales au sein de la ville de Kirkland. 73
Figure 2-27: Échelle du « fragment résidentiel ». 74
Figure 2-28: Intersections en « T » entre une collectrice et une rue locale. Photo à gauche : Rue Lacey Green (collectrice) et rue Fiddlers Green (rue locale) ; Photo à droite : Rue Oriole (collectrice) et rue Haendel (rue locale). Source (Google Maps, 2018). 75
Figure 2-29: Quelques exemples d'enclaves résidentielles : a) Rue en boucle (Rue Haendel) ; b) Rue en « double L » (Rue Dufour) ; c) Rue en « L » (Rue Cherry Ln) ; d) Rue en cul-de-sac (Rue Fiddlers Green). Source (Google Maps, 2018). 75
Figure 2-30: Situations et périmètres des groupements d'habitations à analyser. 79
Figure 2-31: Groupement d'habitations 1. 80
Figure 2-32: Groupement d'habitations 1 : Photo en haut : Vue oblique montrant l'organisation en cul-de-sac du groupement ; Photo en bas : La rue en cul-de-sac (Fiddlers Green). Source : (*Google Maps*, 2018). 81
Figure 2-33: Groupement d'habitations 2. 82
Figure 2-34: Groupement d'habitations 2 : a) Les habitations donnant sur la rue de Niagara (rue locale) ; b) Les habitations donnant sur la rue de Dragon (rue locale) ;) c) Vue oblique du groupement montrant l'organisation des habitations autour d'une rue en boucle. Source : (*Google Maps*, 2018). 83
Figure 2-35: Groupement d'habitations 3. 84
Figure 2-36: Le groupement d'habitations 3 : a) Photo montrant l'accessibilité vers les habitations et les espaces de stationnement depuis le boulevard Hymus ; b) Photo montrant l'implantation des habitations relativement au Boulevard Hymus (artère secondaire) et à la rue Eaton (collectrice) ; c) Vue oblique montrant l'ensemble du groupement d'habitations. Source : (*Google Maps*, 2018). 85
Figure 2-37: Groupement d'habitations 4. 86
Figure 2-38: Le groupement d'habitations 4 : a) Photo montrant l'implantation du groupement d'habitations relativement au Boulevard Brunswick (artère secondaire) et relativement au terrain

adjacent ; b) Photo montrant l'accessibilité vers les habitations depuis le boulevard Brunswick ; c) Vue oblique montrant l'ensemble du groupement d'habitations. Source : (*Google Maps*, 2018). 87
Figure 2-39: Groupement d'habitations 5. Illustration élaborée par l'auteur sur la base d'une image satellite de *Google Maps* (2018). 88
Figure 2-40: Le groupement d'habitations 5 : a) Photo montrant la disposition des habitations relativement à la rue en boucle (espace de circulation privé); b) Photo montrant le deuxième point d'accès au groupement d'habitations depuis la rue Gérard-Guindon (rue locale); c) Vue oblique montrant l'implantation du groupement d'habitations relativement à l'autoroute A-40, à la voie de service et à la rue Gérard-Guindon 89
Figure 2-41: Groupement d'habitations 6. Illustration élaborée par l'auteur sur la base d'une image satellite de *Google Maps* (2018). 90
Figure 2-42: Le groupement d'habitations 6 : a et b) L'accessibilité du groupement d'habitations depuis la rue Gérard-Guindon (rue locale); c) Vue oblique montrant l'ensemble du groupement d'habitations. 91
Figure 2-43: Groupement d'habitations 7. 92
Figure 2-44: Le groupement d'habitations 7 : a et b) L'accessibilité du groupement d'habitations depuis le boulevard Hymus (collectrice); c) Vue oblique montrant l'ensemble du groupement d'habitations. Source : (*Google Maps*, 2018). 93
Figure 2-45: Maison unifamiliale détachée située au 46 rue Lacey Green, Kirkland. 94
Figure 2-46: Maison unifamiliale détachée. 96
Figure 2-47: L'édifice industriel de l'entreprise pharmaceutique Guerbet: a et b) Photos montrant l'accessibilité de l'édifice industriel depuis la voie de service nord de l'autoroute A-40 ; c et d) Vues obliques montrant l'implantation de l'édifice relativement à l'autoroute A-40, aux édifices industriels adjacents et aux habitations avoisinantes. Source (*Google Maps*, 2019). 98
Figure 2-48: L'édifice industriel Guerbet. 99
Figure 2-49: L'édifice commercial Walmart : Photo à gauche : Vue oblique montrant l'implantation et l'accessibilité de l'édifice commercial relativement à l'autoroute A-40, à la voie de service sud et au boulevard Saint-Charles ; Photo à droite : Photo montrant l'espace de stationnement devant l'édifice commercial ainsi que l'accessibilité piétonne et en transport en commun (autobus) depuis le boulevard Saint-Charles. Source (*Google Maps*, 2019). 100
Figure 2-50: Accessibilité visuelle vers l'édifice commercial *Walmart* depuis le viaduc Saint-Charles. Photo prise par l'auteur (2017). 101

Figure 2-51: L'édifice commercial *Walmart*. Illustration élaborée par l'auteur sur la base d'une image satellite de *Google Maps* (2019). 101
Figure 2-52: Le centre commercial régional Fairview Pointe-Claire et son rapport avec la ville de Kirkland. 102
Figure 3-1: Une lithographie de Nathaniel Currier idéalisant la vie familiale en banlieue aux États-Unis au milieu du XIXe siècle, 1855. Source : (Jackson, 1985, p. 120). 109
Figure 3-2: La valorisation sociale de la maison de banlieue: Illustration à gauche : Annonce publicitaire pour la construction d'une subdivision à Chicago en 1891. Portant le titre de « *The Working Man's Reward* », cette annonce vise la classe ouvrière en particulier ; Illustration à droite : Annonce publicitaire de *General Electric* datant de la Seconde Guerre mondiale. Portant le titre de « *It's a promise* », elle vise les fonctionnaires en service militaire et leurs conjointes. Source : (Hayden, 2003, pp. 7-8). 110
Figure 3-3: Les différentes formes de suburbanisation aux États-Unis depuis la 1ère moitié du XIXe siècle jusqu'à la fin du XIXe siècle : a et b) Deux propositions théoriques d'Andrew Jackson Downing pour des habitats suburbains en milieu rural (*Borderlands*), *Treatise on the Theory and Practice of Landscape Gardening*, 1849 (la figure 'b' propose une transformation d'une habitation existante). Source : (Hayden, 2003, pp. 28-29) ; **c) Exemple de *Picturesque Enclaves* conçues par William H. Ranlett, Staten Island, 1847.** Source : (Hayden, 2003, p. 49) ; **d) Annonce publicitaire du promoteur Samuel E. Gross pour la vente de lots destinés à la classe ouvrière (*Streetcar Buildouts*), Chicago, 1885**. Source : (Hayden, 2003, p. 81). 115
Figure 3-4: Les différentes formes de suburbanisation aux États-Unis au cours du XXe siècle : a) *Mail-Order and Self-Built Suburbs* : Annonce publicitaire de l'entreprise *Pacific Portable Construction* visant à convaincre les futurs acheteurs d'opter pour l'achat de leurs maisons préfabriquées au lieu d'acheter des maisons déjà construites plus chères, Los Angels, 1910. Source : (Hayden, 2003, p. 106) **; b) Levittown en tant qu'exemple de *Sitcom Suburb*, Pennsylvanie, 1951.** Source : (Hayden, 2003, p. 129**) ; c) Tysons Corner en tant Edge Node, Virginie, 1989.** Source : (Hayden, 2003, p. 156) **; d) Exemple de *Rural Fringes*, St. Albans, Vermont, 1995.** Source : (Hayden, 2003, p. 183). 116
Figure 3-5: Centre-ville de Chicago vers 1911 (Intersection des rues State et Madison). Source: (Sennott, 1990, p. 158). 118
Figure 3-6: L'automobile comme outil facilitant la lecture dans les zones rurales aux États-Unis. Photo en haut à gauche : Edward W. Ditto avec la première *book "truck"* motorisée aux États-Unis, Washington County, Maryland, 1912. Source: (Berger, 1990, p. 66). **Les deux photos en bas :**

L'automobile en tant que « librairie mobile » (*bookmobile*), Washington County, 1913 (photo en bas à gauche) et Camden County, New Jersey (photo en bas à droite, date inconnue). Source: (Ibid., pp. 66-68). **Photo en haut à droite : L'automobile comme outil de livraison gratuite de livres, York County, Maine, 1930.** Source: (Ibid., p. 63). 119
Figure 3-7: La couverture de la chanson populaire célèbre *In My Merry Oldsmobile, 1905.* Source : (Widmer, 1990, p. 82). 120
Figure 3-8: *Futurama* : Le pavillon de *General Motor*s à l'exposition universelle de New York, 1939-1940 : a) Vue aérienne de *Futurama Metropolis*, 1939. Source: (Speck, 2012, p. 295) **; b) Des centaines de visiteurs devant l'édifice de *General Motors*, 1939. Source:** (Meikle, 2012, p. 122) **; c) Des visiteurs assis dans leurs sièges admirant la maquette de la ville future, *Futurama*, 1939**. Source: (Gustavson, 2012, pp. 344-345) **; d et e) Les infrastructures routières telles qu'imaginées par Bel Geddes pour *Futurama Metropolis* (centre-ville).** Source: (Speck, 2012, pp. 292-299). 122
Figure 3-9: La production automobile chez Ford au début du XXe siècle. En haut : Évolution de la production automobile chez Ford entre 1903 et 1932 sur l'ensemble des États-Unis. Source: (Bloomfield, 1990, p. 41). **Localisation et capacité de production des *Branch Assemly* de Ford en 1923 (pic de production).** Source: (Ibid., 1990, p. 47). 126
Figure 3-10: Photo d'une chaîne d'assemblage du *Model T* de Ford à *Highland Park*, 1911, Detroit. Source : (Bellu, 1998, p. 34). 127
Figure 3-11: River Rouge, Dearborn, Michigan, 1917. 128
Figure 3-12: Localisation des village industries vers 1942, avec les nomes des usines déjà existantes entre Detroit et Jackson. Source : (Segal, 2005, p.8). 129
Figure 3-13: Une affiche promotionnelle dans le *Ford News* à travers laquelle H. Ford explique sa vision des village industries ou « *Industrial Farming* », 1936. Source: (Segal, 2005, p. 50). 130
Figure 3-14: *The Valley Section* (Figure en haut). Source : (Hall, 2002, p. 143) **; *European Valley region* (Figure en bas), Patrick Geddes.** Source: (Geddes, 1949, pp. 164-165). 133
Figure 3-15: Congestion dans le centre-ville de Chicago, 1910. Source: (Warner, 1972, p. 38). 137
Figure 3-16: Congestion dans le centre-ville de New York, 1920. 138
Figure 3-17: Robert Moses et la planification des infrastructures routières à l'échelle régionale : a) Robert Moses avec son modèle de pont proposé -Battery Bridge. Source (Ballon and Jackson, 2007, p. 237) ; **b) Les aires de stationnement prévues pour les automobilistes visiteurs de la plage Jones Beach à New York.** Source : (Sert, 1979, p. 101) **; c) Les plages Jones Beach à New York devenues accessibles grâce au *Parkway,* 1930**. Source (Ballon and Jackson, 2007, p. 160). 139

Figure 3-18: Les prémices de la planification des infrastructures viaires à l'échelle régionale à Los Angeles : a) La congestion au centre-ville de Los Angeles vers 1920. Source (Wachs, 1984, p. 306) **; b) Le réseau de *Freeways* proposé par l'*Automobile Club of Southern California*, 1937.** Source: (Bottles, 1987, p. 217) ; c) **Arroyo Seco Parkway, 1937.** Source: https://pasadenahistory.org/collections/arroyo-parkway/. 142
Figure 3-19: Hiroshima après les bombardements atomiques de la Seconde Guerre mondiale, Septembre 1945. Crédit photo : George Silk. Source: (http://www.anglonautes.com). 146
Figure 3-20: La dispersion en tant que moyen de défense : Photo en en haut de la figure : Les dégâts subis par une ville européenne suite à un bombardement aérien ; À gauche en bas de la figure : la dispersion comme alternative à la densité selon José Luis Sert. Source : (Sert, 1979, p. 69). 147
Figure 3-21: La sélection des sites pour des raisons sécuritaires (*Site Selection for Security*). Source: (Galison, 2001). 148
Figure 3-22: Photo aérienne d'un paysage suburbain américain vers la moitié du XXe siècle. .. 149
Figure 3-23: Le *National System of Interstate Highways* tel qu'adopté en 1957. Source: (Blas, 2010, p. 133). 150
Figure 3-24: Photo aérienne d'un échangeur à Los Angeles, California. 151
Figure 3-25: Le Lieutenant-Colonel W. Arthur Croteau pendant un exercice de formation en défense civile montrant une simulation d'une explosion d'une bombe atomique sur Ottawa en 1952. Source: (Burtch, 2012, p. 7). 153
Figure 3-26: Les préoccupations défensives du gouvernement canadien : À gauche : Appel destiné aux habitants de Montréal pour s'inscrire aux cours de défense civile contre des attaques nucléaires éventuelles. Source: (Burtch, 2012, p. 62**) ; À droite : Le premier modèle canadien d'abri ou refuge en cas d'une attaque nucléaire.** Source: (Burtch, 2012, p. 170**)**. 154
Figure 3-27: La dispersion urbaine pour des raisons de défense nationale selon G. S. Hatton, 1955. 156
Figure 3-28: Principes directeurs de la dispersion urbaine. Source: (Committee on Physical Planning, 1956). 159
Figure 3-29: Diagramme montrant la configuration schématique d'une ville satellite et l'articulation de ses différentes composantes. 160
Figure 3-30: Riverside, Illinois, 1869 : a) Vue en plan. Source : (Fabos et al., 1968, p. 51) **; b et c) Quelques détails sur la circulation au sein de Riverside.** Source : (Fabos et al., 1968, pp. 52-55). 162

Figure 3-31: Le mouvement *City Beautiful* aux États-Unis: À gauche: *The White City, the Chicago World's Fair,* 1893. Source : (Toll, 1969, p. 121); **à droite: Le plan des parcs et des boulevards pour la ville de Denver, Colorado, préparé par le bureau de George Kessler, 1907.** Source: (Wilson, 1994, p. 186). 165
Figure 3-32: Plans de la ville linéaire de Soria y Mata : a) Fragment achevé de la ville linéaire à Madrid; b) Plan de distribution des rues et des terrains à bâtir. Rue centrale de 60 mètres et rues transversales et postérieures de 20 mètres de large; c) Aménagements proposés pour les rues et les lots. Source: (*Compañia madrileña de urbanización*, 1979, pp. 14-16). 167
Figure 3-33: Projet non réalisé d'une ligne de tramway autour de Madrid, 1892, Soria y Mata. Source : (Ostrowski, 1968, p. 33). 169
Figure 3-34: La ville linéaire de Soria y Mata, quelques détails : a et b) Profil transversal de la rue principale, dans le fragment achevé de la ville linéaire à Madrid ; c) Exemple de ce que pourrait être une ville linéaire dans le littoral de l'Espagne, de Barcelone à Valence. Source: (*Compañia madrileña de urbanización*, 1979, pp. 13-48). 170
Figure 3-35: Ville d'Adelaïde, Australie, 1837. Source : (Henderson, 2008, p. 7). 172
Figure 3-36: Diagrammes explicatifs de la cité-jardin de Howard : a) La cité sociale : six cités jardins et la cité centrale, reliées par des canaux et des voies ferrées ; b) La cité centrale, dans sa forme simplifiée ; c) La cité-jardin entourée de sa ceinture agricole; d) Quartier type et centre de la cité-jardin. Source : (Fishman, 1979, p. 62). 174
Figure 3-37: Cités jardins réalisées par E. Howard : a) Cité jardin de Letchworth, 1902 ; b) Cité-jardin de Welwyn, 1919. Source : (Benevolo, 1998, p. 108). 175
Figure 3-38: Cité industrielle de Tony Garnier (1901-1904). Illustration a) : A: Aire industrielle ; B: Écoles techniques, la partie linéaire juxtaposée représente la zone résidentielle ; C: Centre civique ; D: Station de train principale ; E: Hôpitaux et maisons de repos ; F : Rivière. Source (Collins, 1959, p. 88) **; Illustration b) : Détail du plan montrant le centre de la cité et les hôpitaux.** Source : (Vidler, 2011, p. 265) **; Illustration c : Vue aérienne montrant le centre de la cité.** Source : (Garnier, 1989, p. 20) **; Illustration d : Vue aérienne montrant le centre de la cité vu depuis la vallée.** Source : (Garnier, 1989, p. 21). 176
Figure 3-39: L'application du système de villes satellites à la ville de Londres par Raymond Unwin, 1920 : Diagramme à gauche : Les villes satellites à l'échelle régionale. ; Diagramme à droite : Le principe de liaison de la ville-centre aux villes satellites. Source : (Hilberseimer, 1944, pp. 60-61). 177

Figure 3-40: Système de ville coordonnée composée d'établissements multiples, Éric Gloeden, 1923. À gauche: diagramme montrant la ville dans sa globalité dans son cadre régional. À droite: Détail montrant l'articulation de trois établissements différents. Source : (Hilberseimer, 1944, p. 62). 178
Figure 3-41: Diagramme élaboré par Arthur Sprague montrant l'articulation des zones industrielle, résidentielle et agricole selon les principes de N. Miliutin. Source : (Miliutin, 1974, p. 20). 179
Figure 3-42: Quelques propositions théoriques de N. Miliutin : Illustration à gauche : Diagramme d'un établissement pour une usine de tracteurs à Stalingrad, Miliutin, 1930 ; Illustration à droite : Diagramme d'un établissement pour une usine d'automobiles à Nizhninovgorod, Miliutin, 1930. Source : (Miliutin, 1974, pp. 72-73). 181
Figure 3-43: Plan de la région urbaine de Magnitogorsk, 1930. Source : (Ostrowski, 1968, p. 166). 182
Figure 3-44: Quelques propositions pour la réalisation de la ville de Magnitogorsk : a) Diagramme représentant la proposition de Nicolai Miliutin. Source : (Miliutin, 1974, p. 70) **; b) Diagramme représentant la proposition de Stroikom.** Source : (Miliutin, 1974, p. 69**) ; c) Plan d'ensemble de la proposition retenue, Ernst May, 1930.** Source : (Quiring, 2011, p. 157) **; d) Détail du plan d'Ernst May montrant la configuration de la zone résidentielle.** Source : (Miliutin, 1974, p. 25). 182
Figure 3-45: Proposition d'Ivan Leonidov pour la ville de Magnitogorsk, 1930 : a) Plan d'ensemble. Source : (Leonidov, 1981, p. 74) **; b) Détail d'une « bande de colonisation**. Source : (Leonidov, 1981, p. 77) **; c) Diagramme de la proposition.** Source : (Miliutin, 1974, p. 69) **; d) Détail de la zone résidentielle**. Source : (Leonidov, 1981, p. 72). 184
Figure 3-46: *Country Club District*, Kansas City, 1917. En haut: Panneau visant à rassurer les acheteurs potentiels de la qualité des résidences et des restrictions appliquées sur l'ensemble du projet résidentiel. Source : (Nicolaides et al., 2016, p. 232). **En bas : plan général du *Country Club District*, 1917.** (Nicolaides et al., 2016, p. 233). 186
Figure 3-47: Le Country Club Plaza, 1929. Source: (Jackson, 1985, p. 250). 187
Figure 3-48: Appalachian Trail, Benton MacKaye, 1921. Source: (Parsons, 1994, p. 466). 189
Figure 3-49: Plan régional de New York et de ses environs, 1929 : En haut: Diagramme montrant le système d'autoroutes régionales ; En bas : Plan des autoroutes régionales. Source: (The Staff of the Regional Plan, 1929, pp. 218-219). 192
Figure 3-50: L'unité de voisinage (*Neighborhood Unit*) telle que conçue par Clarence Perry. Source : (Mangin, 2004a, p. 38). 193

Figure 3-51: Radburn, New Jersey, États-Unis, 1929 : a) Plan d'ensemble. Source : (Stein, 1957, p. 43) **; b) Plan type d'un groupement d'habitations dans un cul-de-sac montrant la séparation de la circulation piétonne et automobile.** Source (Stein, 1957, p. 42) **; c) Photo aérienne. Source :** (Stein, 1957, p. 70) **; d) Les voisinages composant l'ensemble résidentiel.** Source : (Stein, 1929, p. 50). 195
Figure 3-52: Origines possibles du plan Radburn : À gauche, Hamsptead Garden Suburb, Londres, Angleterre, 1906. Source : (CMHC, 1953, p. 50) **et à droite, le superblock résidentiel d'Herbert Emmerich, 1928.** Source : (Stein, 1957, p. 38). 196
Figure 3-53: *Broadacre City*, Frank Lloyd Wright, 1935 : a) Vue en plan d'une section de 4 milles carrés montrant l'artère principale (l'autoroute) à gauche. Source : (Collins, 1959, p. 9) **; b) La maquette vue de ciel.** Source : (Neubauer et al., 2010, p. 182) ; c et d) **Vues en perspectives**. Source : (Wright, 1958, pp. 127-181). 198
Figure 3-54: La planification linéaire chez Le Corbusier : a) La cité linéaire industrielle comme élément de liaison à l'échelle continentale entre les cités radio-centriques des échanges. Source : (Le Corbusier, 1960, p. 336) **; b) Les trois établissements humains.** Source : (Le Corbusier, 1960, p. 206) **; c, d et e) Diagrammes montrant la juxtaposition selon le principe des bandes parallèles des artères du transport des marchandises (maritime, terrestre et ferroviaire), de la zone industrielle, de la bande de verdure, de l'autoroute et de la zone résidentielle.** Source du diagramme c :(Le Corbusier et Pierrefeu, 1942, p. 45), Source des diagrammes d et e : (Le Corbusier, 1960, p. 337). 200
Figure 3-55: Plan de MARS pour le Grand Londres, 1942. 202
Figure 3-56: Diagramme proposé par Hilberseimer pour l'urbanisation du Grand Londres :1- Administration politique avec des espaces résidentiels ; 2- Administration financière avec des espaces résidentiels ; 3- Administration commerciale avec des espaces résidentiels ; 4- Gare centrale ; 5- Industries légères avec des espaces résidentiels ; 6- Industries lourdes avec des espaces résidentiels ; 7- Port de Londres ; 8- Chemin de fer pour les longues distances ; 9- Gare ferroviaire centrale ; 10- Aéroport ; 11- Cours de triage ; 12- Future extension possible ; Diagramme des vents. Source : (Hilberseimer, 1944, p. 153). 204
Figure 3-57: Urbanisation polynucléaire centralisée proposée par Patrick Abercrombie pour la ville de Londres, 1944 : À gauche : diagramme de la proposition ; Source : (Moholy-Nagy, 1968, p. 258) ; **À droite : Analyse sociale et fonctionnelle**. Source : (Whyte, 2007, p. 48). 206
Figure 3-58: La plan pour la Grand Londres, 1944. Source: (Abercrombie, 1945, p. 78)..... 207
Figure 3-59: Diagramme d'une structure d'unités de voisinage proposée pour une ville-satellite à West Ham, 1944. Source : (Abercrombie, 1944, p. 170)..... 208

Figure 3-60: Plan de la ville satellite d'Ongar au nord-est de Londres, 1944. 208
Figure 3-61: Plan de décentralisation de la ville de Chicago basé sur l'impact éventuel de l'explosion d'une (ou plusieurs) bombe(s) atomique(s). Source: (Hilberseimer, 1955, p. 283). 209
Figure 3-62: *The Metropolis as a Garden City*: Diagramme réalisé par Hilberseimer en 1927. 211
Figure 3-63: Évolution de la conception du settlement unit chez Hilberseimer entre 1931 et 1944 : 211
Figure 3-64: The New City: Quelques principes conceptuels : a) Un agencement de settlement units combinant des aires résidentielles et des industries légères (à gauche : les fonctions résidentielle et commerciale se trouvent de part et d'autre de l'autoroute ; à droite : les fonctions résidentielle et commerciale se trouvent d'un seul côté de l'autoroute. Source : (Hilberseimer, 1944, p. 112**) ; b) Un agencement de *settlement units* combinant des aires résidentielles et des aires commerciales.** Source : (Hilberseimer, 1944, p. 120) **; d) La prise en compte de la direction des vents dominants dans le déploiement des aires résidentielles et des aires industrielles.** Source : (Hilberseimer, 1944, p. 119) **; d) La séparation de la circulation piétonne de la circulation mécanique dans le cas d'une aire résidentielle munie d'un stationnement groupé.** Source : (Hilberseimer, 1944, p. 110) **En bas : Vue en perspective montrant l'agencement des habitations individuelles dans une aire résidentielle.** Source : (Hilberseimer, 1944, p. 95). 217
Figure 3-65: La prise en compte de la dimension paysagère dans la démarche conceptuelle de Hilberseimer. Illustration à gauche : Un settlement unit combinant une aire commerciale et une aire résidentielle (avec appartements et maisons individuelles). Source : (Hilberseimer, 1955, p. 194) **; Illustration en haut à droite : Des *settlement units* combinant des aires résidentielles et des aires commerciales de part et d'autre de l'autoroute.** Source : (Hilberseimer, 1944, p. 121) **; Illustration en bas à droite : Des *settlement units* en forme « d'éventail » (ou *fan-shaped community*).** Source : (Hilberseimer, 1955, p. 221). 218
Figure 3-66: Des propositions de Hilberseimer pour la replanification de quelques villes nord-américaines : a) Proposition de replanification de la ville de Chicago, 1940. Source : (Hilberseimer, 1944, p. 143) **; b) Proposition de replanification de l'île de Manhattan, New York.** Source : (Hilberseimer, 1944, p. 159) **; c-d-e et f) Différentes étapes proposées pour la replanification de l'île de Montréal, Québec. (Le nom de la ville n'a pas été mentionné par l'auteur).** Source : (Hilberseimer, 1944, pp. 162-163). 219
Figure 3-67: Photo de rues commerçantes à New York, 1884. Source : (Wolfe, 1975, p. 202). 222

Figure 3-68: Plan de décentralisation et de marketing de la ville région de Detroit, réalisé par Gruen pour la compagnie J. L. Hudson, 1949. Source: (Wall, 2005, p. 74). Illustration traitée par l'auteur. 226
Figure 3-69: Photo aérienne du *Northland Shopping Center*, 1954, Detroit. Source: (Wall, 2005, p. 90). 227
Figure 3-70: Plan directeur du centre commercial *Palm Springs* lancé par le promoteur *Indian Lands Development*, Californie, *Victor Gruen Associates*. (Le centre commercial est représenté en couleur orange). Source: (Gruen et Smith, 1960, p. 103). Illustration traitée par l'auteur. 228
Figure 3-71: Plan directeur de *Maryvale Subdivision*, Phoenix, Arizona, *Victor Gruen Associates*. (Le centre commercial est représenté en couleur orange). Source: (Gruen et Smith, 1960, p. 104). Illustration traitée par l'auteur. 228
Figure 3-72: Plans issus du rapport d'analyse du trafic de circulation (*Traffic Analysis Report*) pour le projet du centre commercial de *Garden State Plaza*, Paramus, New Jersey, *Victor Gruen Associates*. Source: (Gruen et Smith, 1960, pp. 116-118). 230
Figure 3-73: Plan d'accès au centre commercial *Northland Shopping Center*, Detroit, 1954. Source: (Wall, 2005, p. 82). 231
Figure 3-74:Southdale Shopping Center et son rapport avec son environnement extérieur. Source: (Gruen et Smith, 1960, p. 108) – Plan découpé et traité par l'auteur. 232
Figure 3-75: Photo du *Northland Shopping Center* montrant son aspect extérieur, Detroit. Source: (Gruen, 1973, p. 31). 233
Figure 3-76: Photo du *Southdale Shopping Center* montrant son ambiance intérieure. Source : (Gruen et Smith, 1960, p. 147). Crédit *Warren Reynolds.* 234
Figure 3-77: Le climat idéologique de la pensée urbanistique et architecturale en Europe et aux États-Unis, entre la fin du XIXe siècle et au cours de la première moitié du XXe siècle : un essai de synthèse. Illustration réalisée par l'auteur 236
Figure 3-78: Les municipalités de l'île de Montréal au début des années 1920. 240
Figure 3-79: Centrale électrique de Westmount, 1926. 245
Figure 3-80: Photo du *Mountstephen Avenue* à Westmount en 1910 montrant la réglementation du milieu municipal que l'on peut observer à travers la disposition et l'agencement de l'avenue, des trottoirs, des pelouses, des arbres et des habitations. Source : (Collin, 1984, p. 20). 245
Figure 3-81: Trois unités de voisinage ou cellules domiciliaires (1, 6 et 7) de la ville de Saint-Bruno-de-Montarville proposées par l'urbaniste J.-C. La Haye. Source : (La Haye, 1962, pp. 82-88).

Montage des trois unités de voisinage réalisé par l'auteur sur la base du plan directeur de J.-C. La Haye. 249
Figure 3-82: L'implantation des zones industrielles et des zones commerciales. En haut: L'implantation des différentes catégories de zones industrielles. Source : (La Haye, 1962, p. 176) **; En bas : L'implantation des différentes catégories de zones commerciales.** Source : (La Haye, 1962, p. 186). Plans légèrement recadrés et traités par l'auteur. 250
Figure 3-83: Les infrastructures viaires et l'organisation des cellules domiciliaires : En haut: la hiérarchisation du système de voirie. Source: (La Haye, 1962, p. 144) **; En bas : les unités de voisinage ou cellules domiciliaires en cours de développement et à projeter.** Source : (La Haye, 1962, p. 74). Plans légèrement recadrés et traités par l'auteur. 252
Figure 3-84: Localisation projetée des parcs et des terrains de jeux au sein de la banlieue de Saint-Bruno-de-Montarville. Source : (La Haye, 1962, p. 136). Plan légèrement recadré et traité par l'auteur. 253
Figure 3-85: Les principaux règlements adoptés par la Ville de Montréal entre 1841 et 1913. .. 260
Figure 3-86: Le zonage de Westmount en 1909. Source : (Bérubé, 2014a, p. 120). 263
Figure 3-87: La ville de Pointe-Claire en 1929. Source: (Bérubé, 2014a, p. 120). 263
Figure 3-88: Le zonage de la ville de Mont-Royal en 1928. 264
Figure 3-89: Le tracé de l'autoroute transcanadienne en 1952. Source : (Monaghan, 2002, p. 70). 267
Figure 3-90: Les participants à la 7ème convention canadienne *Good Roads* à Winnipeg, 1920. Créée en 1914, *Canadian Good Roads Association* représentait un lobby de pression visant la construction des routes à travers le Canada. Source : (Monaghan, 2002, p. 11). 267
Figure 3-91: Réseau des grandes routes au Québec en 1928. Source : (Bérard, 1961, p. 18). 268
Figure 3-92: Réseau des principales routes au Québec et dans la région de Montréal en 1958. . 269
Figure 3-93: Réseau routier et ponts développés entre 1920 et 1948. Source: (Hanna, 1993, p. 29). 271
Figure 3-94: Plan directeur des routes métropolitaines telles que définies par la Corporation de Montréal métropolitain en 1960. Source : (Corporation de Montréal métropolitain, 1960). 272
Figure 3-95: Réseau des rues existantes sur l'île de Montréal en 1960. 273
Figure 3-96: Volume de la circulation sur le réseau de « voies express » en 1958. 273
Figure 3-97: Prévision des volumes de circulation véhiculaire en 1981 sur le réseau d'autoroutes proposées. 273

Figure 3-98: Plan directeur du réseau de routes à caractère métropolitain. Source : (Corporation de Montréal métropolitain, 1961, Plan n. 52). 274
Figure 3-99: L'échangeur Décarie ouvert à la circulation en 1960 (croisement de l'autoroute transcanadienne et de l'autoroute Décarie). Source : (Corporation de Montréal métropolitain, 1961, p. 1). 274
Figure 3-100: Wildwood, Winnipeg, Manitoba : À gauche, le plan de l'ensemble résidentiel ; À droite : Le groupement d'habitations sur une rue en forme de boucle en tant qu'entité constitutive de l'ensemble résidentiel. Source : (CMHC, 1953, pp. 4-5). 279
Figure 3-101: Quelques références de la SCHL en matière de diversité de types de logements : a) Stonebridge Highway Estate, Coventry, Angleterre. Source: (CMHC, 1953, p. 53); **b) Greenbelt, Maryland, États-Unis**. Source: (CMHC, 1953, p. 55); **c) Diamond Heights Redevelopment Project, San Francisco, États-Unis.** Source (CMHC, 1953, p. 60) ; **d) Kitimat, Colombie Britannique**. Source : (CMHC, 1953, p. 59). 280
Figure 3-102: La page de couverture du guide « Principes pour le groupement de petites maisons ». Source : (SCHL, 1954). 282
Figure 3-103: De l'échelle de l'habitation à l'échelle de la « cité ». 283
Figure 3-104: La planification des voisinages dans la périphérie de la ville d'Edmonton en 1950. 284
Figure 3-105: Ensemble de groupements d'habitations dans un voisinage. Source : (SCHL, 1954, p. 33). Illustration à droite traitée par l'auteur. 286
Figure 3-106: Deux propositions de configurations économiques de rues selon la SCHL : Dans les deux propositions, la SCHL suggère la hiérarchie suivante : l'autoroute (Major traffic highway), la voie principale qui pourrait être une voie de service (*service street*), la voie pour la circulation locale ou la voie collectrice (*collecting street*), et la voie pour la circulation résidentielle (*minor streets*). 289
Figure 3-107: Un exemple de rue courbe offrant un intérêt visuel, selon la SCHL. Source : (SCHL, 1954, p. 47). 290
Figure 3-108: Différentes variantes de groupements de maison selon la SCHL. Illustration traitée par l'auteur sur la base des plans de la SCHL (SCHL, 1954, p. 35). 292
Figure 3-109: Rue droite fermée par un bâtiment massif. Source : (SCHL, 1954, p. 47). 293
Figure 3-110: Groupement en cul-de-sac. Source : (SCHL, 1954, p. 5). 293
Figure 3-111: Vue en perspective d'un groupement en cul-de-sac. Source : (SCHL, 1954, p. 47). 294

Figure 3-112: Quelques propositions de groupements d'appartements. Source : (SCHL, 1953, pp. 37-39). 294
Figure 3-113: Facteurs qui influent sur l'aménagement et l'orientation d'une maison. Source : (SCHL, 1954, p. 11). 295
Figure 3-114: Une synthèse des principaux facteurs d'ordre socio-culturels, politiques, économiques et urbanistiques. Illustration réalisée par l'auteur 300
Figure 4-1: Carte générale des paroisses et missions établies des deux côtés du fleuve Saint-Laurent, 1750. Source: (Bélisle, 2001, p. 10). 303
Figure 4-2: La ligne de chemin de fer du Grand-Tronc établie entre la côte Sainte-Marie et le chemin du bord de l'eau, 1863. Source: (Bélisle, 2001, p. 13). 304
Figure 4-3: Quelques maisons ancestrales de la côte Sainte-Marie et de la côte Saint-Charles : Maison Daoust : construite au cours du XVIIIe siècle sur la côte Saint-Charles, près de l'actuel boulevard Brunswick ; Maison Valérie Brunet : Construite en 1845 et démolie lors de la construction de l'autoroute transcanadienne en 1964 ; Maison Émile Brunet : Construite au début des années 1800 sur la côte Saint-Charles, elle fut remplacée en 1973 par le restaurant Harvey's ; Maison Meloche : bâtie en 1864 sur la côte Saint-Charles, démolie vers 1965 ; Maison Lantier : Construite en 1737 près de la côte Sainte-Marie, sise actuellement sur la rue Lantier ; Maison Roland Laniel : Construite vers 1850 sur la côte Sainte-Marie. Source : (Bélisle, 2011, p. 19) et (Houde, 1986, pp. 12-16). 305
Figure 4-4: Photo en haut : La carrière Meloche dans les tous premiers débuts de ses activités, où l'on voit en premier plan la maison ancestrale de la famille. Source : (Bélisle, 2011, p. 18) **; Photo en bas : La carrière Meloche vers 1925 : l'extraction de la pierre se faisait manuellement avant qu'un premier concasseur fût installé vers 1949 (un après l'incorporation de l'entreprise, sous le nom de Carrière Pointe-Claire).** Source : (Houde, 1986, p. 13). 306
Figure 4-5: La division des terres agricoles à la paroisse de Saint-Joachim-de-Pointe-Claire et dans l'ouest de l'île de Montréal en 1879. Source: (Houde, 1986, p. 20). 307
Figure 4-6: L'influence du mode de division des terres agricoles dans la production des lotissements résidentiels au sein de la ville de Kirkland. Illustration élaborée par l'auteur sur la base du plan des terres agricoles (1879) et de l'analyse des discontinuités spatiales élaborée dans le chapitre 2 de la thèse. 308
Figure 4-7: L'épicerie de Lambert-Brunet (1) et le magasin-restaurant de Madame Bruno Brunet (2) situés de part et d'autre de la côte Sainte-Marie à l'intersection avec la montée Saint-Charles.

Les bureaux de la carrière Meloche (3) se trouvent du côté est de la montée Saint-Charles face aux deux commerces. Date de la production de la carte inconnue. Source : (Bélisle, 2011, p. 18). 309
Figure 4-8: Carte topographique montrant la route 2 (trait rouge épais) se situant entre le chemin Sainte-Marie et le chemin du bord du lac tout traversant la côte Saint-Charles, 1952. Source: (Bélisle, 2011, p. 17). 310
Figure 4-9: Vue aérienne du secteur résidentiel de *Lacey Green* en 1962. Source: (Portail des données ouvertes de la Ville de Montréal, Vues aériennes verticales de l'île de Montréal. 1958-1975). 311
Figure 4-10: La subdivision du lot N° 150A ou « le village privé de *Lacey Green* » lancé par les promoteurs Roy H. et Awrey Ecclestone, plan réalisé par l'arpenteur Harold M. Gowle, 1953. Source : (Bélisle, 2011, p. 26). 311
Figure 4-11: Le village privé de *Lacey Green*: Photo en haut: vue montrant quelques habitations sur la rue *Maple Drive* devenue rue *Lacey Green* en 1961. Source : (Houde, 1986, p. 22) **; Les deux illustrations en bas : Vue en élévation et vue intérieure d'un bungalow du village *Lacey Green*.** Source : (Bélisle, 2011, p. 27). 312
Figure 4-12: Le tracé du boulevard métropolitain longeant la côte Sainte-Marie sur les terres de la municipalité de la paroisse de Saint-Joachim de la Pointe-Claire. Source: (Bélisle, 2011, p. 28). 313
Figure 4-13: Le plan de zonage de 1960 issu du règlement de zonage N° 18. Source: Archives de la ville de Kirkland. 315
Figure 4-14: Le réseau viaire développé et projeté (en trait discontinu) dans la ville de Kirkland selon le plan de zonage de 1960. Illustration élaborée par l'auteur sur la base du plan de zonage de 1960. 316
Figure 4-15: Une vue aérienne de la ville de Kirkland en 1962 montrant le secteur résidentiel *Lacey Green* développé au nord-est. L'autoroute transcanadienne n'a pas encore été finalisée. Assemblage de 12 vues aériennes réalisé par l'auteur. Source : (Portail des données ouvertes de la Ville de Montréal, Vues aériennes verticales de l'île de Montréal. 1958-1975). 317
Figure 4-16: Le viaduc Saint-Charles en construction en 1962 : Photo à gauche : Une vue du boulevard Saint-Charles vers le nord ; Photo à droite : Une vue du boulevard Saint-Charles vers le sud. Source : (Houde, 1986, p. 23). 318
Figure 4-17: Une vue vers l'est de l'autoroute transcanadienne en construction en 1962. Source : (Houde, 1986, p. 23). 318

Figure 4-18: Inauguration du tronçon de l'autoroute transcanadienne traversant la ville de Kirkland par le ministre Jean Lesage à Kirkland en 1963. Source : Capture d'écran à partir du document vidéographique « 140 km d'autoroutes sur une île » (Lamontagne et al, 2007). 319
Figure 4-19: La carrière de la Compagnie Meloche en 1978. Photo aérienne prise par Rhéal Benny. Source: (Portail des données ouvertes de la Ville de Montréal, Vues aériennes obliques de l'île de Montréal, 1960-1992). 319
Figure 4-20: Le plan de zonage de 1965 issu du règlement de zonage N° 49. Source: (Archives de la Ville de Kirkland). 321
Figure 4-21: Le réseau viaire développé et projeté dans la ville de Kirkland selon le plan de zonage de 1965. Illustration élaborée par l'auteur sur la base du plan de zonage de 1965. 321
Figure 4-22: Une vue aérienne de la ville de Kirkland en 1966 montrant l'accomplissement des travaux de l'autoroute transcanadienne. Assemblage de 12 vues aériennes réalisé par l'auteur**.** Source : (Portail des données ouvertes de la Ville de Montréal, Vues aériennes verticales de l'île de Montréal. 1958-1975). 322
Figure 4-23: Le plan de zonage de 1969 issu du règlement de zonage N° 116. Source: Archives de la ville de Kirkland. 323
Figure 4-24: Le réseau viaire développé et projeté dans la ville de Kirkland selon le plan de zonage de 1969. Illustration élaborée par l'auteur sur la base du plan de zonage de 1969. 325
Figure 4-25: Quelques entreprises pharmaceutiques installées à Kirkland entre 1968 et 1983 de part et d'autre de l'autoroute transcanadienne: a et b) *Merck Sharp and Dohme* (1968). Source: (Bélisle, 2011, p. 46)**; c) Pfizer (1974).** Source: (Bélisle, 2011, p. 62)**; d) *Burroughs Wellcome* (1983).** Source : (Bélisle, 2011, p. 62). 325
Figure 4-26: La station-service Texaco construite vers 1964 à l'angle du boulevard Kirkland et du boulevard Saint-Charles. La municipalité exigea qu'un service à l'auto y soit toujours dispensé, même avec l'apparition des libres-services. Source : (Bélisle, 2011, p. 43). 326
Figure 4-27: Photo en haut : Le centre commercial Kirkland situé à l'intersection du boulevard Saint-Charles et du boulevard Kirkland, abritant un ensemble de boutiques et de magasins de service dont le supermarché A&P, construit en 1968 ; Les deux photos en bas : La Plaza Kirkland comportant l'ensemble de magasins *Woolco & Dominion*, situés à proximité du croisement entre l'autoroute transcanadienne et le boulevard Saint-Charles, construit en 1969. Source : (Bélisle, ibid., p. 44). 326
Figure 4-28: Les Galeries Kirkland situées à l'intersection du boulevard Saint-Charles et du boulevard Brunswick, inaugurées au début des années 1980. Source : (Bélisle, ibid., p. 79). 327

Figure 4-29: Brochure promotionnelle réalisée en 1968 par la Ville de Kirkland, invitant les industries, les promoteurs et les jeunes couples à venir s'y établir. Dans son mot d'introduction de cette brochure, le maire André Brunet mentionne que l'administration municipale « ne ménage aucun effort pour donner l'impulsion et fournir les services qui assurent le développement équilibré de Kirkland ». Sur la brochure, on voit des photos de l'ensemble résidentiel luxueux *Summerhill* destiné aux familles aisées, du centre commercial Kirkland et de l'entreprise pharmaceutique *Merck Sharp and Dohme.* Source : (Bélisle, ibid., p. 38)..... 328

Figure 4-30: Des exemples de brochures promotionnelles réalisées par des promoteurs immobiliers : Photo en haut à gauche : page de couverture d'une brochure promotionnelle de la firme *Saratoga Development Inc*. axée sur la maison de famille offrant trois ou quatre chambres à coucher, et sur la qualité d'un environnement sécuritaire permettant aux enfants de jouer dans la rue. Source : (Bélisle, ibid., p. 43) **; Photo en bas : Brochure de la firme *Saratoga Development Inc*. utilisant, entre autres, les infrastructures viaires, les centres commerciaux, les stations-services comme moyens d'attraction pour sa future clientèle.** Source : (Bélisle, 2011, p. 48**). Photo en haut à droite : Brochure de la compagnie *MaBaie Homes* utilisant également les infrastructures viaires ainsi que les centres commerciaux (y compris le centre commercial régional Fairview) comme moyens d'attraction pour sa future clientèle.** Source : (Bélisle, 2011, p. 49). 329

Figure 4-31: Des vues aériennes de la ville de Kirkland en 1971 et 1975 montrant l'évolution de certains lotissements résidentiels. Assemblage de 24 vues aériennes réalisé par l'auteur (12 pour chaque photo). Source : (Portail des données ouvertes de la Ville de Montréal, Vues aériennes verticales de l'île de Montréal. 1958-1975). 330

Figure 4-32: Le plan de zonage de 1976 issu du règlement de zonage N° 225. Source: (Archives de la Ville de Kirkland). 331

Figure 4-33: Le réseau viaire développé et projeté (en trait discontinu) dans la ville de Kirkland selon le plan de zonage de 1976. Illustration élaborée par l'auteur sur la base du plan de zonage de 1976. 332

Figure 4-34: Le boulevard Saint-Charles lors des travaux d'élargissement et d'embellissement des années 1985-86. À l'arrière-plan, sur le côté gauche, la maison d'Henri Daoust fut un des derniers témoins du passé agricole de Kirkland. Source : (Bélisle, ibid., p. 75). 332

Figure 4-35: Le maire de Kirkland Sam Elkas (à droite de la photo) remet un permis honorifique à Mario Grilli, du Groupe immobilier Grilli, pour souligner les 300 permis de construction résidentielle accordés à cette entreprise en 1986. Source : (Bélisle, ibid., p. 78)..... 333

Figure 4-36: Vues obliques montrant l'évolution de la forme urbaine de Kirkland en en 1986. Source : (Archives de la Ville de Kirkland). 334
Figure 4-37: Le plan de zonage de 1990 joint au plan d'urbanisme adopté par le règlement de N° 90-54. Plan produit par Pierre Landry Urbaniste Inc. Source: (Archives de la Ville de Kirkland). 336
Figure 4-38: Le plan d'urbanisme de la Ville de Kirkland en 1990. Plan produit par Pierre Landry Urbaniste Inc. Source: (Archives de la Ville de Kirkland). 336
Figure 4-39: Le réseau viaire développé et projeté (en trait discontinu) dans la ville de Kirkland selon le plan d'urbanisme de 1990. Illustration élaborée par l'auteur sur la base du plan d'urbanisme de 1990. 337
Figure 4-40: Vues obliques montrant l'évolution de la forme urbaine de Kirkland en en 1992. Les deux vues aériennes en haut ainsi que celle en bas à droite montrent l'évolution remarquable du côté nord de l'autoroute transcanadienne, notamment à la suite des développements résidentiels réalisés par le groupe immobilier *Grilli*. Source : (Archives de la Ville de Kirkland). 337
Figure 4-41: Vues obliques montrant l'évolution de la forme urbaine de Kirkland en en 1998. Source : (Archives de la Ville de Kirkland). 338
Figure 4-42: L'opposition citoyenne au projet de loi 170 portant sur la fusion de 28 municipalités de l'île de Montréal : Les deux illustrations en haut: les pages de couverture du dépliant qui a été distribué dans les foyers de Kirkland invitant les habitants à agir en signant une pétition contre la fusion « forcée » et à participer aux manifestations pour « la survie de leur municipalité ». Source : (Bélisle, ibid., p. 90)**. Illustration en bas : La manifestation du 19 novembre 2000 devant le centre commercial Fairview, avec la participation de maire John Meaney, des conseillers municipaux, Jean Charest, le chef du parti libéral du Québec et les citoyens de la Ville de Kirkland.** Source : (Bélisle, ibid., p. 92). 339
Figure 4-43: Le plan de zonage de 2008 (amendant le plan de zonage de 1990). Plan produit par Pierre Landry Urbaniste Inc. Source: (Archives de la Ville de Kirkland). 341
Figure 4-44: Le réseau viaire développé dans la ville de Kirkland selon le plan de zonage de 2008. Illustration élaborée par l'auteur sur la base du plan de zonage de 2008. 341
Figure 4-45: Le réseau viaire développé dans la ville de Kirkland en 2019. Illustration élaborée par l'auteur sur la base de la carte de ville de 2019 (carte présentée dans la section 2.1.5 du chapitre 2) . 342
Figure 4-46: Le tissu urbain de la ville de Kirkland en 2019. Illustration déjà présentée au chapitre 2 lors de la phase de description de la configuration urbaine. Elle est présentée ici à titre récapitulatif. 342

Figure 4-47: Une vue en image satellite de la ville de Kirkland en 2019. Source : *Google Maps* (2019). 343
Figure 4-48: Décision adoptée le 4 novembre 1963 par le conseil de la ville de Kirkland en vue de discuter avec la SCHL de la possibilité d'une 2ème phase de développement de la ville. Source : (Archives de la ville de Kirkland). 344
Figure 4-49: La SCHL en tant qu'organisme prêteur pour la ville de Kirkland : Procès-verbal de l'assemblée régulière du conseil de la ville de Kirkland tenue le 6 février 1978, autorisant le directeur des travaux publics de la municipalité à faire les démarches nécessaires afin d'obtenir un appui financier de la part de la SCHL pour réaliser certains travaux municipaux. Source : (Archives de la ville de Kirkland). 346
Figure 4-50: Procès-verbal de l'assemblée ajournée du conseil de la ville de Kirkland tenue le 19 janvier 1976, autorisant la firme Arsenault, Garneau, Villeneuve & Associés, Ingénieurs-Conseils à transmettre des plans de travaux à la SCHL afin d'en évaluer leur admissibilité pour avoir une subvention. Source : (Archives de la ville de Kirkland). 347
Figure 4-51: L'usine d'épuration la ville de Kirkland, bâtie sur le chemin Sainte-Marie. Sa construction venait suite à l'adoption du règlement n° 30 pourvoyant à la construction de conduites d'égouts et d'aqueduc, de puits et d'une usine d'épuration, après une entente conclue avec la SCHL en 1964. Source : (Bélisle, 2011, p. 39). 347
Figure 4-52: L'implication de la SCHL dans la construction d'un réseau d'égout et d'une usine d'épuration des eaux dans la ville de Kirkland en 1963. En haut : Procès-verbal de l'assemblée spéciale du conseil de la ville de Kirkland tenue le 10 mai 1963 autorisant les ingénieurs-conseils de la ville à transmettre les soumissions relatives aux travaux précédemment cités à la SCHL ; En bas : Procès-verbal de l'assemblée spéciale du conseil de la ville de Kirkland tenue le 24 octobre 1963 autorisant la signature de contrats avec la SCHL pour construire les travaux précédemment cités. Source : (Archives de la ville de Kirkland). 348
Figure 4-53: Procès-verbal d'une assemblée régulière de la corporation municipale de la Paroisse Saint-Joachim de la Pointe-Claire tenue le 9 juin 1959 dans lequel la corporation désirait protester auprès de la SCHL suite à un refus d'octroi de prêt à un citoyen désirant construire une maison qui n'était pas raccordée aux réseaux d'aqueduc et d'égout nécessaires. La corporation estime que le problème serait résolu en exprimant à la SCHL son engagement à réaliser les services en question. Source : (Archives de la ville de Kirkland). 349

Figure 4-54: Les secteurs analysés par la SCHL (Bureau régional du Québec) dans la région de Montréal, 1979. Sur la carte, Kirkland faisait partie du secteur C2. Source : (SCHL, 1979, p. 7). 351
Figure 4-55: L'inventaire des terrains résidentiels et des infrastructures à l'ouest de l'île de Montréal en 1979. Source (SCHL, 1979). Carte et légende recadrées par l'auteur sur la base de la carte du module Nº 21 joint à l'étude. 352
Figure 4-56: Liste des propriétaires de terrains résidentiels dans la ville de Kirkland en 1979. Source: (SCHL, 1979, p. 56). 353
Figure 4-57 : Une synthèse de l'évolution du réseau viaire dans la banlieue de Kirkland entre 1960 et 2001. Source : (Bélisle, 2011, pp. 104-105). 354
Figure 00-1: C.I.A.M 4, France (1936), Programme de travail : La ville fonctionnelle. Source : (Mumford, 2000, p. 108). IV
Figure 00-2: La ville contemporaine pour 3 millions d'habitants, Le Corbusier, 1922 : a) Vue en plan. Source : (Hilberseimer, 1944, p. 65) **; b : Vue en perspective montrant l'axe principal de la ville.** Source : (Le Corbusier, 1967, p. 316) **; c) Vue en perspective montant la configuration d'un lotissement résidentiel**. Source : (Le Corbusier : 1967, p. 317). IX
Figure 00-3: La ville radieuse, Le Corbusier, 1930. XIII
Figure 00-4: Les études d'Alker Tripp sur la ville de Londres en 1942. Source : (Tripp, 1942, p. 78). XV
Figure 00-5: Highrise City, L. Hilberseimer, 1924. Source : (Pommer et al., 1988, p. 17). XVIII
Figure 00-6: Mischbebauung, 1931, L. Hilberseimer. Source : (Pommer et al., 1988, p. 40). XIX
Figure 00-7: Lettre du coordinateur fédéral de la défense civile (Canada). XX
Figure 0-8: Procès-verbal de l'assemblée régulière du conseil de la ville de Kirkland tenue le 4 mai 1964. Source : (Archives de la ville de Kirkland). XXI
Figure 0-9: Procès-verbal de l'assemblée spéciale du conseil de la ville de Kirkland tenue le 30 décembre 1964. Source : (Archives de la ville de Kirkland). XXII
Figure 0-10: Procès-verbal de l'assemblée régulière du conseil de la ville de Kirkland tenue le 5 novembre 1979. Source : (Archives de la ville de Kirkland). XXIII
Figure 0-11: Procès-verbal de l'assemblée ajournée du conseil de la ville de Kirkland tenue le 26 mai 1980. Source : (Archives de la ville de Kirkland). XXIV
Figure 0-12: Lettre envoyée par Douglas A. Stewart, directeur de la division de recherche à la SCHL à la ville de Kirkland, 1986. Source : (Archives de la ville de Kirkland, 2019) XXV

Liste des tableaux

Tableau 1: Répartition des modes de transport utilisés à Kirkland en 2016. 25
Tableau 2: Répartition des modes de transport utilisés à Kirkland et dans d'autres villes de l'agglomération de Montréal, 2011. Source : (Ville de Montréal, 2011). 26
Tableau 3: Répartition des ménages privés selon le type de construction résidentielle, 2011 77
Tableau 4: Les différentes formes de suburbanisation aux États-Unis depuis la 1ère moitié du XIXe siècle jusqu'à la fin du XXe siècle. Tableau réalisé par l'auteur sur la base des propos de Hayden (2003, pp. 21-167). 114
Tableau 5: Les densités recommandées par type d'habitation, en nombre de logements à l'acre. Source : (La Haye, 1962, p. 76) 248
Tableau 6: Les normes souhaitables par J.-C. La Haye pour l'aménagement des parcs et des terrains de jeux. Source : (La Haye, 1962, p. 116)..... 254
Tableau 7 : Une synthèse des différents facteurs et faits contextuels qui auraient influencé explicitement ou implicitement la genèse et l'évolution de la forme urbaine de Kirkland. Tableau élaboré par l'auteur. 371

Liste des sigles

ARTM : Autorité régionale de transport métropolitain

AUPQ : Association des urbanistes professionnels du Québec

CIAM : Congrès internationaux de l'architecture moderne

CMHC: Central Mortgage and Housing Corporation

CMM: Communauté métropolitaine de Montréal

CORMM: Corporation de Montréal métropolitain

CPAC: Community Planning Association of Canada

CUM: Communauté urbaine de Montréal

HECL: Housing Enterprise of Canada Limited

IHS: Interstate Highway System

IRAC : Institut Royal d'Architecture du Canada

LNH : Loi nationale sur l'habitation

MRC : Municipalité régionale de comté

MTQ : Ministère du transport du Québec (1970-2016) devenu en 2017 le ministère des transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports.

OUQ : L'Ordre des urbanistes du Québec

PMAD : Plan métropolitain d'aménagement et de développement

RMR: Région métropolitaine de recensement

RPAA: Regional Planning Association of America

RPNY: Regional Plan of New York

SCHL : Société canadienne d'hypothèque et de logement (connue avant 1979 sous le nom de société centrale d'hypothèque et de logement)

STM : Société de transport de Montréal

TPIC: Town Planning Institute of Canada

WHL: Wartime Housing Limited

À ma mère Mouna, mon père Chedly, mes sœurs Zeyneb et Tesnim, mon frère Ayoub, à mon épouse Abir et à mes chers Yakine et Yacine.

Remerciements

Cette thèse n'existerait pas sans la collaboration, le dévouement et le support apportés par des personnes qui me sont très chères.

Je tiens tout d'abord à remercier mes directeurs et codirecteurs de recherche, Messieurs Gérard Beaudet, Raphaël Fischler et Alan Knight. Vos conseils judicieux, votre support et soutiens constants ainsi que vos critiques constructives m'ont constamment poussé à dépasser mes contraintes personnelles et m'ont accompagné du début à la fin du cheminement de ce Ph.D. Je vous dois beaucoup pour l'aboutissement et la concrétisation de cette thèse, je ne vous remercierai jamais assez. Mes remerciements s'adressent aussi à Mme Marie Lessard, à Mme Irena Latek, et à Messieurs Pierre Gauthier et Sébastien Lord qui m'ont aidé à élaborer la version finale de cette thèse.

Je remercie également toute personne ayant contribué de près ou de loin à la réalisation de cette recherche : M. Peter Jacobs pour son support inoubliable au commencement de la thèse, tous les responsables des séminaires doctoraux : Alessandra Ponte, Danièle Dagenais, Sandra Breux et Michel Max Raynaud qui m'ont éclairé par rapport aux dimensions épistémologiques et méthodologiques de la recherche.

Également, je tiens à remercier les membres de ma famille, ma mère Mouna, mon père Chedly, mon frère Ayoub et mes sœurs Zeyneb et Tesnim. Votre foi inébranlable en moi, votre support et vos encouragements ont toujours été source d'inspiration dans les meilleurs moments comme dans les pires. Je remercie surtout mon épouse Abir pour sa patience et ses sacrifices tout au long de ce travail. Sans son aide et son amour, rien n'aurait pu être mené à terme.

Cette thèse n'a pu avoir lieu sans la précieuse aide du personnel administratif de la faculté de l'aménagement, en particulier Mme Simone Zriel, Mme Mirlande Félix, Mme Danielle Vinet et Mme Carole Fournier. J'apprécie aussi la collaboration particulière de Mme Carole Courtemanche (Service du greffe et des affaires juridiques de la Ville de Kirkland) et de M. Kristopher Parent (directeur du service de l'aménagement urbain de la Ville de Kirkland) qui m'ont facilité l'accès aux documents nécessaires à l'étude de la ville de Kirkland. Sans le financement offert par le gouvernement tunisien et la Faculté des études supérieures de l'Université de Montréal, je n'aurais pu travailler confortablement sur ma thèse. Je tiens ainsi à

remercier infiniment ces deux corps. Je ne pourrais manquer de remercier mes chers amis et frères Hedi Ayadi et Fayçal Khelaifi pour leurs encouragements ainsi que mes amis et collègues de l'Université de Montréal et de la Faculté d'Aménagement que j’ai rencontré au cours de mon cheminement et qui m'ont fourni support et conseils : Nader Meddeb, et Houssemeddine Mnejja.

Chapitre 1 : Chapitre introductif

La ville a toujours été le lieu de rassemblement de multiples acteurs de la vie urbaine entrant en interaction souvent par le biais de leur coprésence physique en un même lieu. Le regroupement de lieux où cette coprésence serait possible constitue l'objet « ville » qui n'est autre qu'un outil rendant possible les interactions sociales spécifiques de la vie urbaine (Wiel, 2002). Ces interactions sociales matérialisées dans l'espace urbain définissent l'urbanité qui n'est autre qu'un paramètre qui définit la ville en tant que telle. L'urbanité pourrait également être définie comme un « caractère » qui a toujours été associé à la ville considérée en tant qu'entité spatiale perçue à travers sa forme matérielle, et en tant que substance ou entité sociale perçue à travers l'ensemble des relations entre les habitants et entre habitants et espace. Perçue également en tant que concept qui renvoie au mode d'« être à la ville », comme système de représentation et comme construction collective qui rend possible la convivialité entre différents groupes, entre différentes populations usant d'espaces communs (Berque, 1994), l'urbanité traduit ainsi les potentialités des espaces urbains en termes de lien social et d'interactions sociales (Dorier-Apprill, 2007). À la lumière de cette perception de la ville, il sera question dans ce qui suit, d'expliciter les principaux éléments de la problématique qui nous conduiront à formuler la question de recherche relative à cette thèse.

1.1. Éléments de la problématique

1.1.1. Ville, mobilité et urbanité : quel rapport ?

Être dans les lieux de la coprésence permettant les interactions sociales exige une certaine mobilité des individus habitant la ville. En d'autres termes, ces derniers doivent se déplacer, en utilisant les infrastructures de transport, pour créer le lieu de rassemblement, de rencontre et d'échange (Wiel, 2002) qui n'est autre qu'un lieu d'urbanité (Lefebvre, 1970). Ainsi, la mobilité et la ville ne peuvent pas être dissociées, elles sont interagissantes, à la fois complémentaires et concurrentes, elles font système. La ville conditionne les formes de la mobilité, comme les conditions de la mobilité influent sur la ville (Wiel, 2002).

Dans les sociétés contemporaines, la mobilité des personnes et des biens est devenue de plus en plus un besoin impératif. Les infrastructures de transport sont considérées comme essentielles au bon fonctionnement du système urbain. (Bailly et Widmer, 2005), au point que certains auteurs affirment que « l'espace se conçoit selon les contraintes de l'automobile » et

que « le circuler se substitue à l'habiter » (Lefebvre, 1970). À cet égard, Richard Sennett ajoute – dans l'extrait qui suit – comment la rue est devenue le lieu d'accomplissement d'une seule fonction qu'est le mouvement :

> « Today, we experience an ease of motion unknown to any prior urban civilization... We take unrestricted motion of the individual to be an absolute right. The private motorcar is the logical instrument for exercising that right, and the effect on public space, especially the space of the urban street, is that the space becomes meaningless or even maddening unless it can be subordinated to free movement » (Sennett, 1974, p. 17).

Toutefois, certains auteurs associent l'urbanité au tissu urbain[1] qui structure la ville (Lefebvre, 1970; Lévy, 2004), se matérialisant, entre autres, à travers son réseau viaire. La rue en constitue l'exemple le plus significatif pouvant illustrer le rapport de la ville non seulement avec le mouvement, mais aussi avec l'urbanité.

Dans le contexte de la ville du XIXe siècle et du début du XXe siècle, la rue – contrairement à la voirie– n'a jamais été un endroit consacré uniquement au mouvement, comme c'est le cas aujourd'hui pour les autoroutes créées essentiellement afin d'assurer cette fonction devenue prioritaire. Ildefonso Cerdá, urbaniste particulièrement préoccupé par les relations entre mouvement et habitabilité ou « séjour », avait considéré que la rue accueillait près de quatre-vingt-dix usages différents (Magrinya et Serratossa, 1994). Éric Charmes et Agnès Sander ont regroupé ces usages en six ensembles principaux en allant des plus privés aux plus publics (Charmes et Sander, 2007). On pourrait ainsi parler de la rue en tant qu'outil de division et de valorisation foncière (notamment dans les opérations de lotissement) ; de la rue en tant qu'extension de l'espace résidentiel (pour les jeux d'enfants, la sociabilité de quartier ou le stationnement) ; de la rue en tant qu'espace commercial, que ce soit directement (desserte des magasins, implantation de terrasses ou d'étals sur les trottoirs, livraisons, stationnement des clients) ou indirectement (à travers l'effet vitrine); de la rue en tant qu'espace public au sens sociologique du terme[2] ; de la rue en tant qu'outil de composition urbaine[3] ; de la rue en tant

[1] D'après Philippe Panerai et ses collègues (2002), le tissu urbain est constitué de la superposition ou de l'imbrication de trois ensembles ; le réseau des voies, les découpages fonciers et les constructions.
[2] Dans le sens où la rue serait définie par son ouverture à un large public (Charmes et Sander, 2007).
[3] Dans le sens où la rue n'est autre que l'espace de l'appréhension sensible de la ville par le public (Ibid.).

qu'élément de réseau permettant l'écoulement des divers flux qui irriguent les villes[4]. En continuité avec les constats de Cerdá, Henri Lefebvre affirme – dans son ouvrage « La révolution urbaine » – que la rue est non seulement le lieu de la rencontre, mais aussi le lieu assurant d'autres rencontres dans les différents lieux publics tels que les cafés, les théâtres ou salles diverses, c'est un lieu où « s'effectue le mouvement, le brassage sans lesquels il n'y a pas de vie urbaine » (1970, p. 29).

L'urbanité puise également son expression à travers une certaine configuration spatiale permettant l'institution de modalités de relation entre les lieux urbains pouvant rendre possible l'interaction sociale. Ces modalités de relation se traduisent à travers la nature des accessibilités (ou de l'inter-accessibilité) entre les différentes composantes de la ville (Lévy et Lussault, 2003). Ainsi, l'accessibilité se définit comme un facteur fondamental qui détermine le degré d'urbanité[5] d'un espace urbain, tel que le souligne cet extrait de J. Isaac : « Les espaces urbains et les sociétés urbaines, traditionnellement évalués au regard de leur offre de mobilité, tant spatiale que sociale, font de l'accessibilité une valeur fondamentale, quelque chose comme le noyau dur de l'urbanité » (Isaac, 1998, p. 62).

Jacques Lévy définit le concept d'accessibilité comme l'offre de mobilité ou encore l'ensemble de possibilités en termes de composantes du système de déplacement qui pourraient se présenter à une personne pour se déplacer d'un lieu à un autre (Lévy, 2003, p. 35). Par ailleurs, l'accessibilité est directement liée à la construction d'environnements d'une manière appropriée, et à la facilité avec laquelle un bâtiment, un lieu ou un établissement peut être atteint par des personnes, des biens et des services tout en assurant leur confort et leur sécurité (Caves, 2005 ; Cowan, 2005). L'accessibilité peut également être évaluée en termes de mouvements effectués par les piétons et les véhicules, en termes de distance de marche à partir des transports

[4] Incluant non seulement la circulation motorisée, mais aussi les divers réseaux techniques enfouis dans le sous-sol (Ibid.).

[5] Outre l'accessibilité et l'inter-accessibilité entre les lieux urbains, le concept d'urbanité se définit à travers d'autres variables telles que la densité, la compacité de la forme urbaine, la présence des espaces publics, la coprésence habitat-emploi, la diversité des activités, la mixité sociale, l'auto-identification de la société urbaine par rapport à l'espace urbain (Lévy, 1997). Étant donné que l'observation de ce phénomène à travers toutes ces variables serait sans aucun doute une tâche colossale, nous nous contenterons, dans cette thèse, de l'observer principalement à travers l'inter-accessibilité des lieux urbains, les possibilités de rencontres sociales et de variations de trajets offertes par les infrastructures viaires mises en place.

en commun, ou encore en termes de coût ou de temps de déplacement ou de distribution de la population (Wiel, 1999 ; Cowan, 2005).

Ainsi, l'accessibilité est un concept qui se trouve tributaire d'un certain nombre de variables qui le déterminent. La principale variable en est celle des différents modes de déplacement offerts permettant de se rendre vers un lieu donné. Chaque mode de déplacement dépend lui aussi de plusieurs variables : la facilité d'accès et d'usage qui dépend de l'infrastructure mise en place et de son articulation avec les lieux à connecter, la sécurité et le confort des usagers, la distance parcourue, le temps et le coût dépensés lors d'un déplacement (Figure 1-1).

Partant donc de ce fait qui place les formes de mobilité au cœur de la définition du concept d'accessibilité[6], nous constatons que celles-ci se trouvent aujourd'hui articulées – principalement – autour d'un seul mode de déplacement, celui de l'automobile (Pope, 1996 ; Mangin, 2004b ; Dupuy, 2008). Le même constat a été affirmé par John Urry qui considérait que les paysages urbains modernes ont été créés pour faciliter l'usage de l'automobile et décourager d'autres formes de mouvements humains. De vastes régions du globe sont constituées d'environnements exclusivement dédiés à la voiture. Environ un quart de la terre à Londres et près de la moitié à Los Angeles sont consacrées uniquement à la voiture (Urry, 2004)[7]. En France, des statistiques révèlent que les deux tiers des déplacements quotidiens s'effectuent en voiture, sur des distances considérablement étendues (Mangin, 2004b)[8]. Quant à la région de Montréal, 70 % des déplacements s'effectuent en automobile en 2013. D'autre

[6] L'accessibilité dépend également des types d'individus (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, etc…) et de leurs capacités différentes en termes de mobilité, tel que cet extrait le confirme : « il existe de nombreuses iniquités d'accessibilité en ville, qui ont des conséquences sociales. Des différences d'accessibilité qui se manifestent selon les quartiers, dans la distribution des infrastructures de transport ; ou encore selon les groupes sociaux, puisque les femmes, les personnes âgées ou les immigrants récents peuvent avoir des accès à la mobilité différenciés. Finalement les différences d'accessibilité vont aussi varier selon les individus, ayant des capacités et des ressources variables dans leur mobilité » (Cournoyer G., 2017).

[7] On parle ici de la surface allouée à la circulation automobile.

[8] Ces données ont été citées par David Mangin dans son livre « Infrastructures et formes de la ville contemporaine » en se référant à des statistiques issues de : Bieber A. et Orfeuil J-P. (1993). La mobilité urbaine et sa régulation, quelques comparaisons internationales. *Les Annales de la recherche urbaine*, n°59-60.

part, ces déplacements ont connu une augmentation annuelle moyenne observée entre 2008 et 2013 de 2,8 % alors qu'elle était de 0,5 % entre 1998 et 2008. (AMT, 2013)[9].

Qu'est-ce qui explique cet aspect hégémonique de l'automobile sur les milieux humains ? Telle sera la question dont on essaiera d'y répondre dans ce qui suit.

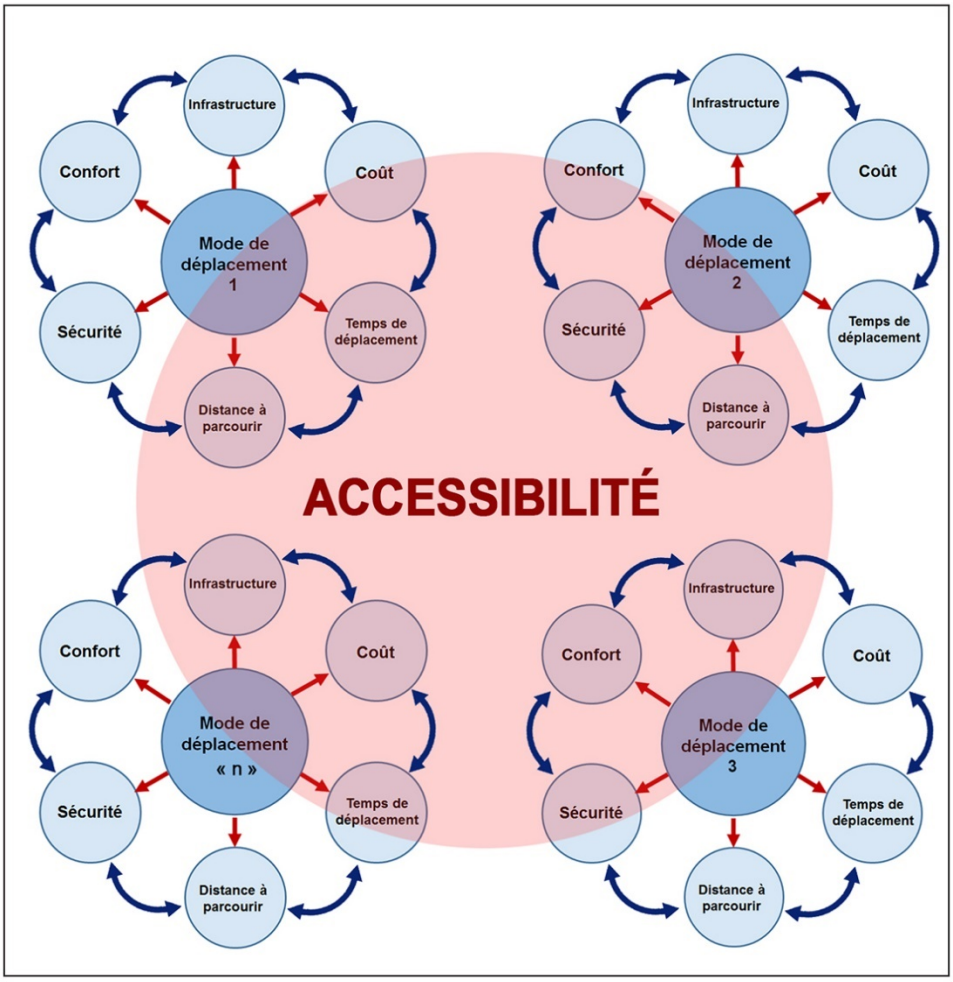


Figure 1-1: Les variables associées au concept d'accessibilité (cas d'un système de mobilité basé sur quatre modes de déplacement).
Source : (Gharbi, 2016, p. 3) : Schéma dressé sur la base de la définition du concept d'accessibilité (Wiel, 1999 ; Lévy, 2003 ; Caves, 2005 ; Cowan, 2005).

[9] Notons ici qu'une enquête « Origine-Destination » a été lancée par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) en octobre 2018. Parallèlement à cette enquête, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) mènera – pour la première fois - une enquête de circulation auprès des automobilistes effectuant un déplacement en provenance de l'extérieur du territoire métropolitain (Site web de l'ARTM). Les résultats de ces deux enquêtes seront probablement publiés au cours de l'année 2019.

1.1.2. La nature politique, économique, technique et socio-culturelle du système d'automobilité

Certaines recherches se sont intéressées à décrire les impacts de l'hégémonie de l'automobile sur les formes d'urbanisation ainsi que sur les modes de vie des habitants au cours du XXe siècle (Lefebvre, 1972 ; Ascher, 1995 ; Webber, 1996 ; Pope, 1996 ; Soja, 2000 ; Corboz, 2001 ; Hall, 2002 ; Mangin, 2004b ; Grosjean, 2010). Cet extrait d'Henri Lefebvre illustre à quel point l'urbanisation des villes américaines en particulier a été dictée par les exigences de l'automobile :

> « Les villes américaines qui se sont produites tout autour des autoroutes n'ont pas été produites d'une manière pleinement et entièrement consciente. Ça s'est fait non pas selon les connaissances mais selon les jeux des circonstances et selon les exigences de cet engin dont nous avons eu l'occasion d'énoncer le rôle plutôt néfaste. Justement, l'espace des autoroutes, l'espace des *expressways* est un très bon exemple de production de l'espace comme un bien de consommation courante et non pas comme un ensemble pour l'habiter, pour la vie, qui est encore à inventer. C'est le témoignage du fait qu'un espace nouveau a été inventé mais peu-satisfaisant. Mais tout de même, je pense qu'il est en contradiction avec lui-même parce que c'est un espace qui hypertrophie une fonction, qui non seulement réduit la vie sociale à une fonction, mais qui hypertrophie cette fonction qui consiste à circuler » (Lefebvre, 1972)[10].

D'autre part, certains chercheurs abordent cette « hégémonie de l'automobile » en la situant à l'intérieur de tout un système portant le nom de « système d'automobilité », dans lequel interagissent l'automobile et plusieurs autres composantes de nature politique, économique, technique et socio-culturelle pour former un certain caractère de domination à long terme envers les milieux humains (Urry et Scheller, 2000 ; Dupuy, 2008). Selon John Urry et Gabriel Dupuy, ce système d'automobilité (Figure 1-2) se compose principalement des éléments suivants en interaction:

- L'automobile en tant qu'objet manufacturé produit par des constructeurs évaluant leur bénéfice essentiellement à travers le nombre de voitures à produire ;

[10] Lefebvre, H. (1972). *Entretien avec Henri Lefebvre*. Production de l'office national du film du Canada pour le programme –Société nouvelle Challenge for change. En ligne. www.youtube.com/watch ?v =0kyLooKv6mU. Consulté le 28 mars 2015.

- L'automobile en tant que bien qui s'achète et qui se vend ; les institutions financières facilitant cet achat (accès aux crédits) ainsi que les compagnies d'assurance assurant la sécurité des personnes et protégeant l'engin de tout incident éventuel (accident, vol, incendie, etc…) ; le développement du marché des voitures d'occasion ; la production en masse de modèles standards rendant possible la réduction des coûts des voitures (Bricnet & Mangolte, 1990 ; Roos, 1992); l'usure de l'automobile (calculée par rapport au kilométrage) impliquant sa dépréciation de sa valeur dans le marché ; l'évaluation économique du temps passé pendant la conduite; le cadre règlementaire régissant la production et la commercialisation des automobiles ;
- Un processus économique particulier de production et de consommation de masse ;
- Un système mixte privé et public : L'individu paie la voiture, l'entretien, l'assurance, les frais relatifs à la circulation routière (péages) et au stationnement, le carburant et l'huile et toutes les taxes afférentes. En contrepartie, divers organismes publics paient pour la mise en place du réseau routier, des espaces de stationnement et de la signalisation routière tout en assurant la sécurité (service de police, etc…) et le maintien du bon fonctionnement du réseau routier ;
- Un « complexe puissant » constitué par ; des liaisons techniques qu'entretient l'automobile avec d'autres industries, à savoir la production des pièces automobiles et ses accessoires, le raffinage et la distribution du pétrole, la construction des infrastructures routières et leur entretien, les hôtels, les motels et les aires de service en bordure de route, les aires de stationnement, les espaces de vente de voitures et les ateliers de réparation, la promotion immobilière notamment dans les banlieues, les complexes de vente au détail et de loisirs, la publicité et le marketing ;
- La forme globale prédominante de la mobilité « privée » subordonnant d'autres catégories de mobilités et qui réorganise la manière dont les gens négocient les possibilités et les contraintes relatives au travail, à la vie familiale, et aux loisirs ;
- La culture dominante liant l'automobile à la liberté et à l'émancipation ;
- Un certain nombre de règles sociales acceptées par la société d'une manière inconsciente ;

- Des règles de circulation uniformes et à caractère universel ;
- La propriété privée et le foncier abordables dans la périphérie de la ville-centre ;
- La planification et le design urbain comme outils de matérialisation de ce système.

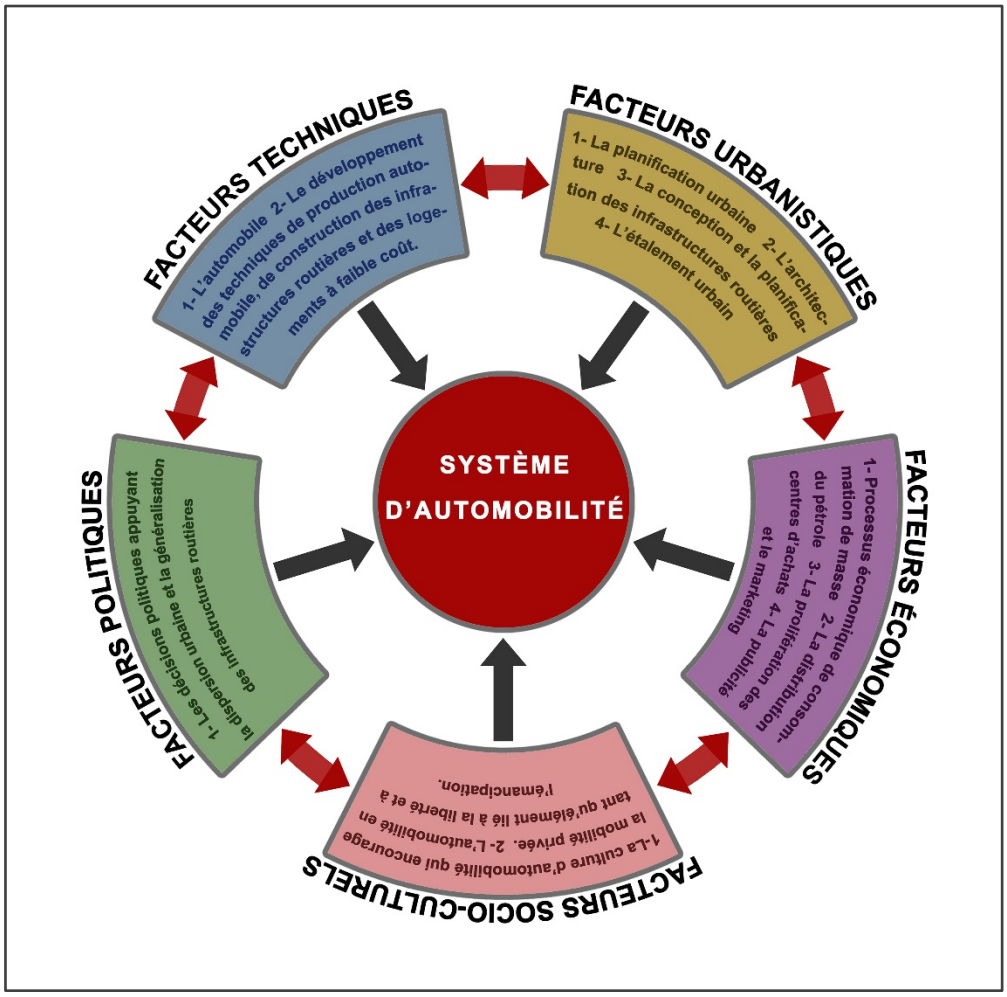


Figure 1-2: Les composantes du système d'automobilité.
Schéma dressé par l'auteur sur la base des propos de Urry, J. et Sheller, M. (2000) et de Dupuy, G. (2008).

Dans leur combinaison, ces différentes composantes génèrent et reproduisent un système universel possédant un caractère spécifique de domination envers la société, dans le sens où les individus se trouvent dans une situation de dépendance qui les oblige à utiliser la voiture privée pour assurer leurs besoins en mobilité quotidienne. L'autonomie, l'auto-organisation, l'auto-reproductivité, l'auto-expansion et la domination territoriale à long terme sont les aspects majeurs qui caractérisent l'automobilité perçue en tant que système (Scheller

et Urry, 2000 ; Urry, 2004 ; Dupuy, 2008). Toutefois, cette domination territoriale qui a pris beaucoup d'ampleur notamment dans la deuxième moitié du XXe siècle avec la généralisation des infrastructures routières, ne doit pas cacher un engouement social réel pour l'automobile qui ait apparu depuis le début du XXe siècle.

Quoiqu'il ait été manipulé par la publicité et appuyé par certaines orientations idéologiques et intérêts d'ordre politique et économique[11], cet engouement pour l'automobile s'insérait dans une culture sociale bien ancrée, liant ce véhicule à la liberté de mouvement, et à l'émancipation. Avec le confort, la vitesse et la flexibilité spatiale et temporelle des déplacements qu'elle offre relativement à d'autres modes de transports, l'automobile fut considérée socialement comme l'outil de déplacement privilégié présentant des atouts inégalés. Dans ce sens, les automobilistes sont devenus non seulement habitués à ce mode de déplacement, mais il est devenu pour eux une source de liberté et de flexibilité que le transport en commun ne pourrait pas offrir. J. Urry évoque à cet égard « Voyager signifie la plus grande activité libre, le train vous condamne cependant à la passivité… Le train vous serre dans un calendrier ».[12] Les temporalités standardisées imposées par le transport ferroviaire furent donc remplacées par des temporalités subjectives et personnalisées qui s'adaptent aux besoins personnels des individus (Urry, 2004). Grace aux infrastructures routières généralisées sur l'ensemble du territoire urbain, la voiture permet au conducteur d'optimiser ses déplacements et ses activités dans le temps et dans l'espace (Urry, 2004). D'autre part, dans un contexte urbain où les infrastructures viaires destinées à la circulation véhiculaire deviennent l'unique mode déplacement qui conditionne l'accès aux divers espaces de la ville (Dupuy, 2008), l'usage de l'automobile devient un choix inévitable chez une grande partie de la population pour pouvoir remplir ses besoins en termes de déplacements. Le développement de l'automobilité a principalement introduit un nouveau mouvement et pas seulement le remplacement des transports en commun par la voiture[13]. Dans le contexte des

[11] On parle ici de certains politiciens, économistes, ingénieurs, architectes et urbanistes qui ont soutenu cette orientation (Lefebvre, 1972).
[12] Ces propos ont été extraits par J. Urry de l'ouvrage: Morse, M. (1998). *Virtualities: Television, Media Art and Cyberculture*. Bloomington: Indiana University Press, p.117.
[13] Urry affirme ce constat en se référant aux recherches de Vigar (2002) et Adams (1999) : Vigar, G. (2002). *The Politics of Mobility* London: Spon; Adams, J. (1999). *The Social Implications of Hypermobility*. London : OECD Project on Environmentally Sustainable Transport, UCL.

États-Unis en particulier, Dolores Hayden précise que les modes de transport furent déterminés principalement par les constructeurs automobiles, les promoteurs immobiliers ainsi que les politiques fédérales : « *The activities of automobile manufacturers, commercial real estate developers, and the federal government have been far more important in determining patterns of transportation than consumer choice* » (2003, pp. 158-159).

La structure de l'espace « automobilisé »[14] contraint les gens à orchestrer leurs mobilités et leur vie sociale d'une manière à la fois complexe et hétérogène à travers de longues distances. Néanmoins, la fluidité, la vitesse et la flexibilité caractérisant les trajets en voiture ont engendré la rigidité et la fragmentation des autres modes de transport qui offrent rarement ces privilèges. « Rapidement ou lentement, le fait que la ville soit accessible aux voitures se traduit inexorablement par des transports en commun moins commodes et moins performants, par des fonctions étalées et disséminées sur un plus grand espace et donc par un besoin accru de voitures particulières », estimait Jane Jacobs (2012, p. 309).[15] À travers ces propos, Jane Jacobs avait prédit les éléments d'un cercle vicieux illustrant encore cet aspect hégémonique ce l'automobile envers les milieux humains (Figure 1-3).

[14] Tel que décrit par Urry en se référant à Freund (1993) et à Kunstler (1994).
[15] Cette citation a été extraite du livre « Déclin et survie des grandes villes américaines » paru en 2012 qui est une traduction du livre *The Death and Life of Great American Cities,* paru en 1961.

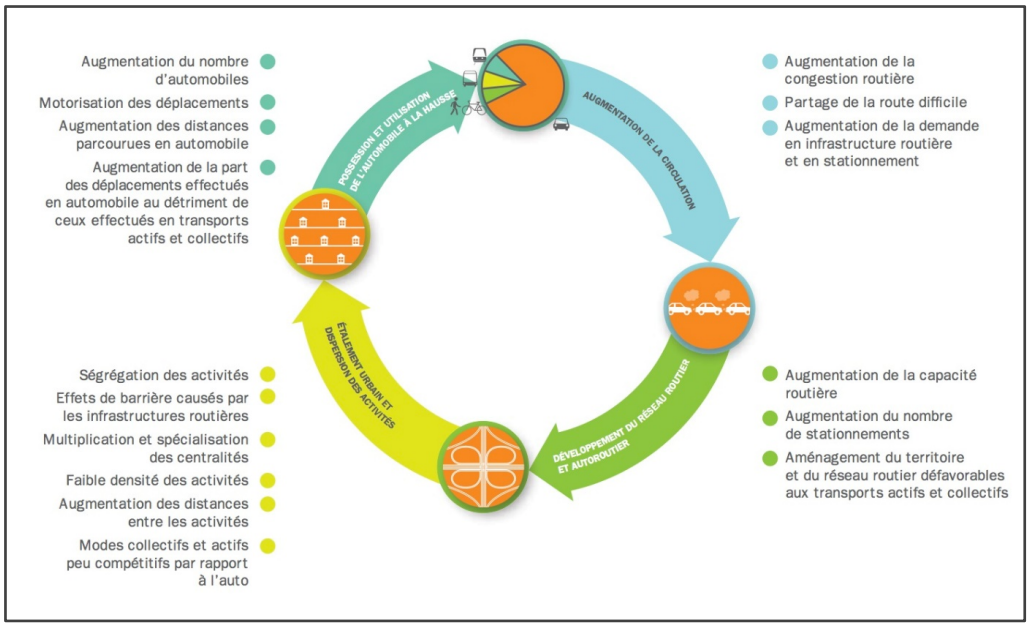


Figure 1-3: Cercle vicieux de la dépendance à l'automobile. Source : Vivre en Ville, inspiré de la Société de transport de Montréal, d'après Raad, 1998. En ligne : http://collectivitesviables.org/articles/dependance-a-l-automobile/

Ainsi, les discontinuités manifestes entre les différents moyens de transport public ne sont que des « trous structuraux » pouvant être des sources de désagrément, de danger et d'incertitude poussant la plupart des gens à choisir l'automobile comme meilleur moyen de transport assurant non seulement la continuité de leurs mouvements dans le temps et dans l'espace mais également leur sécurité et leur confort (Urry, 2004). Cette dépendance à l'automobile s'affirme particulièrement dans les zones suburbaines où la faible densité « n'a pas permis à ce jour la mise en place de réseaux de transports collectifs desservant l'ensemble des habitations », tel que l'évoque Sébastien Lord (2007, p. 88) qui arrive même à en conclure : « vouloir utiliser les transports communs peut impliquer aussi l'usage d'une automobile, et par là une dépendance accrue à ce mode de déplacement » (Ibid., p. 88). Le recours inévitable au transport individuel pourrait également s'expliquer par la mise en avant d'une politique urbaine favorisant l'usage de l'automobile aux dépens d'une généralisation des infrastructures dédiées au transport en commun et au transport actif. Ce constat de Victor Gruen illustre certains aspects de cette politique :

> « Paris, par exemple, est engagée dans un programme monumental d'élargissement du système de métro et de construction d'un des meilleurs nouveaux systèmes de transport public, le métro régional RER, et au même temps, elle dépense la même somme ou

même plus pour la construction des autoroutes urbaines, viaducs, et parkings publics. [...] La même attitude prévaut dans toute ville du monde » (Gruen, 1973, p. 171).

Cependant, la voiture constitue-t-elle l'outil de déplacement idéal en tout temps ? Qu'en est-il pour les congestions récurrentes survenant lors des heures de pointe ? Qu'en est-il pour la lenteur de circulation et la difficulté de stationnement en centre-ville ? Les choix des gens en termes de déplacements seraient-ils différents si les politiques urbaines étaient orientées vers la mise en avant du transport en commun et du transport actif plutôt que de soutenir l'hégémonie de l'automobile ?

Après avoir explicité l'hégémonie de l'automobile envers les autres modes de déplacement urbain en la situant à l'intérieur d'un système d'automobilité, quels sont les effets de ce système sur les formes d'urbanisation contemporaines ?

1.1.3. La « banlieue automobile » en tant qu'expression de l'hégémonie du système d'automobilité

Les villes ont connu à travers l'histoire des extensions successives qui avaient engendré des mutations continues de leur(s) forme(s). Depuis la révolution industrielle et jusqu'à l'heure actuelle, les différents modes de déplacement ont successivement participé à ces transformations et ont déterminé d'une manière ou d'une autre le déploiement des différentes entités urbaines. En fait, le passage d'un mode de circulation à un autre[16] avait contribué à une certaine réinvention de l'ordre des relations entre le proche et le lointain, le local et le global et avait modifié inévitablement notre manière d'occuper le territoire, au point que certains chercheurs considèrent qu'on ne pourrait plus parler de « ville » dans son acception classique et que nous vivons, actuellement, plutôt dans des villes régions[17] tel que Patrick Geddes l'avait

[16] Il s'agit ici particulièrement du passage de la rue piétonne, à la voie consacrée à la fois au piéton et à l'automobile, jusqu'à l'autoroute dédiée exclusivement à l'automobile. C'est un passage d'une ville pédestre à une ville motorisée (Wiel, 1999).

[17] Des expressions comme « région métropolitaine » ou « région urbaine » sont également utilisées pour désigner le même phénomène. La ville région signifie plusieurs centres au lieu d'une concentration autour d'un seul centre, avec des densités de population plus faibles et des ouvertures partielles du territoire entre les centres. Le transport et les moyens de communication modernes rendent ce phénomène possible, et ce qui en résulte c'est que des activités qui étaient auparavant concentrées dans un seul endroit pourraient être dispersées dans plusieurs centres. Dans une telle évolution, il reste encore un centre dominant –la ville-mère de la région, mais sa croissance peut être limitée à la dispersion de nombreuses fonctions dans les différents centres de la région (Whittick, 1974).

évoqué depuis le début du XXe siècle[18]. Ceci implique que la ville fait plutôt partie d'un continuum régional dans lequel les infrastructures viaires jouent un rôle crucial dans la généralisation de l'urbanisation sur des aires géographiques étendues.

La banlieue constitue une composante marquante du continuum régional des villes régions contemporaines. Définie comme une catégorie spatiale associée à « un espace de troisième type entre la ville et la campagne » (Lévy et Lussault, 2003, p. 103), ou encore comme un « territoire urbanisé qui entoure la ville » (Merlin et Choay, 2010, p. 97), la banlieue avait découlé, depuis son émergence au cours du XIXe siècle, d'une périurbanisation c'est à dire d'une « urbanisation périphérique autour des agglomérations urbaines » (Ibid., p. 551). Bien que les premières formes de banlieues[19] ou de *suburbs*[20] avaient pris naissance bien avant l'avènement de l'automobile[21] (Hayden, 2003), cette dernière avait introduit une nouvelle dimension de l'espace-temps et avait modifié d'une manière profonde l'équilibre et les rapports entre centre et périphérie (Robert et al., Encyclopædia Universalis) conduisant ainsi à une généralisation de l'urbanisation sur une étendue géographique assez vaste, tel que l'illustre Jean Bastié dans ce passage :

---

[18] Geddes utilisait également le terme *conurbations* pour décrire ce phénomène de dispersion et de « conglomération » urbaine des grandes villes industrielles au début du XXe siècle (Geddes, 1915). Ces observations de Geddes ont été confirmées par Jean Gottmann à travers son article publié en 1957 *Megalopolis or the Urbanization of the Northeastern Seaboard* [18], dans lequel le géographe français employait l'expression Megalopolis pour décrire cette sorte d'urbanisation continue caractérisant la région géographique de la côte est américaine s'étalant de Boston vers Washington.

[19] Il est important ici de noter que le terme « banlieue » est apparu dans la langue française depuis le XIIIe siècle. Il provient de la juxtaposition des termes « ban » qui signifie « proclamation officielle d'un ordre, d'une interdiction » (Choay et Merlin, 2010, p. 97) et « lieue » qui signifie « le territoire d'une lieue autour d'une ville sur lequel s'étendait le ban » (Ibid., p. 97). Cette dimension à la fois juridique et administrative se fut transformée à partir du XVIIe siècle pour désigner « les environs immédiats d'une ville » (Robert et al., Encyclopædia Universalis). Avec la révolution industrielle et notamment avec l'apparition des chemins de fer, la banlieue renvoya à une entité spatiale en « dépendance directe de la ville, vivant en osmose avec elle » (Ibid.).

[20] Bien qu'ils soient souvent utilisés comme synonymes, les termes *suburb, et* « banlieue » ne représentent pas la même connotation historique, et ne peuvent pas représenter des traductions fidèles, l'un de l'autre (Vieillard-Baron, 2001). Le premier, se rapportant au monde anglo-saxon, renvoie à une connotation positive puisque le *suburb* avait intégré plus rapidement (que la banlieue) les aspects positifs de la suburbanisation, notamment sur le plan résidentiel (Robert et al., Encyclopædia Universalis ; Lévy et Lussaut, 2003). Le deuxième revoie à une réalité urbaine qui ait émergé dans le monde latin, et possédant plutôt une connotation négative dans le sens où la banlieue avait accueilli – notamment après la révolution industrielle – « les fonctions dont la ville ne veut plus, y compris les fonctions les moins nobles ou les plus polluantes » (Robert et al., Encyclopædia Universalis).

[21] Cet aspect sera développé dans le chapitre 3 dans la section : « 3.2. La suburbanisation au cours du XIXe et du XXe siècle aux États-Unis ».

> « Aujourd'hui, avec le développement de la circulation automobile, les autoroutes suburbaines et leurs échangeurs jouent un peu le rôle des voies ferrées et des gares. Par ailleurs, l'usage généralisé des moyens de transport individuels a permis l'urbanisation de secteurs mal desservis, le comblement des vides du tissu urbain » (Robert et al., Encyclopædia Universalis).

Dans ce sens, nous pouvons considérer la banlieue contemporaine comme une expression de cette hégémonie du système d'automobilité précédemment explicitée. Ce rapport banlieue-automobile est devenu tellement étroit au point que Gabriel Dupuy estime que « le territoire suburbain est créé par ceux qui peuvent, en profitant de l'automobile, déplacer leur lieu de résidence à bonne distance des centres-villes » (Dupuy, 1995, p. 119). Dans la continuité de ces propos, Sébastien Lord relate cette dépendance de la banlieue à l'égard de l'automobile notamment dans le contexte québécois:

> « La banlieue, faut-il le préciser, a été construite par et pour l'automobile. En ce sens, le développement des réseaux autoroutiers dans les années 1950 et les facilités d'accession à la propriété ont créé les conditions d'une diffusion généralisée de la voiture auprès des ménages ainsi que la réalisation des aspirations à la propriété individuelles des jeunes familles [...] La place du piéton y est marginale [...] Rallier à pied les commerces, services et autres équipements s'avère un déplacement qui n'est pas aisé, en particulier pour ceux n'ayant pas accès à une voiture. Au centre de la vie quotidienne, les aménités urbaines sont situées, et de manière réglementée, hors des quartiers résidentiels. La faible perméabilité des rues obligeant de longs détours, le mobilier urbain peu convivial et l'éclairage conçu pour la circulation automobile, sans parler des conditions hivernales québécoises, viennent compliquer les déplacements des banlieusards. L'automobile est ainsi de rigueur pour presque toutes les sorties, quoique l'usage des transports communs soit possible, mais avec certaines difficultés. En ces sens, les trajets sont plutôt structurés des banlieues vers le centre-ville. Les horaires et les fréquences limitées en journée sont voulus pour les navetteurs, restreignant les passages autrement qu'aux heures de pointe. De plus, ces services ne répondent pas aux besoins des déplacements autres que pour le travail, tels que la visite à des parents ou à des amis habitant un quartier ou une banlieue voisine, la fréquentation des pôles de commerces et les loisirs (cinéma, théâtre, etc.) (Lord, 2007, pp. 87-88).

Si on se place dans le contexte particulier des États-Unis au milieu du XXe siècle, tel que beaucoup de chercheurs le soulignent, l'hégémonie de l'automobile avait joué un rôle

majeur –à travers le système d'infrastructures viaires qui avait été mis en place[22]– dans la restructuration de l'ensemble des territoires urbanisés (Mumford, 1958 ; Pope, 1996, 2001; Hall, 2002). L'arrivée des autoroutes régionales en particulier avait manifestement contribué à la dispersion des différentes entités urbaines en modifiant les critères de localisation résidentielle, commerciale, industrielle et tertiaire, basés essentiellement sur les rapports de proximité[23] d'une part, et d'autre part en transformant la nature des articulations entre ces différentes activités. Bien que les infrastructures viaires jouent un rôle de connexion et de solidarisation entre les différentes agglomérations à l'échelle globale d'une grande ville, elles participent, toutefois, à la fragmentation à l'intérieur de ces agglomérations (Enel, 1995 ; Graham et Marvin, 2001). « La construction d'espaces de mobilité et de débit pour certains, cependant, implique toujours la construction de barrières pour les autres », constataient Stephen Graham et Simon Marvin [24]. Cette nouvelle configuration urbaine a généré de longs trajets à parcourir. Maisons et quartiers d'affaires furent dégroupés, les commerces de proximité accessibles auparavant à pied ou à bicyclette furent éloignés, les centres villes et les voies publiques piétonnes furent « érodés » (Wiel, 1999).

Pour illustrer les discontinuités urbaines engendrées par les infrastructures viaires, certains chercheurs parlaient d'une structure hiérarchique ou arborescente des infrastructures viaires selon laquelle se déploie l'urbanisation de la deuxième moitié du XXe siècle. Dans cette structure, le réseau viaire ressemble de plus en plus à une sorte de « tronc » épais (autoroute) avec des « branches » (boulevards, avenues et rues locales) conduisant vers des feuilles (enclaves) déconnectées les unes des autres, engendrant ainsi une mosaïque de secteurs disjoints et discontinus, et en partie inaccessibles. Ces mêmes recherches ont démontré que cette structure arborescente est un dénominateur commun des villes post-industrielles indépendamment de la richesse du pays où elles se trouvent (Alexander, 1965 ; Christiaanse, 2007).

---

[22] Il s'agit du système autoroutier interétatique ou « *Interstate Highway System* » qui était le projet public le plus grand et le plus coûteux jamais construit aux États Unis. Ce système a été projeté par l'État fédéral en 1956 et a accéléré la mise en place d'infrastructures routières s'étalant plus que 64000 kilomètres sur l'ensemble du territoire américain (Dupuy, 1978). On parlera davantage de ce système dans le chapitre 3 de la thèse.

[23] Caractérisant les villes denses, compactes et continues de la première moitié du XXe siècle.

[24] Extrait traduit par l'auteur à partir de l'ouvrage *Splintering Urbanism : Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition* (2001, p. 23).

Michael Southworth et Peter M. Owens (1993) ont tracé l'évolution de la configuration du réseau viaire au cours du XXe siècle, notamment à l'échelle des banlieues résidentielles dans le contexte des États-Unis en particulier [25] (Figure 1-4). Selon ces deux chercheurs, la trame ouverte de la première moitié du XXe siècle avait cédé sa place à la configuration en « parallèle fragmenté » ou *fragmented parallel* vers les années 1950, puis à la configuration en « parallèle courbé » ou *warped parallel* vers les années 1960. Cette dernière a été suivie par la configuration en forme de boucles et de culs-de-sac (*loops and lollipops*) vers les années 1970 qui avait abouti en dernier lieu à la configuration en cul-de-sac vers les années 1980. Cette dernière continue à se développer jusqu'aujourd'hui marquant ainsi l'état ultime de l'enclavement des banlieues résidentielles. Cette évolution de la trame ouverte vers la forme en cul-de-sac avait été accompagnée par une diminution successive du nombre des intersections de rues, des choix de déplacements et des points d'accès aux espaces résidentiels.

> « The number of intersections in a given unit defines the route options available when moving through the area. Degree of connectedness is also significant. Few connections with the larger community create an insular district and possibly a sense of isolation or disorientation among its residents » (Southworth et Owen, 1993, p. 280).

[25] Leurs constats ont été établis sur la base d'une étude de la configuration des infrastructures viaires caractérisant les banlieues résidentielles de *Pleasanton* et de *Livermore* à *Alameda* en Californie.

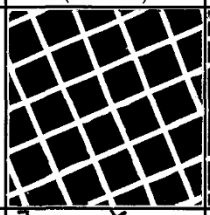
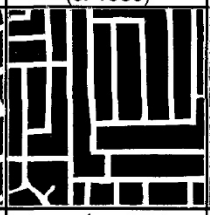
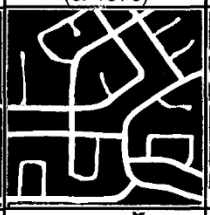
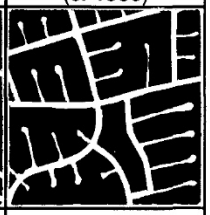
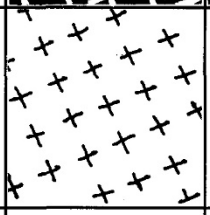
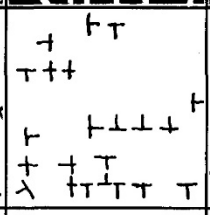
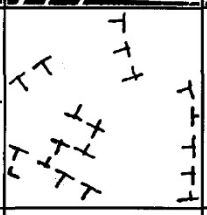
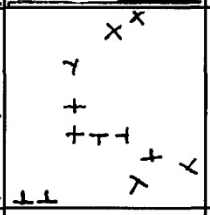
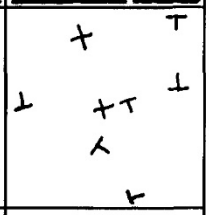
	Gridiron (c. 1900)	Fragmented Parallel (c. 1950)	Warped Parallel (c. 1960)	Loops and Lollipops (c. 1970)	Lollipops on a Stick (c. 1980)
Street Patterns					
Intersections					
Lineal Feet of Streets	20,800	19,000	16,500	15,300	15,600
# of Blocks	28	19	14	12	8
# of Intersections	26	22	14	12	8
# of Access Points	19	10	7	6	4
# of Loops & Cul-de- Sacs	0	1	2	8	24

Figure 1-4: Évolution de la forme du réseau viaire dans les banlieues résidentielles aux États-Unis. Source (Southworth et Owens, 1993, p. 280).

Dans la continuité de ces études, Albert Pope a consacré son ouvrage intitulé *Ladders* à la description des configurations des infrastructures viaires desservant les banlieues résidentielles de la ville région nord-américaine[26] qui se déploient en suivant une forme d'échelle[27] ou d'arête de poisson (*ladder*). Cette configuration particulière – à l'opposé de la trame orthogonale ouverte et passante[28] – se définit par son caractère fermé conduisant le mouvement vers des enclaves appelées également culs-de-sac (Pope, 1996 ; Mangin, 2004b). Pope décrit cette organisation lorsqu'il écrit:

> « For the inhabitant, Megalopolis literally takes shape around the path. Moving through these spiraling vectors, the bewildering complexity of sprawl can literally be edited out.

[26] Pope utilise plutôt le terme « mégalopole » ou *megalopolis* pour désigner le même phénomène urbain.
[27] Les deux expressions « échelle » et « arête de poisson » ont été empruntées de l'urbaniste chercheur David Mangin (2004b, p. 213) lors de sa traduction de l'expression *ladder,* conçue par Albert Pope (1996).
[28] L'organisation en trame orthogonale du réseau viaire (qui caractérisait la ville du XIXe siècle et jusqu'à l'aube du XXe siècle) offre de multiples possibilités de déplacements pour atteindre une seule destination. À ces déplacements pluridirectionnels s'ajoute les croisements multiples qui forment des possibilités de rencontres (Ibid.).

Closure thus as a form, or at least a mechanism to achieve exclusion » (Pope, 1996, p. 191).

Une telle distribution « oblige »[29] les individus à canaliser leurs déplacements effectués avec l'automobile selon des vitesses prédéterminées et vers des enclaves isolées tout en suivant un mouvement en spirale[30] (Pope, 1996, 2008, 2011a). Cette organisation engendre selon Pope la diminution du nombre d'itinéraires possibles pour les individus, se trouvant dans l'obligation de suivre un seul itinéraire pour atteindre leurs destinations (Figure 1-5). Devant une telle configuration, les possibilités de rencontres sociales deviennent limitées et moins récurrentes[31].

Bien que le choix de généralisation des infrastructures viaires dans l'ensemble des territoires urbanisés ait été promu par plusieurs décideurs politiques dans plusieurs pays du monde pour des raisons principalement économiques, il a engendré une transformation radicale de la ville et a fait disparaître sa caractéristique principale qui est l'urbanité (Mumford, 1958 ; Lefebvre, 1972). Cette caractéristique a été jadis assurée par une certaine diversité des formes de déplacement associée à une configuration urbaine beaucoup moins étendue que celle de la ville région actuelle. Ce choix de sacrifier tous les modes de transport pour servir le transport privé a été longuement critiqué depuis les années 1950 par Lewis Mumford qui le considérait comme une erreur fatale. Mumford était persuadé qu'un « bon système de transport » devrait être articulé autour de plusieurs options de déplacements selon les besoins des individus et non selon les exigences de la vitesse (Mumford, 1958).

[29] Ce sont donc espaces monofonctionnels « règlementés » qui traduisent un certain « régime disciplinaire » dans le sens foucaldien de l'expression et donnant lieu à des subjectivités socialement construites (par le biais de la réglementation et la normalisation, en ciblant les individus un par un) (Pope, 2008).

[30] Si on prend le cas d'un individu se déplaçant sur une autoroute, une combinaison de mouvements se répète souvent : prendre une bretelle pour sortir de l'autoroute, continuer son chemin sur un boulevard en choisissant une seule direction, tourner vers une avenue ou une rue, accéder à la destination se trouvant dans un cul-de-sac ou sur une rue en boucle (Ibid.).

[31] D'après Albert Pope, tout le monde vit aujourd'hui non pas sur une grille de coordonnées anonymes, mais à la fin d'un chemin particulier, dans un cul-de-sac, dans une ville dont la forme d'ensemble n'est pas connue. Cette spirale constitue le mécanisme d'individuation qui crée la réalité existentielle se cachant derrière ces nœuds terminaux. La ville en cul-de-sac privilégie les sujets individués au détriment de toute massification ou de collectivisation (Ibid.).

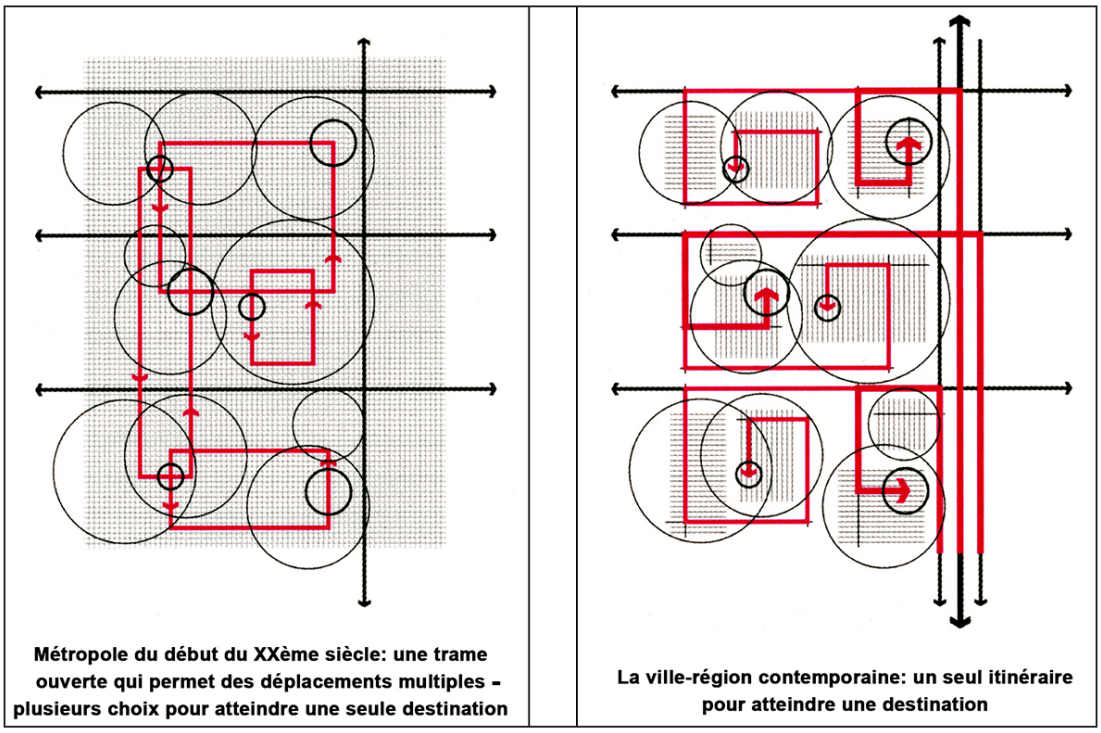


Figure 1-5: Multitude des choix de déplacements (dans le contexte de la métropole du début du XXe siècle) opposée aux choix de déplacements limités (dans le contexte de la ville région contemporaine). Source : (Pope, 2008, p. 19). Diagrammes commentés par l'auteur.

L'hégémonie du système d'automobilité sur la forme de la ville région en général et sur la forme de la banlieue résidentielle en particulier avait ainsi joué un rôle majeur non seulement dans la production d'une urbanisation caractérisée par la dispersion, l'enclavement et l'inter-accessibilité limitée des entités urbaines, mais également dans la réduction de l'offre de mobilité par le biais d'une infrastructure viaire limitant l'usage d'autres modes de déplacement tels que les transports en commun, la marche et le vélo.

1.2. Question de recherche

Depuis les années soixante, philosophes, géographes, sociologues, anthropologues, économistes, ingénieurs, architectes et urbanistes se sont penchés sur l'étude d'une diversité de phénomènes liés à cette nouvelle manière d'occuper le territoire, marquée essentiellement par la dispersion et la discontinuité de sa forme globale (Ascher, 1995 ; Webber, 1996 ; Pope, 1996 ; Soja, 2000 ; Corboz, 2001 ; Hall, 2002 ; Mangin, 2004b ; Grosjean, 2010 ; Taricat, 2013).

Bien que certains travaux eussent souligné l'impact de l'hégémonie du système d'automobilité dans la production d'une telle réalité urbaine se manifestant particulièrement à travers la configuration de la banlieue contemporaine (Mangin, 2004b ; Urry, 2005 ; Dupuy, 2008 ; Pope, 2008), il serait pertinent de chercher les origines d'une telle hégémonie ainsi que les facteurs qui l'ont favorisé à travers l'histoire. Pour ce faire, il convient de rappeler que cette hégémonie a été stimulée – particulièrement dans le contexte des États-Unis – par un engouement social non seulement pour les attraits de l'automobile mais également pour ceux de la banlieue. Cette dernière, fut historiquement une création culturelle et un choix conscient de la bourgeoisie anglo-américaine (Jackson, 1985; Fishman, 1987) avant qu'elle soit dépendante à l'égard de l'automobile et avant qu'elle soit planifiée de manière politique, économique, urbanistique, architecturale et technique (Pope, 1996, Hall, 2002 ; Mangin, 2004b, Taricat, 2013) comme le milieu idéal rendant possible l'accession à la propriété privée et mettant en valeur la vie en famille. Dans ce sens, le système d'automobilité qui s'est établi autour de l'automobile sera perçu comme un facteur incitateur d'un phénomène culturellement ancré dans la société américaine en particulier, qui est la suburbanisation. Dans cette optique, nous pouvons envisager la « banlieue automobile », telle que nous la connaissons aujourd'hui, comme la matérialisation d'une interaction de multiples facteurs d'ordre social, culturel, politique, économique, urbanistique, architectural et technique. Une telle considération est également partagée par certains chercheurs comme Becky M. Nicolaides et Andrew Wiedes, qui, en introduisant leur ouvrage *The Suburb Reader*, évoquaient ces propos :

> « This book introduces readers to the reasons why we have become a suburban nation. We might think of our metropolitan areas and their contemporary shape as the end product of a succession of choices that Americans have made over many, many years. These Choices related to ideas about success, healthy family life, community and belonging, national strength, and what a civil society should look like. These choices were made by individuals as well as policymakers, profit-minded land developers as well as visionary planners. Not all choices were equal in this process nor were all Americans free to make them, but the cumulative result is the landscape that defines much of contemporary America » (Nicolaides et al., 2016, p. 1).

Le Canada, pays voisin des États-Unis, avait connu, lui aussi, l'émergence du phénomène de suburbanisation. Malgré les différences entre les deux contextes canadien et

étatsunien, la suburbanisation se fut déployée dans les deux pays en passant par les mêmes phases de développement, tel que le souligne Harold Bérubé dans cet extrait :

> « Le réseau urbain nord-américain évolue dans un contexte et selon des modalités qui lui confèrent une certaine unité. Au sein de cette matrice continentale, il y a des variations importantes. Certaines suivent le tracé de la frontière, mais elles répondent plus souvent à des logiques régionales. En conséquence, il n'est pas évident de parler d'une histoire canadienne de la banlieue qui serait fondamentalement différente de celle des États-Unis. Les cas canadiens et étatsuniens se distinguent surtout sur le plan de l'intensité du processus de suburbanisation. Les principales phases de développement observées aux États-Unis ont aussi lieu au Canada, mais avec un certain retard et avec une ampleur moindre. Trois autres facteurs contribuent à distinguer l'expérience suburbaine canadienne de celle de son voisin républicain : la présence au Canada d'une communauté francophone importante, surtout concentrée au Québec ; l'absence d'une question raciale similaire à celle qui a fortement contribué, aux États-Unis, à remodeler les espaces urbains et suburbains ; la moindre influence au Canada du développement d'un complexe militaro-industriel » (Bérubé, 2014, p. 22).

Tout en tenant compte à la fois de la singularité du contexte canadien et des similarités qu'il présente relativement au contexte des États-Unis, nous souhaitons, à travers la présente recherche, retracer les différents paramètres qui ont influencé implicitement ou explicitement la configuration urbaine de la banlieue contemporaine à Montréal en particulier. Des constats tels que la dispersion, la discontinuité de la forme urbaine ainsi que l'enclavement – qu'on a pu dégager à partir de certains écrits – nous ont permis d'avoir seulement les principaux traits de la banlieue automobile, indépendamment de son contexte géographique. Ainsi, le recours à un cas d'étude spécifique au contexte montréalais sera utile dans le sens où il nous permettra de saisir empiriquement les traits distinctifs de la banlieue contemporaine à Montréal, notamment en ce qui a trait à son contexte d'émergence et aux différents facteurs qui ont influencé la genèse et l'évolution de sa forme urbaine. Pour ce faire, ce travail s'appuiera sur l'observation du cas de Kirkland, une ville de banlieue faisant partie de la ville région de Montréal (Figure 1-6).

Figure 1-6: Vue aérienne montrant la ville de Kirkland à Montréal (surface colorée en jaune).
Source : (*Google Maps*, 2015).

Il convient tout d'abord de souligner que Kirkland fait partie d'un continuum suburbain de l'ouest de l'île de Montréal. Cette partie du territoire montréalais – pour ne parler que de celle-ci – reflète, à première vue (Figure 1-7), une forme d'urbanisation généralisée qui ne laisse pas identifier les limites municipales de la ville de Kirkland, ni aucune autre ville qui l'avoisine. Dans ce sens, Kirkland sera considérée dans cette recherche, comme un cas de figure d'une configuration suburbaine généralisée. Tout en prenant en considération cet aspect, l'étude de la forme urbaine de Kirkland se déroulera toutefois, à l'intérieur de ses limites municipales pour pouvoir saisir plus tard, les différents facteurs qui ont influencé la genèse et l'évolution de sa forme urbaine. Évidemment, l'étude de ce continuum suburbain dans son ensemble serait une tâche colossale dans le sens où elle exigerait, à un moment donné, l'étude des différentes mesures et choix urbanistiques adoptés par chacune des municipalités composant cette partie de territoire.

Figure 1-7: Ouest de l'île de Montréal, 2019. Source: (*Google Maps*, 2019).

Le choix de Kirkland en particulier revient également au fait qu'elle représente un cas d'étude pertinent notamment en ce qui a trait à la dépendance de sa population à l'usage de l'automobile. En 2016, l'automobile représente le mode de transport privilégié par plus de 85 % de la population de Kirkland occupant un emploi[32], ce qui place cette ville de banlieue devant toutes les autres villes de l'agglomération de Montréal en termes d'usage de ce mode de transport privé (Tableau 1 et Tableau 2). D'autre part, la pertinence du cas de Kirkland se justifie par le rôle joué par les infrastructures viaires dans le déploiement des différentes fonctions urbaines de cette ville d'une part et d'autre part, dans la genèse et l'évolution de sa configuration urbaine globale. Bien que l'urbanisation de Kirkland eût commencé depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, elle s'est intensifiée au début des années 1960 avec la construction de la route transcanadienne, axe autoroutier majeur traversant la ville d'est en ouest.

Dans cette optique, et en s'inscrivant dans le vaste champ des réflexions autour des modes de production de la forme urbaine, cette recherche vise à identifier et à documenter les divers facteurs qui ont influencé la configuration urbaine de Kirkland, de manière explicite ou implicite, d'une part. Et d'autres part, il sera question de montrer comment Kirkland représente,

[32] En 2011, ce pourcentage était de l'ordre de 83%, ce qui traduit une hausse de l'usage de l'automobile de 2% en cinq ans (Ville de Montréal, 2014).

à titre d'exemple, une manière de faire la banlieue automobile depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale et jusqu'à nos jours. Ceci nous conduit finalement à formuler notre question de recherche comme suit : **Quels sont les différents facteurs qui ont influencé la genèse et l'évolution de la forme urbaine de Kirkland ?**

Tableau 1: Répartition des modes de transport utilisés à Kirkland en 2016.
Source : (Ville de Montréal, 2016).

Population occupée de 15 ans et plus selon le mode de transport utilisé pour se rendre au travail, ville de Kirkland, 2016

	Hommes	%	Femmes	%	Total	%
Population de 15 ans et plus selon le mode de transport	**4 785**	**100,0**	**4 625**	**100,0**	**9 410**	**100,0**
Automobile, camion ou fourgonnette - conducteur	3 965	82,9	3 490	75,5	7 455	79,2
Automobile, camion ou fourgonnette - passager	200	4,2	350	7,6	550	5,8
Transport en commun	490	10,2	600	13,0	1 090	11,6
À pied	60	1,3	135	2,9	195	2,1
Bicyclette	35	0,7	-	-	35	0,4
Autre moyen	35	0,7	45	1,0	80	0,9

Source : Statistique Canada, recensement de la population 2016.

Tableau 2: Répartition des modes de transport utilisés à Kirkland et dans d'autres villes de l'agglomération de Montréal, 2011. Source : (Ville de Montréal, 2011).

	Population selon le mode de transport au travail	Automobile, camion ou fourgonnette - Conducteur		Automobile, camion ou fourgonnette - Passager		Transport en commun		À pied		Bicyclette		Autre moyen de transport	
AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	829 750	422 020	50,9%	26 090	3,1%	282 955	34,1%	66 525	8,0%	24 035	2,9%	8 075	1,0%
Ville de Montréal	727 460	350 780	48,2%	21 260	2,9%	263 875	36,3%	61 870	8,5%	22 935	3,2%	6 740	0,9%
Ahuntsic-Cartierville	53 025	27 820	52,5%	1 280	2,4%	19 595	37,0%	3 115	5,9%	855	1,6%	370	0,7%
Anjou	16 670	9 905	59,4%	550	3,3%	5 265	31,6%	715	4,3%	130	0,8%	115	0,7%
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	69 975	26 610	38,0%	2 095	3,0%	32 545	46,5%	6 485	9,3%	1 480	2,1%	760	1,1%
Lachine	18 585	11 920	64,1%	745	4,0%	4 325	23,3%	1 230	6,6%	240	1,3%	125	0,7%
LaSalle	31 220	18 440	59,1%	1 225	3,9%	9 520	30,5%	1 515	4,9%	265	0,8%	255	0,8%
Le Plateau-Mont-Royal	52 930	13 320	25,2%	985	1,9%	20 010	37,8%	11 710	22,1%	6 125	11,6%	775	1,5%
Le Sud-Ouest	31 685	12 660	40,0%	830	2,6%	13 255	41,8%	3 255	10,3%	1 340	4,2%	345	1,1%
L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève	9 125	7 000	76,7%	395	4,3%	1 370	15,0%	225	2,5%	90	1,0%	45	0,5%
Mercier–Hochelaga-Maisonneuve	61 255	28 630	46,7%	1 975	3,2%	24 725	40,4%	3 660	6,0%	1 825	3,0%	445	0,7%
Montréal-Nord	30 020	16 900	56,3%	850	2,8%	9 815	32,7%	1 965	6,5%	200	0,7%	285	0,9%
Outremont	9 595	4 155	43,3%	250	2,6%	2 800	29,2%	1 765	18,4%	450	4,7%	170	1,8%
Pierrefonds-Roxboro	31 730	22 360	70,5%	1 455	4,6%	6 825	21,5%	675	2,1%	200	0,6%	215	0,7%
Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles	49 085	33 880	69,0%	1 640	3,3%	11 690	23,8%	1 300	2,6%	255	0,5%	310	0,6%
Rosemont–La Petite-Patrie	66 515	27 620	41,5%	1 465	2,2%	27 085	40,7%	5 210	7,8%	4 370	6,6%	765	1,2%
Saint-Laurent	37 880	21 810	57,6%	1 140	3,0%	12 650	33,4%	1 535	4,1%	420	1,1%	325	0,9%
Saint-Léonard	29 045	17 775	61,2%	960	3,3%	8 935	30,8%	1 130	3,9%	120	0,4%	120	0,4%
Verdun	31 025	14 655	47,2%	1 055	3,4%	12 355	39,8%	1 900	6,1%	675	2,2%	380	1,2%
Ville-Marie	39 280	10 965	27,9%	725	1,8%	14 060	35,8%	10 930	27,8%	2 160	5,5%	445	1,1%
Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension	58 815	24 355	41,4%	1 655	2,8%	27 035	46,0%	3 545	6,0%	1 730	2,9%	495	0,8%
Autres villes	102 290	71 245	69,7%	4 830	4,7%	19 080	18,7%	4 655	4,6%	1 105	1,1%	1 335	1,3%
Baie-D'Urfé	1 390	980	70,5%	50	3,6%	235	16,9%	65	4,7%	30	2,2%	35	2,5%
Beaconsfield	8 235	6 165	74,9%	350	4,3%	1 355	16,5%	190	2,3%	65	0,8%	105	1,3%
Côte-Saint-Luc	11 920	8 220	69,0%	495	4,2%	2 520	21,1%	515	4,3%	45	0,4%	120	1,0%
Dollard-Des Ormeaux	22 500	16 620	73,9%	1 165	5,2%	3 895	17,3%	500	2,2%	105	0,5%	220	1,0%
Dorval	8 940	6 045	67,6%	465	5,2%	1 815	20,3%	385	4,3%	125	1,4%	100	1,1%
Hampstead	3 170	2 375	74,9%	80	2,5%	425	13,4%	140	4,4%	75	2,4%	70	2,2%
Kirkland	10 035	7 860	78,3%	520	5,2%	1 245	12,4%	245	2,4%	25	0,2%	150	1,5%
L'Île-Dorval	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
Montréal-Est	1 570	1 055	67,2%	60	3,8%	315	20,1%	115	7,3%	0	0,0%	25	1,6%
Montréal-Ouest	2 275	1 325	58,2%	130	5,7%	525	23,1%	170	7,5%	65	2,9%	60	2,6%
Mont-Royal	8 295	5 270	63,5%	330	4,0%	2 015	24,3%	350	4,2%	195	2,4%	135	1,6%
Pointe-Claire	13 640	9 220	67,6%	760	5,6%	2 805	20,6%	555	4,1%	150	1,1%	140	1,0%
Sainte-Anne-de-Bellevue	2 235	1 525	68,2%	110	4,9%	280	12,5%	250	11,2%	40	1,8%	25	1,1%
Senneville	385	300	77,9%	30	7,8%	25	6,5%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Westmount	7 700	4 285	55,6%	285	3,7%	1 625	21,1%	1 175	15,3%	185	2,4%	150	1,9%

Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages de 2011
Compilation de Montréal en statistiques, Ville de Montréal

Enquête nationale auprès des ménages de 2011 | Annuaire statistique de l'agglomération de Montréal

Commençons tout d'abord par la définition des concepts-clés autour desquels s'articule notre question de recherche.

Les facteurs : Il s'agit des différents paramètres qui ont conditionné ou influencé d'une manière explicite ou implicite la genèse et l'évolution de la forme urbaine de Kirkland depuis son émergence et jusqu'à l'heure actuelle. Ces facteurs se définissent comme suit :

- Les facteurs d'ordre socio-culturel, notamment l'adhésion des individus et des collectivités à des valeurs émergentes liées à la consommation et à l'usage de l'automobile ;
- Les facteurs d'ordre économique, notamment la décentralisation de la production industrielle, la présence de grandes entreprises à l'égard des constructeurs automobiles et des promoteurs immobiliers ;
- Les facteurs d'ordre politique notamment les choix en matière d'infrastructures viaires et de zonage, la mise en œuvre des politiques gouvernementales ainsi que l'action d'organismes publics ;
- Les orientations urbanistiques et architecturales ayant fourni des théories[33] et/ou des exemples pratiques[34] de « comment faire la banlieue automobile » ;
- Les facteurs contextuels relatifs à la ville de Kirkland notamment son contexte historique et physique ainsi que la vision et les mesures prises par ses décideurs locaux en vue de procéder à son urbanisation.

[33] Dans cette thèse, le terme « théorie » renvoie à tout système ordonné de propositions dans le domaine urbain se manifestant à travers des écrits ainsi qu'à travers les schémas théoriques et les modèles qui en sont issus (Grassi, 1979, p. 40). Dans ce sens, nous orienterons notre recherche vers toute théorie urbanistique ou architecturale ayant conditionné la configuration urbaine de la banlieue étudiée.

[34] Nous entendons par « pratique » toute action ou projet urbanistique à l'échelle régionale ou locale. On se référera ici au positionnement de Bernardo Secchi qui illustre l'écart entre la dimension théorique et la dimension pratique de l'urbanisme comme suit : « L'urbanisme n'est pas essentiellement un ensemble d'œuvres, de projets, de théories ou de normes unifiées par un sujet, par un langage et par une organisation discursive ; il n'est pas non plus un secteur d'enseignement. Il est à entendre plutôt comme la trace laissée par un vaste ensemble de pratiques : celles qui visent la modification continue et consciente de l'état du territoire et de la ville. […] Cela ne devrait toutefois pas nous faire perdre de vue l'objet que nous voudrions étudier et discuter […] qui n'est rien d'autre qu'une activité pratique qui produit des résultats très concrets : des maisons, des routes, des places, des jardins et des espaces de nature et de conformation différentes » (Secchi, 2006, pp. 15-16).

Forme urbaine : Dans ce travail, nous considérons l'espace suburbain étudié comme une configuration de programmes ou de fonctions urbaines qui apparaissent à travers la nature et le mode d'articulation de ses composantes morphologiques. Dans le cadre du cas d'étude de cette recherche, la forme urbaine à étudier sera celle qui se situe à l'intérieur des limites municipales de la ville de Kirkland. Il sera ainsi question d'étudier la forme des différentes entités urbaines constitutives de Kirkland, leurs dispositions, leur(s) mode(s) d'articulation et notamment leur(s) rapport(s) aux infrastructures viaires. Rappelons ici, que depuis le début du développement de la problématique soulevée par cette thèse, on a opté d'aborder l'étude de la ville dans son double rapport à la mobilité et l'urbanité. À travers cet angle de perception, nous avons considéré la nature de l'inter-accessibilité entre les différents lieux urbains comme un paramètre fondamental qui pourrait déterminer le degré d'urbanité d'un espace urbain donné. L'inter-accessibilité des différents lieux urbains sera ainsi perçue non seulement à travers le(s) rapport(s) que ces derniers entretiennent entre eux-mêmes, mais aussi à travers leur(s) rapport(s) aux infrastructures viaires[35].

Infrastructures viaires : Nous entendons par « infrastructures viaires » l'ensemble de voies carrossables destinées à la circulation véhiculaire et assurant la liaison entre les différentes « entités » à l'intérieur d'une ville et liant celle-ci à son contexte régional. Elles englobent les autoroutes, les rocades, les échangeurs, les bretelles, les routes, les boulevards, les rues et les différentes voies desservant les îlots et/ou les « enclaves » (Lévy, 1999). Dans le cadre de la description de la configuration urbaine de la ville de Kirkland, on s'intéressera à l'observation de la nature de ces infrastructures, leurs composantes, leurs types, leurs dispositions, leurs formes, leurs directions, leur hiérarchie, les flux de mobilité qu'elles supportent, leur(s) degré(s) de perméabilité ainsi que leur(s) articulation(s) avec les différentes entités urbaines.

[35] Il convient ici de préciser, que l'inter-accessibilité des lieux urbains ne constitue pas la seule variable à travers laquelle il serait possible d'observer empiriquement le concept d'urbanité. Cette dernière puise son expression également dans d'autres variables telles que la densité, la compacité de la forme urbaine, la présence des espaces publics, la coprésence habitat-emploi, la diversité des activités, la mixité sociale, l'auto-identification de la société urbaine par rapport à l'espace urbain (Lévy, 1997). L'inter-accessibilité des lieux urbains constitue la variable qui nous intéresse relativement à notre observation de la ville dans son double rapport à la mobilité et l'urbanité.

1.3. Stratégie de recherche

La réponse à la question de recherche exige trois moments clés qui se définissent comme suit :

- **Un premier moment** : Décrire la configuration urbaine actuelle de la ville de Kirkland.
- **Un deuxième moment** : Remonter vers le passé pour retracer le climat général qui a conditionné la production de la configuration urbaine précédemment décrite. Il s'agit plus précisément d'expliciter les différents facteurs relatifs au contexte général de l'Amérique du Nord et du Canada ainsi que ceux reliés au contexte particulier du Québec et de la ville région de Montréal.
- **Un troisième moment** : expliquer la genèse et l'évolution de la forme urbaine de Kirkland en fonction des données historiques recueillies dans la phase précédente et relativement à son contexte local spécifique.

À la lumière de ces trois moments de recherche, notre démarche se détachera d'une lecture linéaire et cartésienne de l'histoire chronologique pour s'inspirer à la fois d'une méthode adoptée par Henri Lefebvre dans le traitement généalogique des données historiques et également d'une méthode foucaldienne basée sur l'investigation historique conçue pour renverser les normes en révélant leurs origines (Craig, 1998). Une telle démarche nous renvoie à l'approche régressive-progressive initialement choisie par Karl Marx afin de révéler les origines du capitalisme. En attribuant la primauté de cette démarche à Marx, Henri Lefebvre l'avait énoncée en 1953, dans les Cahiers Internationaux de sociologie avant que Jean-Paul Sartre l'eût reprise et reformulée dans sa Critique de la raison dialectique, en 1960.

Henri Lefebvre adoptait cette démarche régressive-progressive dans ses ouvrages « Du rural à l'urbain » (1970) et « La production de l'espace » (1974) [36] et la présentait –dans ce dernier – à travers cet extrait :

[36] Il convient ici à préciser que l'adoption d'une telle démarche par Lefebvre l'avait conduit à conclure que le système économique capitaliste explique en grande partie comment l'espace urbain habité, œuvre de l'activité humaine, avait été transformé -depuis la révolution industrielle et particulièrement après la Seconde Guerre mondiale - en un espace commercialisé caractérisé par sa valeur d'échange. L'extrait ci-après explique le but ultime d'un tel aboutissement : « Lefebvre était bien trop conscient de la force et du pouvoir des pratiques

> « Cet ouvrage essayait donc non seulement de caractériser l'espace où nous vivons et sa genèse, mais de retrouver la genèse, à travers et par l'espace produit, de la société actuelle. Ambition que le titre n'annonce pas ouvertement. Résumons ce dessin, inhérent à la démarche poursuivie : une étude « rétro » de l'espace social dans son histoire et sa genèse, à partir du présent en remontant vers cette genèse – puis retour sur l'actuel, ce qui permet d'entrevoir sinon de prévoir le possible et le futur » (Lefebvre, 2000, p. XXIV)[37].

Quoiqu'elle repose sur une lecture de l'espace produit dans une perspective régressive-progressive consistant à partir de l'actuel puis à remonter dans le passé, cette méthode ne constitue pas une méthode historique dans le sens où le chercheur s'installe dans le passé pour essayer de voir ce qui a eu lieu dans une époque donnée, pour tirer par la suite des analogies, des comparaisons ou des conséquences. Il s'agit plutôt chez Lefebvre de partir de ce qui existe dans la conjoncture actuelle et de remonter par la suite au passé pour tenter de dégager les conditions de cette réalité actuelle. C'est une démarche régressive dans le sens où elle essaye de dégager ce qui a précédé le présent, et elle est progressive –dans le sens où elle reprend le processus en sens contraire pour éclairer et développer des situations actuelles et de voir les possibilités de transformations futures[38] (Sartre, 1960 ; Lefebvre, 2000).

La méthode régressive-progressive s'articule selon Lefebvre (1953, p. 134) en quatre phases principales (Figure 1-8) :

1- La phase de description comprenant une observation avec un regard informé par l'expérience et par une théorie générale ;

2- La phase analytico-régressive comprenant une analyse de la réalité précédemment décrite avec un effort pour la dater exactement ;

---

dominantes pour ne pas reconnaître que la tâche ultime est d'éradiquer ces pratiques par un mouvement révolutionnaire beaucoup plus large. Le système capitaliste entier, et les structures de classe exploitante et de pouvoir d'État qui lui sont associées, doivent être renversées. Revendiquer le droit à la ville est une étape vers ce but. Ce ne peut être une fin en soi, même si cela apparaît de plus en plus comme la voie à emprunter » (Harvey, 2011, p. 44).

[37] Ces propos -faisant partie de la préface de l'ouvrage en question dans son édition de l'an 2000- ont été prononcés par Henri Lefebvre le 4 décembre 1985 à Paris.

[38] La tâche consistant à voir les possibilités de transformations futures de la réalité actuelle (faisant partie de la troisième phase de la démarche régressive-progressive) sera abordée dans le cadre de notre travail de recherche d'une manière sommaire. Nous consacrons la majeure partie de cette thèse au développement des trois phases principales de la démarche régressive-progressive que nous considérons suffisantes pour répondre à notre question de recherche.

3- La phase historico-génétique qui consiste à faire un effort pour retrouver le présent mais élucidé, compris et expliqué. Ceci implique « une étude des modifications apportées à telle ou telle structure précédemment datée, par le développement ultérieur (interne ou externe) et par sa subordination à des structures d'ensemble » (Lefebvre, 1953, p. 135).

4- La phase de proposition des transformations futures dans le sens d'essayer « d'éclairer le futur en tentant de mettre au jour le possible et l'impossible » (Hess, 1991).

Relativement à notre objet de recherche, il s'agit de partir de l'observation de la configuration urbaine de la ville de Kirkland perçue essentiellement à travers le rapport entre les infrastructures viaires et les entités urbaines qui la composent, puis remonter dans le passé dans le but de saisir l'origine de cette réalité urbaine et les divers facteurs qui l'ont influencé et en dernier lieu, expliquer comment cette forme urbaine avait été produite en fonction des données historiques recueillies. La quatrième phase consistant à proposer des transformations futures ne sera pas abordée dans cette étude vu qu'elle ne constitue pas un élément de réponse à notre question de recherche.

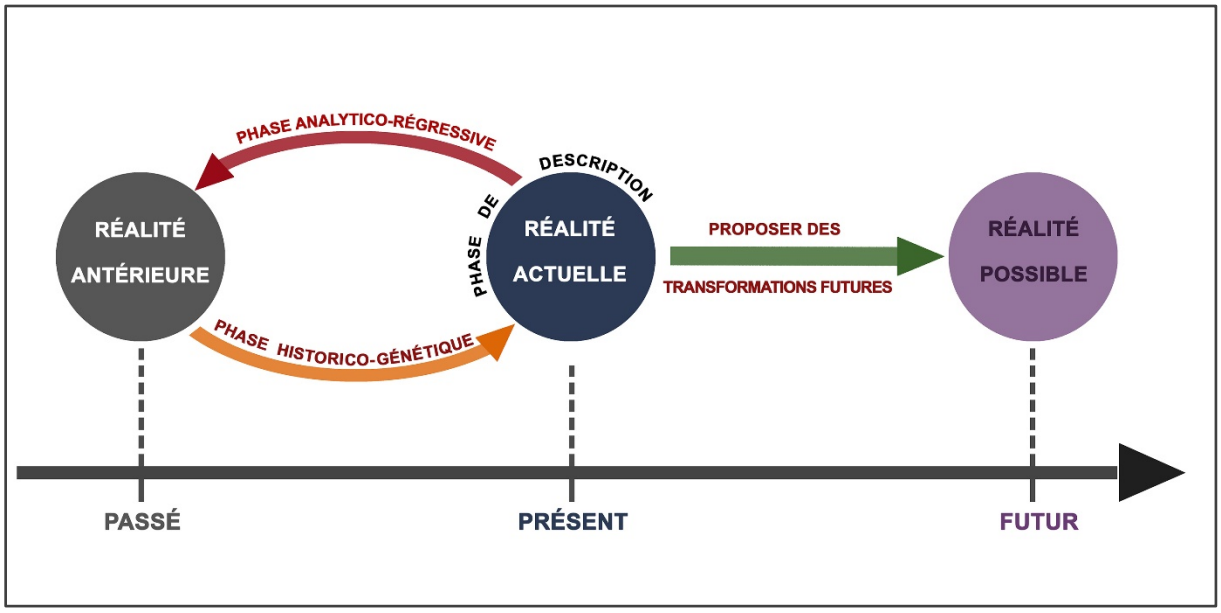


Figure 1-8: La démarche régressive progressive. Illustration élaborée par l'auteur sur la base des propos d'Henri Lefebvre (1953, 2000) et des éclaircissements de J-P. Sartre (1960).

Selon Rémi Hess, l'emploi d'une telle stratégie de recherche devrait être accompagné par une certaine prudence notamment pendant la phase régressive de la recherche et également dans la phase progressive. Parmi les paramètres dont il faut tenir compte, Hess souligne le fait que certains faits historiques pourraient avoir été produits selon une certaine complexité qu'il faut déceler afin d'éviter les extrapolations erronées :

> « Le moment premier, celui de la régression, doit être prudent. Il faut étudier le présent, l'actuel, y trouver des points de repère, des références. Ce n'est pas toujours facile. Alors, seulement, on peut commencer à remonter. Pour ce qui est du capitalisme, qu'étudient Marx et Lefebvre, il y a plusieurs périodes, plusieurs époques. Ce serait faux de croire que la bourgeoisie est une classe qui a été homogène dès le début et qu'elle s'est reproduite de famille en famille ; il y a eu des changements prodigieux, qu'on ne peut comprendre que si l'on réfléchit aux luttes qui ont opposé les différentes fractions des classes dominantes. Si l'on n'observe pas cette dynamique, il y a des chaînons qui vont manquer. Ce n'est pas facile à reconstituer. Il faut reconstituer une genèse sans dogmatisme. Dans la logique de Lefebvre, l'écueil à éviter absolument c'est de s'accrocher à une démarche méthodologique valable, mais de s'y cantonner et d'oser des extrapolations erronées. Il faut garder en permanence une lucidité critique par rapport aux outils méthodologiques » (Hess, 1991)[39].

1.4. Approche méthodologique

Notre approche méthodologique sera élaborée relativement aux trois principaux moments définis dans notre stratégie de recherche précédemment présentée, c'est à dire en fonction de la spécificité et des attentes de chacune de ses phases. Dans ce qui suit, il sera question de présenter – en fonction de chaque phase – l'approche méthodologique ainsi que les outils permettant de répondre à notre question de recherche :

- **Phase de description de la configuration urbaine de la ville de Kirkland :**

Cette phase descriptive se réalisera à travers différentes échelles d'observation, du global au local : En premier lieu, l'échelle nationale, l'échelle régionale ainsi que l'échelle de l'ouest de l'île de Montréal nous aideront à saisir le contexte dans lequel se situe la ville de Kirkland. Ensuite, l'observation touchera, l'échelle de l'agglomération urbaine ou de

[39] Hess, R. (1991). *La méthode d'Henri Lefebvre*. En ligne. http://www.multitudes.net/La-methode-d-Henri-Lefebvre/. Consulté le 23 janvier 2015.

l'établissement humain[40] de Kirkland, l'échelle du voisinage, du groupement d'habitations ainsi que l'échelle de l'entité architecturale. Tout en se basant sur l'observation des documents les plus significatifs (cartes, vues en plan, vues obliques, photos aériennes et photos au sol), il sera question en premier lieu, d'identifier les différentes entités constitutives se dégageant à chacune des échelles d'observation, et en deuxième lieu, à caractériser leurs formes, leurs dispositions, leurs modes d'articulation et notamment leurs rapports aux infrastructures viaires en termes d'accessibilité. Notre travail de description à travers les trois premières échelles d'observation ci-haut énoncées sera ainsi basé sur la lecture des cartes et des vues aériennes dans le but de dégager les différentes entités constitutives ainsi que leur(s) mode(s) d'articulation. Quant aux autres échelles d'observation, il sera question d'étudier la configuration du tissu urbain s'exprimant à travers le parcellaire, le réseau viaire, l'espace libre (non bâti) et l'espace bâti (Panerai et al., 1997 ; Panerai et Langé, 2001)[41].

À l'échelle de l'agglomération urbaine ou de l'établissement humain de la ville de Kirkland, on s'inspirera de la méthode d'analyse innovatrice d'Albert Pope appliquée à *Fifth Ward,* un secteur résidentiel dans la périphérie de Houston au Texas. Selon Pope, toute intervention urbaine dans le cadre de la ville contemporaine devrait être précédée par une compréhension de sa logique de production. Appelant ainsi à dépasser la réduction « mal-fondée » de certains professionnels de l'espace urbain (architectes, urbanistes et architectes paysagistes) du phénomène d'urbanisation actuel à un simple étalement urbain ou *sprawl*, Pope affirme qu'il s'agit plutôt d'une urbanisation organisée et ordonnée. Un tel positionnement se place en continuité avec celui de Mark Gottdiener, qui parlait plutôt de « *Planned Sprawl* » :

> « Suburban growth if often viewed by analysts as chaotic and unplanned, because private activities appear disconnected from political issues or regional policies. This is one of the many misconceptions fostered by early studies of spread city. Metropolitan expansion actually involves large-scale planning and resource management by private builders, real estate developers and banks. These planned actions are tailored to the various regulations of the extensive planning apparatus existing at all levels of government, and are also supported by federal programs and subsidies, such as FHA

[40] Se situant dans le périmètre municipal de la ville de Kirkland.
[41] Dans cette analyse de la configuration urbaine, il ne s'agit pas d'effectuer une analyse typo-morphologique de la ville de Kirkland mais plutôt, d'identifier ses différentes entités constitutives se dégageant à chacune des échelles d'observation, et de caractériser leurs formes, leurs dispositions, leurs modes d'articulation et notamment leurs rapports aux infrastructures viaires en termes d'accessibilité.

> and HUD housing programs [...] What is of direct interest in the study of sub-metropolitan growth is the way in which both private and public planning efforts have melded to create the contemporary landscape of a seemingly unplanned environment » (Gottdiener, 1977, pp. 93-94).

Toutefois, Pope souligne que cette suburbanisation planifiée mérite d'être déchiffrée et représentée par les divers acteurs de la planification urbaine, tout en se libérant de la contrainte référentielle de la modernité (2011a). Ce travail ainsi réalisé, constituera la base qui permettra d'intervenir d'une manière appropriée dans le contexte suburbain contemporain (Ibid.). La ville, après avoir été « visible » essentiellement à travers ses îlots répétitifs, est devenu aujourd'hui « invisible » dans le sens où on n'arrive pas à appréhender ses unités constitutives et son mode d'agrégation. Cette invisibilité ne signifie pas que la ville contemporaine n'est pas organisée, elle dénote plutôt d'un certain manque théorique permettant de réaliser sa lecture, estime Albert Pope :

> « Albert Pope opened his book (*Ladders*) with the notion that the contemporary city is invisible. It is invisible simply because we lack a theory; we lack urban conceptions through which we can actively think the city. Theory is understood in this sense not as a matter of further erudition or scholarship on a topic, but as a way to establish categories through which the knowledge of a phenomenon can be shared and thus represented » (Aureli, 2014, xxxvi).

Ce point de vue vient confirmer, quarante ans plus tard, ce que pensait Henri Lefebvre lorsqu'il disait : « la réalité urbaine, aujourd'hui, apparaît plutôt comme un chaos et un désordre qui recèlent sans doute un ordre à découvrir » (Lefebvre, 1970, p. 249). Pope qualifie la transition urbaine de la métropole à la post-métropole[42] par une transition d'une ville de forme à une ville de l'espace[43], qui a été déterminée par le changement au niveau de l'unité d'agrégation de la ville au cours du XXe siècle. La métropole du début du XXe siècle était constituée d'une agrégation d'ordre architectural avec des blocs lisibles –des îlots sur une grille ouverte– faisant partie d'un tout cohérent, tandis que la post-métropole (ou la ville région) de la deuxième moitié du XXe siècle est composée d'une agrégation d'ordre spatial, que Pope

[42] La métropole selon Pope est la ville compacte traditionnelle du début du XXe siècle. La post-métropole est la ville région dispersée dont les caractéristiques ont été explicitées précédemment.
[43] Voir: Pope, A. (2011a). From Form to Space. Dans D. Cuff, R. Sherman (ed.), *Fast-Forward Urbanism; Rethinking Architecture's Engagement with the City.* Princeton Architectural Press. 143-171.

appelle *mégablocs*. Ces derniers seraient des entités urbaines de nature hybride[44], non-modulaires, dispersées aléatoirement sur un champ spatial indifférent et sans structure de liaison lisible ni cohérente[45]. Se distinguant de l'îlot constitué d'une entité architecturale délimitée par des voies urbaines continues, le *mégabloc* se compose d'une ou plusieurs entités architecturales et d'un espace environnant qui les contient[46]. Ce dernier entretient très peu de relations en termes d'accessibilité avec son voisinage (Pope, 2011a, 2011b, 2011c). C'est en fonction des discontinuités formelles au niveau du réseau d'infrastructures viaires que Pope a pu définir les unités d'agrégation à *Fifth Ward* pour pouvoir mieux les articuler par la suite (Figure 1-9). Pope associe les discontinuités formelles du réseau d'infrastructures viaires aux culs-de-sac et aux intersections en forme de « T » qui représentent, selon lui, des sortes de « murs invisibles » :

> « Like nodes in any network, intersections establish the connectedness of a larger urban field. Tracking those intersections is not only a way of determining if one may proceed left, right or straight ahead (or whether one may proceed at all), it is also a way of tracking the relative spatial "continuity" of any given street network » (Pope, 2011c)[47].

[44] Dans le sens où elles sont formées par des composantes construites (habitations) et d'autres non construites (des vides, des infrastructures viaires, etc…)

[45] Cette idée a été évoquée d'une manière différente, il y a plus de quarante ans par P. Panerai, J. Castex et J.-C. Depaule dans leur ouvrage « Formes urbaines : de l'îlot à la barre ». En présentant les caractéristiques du projet de la Cité radieuse de Le Corbusier (voir Annexe 3), les auteurs parlaient d'un « renversement complet de perspective » par rapport à la ville traditionnelle, dans le sens où « chaque bâtiment est pensé isolément dans un rapport ostentatoire avec une nature abstraite » où le paysage devient dominant en l'absence d'un tissu urbain (1997, pp. 132-134).

[46] Une telle agrégation d'ordre spatial nous renvoie éventuellement aux limites de la morphologie urbaine relativement à notre objet d'étude qu'est la banlieue, élément constitutif de la ville région contemporaine. Cette limite est due essentiellement aux propriétés formelles que présente un tel contexte urbain, qui sont différentes de celles de la ville traditionnelle compacte et continue (Pope, 2011a ; Roncayolo, 2002). Par ailleurs, Marcel Roncayolo se demandait même si on faisait face à la fin de la morphologie « En tout cas fin de ses rigueurs géométriques, ce qui rend bien obsolètes pas mal de modèles » (Ibid., p. 96).

[47] Extrait issu du blog dirigé par Albert Pope : http://www.zoneresearch.org/2011/01/city-is-intersection.html. Consulté le 24 septembre 2012.

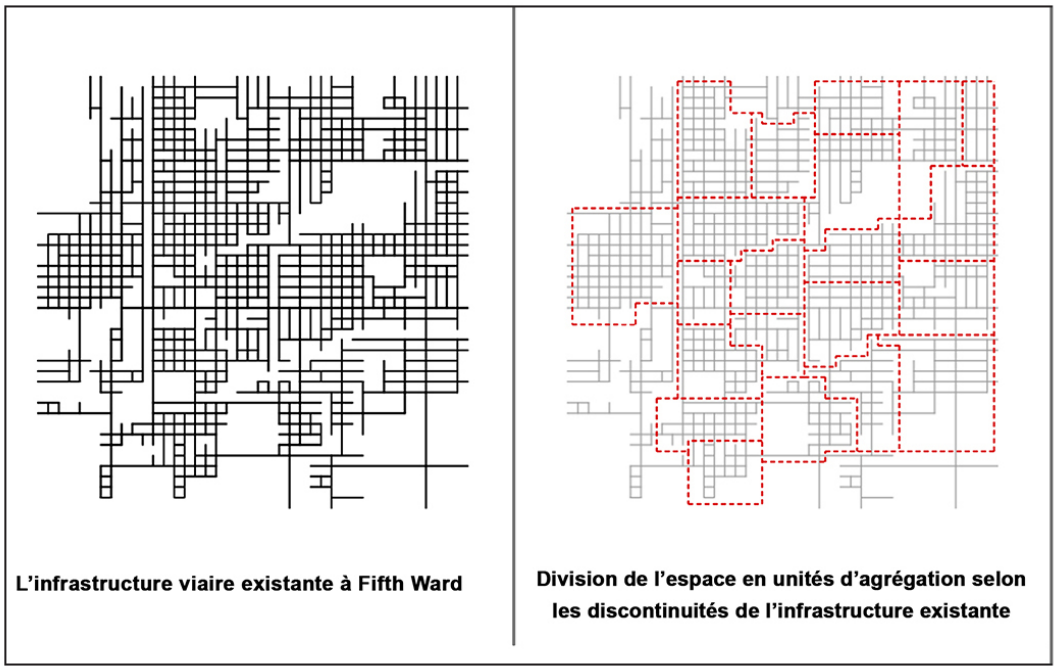


Figure 1-9: Méthode d'Albert Pope dans la définition des entités constitutives d'un secteur résidentiel dans la périphérie de Houston, Texas. Source : http://blogalt.blogspot.ca/ (Plans commentés par l'auteur).

Sources documentaires : On se basera sur les documents graphiques qui nous permettront de saisir la réalité urbaine actuelle et de la décrire telle qu'elle se présente aujourd'hui sans chercher à révéler ses origines : Ce sont les cartes, les vues aériennes et les vues obliques les plus récentes issues des fonds d'archives ou des services de cartographie en ligne (*Google Maps, Google Earth* ou *Bing Maps*), les plans d'urbanisme, de zonage et de voirie les plus récents, les photographies récentes. Certains documents graphiques seront éventuellement traités à travers le découpage ou l'agrandissement ou utilisés comme supports d'analyse relativement l'échelle d'observation.

- **Phase analytico-régressive :**

En se basant sur les constats issus de la phase descriptive, il sera question de montrer que la configuration urbaine précédemment décrite traduit un « climat général » qui régnait tout au long de son urbanisation depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Ce climat n'est autre que l'interaction de plusieurs facteurs d'ordre socio-culturel, politique, économique, urbanistique et architectural qui ont conduit à l'établissement de la banlieue automobile dans le contexte nord-américain, canadien, québécois et montréalais.

Sources documentaires : Dans cette phase de recherche, on fera appel à des sources documentaires de nature différentes :

- Les textes issus d'ouvrages ou d'articles scientifiques ;
- Documents graphiques : ce sont les cartes, plans, vues aériennes, photographies, et diagrammes[48]. Ces pièces seront analysées tout en s'appuyant sur les textes produits par leurs concepteurs pour les décrire ainsi que sur les textes d'autres auteurs. Certains documents graphiques seront éventuellement traités (à travers le coloriage, le découpage ou l'agrandissement) en fonction des besoins d'analyse et de l'échelle d'observation ;
- Textes issus de certains guides ou règlements : Tels que les guides d'aménagements ou les règlements d'urbanisme ;
- Documents audiovisuels : ce sont principalement des films documentaires repérés dans les fonds d'archives ou issus d'internet. On s'en sert pour reporter un discours ou faire des captures d'écran pour en ressortir des plans, des diagrammes ou des photographies.

- **Phase historico-génétique :**

Cette phase se basera en premier lieu sur les données recueillies de la phase analytico-régressive pour pouvoir comprendre le « climat général » qui a conditionné la configuration urbaine décrite dans la première phase de la recherche. En deuxième lieu, il sera question de comprendre la genèse et l'évolution de la forme urbaine de Kirkland depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale et jusqu'à nos jours. Cette lecture historique de la forme urbaine s'inspirera

[48] Le « diagramme » est un mot d'origine grecque signifiant un tracé géométrique sommaire des parties d'un ensemble et de leur disposition les unes par rapport aux autres. Un diagramme signifie également la représentation graphique du déroulement et des variations (d'un ou de plusieurs phénomènes) ou du fonctionnement d'un ensemble. Peter Eisenman définit le diagramme -de point de vue architectural- comme une sorte d'écriture graphique qui n'est pas nécessairement une abstraction. Il s'agit plutôt d'une représentation qui traduit autre chose qu'elle-même. Bien que le diagramme puisse expliquer des relations entre certains éléments dans un objet architectural par exemple, ceci ne signifie pas que le diagramme et l'objet architectural comporte les mêmes formes (le modulor de Le Corbusier en est un exemple). Eisenman ajoute que le diagramme n'est pas seulement une explication de quelque chose qui le précède mais il agit aussi comme un intermédiaire dans le processus de génération de l'espace réel et du temps (Eisenman, 2010). De point de vue urbanistique, David Graham Shane assimile le diagramme à « un télégramme » dans le sens où il contient un grand nombre d'informations compressées visuellement dans un petit espace dans le but de montrer, en un seul instant, des idées essentielles dans une seule illustration (Shane, 2010). Relativement à notre objet de recherche, et en se référant aux différents aspects ci-dessus mentionnés, nous retiendrons qu'un diagramme est « la représentation graphique des parties d'un ensemble ainsi que leur disposition les unes par rapport aux autres ». Ce type de document – étant utilisé par plusieurs architectes et planificateurs à travers l'histoire – constituera une source éventuelle d'informations le long de cette phase de recherche.

de la méthode de l'analyse typomorphologique développée notamment dans les travaux des italiens S. Muratori (1960) et G. Caniggia (1994) et du britannique M.R.G. Conzen (2004). Également, ce travail se déroulera en se référant aux données et aux faits contextuels de cette ville notamment son contexte historique et physique ainsi que la vision et les mesures prises par ses décideurs locaux en vue de procéder à son urbanisation.

Sources documentaires : Ce travail se basera sur des documents de natures différentes issus entre autres, des fonds d'archives (numériques ou en papier) de la Ville de Kirkland et de ceux de la Ville de Montréal :

- Des documents graphiques tels que les plans de zonage, les plans d'urbanisme, les vues aériennes, les vues obliques et les photographies anciennes ;
- Les textes issus d'ouvrages ou d'articles décrivant l'histoire de Kirkland ;
- Les procès-verbaux issus des assemblées des divers conseils municipaux de la ville de Kirkland depuis sa création ;
- Les documents audiovisuels issus des films documentaires (repérés dans les fonds d'archives ou issus d'internet).

1.5. Objectifs de la recherche

Relativement à notre question de recherche ainsi qu'à la méthodologie adoptée afin d'y répondre, nous visons –à travers cette recherche doctorale s'appuyant sur le cas particulier de la ville de Kirkland – la réalisation des objectifs suivants :

1) Étudier la configuration urbaine de la ville de Kirkland et comprendre le rapport entre ses infrastructures viaires et ses entités urbaines constitutives ;

2) Montrer à quel point une telle configuration traduit-elle ou non un certain potentiel en termes d'urbanité. Cette dernière sera évaluée particulièrement à travers l'inter-accessibilité des lieux urbains, les possibilités de rencontres sociales et de variations de trajets offertes par les infrastructures viaires mises en place ;

3) Identifier et comprendre les différents facteurs qui ont conditionné la configuration urbaine de la ville de Kirkland ;

4) Identifier et comprendre les différents facteurs contextuels et décisions locales qui ont influencé la genèse et l'évolution de la forme urbaine de la ville de Kirkland depuis le début des années 1960 et jusqu'à nos jours.

1.6. Structure de la thèse

En se reposant sur les différents moments qui jalonnent la stratégie que nous avons adoptée pour cette recherche, la suite de cette thèse pourrait être structurée comme suit :

1- **Chapitre 2** : Ce chapitre renvoie à la phase de description de la ville de Kirkland dans son état actuel. La description s'effectuera à travers l'échelle de l'ouest de l'île de Montréal, celle de Kirkland en tant que telle (échelle municipale), puis à l'échelle locale de celle-ci. Nous devons toutefois préciser, que nous concentrerons notre analyse sur l'échelle de la ville de Kirkland dans son ensemble ainsi que sur l'échelle locale de celle-ci. Les autres échelles nous aideront à éclairer le contexte global dans lequel se situe la ville de Kirkland.

2- **Chapitre 3** : Ce chapitre renvoie à la phase analytico-régressive de la recherche.

3- **Chapitre 4** : Ce chapitre renvoie à la phase historico-génétique de la recherche.

4- **Chapitre 5** : Ce chapitre consistera à dresser les aboutissements et les limites des phases descriptive, analytico-régressive et historico-génétique de la recherche.

5- **Conclusion générale :** Cette partie sera dédiée à la conclusion globale de la recherche tout en présentant l'originalité de la thèse et ses contributions à l'avancement des connaissances dans les disciplines de l'aménagement.

Chapitre 2 : Phase descriptive

2.1. Description de la configuration urbaine de la ville de Kirkland

Il s'agit dans ce qui suit, de présenter le contexte national, provincial et régional dans lequel se situe la ville de Kirkland et d'entamer par la suite la description de sa configuration urbaine à travers trois échelles :

1) **L'échelle macro** : renvoyant à un ordre de grandeur déca-kilométrique, cette échelle concerne l'ensemble de l'ouest de l'île de Montréal en particulier.

2) **L'échelle méso** (intermédiaire) : renvoyant à un ordre de grandeur décamétrique à kilométrique, cette échelle se rapporte à la ville de Kirkland en tant que telle (échelle municipale).

3) **L'échelle micro** (locale) : renvoyant à un ordre de grandeur décamétrique, cette échelle se rapporte aux lotissements résidentiels, aux groupements d'habitations et aux entités architecturales.

2.1.1. Le contexte national et provincial

Le Grand Montréal ou encore la région métropolitaine de Montréal[49] constitue le continuum régional auquel appartient la ville de Kirkland. Ce continuum régional fait partie d'un vaste système urbain du nord-est de l'Amérique du Nord comportant, entre autres, la plus importante conurbation urbaine des États-Unis matérialisée par le corridor Boston-Washington (Figure 2-1). Situé à 400 kilomètres de la région métropolitaine de Montréal, ce corridor regroupe les régions métropolitaines de Boston, New York, Philadelphie, Baltimore et Washington, s'étalant sur une distance de 900 kilomètres environ. Dans un rayon de 1000 kilomètres de la région de Montréal, environ 115 millions de personnes se déploient sur 16 états américains et quatre provinces canadiennes (Communauté Métropolitaine de Montréal, 2016). La région métropolitaine de Montréal se situe également « au point de vue de trois

[49] La Communauté Métropolitaine de Montréal, a été créée en 2001 en vertu de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal* adoptée par l'Assemblée nationale du Québec. La CMM constitue l'organisme administratif régional régissant la région urbaine de Montréal en termes d'aménagement du territoire, de développement économique, de gestion des transports, de logement social et d'équipements métropolitains (Site web de la CMM, 2017).

grandes voies fluviales qui ouvrent dans le continent des corridors naturels »[50], et dont elle constitue « le centre obligé de transition »[51] ou encore le carrefour du nord-est américain et un de ses centres industriels, commerciaux et financiers les plus importants (McDonough, 1977 ; Rougier *et al*., Encyclopædia Universalis). Cette position stratégique à l'échelle de la province du Québec, à l'échelle nationale et continentale s'illustre à travers cet extrait :

> « Vers l'est, le Saint-Laurent assure l'ouverture sur l'Atlantique. Vers le sud, l'axe large et rectiligne Richelieu-Champlain-Hudson met Montréal en relation directe avec New York. À l'ouest s'ouvre une voie royale en direction de la mer intérieure des Grands Lacs, et vers le nord-ouest la rivière des Outaouais facilite l'accès aux immensités de l'Ouest canadien » (Rougier et al., 2017)[52].

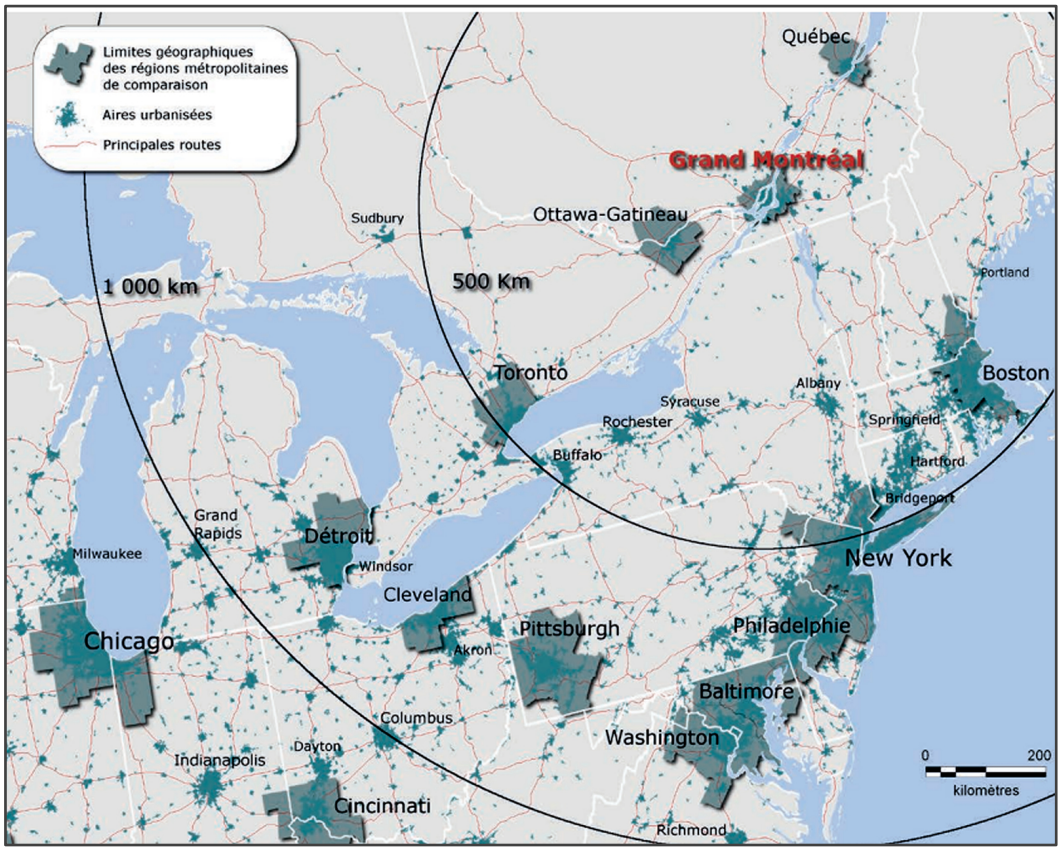


Figure 2-1: Le Grand Montréal dans le système urbain du nord-est de l'Amérique du Nord. Source : (Communauté métropolitaine de Montréal, 2016, p. 5).

---

[50] Marsan, J-C. (1974). *Montréal en évolution : historique du développement de l'architecture et de l'environnement montréalais*. Montréal: Fides. p. 24.
[51] Ibid., p. 25.
[52] Rougier, K. *et al*., Québec. Dans Encyclopædia Universalis. En ligne. http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/quebec/. Consulté le 5 juillet 2017.

La région métropolitaine de Montréal se situe également au milieu du corridor Québec-Windsor occupé par la voie fluviale et maritime du Saint-Laurent et dénommé *Main Street.* Ce corridor constitue un axe économique majeur à l'échelle nationale reliant les aires urbaines les plus peuplées du Canada se situant au Québec et à l'Ontario [53] (Figure 2-2).

> « Par sa fonction, le Saint-Laurent apparaît comme le ciment de l'unité régionale québécoise, une sorte de gigantesque moelle épinière. Les densités humaines y sont très élevées ainsi que les revenus et les productions. On est véritablement ici au cœur économique de l'immense territoire » (Rougier et al., Encyclopædia Universalis).

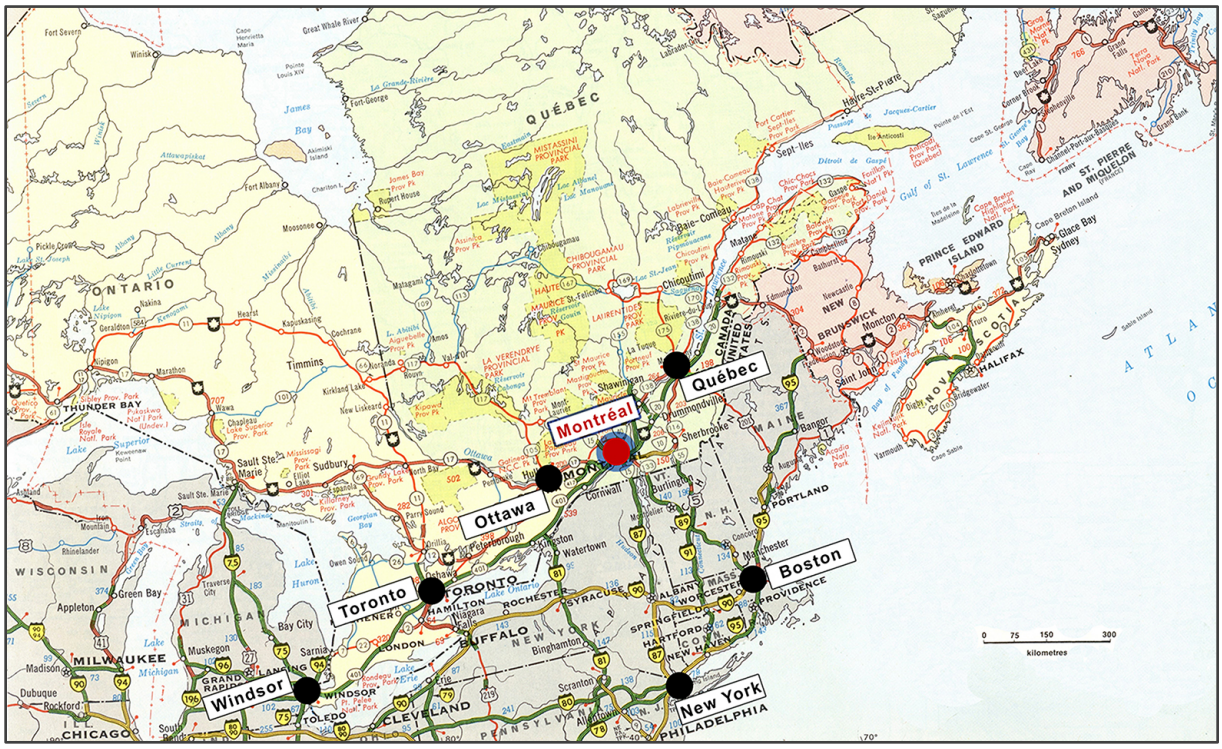


Figure 2-2: Montréal dans son contexte provincial, national et continental.
Source : (MacNally, 1978, p. 14). Illustration traitée par l'auteur.

Historiquement, la position de Montréal en tant que point de convergence a été matérialisée par des liaisons diverses en termes d'infrastructures de transport qui ont joué un

[53] De l'est à l'ouest, les villes suivantes s'organisent selon une forme linéaire comme suit : Québec, Trois-Rivières, Montréal, Ottawa, Kingston, Oshawa, Toronto, Mississauga, St. Catharines-Niagara, Hamilton, Waterloo-Kitchener, London, et Windsor. Ces villes comptent plus que 55 % de la population canadienne. La région métropolitaine de recensement de Montréal compte 4.093.800 personnes, soit 50% de la population de la province du Québec, 25% de la population du corridor Québec-Windsor et 12% de la population canadienne. (Statistique Canada, 2016).

rôle crucial dans la croissance de l'agglomération et dans le développement de ses fonctions industrialo-portuaires plus particulièrement. Outre la voie maritime, on peut parler des liaisons aériennes et des liaisons terrestres assurées par la ligne ferroviaire (*Via Rail*) et notamment par les liaisons routières autoroutières[54] (Figure 2-3). La complémentarité entre les voies maritimes et les communications terrestres constitue également un paramètre important dans l'essor économique de Montréal (Rougier et al., 2017).

Figure 2-3: Montréal dans son contexte national. Source: (Byers, 2004, p. 37). Illustration traitée par l'auteur.

[54] On parle ici plus particulièrement : des autoroutes A-20 et A-40 reliant Montréal à Québec vers l'est (l'autoroute A-20 assure cette liaison via la rive sud du fleuve Saint-Laurent alors que l'autoroute A-40 assure la même liaison via la rive nord du fleuve) ; des autoroutes A-20 et 401 reliant Montréal à Toronto et à Windsor vers l'ouest ; de l'autoroute 417 assurant la liaison de Montréal à Ottawa ; des autoroutes A-15 (autoroute canadienne) et 87 (autoroute étasunienne) reliant Montréal à New York vers le sud ; des autoroutes A-10 et A-35 (autoroutes canadiennes), 89 et 93 (autoroutes étasuniennes) assurant la liaison de Montréal à Boston vers le sud.

2.1.2. Le contexte régional

Kirkland est une municipalité faisant partie du territoire de la communauté Métropolitaine de Montréal (CMM)[55], composé par 82 municipalités réparties sur les cinq subdivisions suivantes : l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil, Laval, la couronne Nord et la couronne Sud (Figure 2-4). Kirkland fait ainsi partie de l'agglomération de Montréal qui occupe une position centrale relativement à l'ensemble du territoire de la CMM.

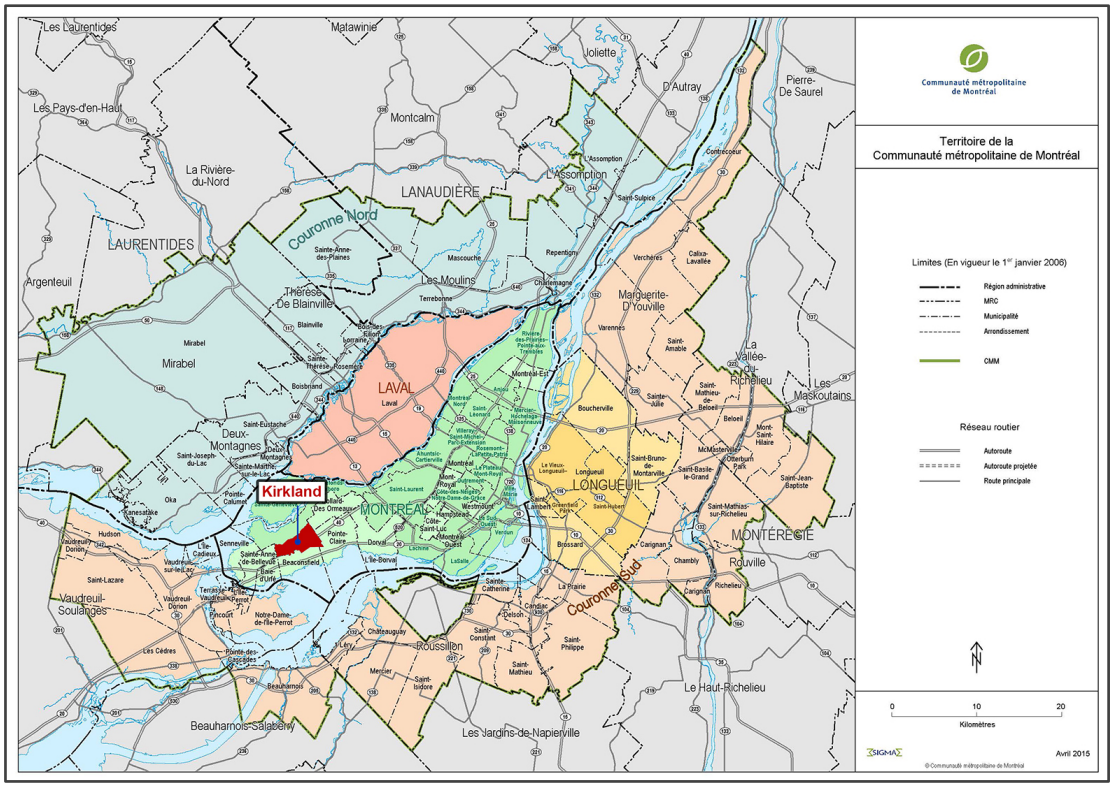


Figure 2-4: Position de la ville de Kirkland relativement au territoire de la communauté métropolitaine de Montréal, 2015. Carte traitée par l'auteur. Source : (Site de la Communauté Métropolitaine de Montréal : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/carte/2015_cmm_general_8x11.pdf.

L'agglomération de Montréal est reliée à la région administrative de Laval et à la couronne Nord via les autoroutes A-13, A-15 et A-25, à l'agglomération de Longueuil et à la couronne Sud principalement via les autoroutes A-10, A-15, A-20 et A-30. Vers le sud, Les

[55] Le territoire de la CMM occupe une superficie de 4360 km^2, dont 525 km^2 aquatiques. Les 82 municipalités font partie de municipalités régionales de comté (MRC), réparties dans cinq régions administratives (Montréal, Laval, Montérégie, Laurentides et Lanaudière), parmi lesquelles les deux agglomérations de Montréal et de Longueuil ainsi que les deux municipalités de Laval et de Mirabel exercent certaines compétences de MRC (Communauté métropolitaine de Montréal, 2016).

ponts Honoré-Mercier, Champlain, Victoria, Jacques Cartier, ainsi que le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine assurent la liaison de l'île de Montréal à l'agglomération de Longueuil et à la couronne Sud tandis que les ponts Louis-Bisson, Lachapelle, Médéric Martin, Viau, Papineau Leblanc, Pie-IX, Olivier-Charbonneau, Charles-De Gaulle assurent la liaison à l'agglomération de Laval et à la couronne Nord (Communauté Métropolitaine de Montréal, 2015 ; *Google Maps*, 2017). L'ensemble de la région métropolitaine de Montréal est structuré par un réseau routier métropolitain (Figure 2-5) tel que désigné par la Communauté Métropolitaine de Montréal dans son PMAD de 2012. (Plan métropolitain d'aménagement et de développement). Ce réseau routier métropolitain est composé d'une combinaison d'autoroutes régionales radiales[56] (qui convergent vers l'île de Montréal) et d'autoroutes périphériques[57] (qui contournent l'île de Montréal). Au lieu de converger vers un seul point focal, les autoroutes radiales interceptent en différents ponts les autoroutes A-20 et A-40 – traversant l'île de Montréal d'est en ouest[58].

[56] Il s'agit des autoroutes A-13, A-15, et A-25.
[57] Il s'agit des autoroutes A-30, A-440 et A-640.
[58] L'autoroute A-13 croise les autoroutes A-20 et A-40 à l'ouest de l'île, l'autoroute A-15 les croise au centre de l'île et l'autoroute A-25 croise seulement l'autoroute A-40 à l'est de l'île.

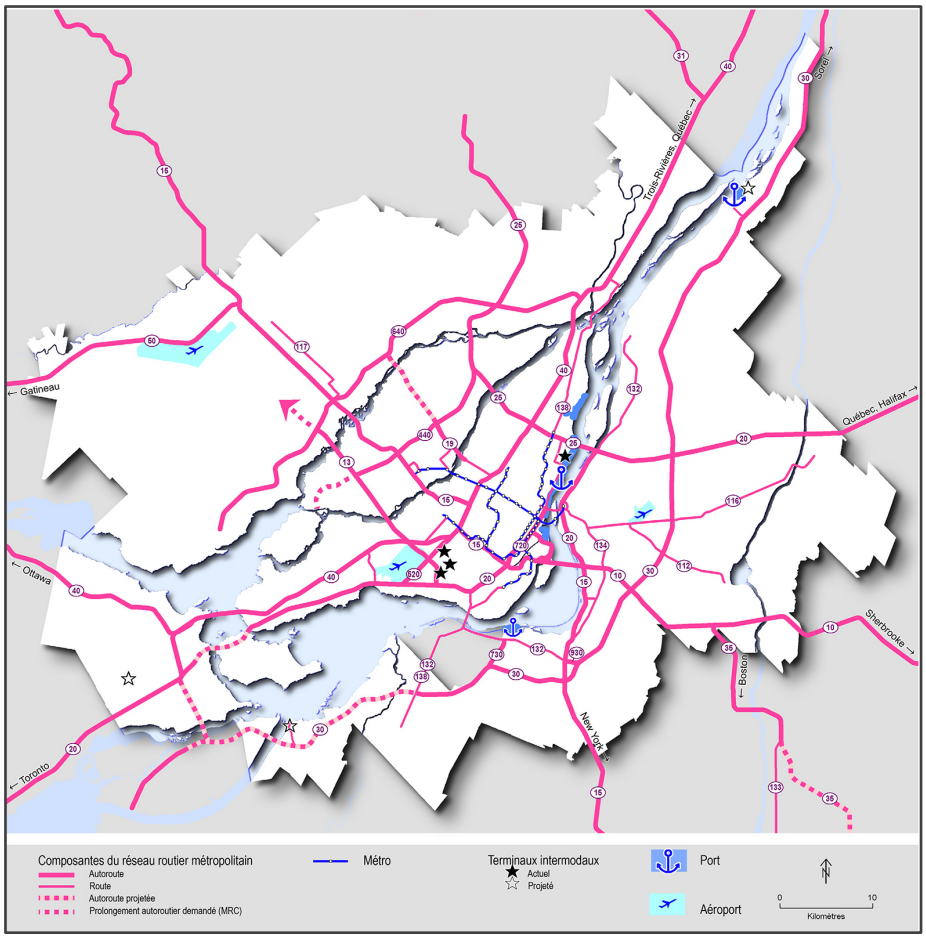


Figure 2-5: Réseau routier métropolitain (existant et projeté) selon le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), 2012. Source: (Site de la Communauté Métropolitaine de Montréal : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/carte/C17_PMAD_Reseau-routier-metro_2011-12.pdf).

Tel que le montre la Figure 2-6, à l'exception de l'île de Montréal[59], la région métropolitaine de Montréal se caractérise par la dispersion et la discontinuité de ses aires urbanisées. Toutefois, on remarque que le réseau routier métropolitain articule l'ensemble de ces aires urbanisées.

[59] Ceci ne signifie pas que l'île de Montréal ne comporte pas des aires qui ne sont pas encore urbanisées. On peut toutefois considérer que l'urbanisation s'y déploie d'une manière quasi-continue sur l'ensemble de son territoire.

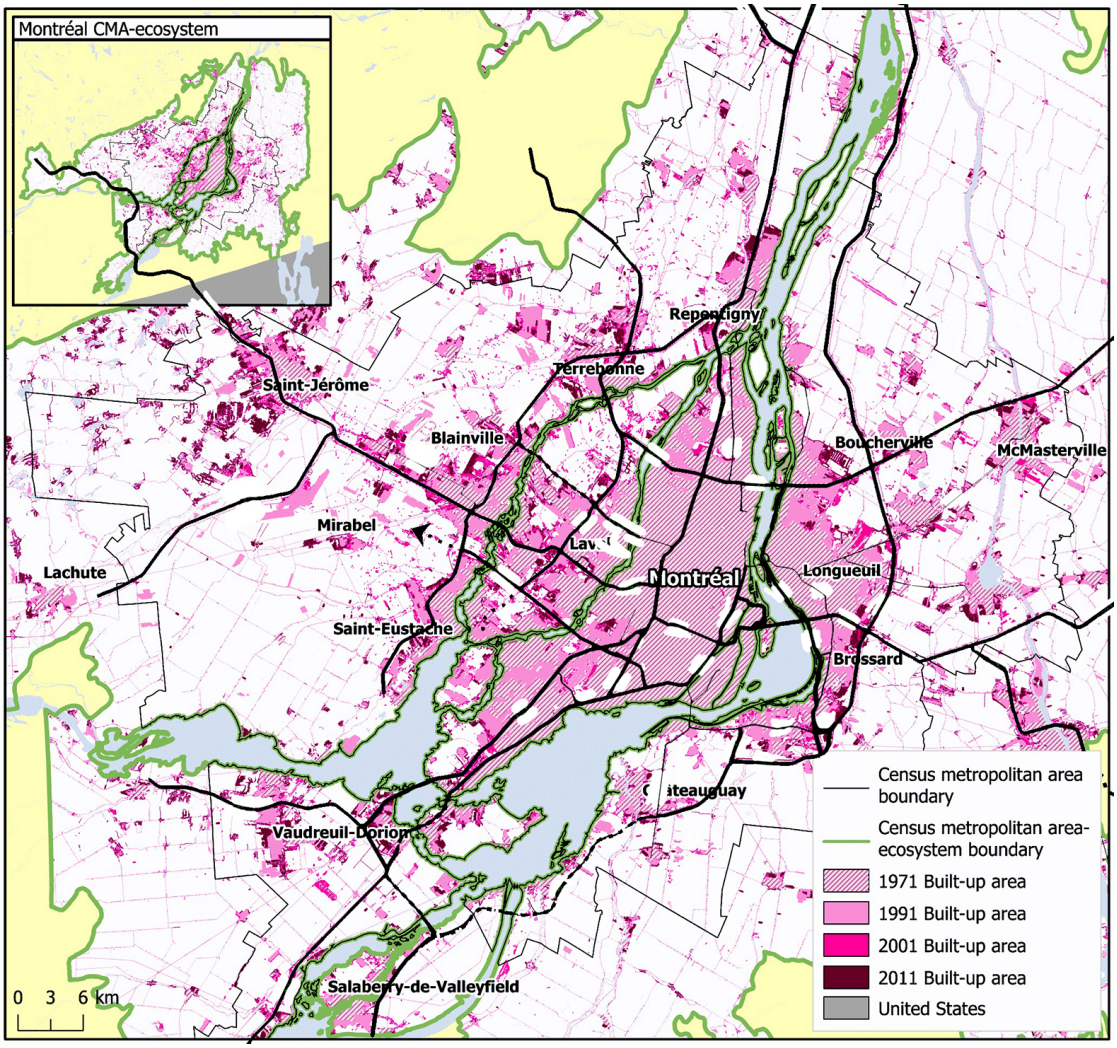


Figure 2-6: Aires urbanisées dans la région métropolitaine de recensement et se périphérie, 2011. Illustration élaborée par l'auteur sur la base d'une superposition de la carte des aires urbanisées de la région métropolitaine de recensement et sa périphérie (Statistique Canada : http://www.statcan.gc.ca/pub/16-201-x/2016000/m-c/map3.15-eng.htm) et de la carte de réseau routier métropolitain selon le PMAD, 2012 (Site de la Communauté Métropolitaine de Montréal : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/carte/C17_PMAD_Reseau-routier-metro_2011-12.pdf).

2.1.3. L'échelle de l'île de Montréal

La ville de Kirkland se situe à l'ouest de l'île de Montréal à environ 28 kilomètres du centre-ville de Montréal. Elle est traversée d'est en ouest par l'autoroute A-40 qui constitue la section de la route transcanadienne se situant dans la province du Québec. D'une part, cette voie rapide articule Kirkland à son environnement immédiat, c'est-à-dire aux municipalités de Sainte-Anne-De-Bellevue et de Senneville (à l'ouest) et à la municipalité de Pointe-Claire (à

l'est). D'autre part, cette autoroute assure la liaison rapide de Kirkland à l'ensemble du territoire de l'île de Montréal se situant vers l'est mais également à des grandes villes comme Ottawa, Gatineau et Toronto (vers l'ouest) et Québec (vers l'est) via la rive nord du fleuve Saint-Laurent. Parallèlement à l'autoroute A-40 et à moins de deux kilomètres vers le sud de Kirkland se trouve l'autoroute A-20 constituant une deuxième option de liaison Montréal à Québec (via la rive sud du fleuve Saint-Laurent) et à Toronto et Windsor vers l'ouest (Figure 2-7).

Figure 2-7: La situation de la ville de Kirkland par rapport à l'île de Montréal et ses grands axes routiers.
Source: (De Blij, 2005, p. 192). Illustration traitée par l'auteur.

La liaison de la ville de Kirkland à l'arrondissement limitrophe de Pierrefonds-Roxoboro au nord et à la municipalité de Beaconsfield au sud s'effectue via le boulevard Saint-Charles. Ce dernier axe nord-sud assure également la liaison entre Kirkland et l'autoroute A-20 au sud et aux boulevards de Pierrefonds et Gouin[60] au nord.

2.1.4. L'échelle de « l'ouest de l'île de Montréal »

La ville de Kirkland se trouve entourée par cinq zones administratives distinctes de l'ouest de l'île de Montréal. Du côté nord, elle se trouve délimitée par l'arrondissement de

[60] Le boulevard Gouin est une artère située à l'extrême nord de l'île de Montréal et traversant celle-ci d'est en ouest sur une longueur totale d'environ 50 kilomètres (*Google Maps*, 2017).

Pierrefonds-Roxoboro tandis que les municipalités de Dollard-Des Ormeaux et de Pointe-Claire la délimitent du côté est. Du côté sud et ouest se trouvent respectivement les municipalités de Beaconsfield, de la Baie d'Urfé et de Sainte-Anne-De-Bellevue (Figure 2-8).

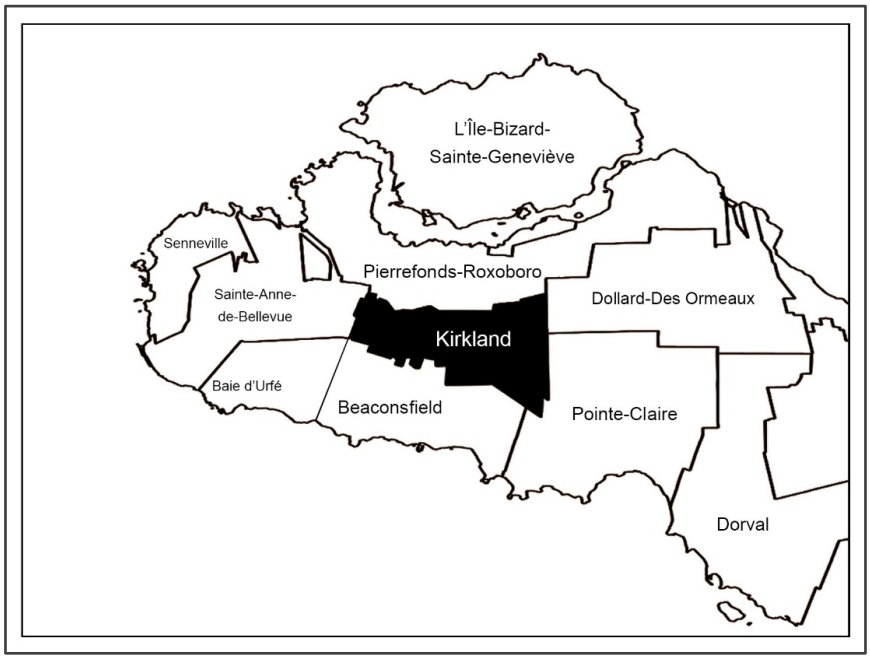


Figure 2-8: La ville de Kirkland dans son environnement immédiat.
Illustration élaborée par l'auteur sur la base du plan fourni par la ville de Montréal :
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/prt_vdm_fr/media/documents/CARTE_ILEMONTREALARRON.pdf

L'ouest de l'île de Montréal est articulé par des grandes artères orientées est-ouest et nord-sud. La superposition des boulevards des Sources, Saint-Jean et Saint-Charles sur les des autoroutes A-40 et A-20 d'une part, l'intersection de ces trois boulevards avec les boulevards Pierrefonds et Gouin du côté nord et avec le boulevard Beaconsfield et le Chemin du-Bord-du-Lac du côté sud donnent lieu à un maillage continu (engendré par les voies rapides) et à des secteurs de grande échelle (Figure 2-9). Notons également que Kirkland se situe à une certaine distance[61] entre les deux corridors ferroviaires de banlieue de Deux-Montagnes et Vaudreuil-

[61] Le secteur de Kirkland se développant de part et d'autre du boulevard Saint-Charles au sud de la transcanadienne se trouve toutefois, à une distance de marche moyenne de 2,5 kilomètres de la gare Beaconsfield. Faisant partie de la ville de Beaconsfield, cette gare fait partie de la ligne ferroviaire reliant le centre-ville de Montréal aux banlieues de Vaudreuil et de Hudson.

Hudson, reliant respectivement le centre-ville de Montréal aux banlieues de Deux-Montagnes et de Hudson.

Figure 2-9: Les principales artères structurant l'ensemble du ouest de l'île de Montréal. Source: (Transports Québec, 2018). En ligne : http://www.quebec511.info/images/fr/carte_routiere/PDF/c09f_carton_Montreal_environs.pdf
Carte recadrée par l'auteur.

Tel qu'expliqué dans le chapitre précédent[62], Kirkland fait partie d'un continuum suburbain de l'ouest de l'île de Montréal reflétant une forme d'urbanisation généralisée qui ne laisse pas identifier les limites municipales des différentes zones administratives. Les vues aériennes (Figure 2-10), obliques (Figure 2-11), et même les plans d'urbanismes (Figure 2-12 et Figure 2-13) illustrent parfaitement qu'on est en présence d'un tissu suburbain discontinu et fragmenté sur l'ensemble du territoire urbanisé de l'ouest de l'île de Montréal. Cette forme de tissu se développe indifféremment sur l'ensemble de cette partie du territoire montréalais et indépendamment des limites municipales dans le sens où ces dernières deviennent des sortes de « limites virtuelles » difficilement repérables de point de vue matériel.

Cette échelle d'observation permet également de constater l'effet tunnel associé aux autoroutes, particulièrement les autoroutes A-40 et A-20 traversant l'ouest de l'île de Montréal. Ces dernières, comme les chemins de fer, se caractérisent par une connectivité « épisodique » aux territoires traversés qui exclut presque complètement les rapports de proximité, surtout dans

[62] Dans la section 1.2. « Question de recherche ».

le cas de l'autoroute qui, contrairement au chemin de fer, n'articule pas sa connexion locale à une gare. Quoique l'effet tunnel soit moins marqué pour les voies de service qui complètent le tracé autoroutier, il n'en reste pas moins que les usages qui leur sont associés (centres commerciaux, bâtiments commerciaux isolés, bâtiments industriels, entrepôts, hôtels, etc..) sont très rarement accessibles depuis les milieux développés en retrait du corridor autoroutier, tant en raison de la taille des îlots riverains aux voies de service que de l'étanchéité de leur ligne de lot arrière et de la limitation du nombre d'artères et de collectrices qui y sont raccordées.

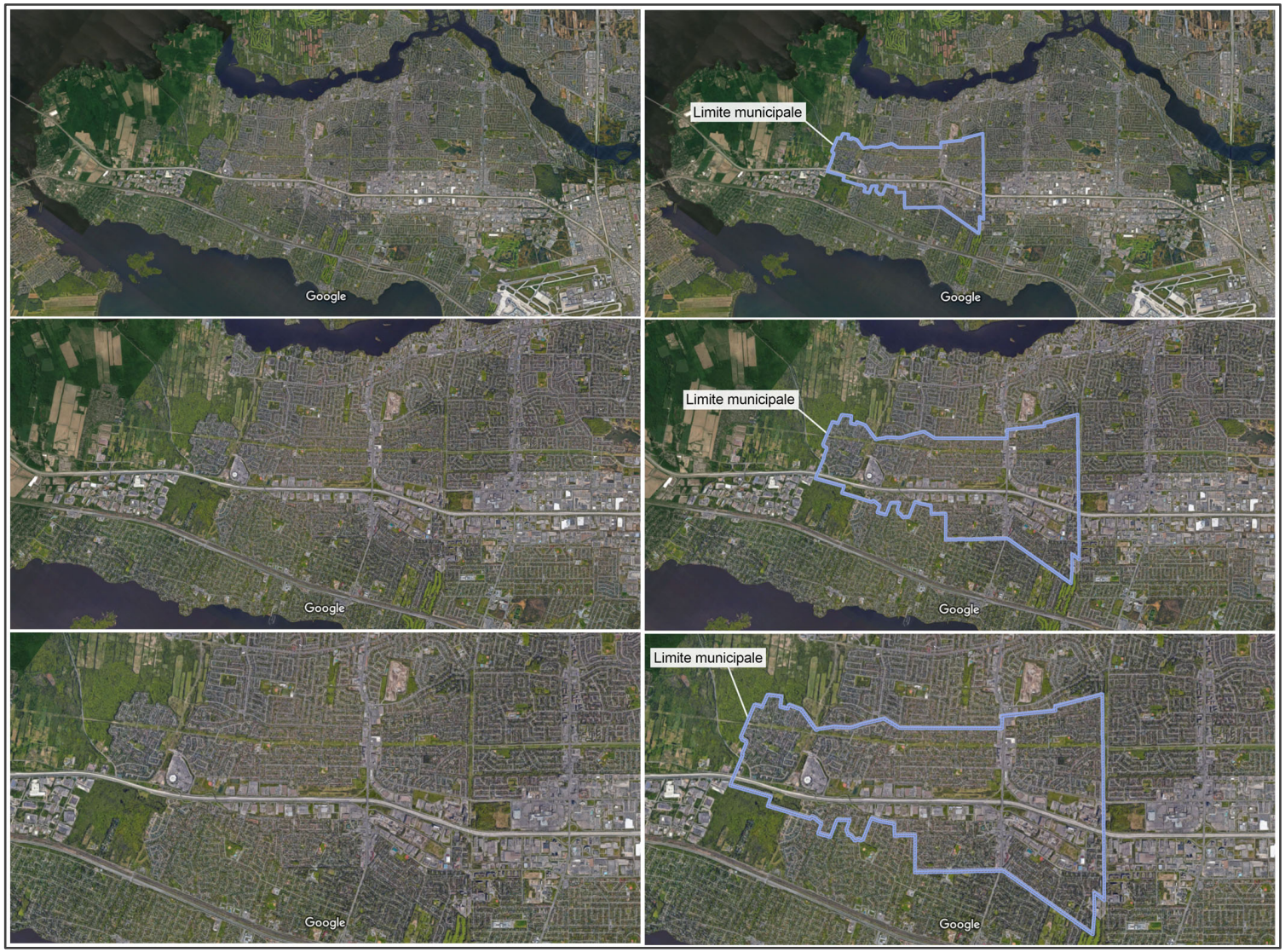


Figure 2-10: Vues aériennes du ouest de l'île de Montréal illustrant l'illisibilité matérielle de la limite municipale de la banlieue de Kirkland. Source : Illustration élaborée par l'auteur sur la base des vues en image satellite de *Google Maps* (2018).

Figure 2-11: Vues obliques montrant l'illisibilité des limites municipales de Kirkland notamment des côtés nord et sud de l'autoroute A-40. Sur les mêmes figures, on voit que le tissu suburbain se trouvant à l'intérieur des secteurs engendrés par l'autoroute A-40 et le boulevard Saint-Charles se développe selon une forme discontinue. Source : Illustration élaborée par l'auteur sur la base des vues obliques de *Google Maps* (2018)

Figure 2-12: Plan d'urbanisme montrant la configuration du tissu suburbain de l'ouest de l'ile de Montréal. Source : (Ville de Montréal, 2004).

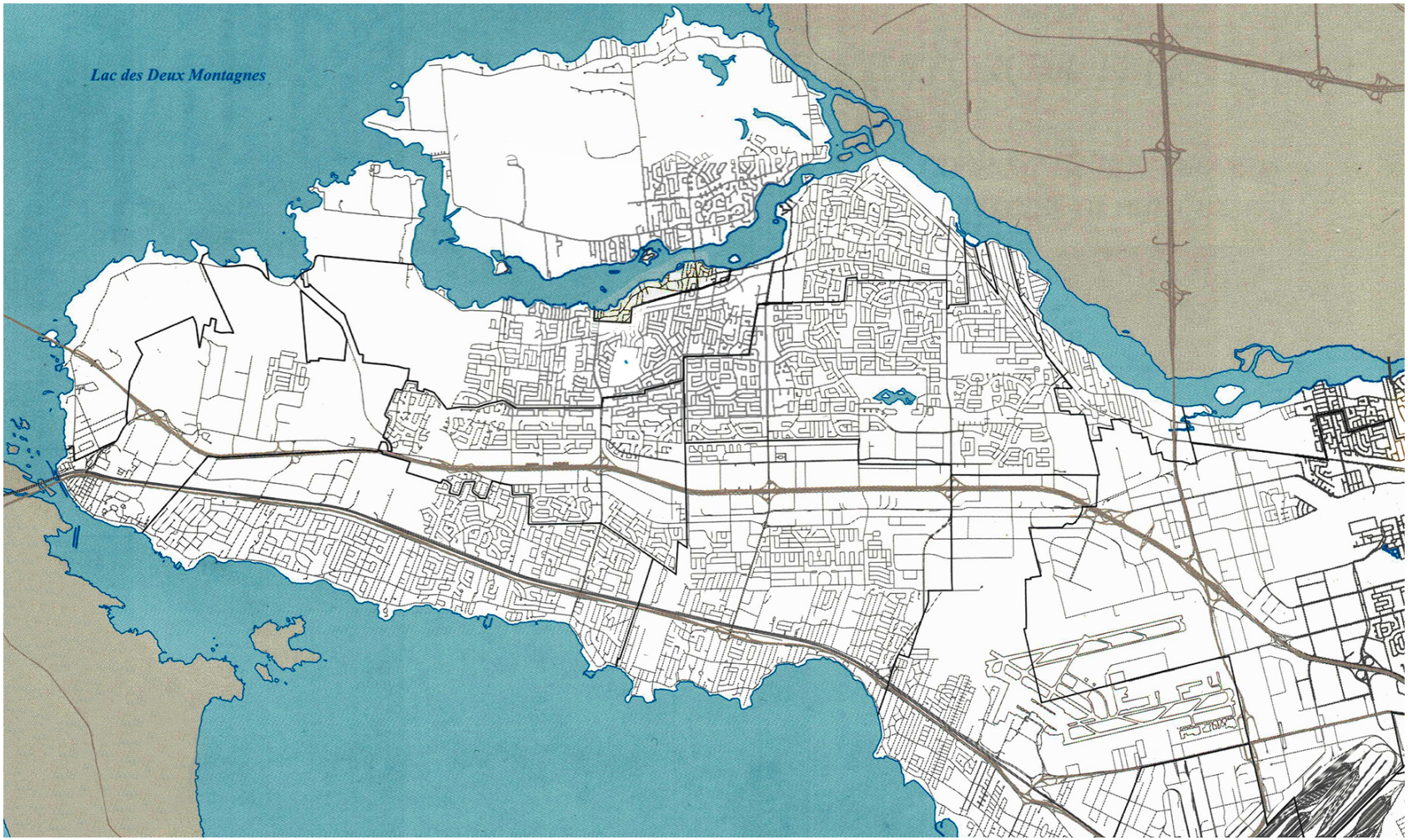


Figure 2-13: Plan d'urbanisme montrant la configuration du tissu suburbain de l'ouest de l'ile de Montréal ainsi que les limites administratives de Kirkland et de son voisinage. Source : (Ville de Montréal, 2004).

2.1.5. L'échelle de la ville de Kirkland

Après avoir saisi le contexte dans lequel se situe la ville de Kirkland ainsi que ses rapports avec son environnement immédiat et avec son environnement régional, provincial, national et continental, il sera question dans ce qui suit d'aborder la description de la configuration urbaine de Kirkland dans le cadre de ses limites municipales. Pour ce faire, nous nous sommes basés sur les données les plus récentes issues des éléments graphiques et cartographiques suivants: le plan de zonage de la ville datant de 2008 (Figure 2-14), la carte de ville (2019) (Figure 2-15), ainsi que les données fournies par *Google Maps* (2018). Les photos constituent également une source supplémentaire pouvant appuyer notre travail. Rappelons ici que l'espace urbain à étudier sera observé en tant qu'une configuration de programmes ou fonctions urbaines qui apparaissent à travers la nature et le mode d'articulation de ses composantes morphologiques.

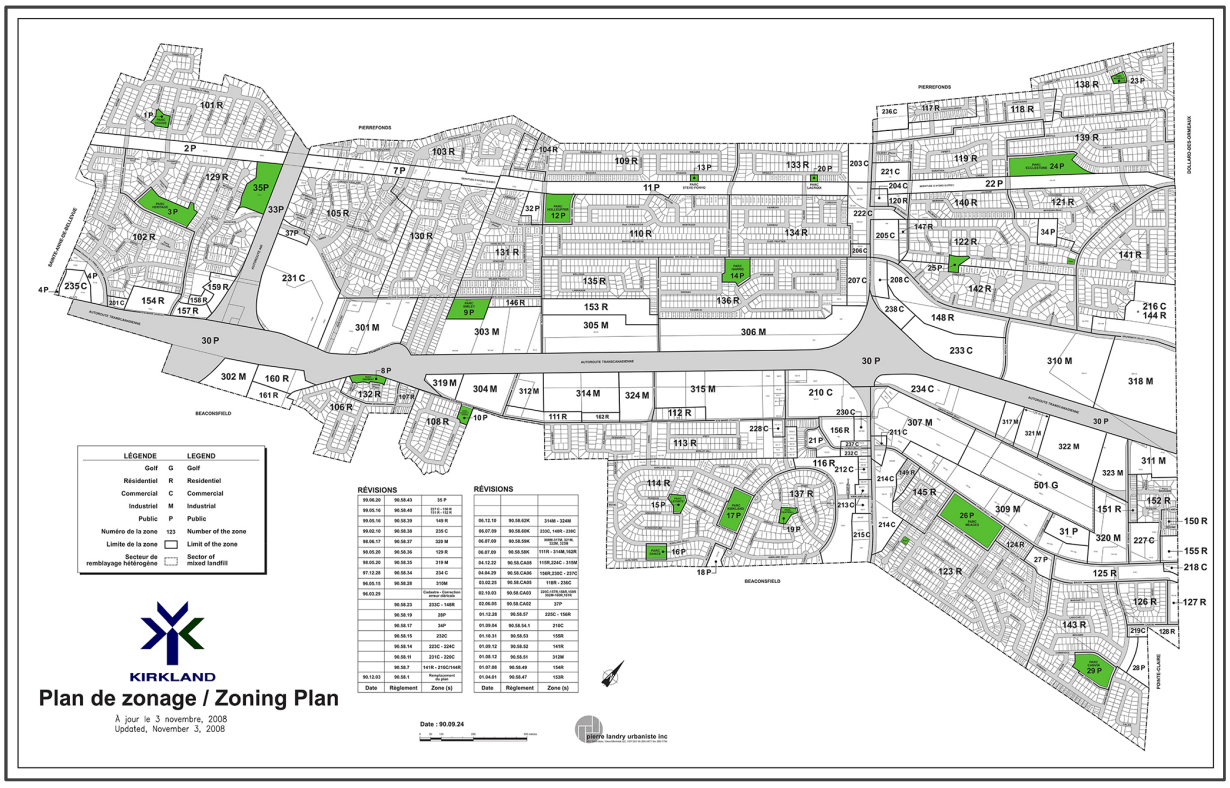


Figure 2-14: Plan de zonage de la ville de Kirkland, 2008.
Source: Archives de la ville de Kirkland.

Ceci impliquera –tel qu'on l'a expliqué précédemment – que notre travail consistera à identifier – dans un premier temps – les différentes entités urbaines perçues à travers notre échelle d'observation, et dans un deuxième temps, à décrire leur(s) forme(s), leurs dispositions ainsi que leur(s) mode(s) d'articulation et notamment leur(s) rapport(s) aux infrastructures viaires.

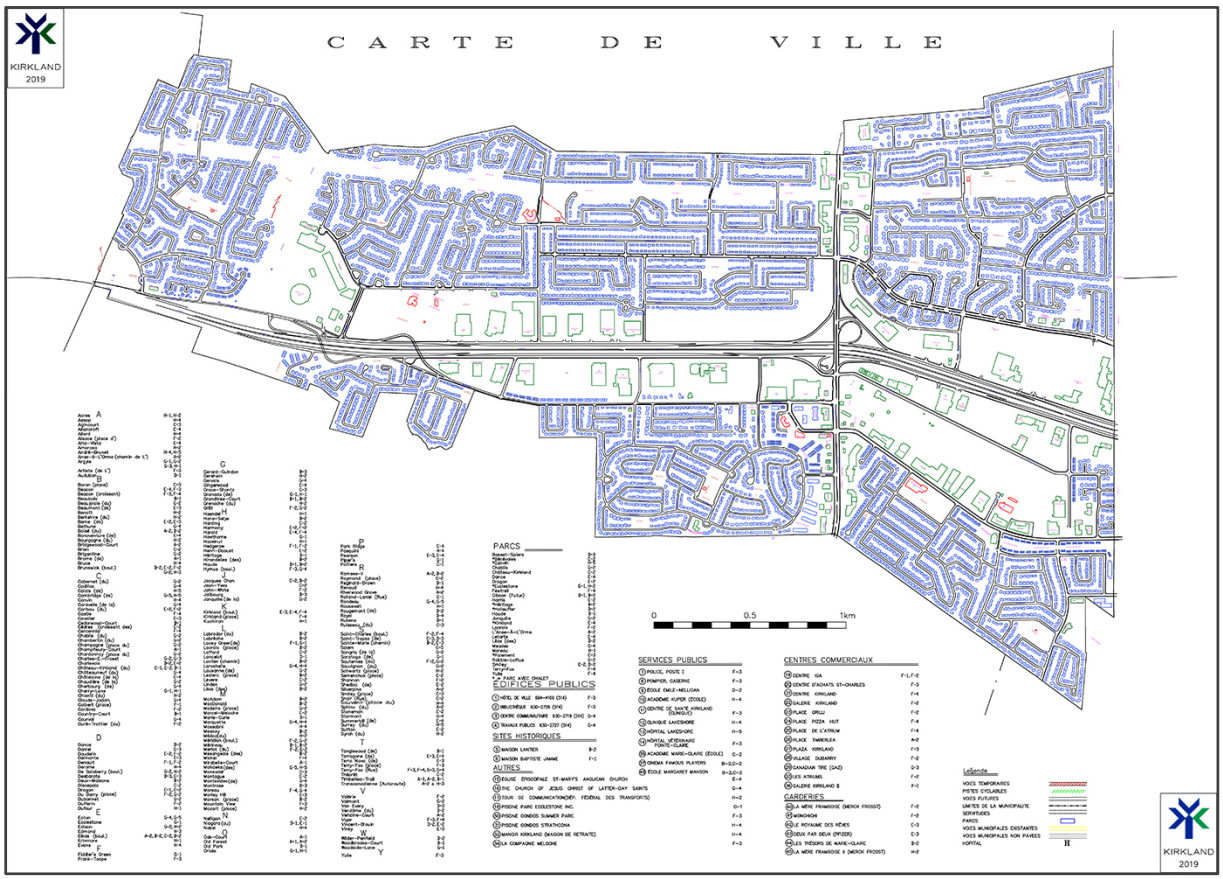


Figure 2-15: Carte de la ville de Kirkland, 2019.
Source : Archives de la ville de Kirkland, 2019.

2.1.5.1. Identification des différentes entités urbaines

Tel que le montre l'analyse fonctionnelle dans la Figure 2-16[63], la ville de Kirkland est constituée des entités urbaines suivantes : les entités industrielles identifiées en gris clair, les entités commerciales identifiées en rouge, les habitations individuelles identifiées en jaune citron, les habitations en rangée et les appartements en duplex représentés en orange, les

[63] Les codes de couleurs ainsi que la représentation des infrastructures viaires sont prescrits dans l'ouvrage *Urban Planning and Design Criteria* de Joseph Chiara et Lee Koppelman. Toutefois, la représentation des artères secondaires – n'étant pas mentionnée dans l'ouvrage précédemment cité – relève d'un choix de l'auteur.

immeubles d'appartements représentés en gris foncé, les équipements publics[64] identifiés en vert foncé, les parcs publics identifiés en vert, le club de golf identifié en vert pomme, la servitude d'Hydro-Québec identifiée en violet foncé. Quant aux infrastructures viaires, elles sont identifiées comme suit[65] : les autoroutes en trait noir épais ; les artères principales en trait noir ; les artères secondaires en trait noir avec une superposition d'une ligne blanche discontinue ; les collectrices en trait noir discontinu ; les rues locales en trait noir fin.

[64] Il s'agit ici des équipements de santé, des équipements sportifs, des équipements éducatifs et socio-culturels ainsi que des équipements de sécurité publique.
[65] Cette différenciation a été établie relativement aux spécificités fonctionnelles de ces infrastructures viaires que nous expliciterons dans ce qui suit.

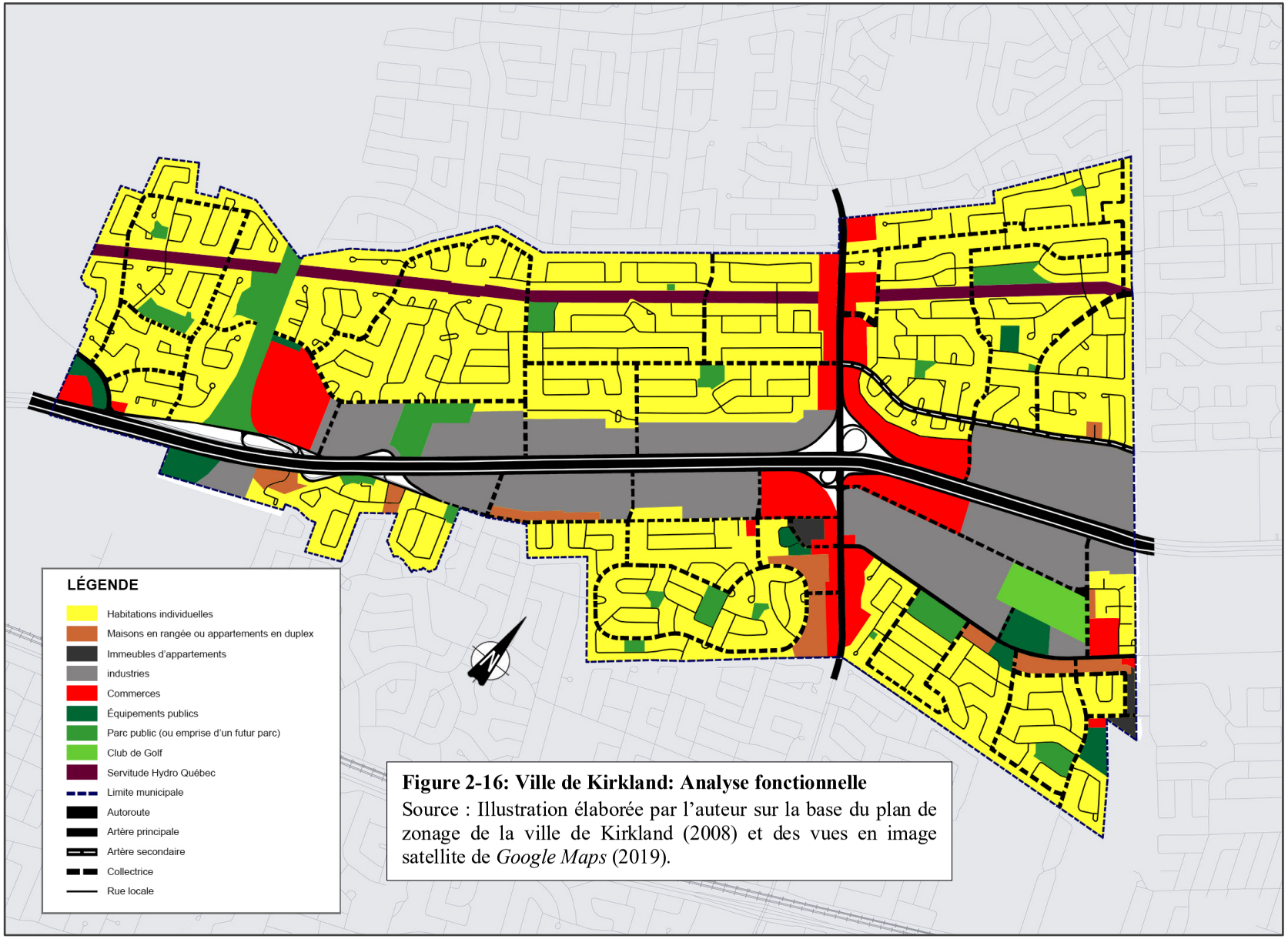


Figure 2-16: Ville de Kirkland: Analyse fonctionnelle
Source : Illustration élaborée par l'auteur sur la base du plan de zonage de la ville de Kirkland (2008) et des vues en image satellite de *Google Maps* (2019).

2.1.5.2. Les formes, les dispositions, les modes d'articulation et les rapports entre les différentes entités urbaines et les infrastructures viaires

Le réseau viaire :

- L'autoroute A-40, constitue une voie d'ordre national permettant la circulation des véhicules motorisés à grande vitesse[66] et assurant la liaison de la ville de Kirkland – vers l'est et vers l'ouest – à son environnement régional, provincial et national. Traversant la ville d'est en ouest, cette voie divise la municipalité en deux parties nord et sud connectées uniquement via le boulevard Saint-Charles et le chemin Sainte-Marie. Cette autoroute est composée de deux chaussées distinctes permettant de circuler dans deux sens différents (est et ouest) et ayant, chacune, trois voies de circulation. Ces deux chaussées sont séparées l'une de l'autre par un terre-plein central (Figure 2-17).
- Les voies de service nord et sud se déploient parallèlement à l'autoroute A-40 et permettent aux véhicules de circuler en un seul sens[67] sans dépasser la vitesse de 50 km/heure. Ces voies que l'on peut considérer comme artères principales se croisent en huit points avec les collectrices orientées nord/sud, se branchent en quatre points avec le boulevard Saint-Charles et en quatre points avec le Chemin Sainte-Marie vers l'ouest de la ville (Figure 2-18). Les deux voies de service sont munies d'un trottoir du côté droit du sens du mouvement véhiculaire à l'exception du segment de la voie de service nord situé entre la rue Houde et le boulevard Saint-Charles.
- Représentant une artère principale, le boulevard Saint-Charles s'oriente suivant un axe nord/sud et se superpose perpendiculairement à l'autoroute A-40. Ce boulevard est composé de deux chaussées distinctes permettant de circuler dans deux sens différents (nord et sud) et disposant, chacune, de trois voies de circulation, où la vitesse est limitée à 50 km/heure. Ces deux chaussées sont séparées par un terre-plein central et sont munies toutes les deux d'un trottoir à droite du sens du mouvement véhiculaire. Le raccordement entre le boulevard Saint-Charles et l'autoroute A-40 est assuré par un échangeur routier assurant – via des

[66] La vitesse y est permise jusqu'à 100 km/heure et la circulation des piétons et des cyclistes y est interdite.
[67] La voie de service nord permet de circuler en direction ouest tandis que la voie de service sud permet de circuler en direction est.

bretelles – l'entrée vers les parties nord et sud de la ville (depuis l'autoroute A-40) et la sortie (vers l'autoroute A-40) depuis ces deux parties nord et sud. Le boulevard Saint-Charles croise le boulevard Brunswick au nord (artère secondaire), le boulevard Hymus au sud (artère principale), et en trois points les collectrices permettant d'accéder aux parties est et ouest de la ville dans chacun de ses compartiments nord et sud.

Figure 2-17: L'autoroute A-40 vue depuis le boulevard Saint-Charles. Photo à gauche: l'autoroute A-40 en direction est ; Photo à droite : l'autoroute A-40 en direction ouest.
Source : (Photos prises par l'auteur, 2017).

Figure 2-18: Artère principale : le boulevard Saint-Charles.
Source : (Photo prise par l'auteur, 2017).

- Dans leurs parties situées à l'est du boulevard Saint-Charles, Les boulevards Hymus (artère principale) et Brunswick (artère secondaire) permettent la circulation de transit non

seulement à Kirkland mais aussi au sein des municipalités de Pointe-Claire et de Dollard-des-Ormeaux à l'est. Ces artères sont munies d'un trottoir dans chacun de leurs deux côtés.

- Les collectrices (Figure 2-19) sont des voies bidirectionnelles dédiées à la circulation locale[68] permettant aux automobilistes d'accéder aux différents voisinages et à certains équipements publics de la ville et d'y sortir vers les artères principales (les boulevards Saint-Charles et Hymus ainsi que les voies de service) et vers le boulevard Brunswick (artère secondaire). Quant à leurs formes, ces voies se développement en suivant une forme rectiligne ou curviligne tout en engendrant des intersections en « T » entre elles et avec les rues locales. Les collectrices sont dépourvues partiellement de trottoirs[69] (sur un des côtés) et parfois complètement.

Figure 2-19: Collectrice : Chemin Sainte-Marie.
Source : (Photo prise par l'auteur, 2017).

- Les rues locales sont des voies dédiées à la circulation résidentielle[70] permettant aux automobilistes d'accéder seulement aux habitations[71]. Elles ont des configurations différentes : la configuration en « parallèle fragmenté »[72] caractérise principalement les rues

[68] Toutes ces voies sont bidirectionnelles à l'exception du segment du Chemin Sainte-Marie situé entre les rues *Mountain View* et Montrose où la circulation est uniquement permise en direction ouest. Selon l'endroit, la vitesse est limitée dans ce type de voie à 50, 40, et à 30 km/heure.
[69] Sur certaines collectrices, le trottoir se déploie sur un seul côté et d'une manière discontinue.
[70] La vitesse y est limitée à 40 km/heure.
[71] Toutefois, certaines habitations donnent directement sur des collectrices.
[72] Les configurations en « parallèle fragmenté », en « parallèle courbé », en forme de boucles et de culs-de-sac ont été présentées au premier chapitre de cette thèse, à la section 1.1.3.

locales du secteur délimité par le boulevard Saint-Charles, le rue Houde, l'autoroute A-40 et la limite municipale nord de la ville. D'autres petits secteurs ont aussi cette forme tel que le secteur délimité par le chemin Sainte-Marie, le boulevard Kirkland, la rue Mountain View et la rue Montrose ainsi que le secteur défini par le boulevard Saint-Charles, la rue Châteauneuf, le boulevard Hymus et la rue Gervais. Néanmoins, la configuration en « parallèle courbé » caractérise le secteur situé à l'intérieur de la forme en boucle engendrée par le boulevard Kirkland et la rue Beacon ainsi que le secteur situé entre la rue Châteauneuf, la rue André-Brunet, le boulevard Hymus et la limite municipale sud. Le reste des secteurs résidentiels se caractérisent par une configuration en forme de boucles et de culs-de-sac. Le nombre de points d'accès[73] aux groupements d'habitations situés dans les secteurs ayant une configuration en « parallèle fragmenté » est plus élevé que celui dans les secteurs ayant une configuration en « parallèle courbé ». La configuration en forme de boucles et de culs-de-sac offre quant à elle, un nombre de points d'accès inférieur à celui offert par les deux autres configurations. La fragmentation caractérisant les trois configurations citées, le nombre d'intersections limité, les longs trajets à parcourir ainsi que l'absence des trottoirs au sein de ces rues locales favorisent l'usage de l'automobile aux dépens d'autres modes de déplacement tels que la marche et le vélo (Figure 2-20).

Figure 2-20: Rues locales : La rue Fiddlers Green.
Source : (*Google Maps*, 2017).

[73] Le nombre de points d'accès à un ou plusieurs groupements d'habitations renvoie au nombre d'intersections entre les collectrices et les rues locales sur lesquelles se déploient les groupements en question.

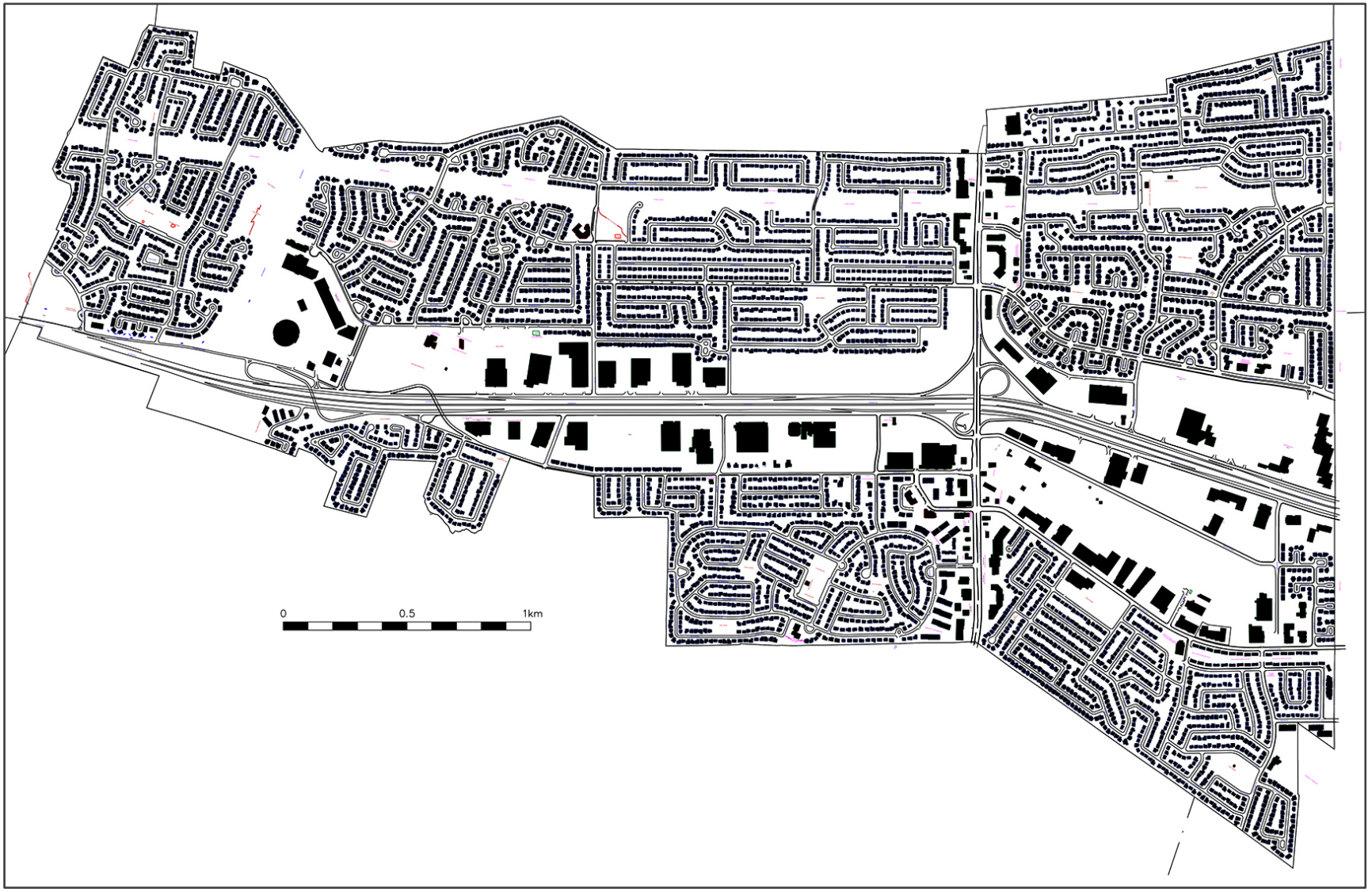


Figure 2-21: Le tissu urbain de la ville de Kirkland. Source : Illustration élaborée par l'auteur sur la base de la carte de ville de Kirkland (2019) et des vues en image satellite de *Google Maps* (2019).

Les entités industrielles, commerciales, résidentielles et les équipements publics :

- Les entités industrielles se développent de part et d'autre de l'autoroute A-40 formant ainsi une forme linéaire. Ces entités sont accessibles directement depuis les voies de services nord et sud (Figure 2-21 et Figure 2-22).
- Les entités commerciales sont de différentes superficies. Les magasins de « grande surface » tels que *Walmart*, *Brault et Martineau* et *Canadian Tire* sont situés à proximité de l'échangeur routier et sont accessibles directement depuis l'autoroute A-40 en passant par les voies de services. Cependant, les magasins de moyenne et petite surface se développement linéairement de part et d'autre du boulevard Saint-Charles vers le nord et vers le sud (Figure 2-22).
- Les entités résidentielles (ou habitations) sont situées en arrière-plan par rapport à entités industrielles et commerciales[74]. Contrairement à ces dernières, l'accès aux habitations demande généralement un long trajet à parcourir pour un automobiliste qui vient depuis l'autoroute A-40. Dans ce cas, l'itinéraire consiste – en fonction de la direction du déplacement sur l'autoroute – à prendre une bretelle de sortie[75], continuer son chemin sur le boulevard Saint-Charles ou une des voies de service, tourner à droite ou à gauche en empruntant une collectrice, puis emprunter une rue locale pour accéder à la destination voulue (Figure 2-22). Ces habitations se trouvent – dans la plupart des cas – dans des enclaves prenant la forme de rues en boucles, en « L » ou en cul-de-sac. Ainsi, les habitations n'entretiennent aucune relation directe en termes d'accessibilité avec les entités industrielles et commerciales. Dans les endroits où les habitations et les entités industrielles et commerciales se juxtaposent, des clôtures séparent les différents espaces.
- Les équipements publics se trouvent dispersés sur l'ensemble du territoire de la ville. Cependant, la plupart de ces équipements se situe dans la partie sud de l'autoroute A-40, à

[74] À l'exception des habitations situés à proximité des viaducs Sainte-Marie et celles qui se trouvent au nord de l'autoroute A-40 et à l'ouest de l'emprise du futur parc régional (projetée auparavant comme emprise de la future autoroute 440).
[75] Il s'agit des sorties 49 et 50 des côtés nord et sud de l'autoroute A-40.

l'est et à l'ouest du boulevard Saint-Charles. Ces entités se déploient à proximité des entités résidentielles et sont accessibles depuis les collectrices.

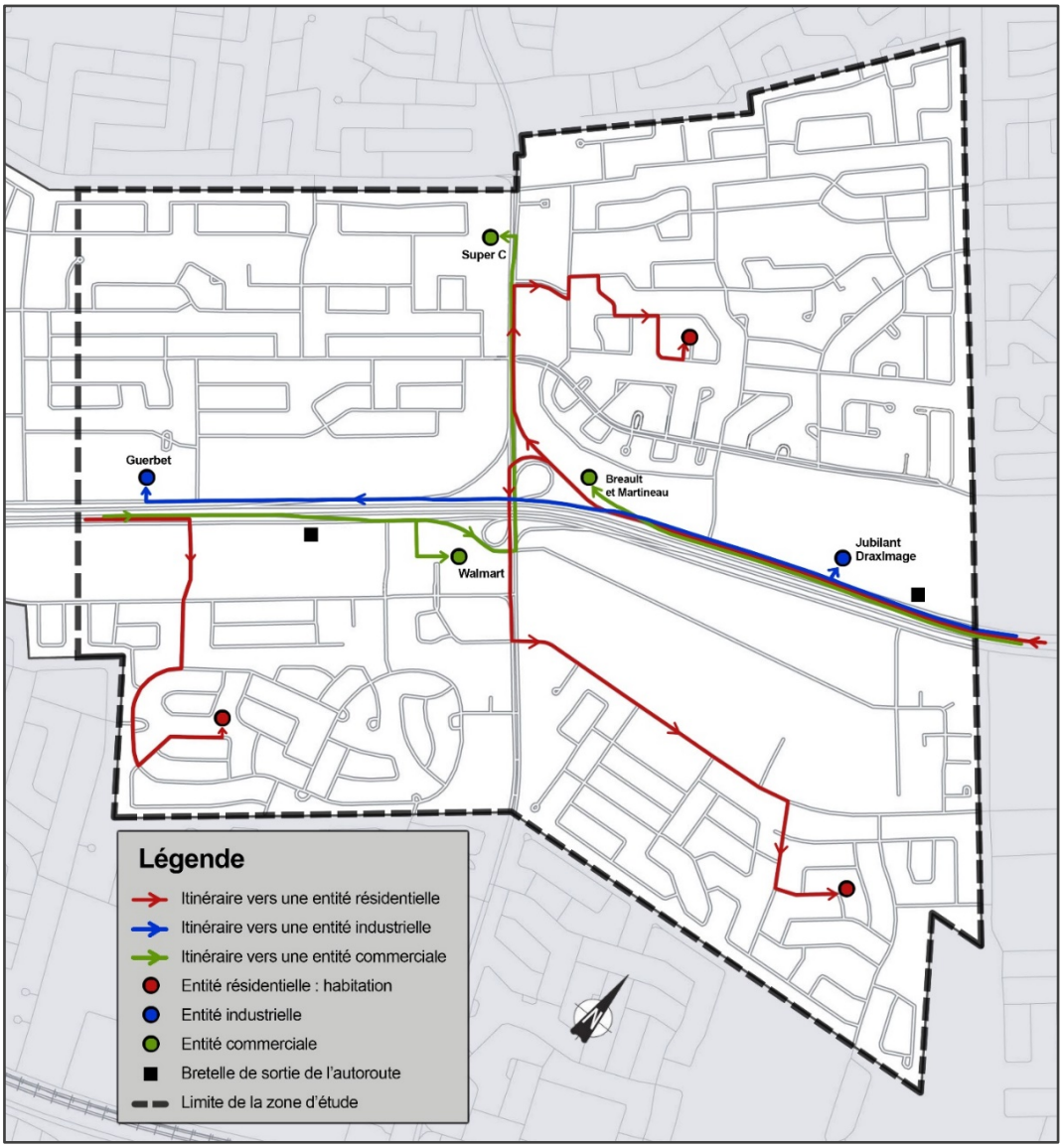


Figure 2-22: L'accessibilité vers les entités résidentielles, commerciales et industrielles depuis l'autoroute A-40. Source: Illustration élaborée par l'auteur sur la base de la carte de la ville de Kirkland (2019) et sur la base des vues en image satellite de *Google Maps* (2019).

- Les parcs publics sont dispersés sur l'ensemble du territoire de la ville à proximité des différents voisinages. Les parcs de « grande surface » sont accessibles depuis les collectrices (tels que les parcs Meades et Ecclestone) alors que les « petits » parcs (tels que les parcs Houde et Fewtrell) sont accessibles depuis des rues locales. Ces « petits » parcs permettent généralement d'articuler des rues locales discontinues. Notons ici qu'un parc régional

comportant une voie réservée pour autobus et une piste cyclable a été récemment projeté au nord-ouest de la ville, sur la même emprise qui a été préalablement projetée pour la future autoroute 440, dans le but de faciliter l'accès à la future station du Réseau express métropolitain (REM) [76].

- La servitude d'Hydro-Québec occupe une forme linéaire orientée est/ouest. Cet espace vide génère une sorte de discontinuité spatiale au sein des entités résidentielles situés au nord de la ville. Toutefois, cet espace est muni – sur toute sa longueur – d'une piste cyclable bidirectionnelle permettant d'accéder à certaines rues locales voisines. Cette servitude est traversée par le boulevard Saint-Charles, par des collectrices en huit points et par des rues locales seulement en 3 points.

Le réseau de transport en commun et le réseau cyclable :

- En observant la carte relative au réseau d'autobus (Figure 2-24) déployé par la Société de transport de Montréal dans la ville de Kirkland, nous constatons que ce réseau est limité à une fréquence de 30 à 45 minutes[77] seulement sur les voies suivantes : le boulevard Saint-Charles, les voies de services, le boulevard Hymus, le boulevard de Salaberry, une partie du boulevard Brunswick, une partie du Chemin Sainte-Marie, une petite partie du chemin de l'Anse à l'Orme et la rue Henri Daoust[78]. Certaines lignes assurent la liaison avec la gare ferroviaire de Beaconsfield au sud de la ville de Kirkland (les lignes 200, 201, 217, 401). Quant au réseau nocturne, une seule ligne – reliée à la gare ferroviaire de Beaconsfield et à la station de métro Namur – se déploie uniquement sur un petit segment au sud du boulevard Saint-Charles et sur le boulevard Hymus à une fréquence de 45 minutes.
- La carte du réseau cyclable (Figure 2-25) révèle que les déplacements à vélo sont limités principalement à l'espace défini par la servitude d'Hydro-Québec, le boulevard Elkas, le boulevard Salaberry, un segment du chemin Sainte-Marie, un segment du chemin de l'Anse à l'Orme et un segment de la rue Houde.

---

[76] Voir : https://www.ledevoir.com/politique/montreal/532148/un-lien-vert-plutot-qu-un-boulevard-urbain-dans-l-ouest-de-l-ile.

[77] Il s'agit ici du réseau local. Quant au réseau express, il est encore moins fréquent.

[78] Notons également que deux lignes d'autobus (la 218 et la 401) se déploient sur la rue Antoine Faucon parallèlement à la limite municipale nord de Kirkland.

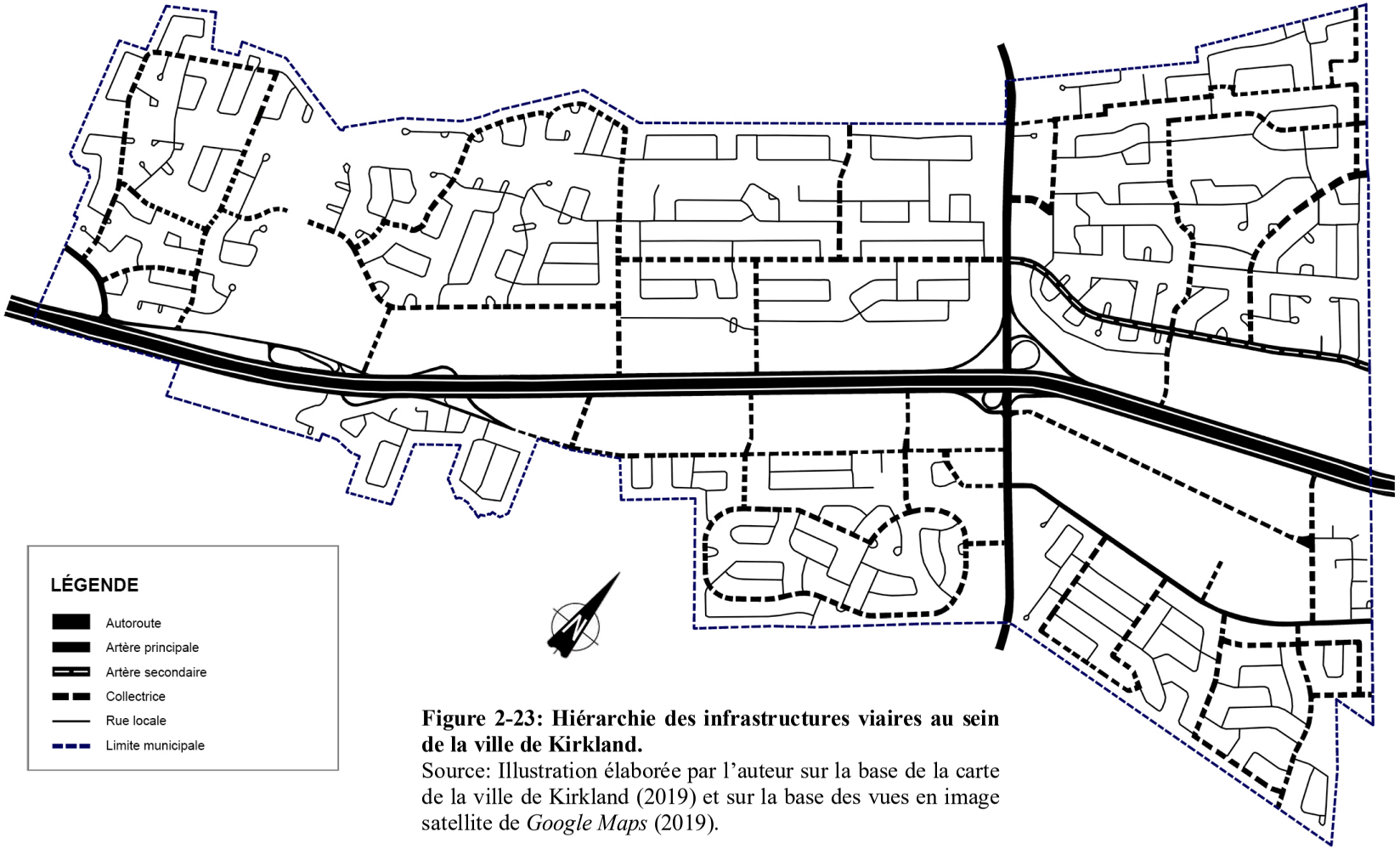


Figure 2-23: Hiérarchie des infrastructures viaires au sein de la ville de Kirkland.
Source: Illustration élaborée par l'auteur sur la base de la carte de la ville de Kirkland (2019) et sur la base des vues en image satellite de *Google Maps* (2019).

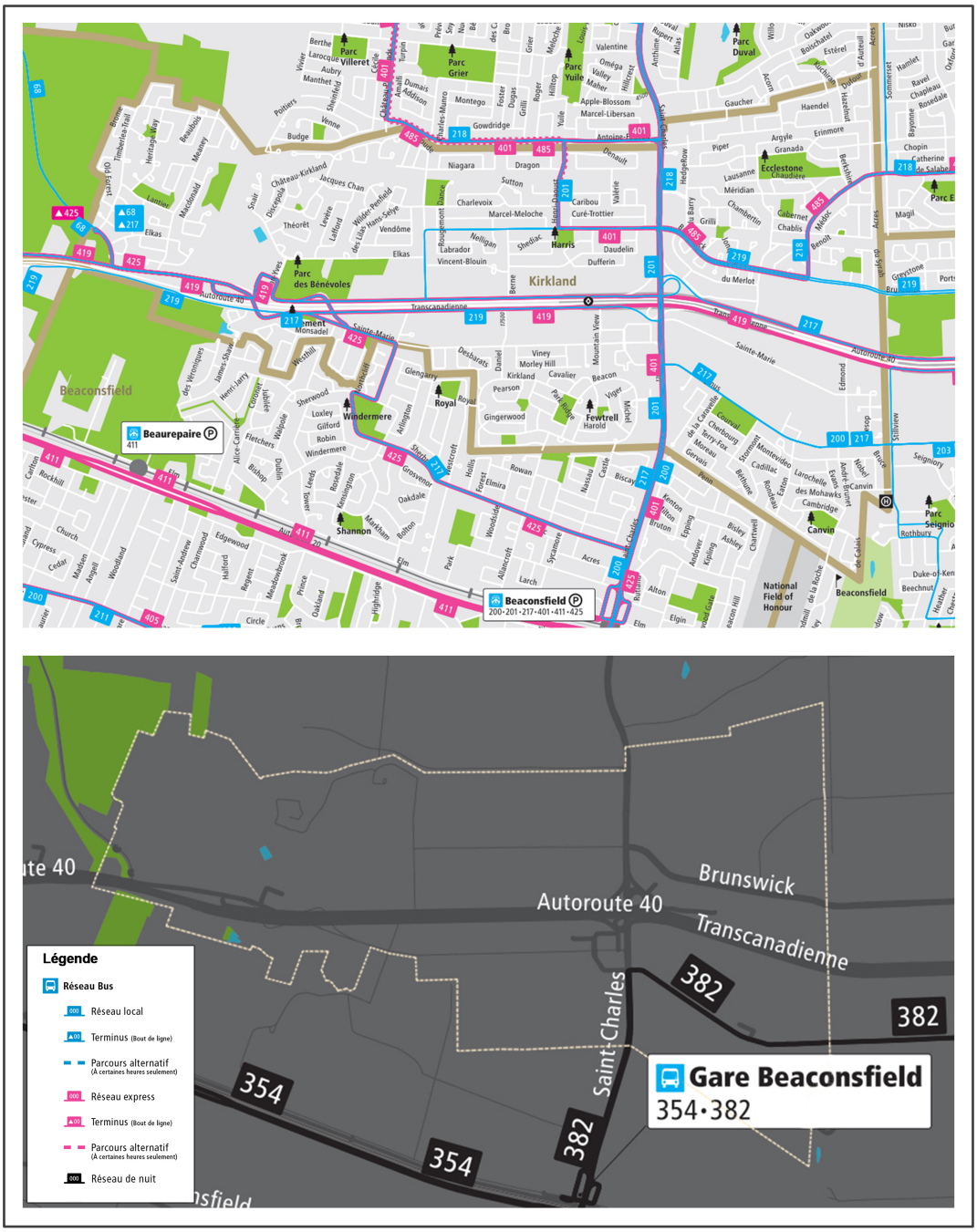


Figure 2-24: Réseau d'autobus de la société de transport de Montréal (STM).
En haut: le réseau actif pendant le jour ; En bas: le réseau actif pendant la nuit.

Source : (Société de transport de Montréal. En ligne. http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/plan_reseau.pdf ; http://www.stm.info/sites/default/files/pictures/reseaudenuit.pdf. Consultés le 17 avril 2017).

Cartes découpées et traitées par l'auteur

Figure 2-25: Les voies cyclables au sein de la ville de Kirkland.
Source : (Ville de Montréal. En ligne. http://servicesenligne.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?lng=Fr&systemName=85285577&client=Serv_corp. Consulté le 15 avril 2017)
Carte découpée et traitée par l'auteur.

2.1.5.3. Les discontinuités spatiales à l'échelle de la ville de Kirkland

Les discontinuités caractérisant le réseau viaire et se manifestant essentiellement à travers les intersections en « T » des collectrices ainsi que l'enclavement des rues locales (ayant la forme de boucles ou de culs-de-sac) nous ont aidé à repérer les discontinuités spatiales au sein de la ville de Kirkland. Rappelons ici, que nous utilisons la méthode employée par Albert Pope afin d'identifier les discontinuités spatiales au sein de *Fifth Ward*, un secteur résidentiel dans la périphérie de Houston au Texas[79]. À Kirkland, ces discontinuités spatiales – représentées en trait bleu discontinu dans la Figure 2-26 – se superposent avec les clôtures arrière[80] presque continues des habitations ou des entités industrielles et commerciales. Ces traits bleus discontinus marquent ainsi des limites ou sortes de « murs invisibles »[81] depuis les collectrices ou les rues locales et divisent les zones résidentielles en multiples fragments. Se caractérisant par leur nombre limité de points d'accès, ces discontinuités spatiales révèlent non

[79] Ce choix méthodologique a été explicité à la section 1.4 du chapitre introductif.
[80] Relativement à la voie permettant l'accès à l'entité résidentielle, commerciale ou industrielle en question.
[81] Selon les expressions d'Albert Pope (2011c) et tel qu'on l'a évoqué dans le chapitre introductif.

seulement que les entités commerciales et industrielles sont déconnectées des entités résidentielles, mais elles nous montrent également que les entités résidentielles se déploient sous forme de secteurs discontinus que l'on peut qualifier de « fragments résidentiels » dans le sens où elles entretiennent des rapports faibles en termes d'accessibilité les uns avec les autres. Ces secteurs discontinus sont composés, chacun, d'un ensemble de groupements d'habitations articulés par des rues locales (et parfois par des collectrices) formant des sortes de « micro-voisinages »[82].

[82] Les expressions « fragments résidentiels » et « micro-voisinages » relèvent d'une interprétation personnelle.

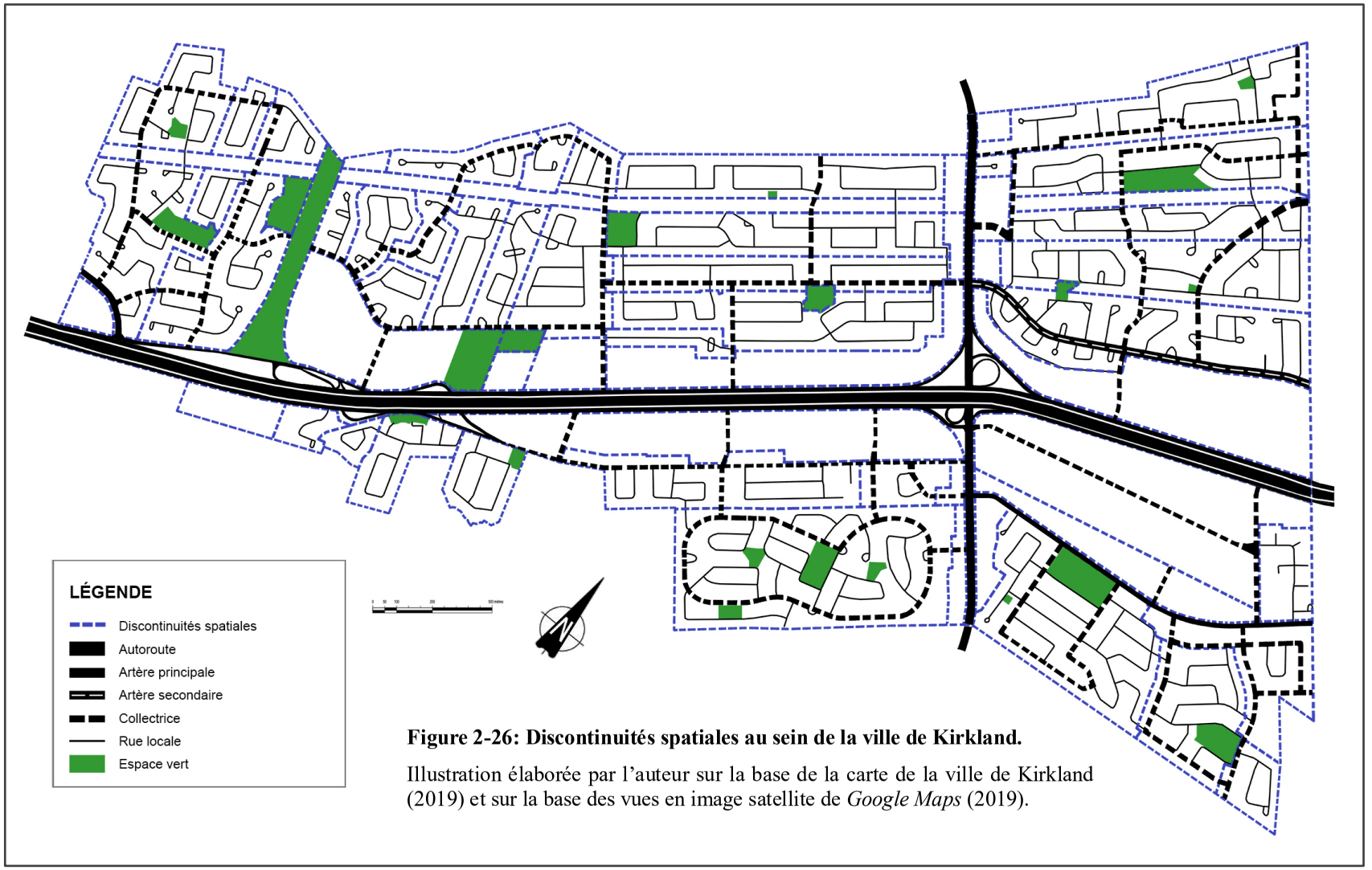


Figure 2-26: Discontinuités spatiales au sein de la ville de Kirkland.

Illustration élaborée par l'auteur sur la base de la carte de la ville de Kirkland (2019) et sur la base des vues en image satellite de *Google Maps* (2019).

2.1.6. L'échelle du « fragment résidentiel »

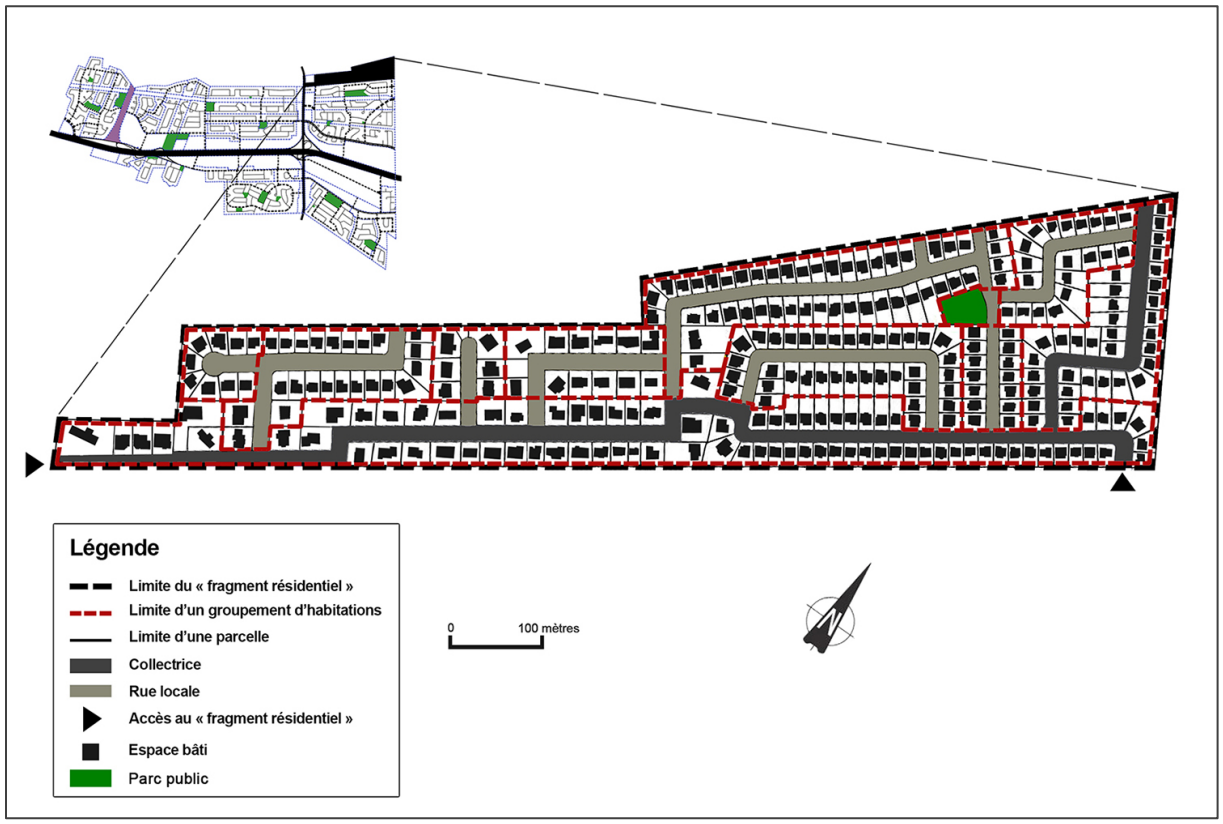


Figure 2-27: Échelle du « fragment résidentiel ».
Illustration élaborée par l'auteur sur la base du plan de zonage de la ville de Kirkland (2008), de la carte de la ville de Kirkland (2019) et des vues en image satellite de Google Maps (2019).

Si on prend le « fragment résidentiel » situé à l'extrême nord de la ville de Kirkland, à l'est du boulevard Saint-Charles (Figure 2-27), on constate ce qui suit :

- Ce fragment résidentiel est composé d'un ensemble de groupements d'habitations, de collectrices et de rues locales (Figure 2-28) et d'un petit parc public. Du côté nord, les limites du fragment résidentiel correspondent à une ligne presque continue[83] matérialisée par les clôtures des parcelles des maisons unifamiliales[84].
- Les rues Lacey Green, Oriole et Acres (représentées sur la Figure 2-27 en trait noir discontinu) constituent des collectrices permettant l'accès à l'ensemble des habitations

[83] Puisqu'elle est traversée en trois points par une collectrice et en trois points par des rues locales.
[84] Ces limites coïncident – des côtés nord et est avec les limites municipales.

situées à l'intérieur de ce fragment résidentiel via les rues locales représentées en gris clair. Débouchent toutes vers les collectrices donnant lieu à des intersections en « T », ces rues locales permettent d'acheminer le trafic vers l'artère principale qui est le boulevard Saint Charles (situé vers l'extrémité ouest du fragment résidentiel).

Figure 2-28: Intersections en « T » entre une collectrice et une rue locale. Photo à gauche : Rue Lacey Green (collectrice) et rue Fiddlers Green (rue locale) ; Photo à droite : Rue Oriole (collectrice) et rue Haendel (rue locale). Source (Google Maps, 2018).

Figure 2-29: Quelques exemples d'enclaves résidentielles : a) Rue en boucle (Rue Haendel) ; b) Rue en « double L » (Rue Dufour) ; c) Rue en « L » (Rue Cherry Ln) ; d) Rue en cul-de-sac (Rue Fiddlers Green). Source (Google Maps, 2018).

- Les rues en boucles, en cul-de-sac, en « L », « en double L » (Figure 2-29) ainsi que certaines rues rectilignes discontinues forment des sortes d'enclaves résidentielles donnant accès à des groupements d'habitations. Ces groupements définissent ainsi un deuxième niveau de

discontinuité spatiale à l'intérieur du fragment résidentiel lui-même. Ces discontinuités – représentées sur la Figure 2-27 par des lignes rouges discontinues – correspondent aux clôtures arrière des parcelles des habitations de chaque groupement.

- Le seul parc public de ce fragment résidentiel (appelé parc Moreau) a une forme trapézoïdale et est délimité de trois côtés par des clôture de maisons. Il est accessible uniquement depuis son côté est à partir de la rue Hazelnut.

2.1.7. L'échelle du groupement d'habitations

Partant du fait que les fragments résidentiels précédemment définis sont composés principalement par des groupements d'habitations articulés par des collectrices ou des rues locales, il sera question dans ce qui suit d'étudier les configurations d'un échantillon représentatif de ces groupements (Figure 2-30). La représentativité de cet échantillon repose sur deux principaux paramètres :

1) La représentativité des différents types de logements se déployant au sein de la ville de Kirkland. Ceci nous a amené à choisir un échantillon de groupements comportant les types de logements suivants : la maison unifamiliale détachée ; la maison unifamiliale semi-détachée (ou jumelée) ; la maison en rangée ; l'appartement en duplex ; l'immeuble d'appartements. Bien que nous ayons opté pour un échantillon comportant cinq types de logements, nous tenons à préciser que la maison unifamiliale détachée domine le paysage résidentiel de Kirkland à 85,2% (Tableau 3)[85].

2) La nature de la configuration des voies qui articulent les divers groupements. Nous avons choisi les configurations de rues locales représentatives, articulant

[85] Ce tableau est issu du site web de Statistique Canada (2011) puis il a été traité par l'auteur ; http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/as-sa/fogs-spg/Facts-csd-fra.cfm?LANG=Fra&GK=CSD&GC=2466102. Consulté le 24 février 2017. Notons que selon les données de ce tableau, aucun appartement en duplex n'existe sur le territoire de la ville de Kirkland. Toutefois, nous avons remarqué l'existence de ce type de logement sur les images satellite récentes de *Google Maps* (2018) et nous l'avons pris par conséquent en considération dans notre échantillon représentatif. D'autre part, ce dernier ne comporte pas les types suivants : l'appartement dans un immeuble de moins de cinq étages, et le logement mobile. Nous estimons que l'absence de ces deux derniers types n'affecte pas la représentativité de notre échantillon qui renvoie à 99,3% des logements déployés sur le territoire de Kirkland.

chaque type de logement dans un groupement. Il s'agit des configurations en boucle, en cul-de-sac, et sur une rue continue[86].

Tableau 3: Répartition des ménages privés selon le type de construction résidentielle, 2011

Type de construction résidentielle	Kirkland	
	nombre	%
Total - Type de construction résidentielle	6 830	100,0
Maison individuelle non attenante	5 820	85,2
Maison jumelée	70	1,0
Maison en rangée	570	8,3
Appartement, immeuble de cinq étages ou plus	330	4,8
Appartement, immeuble de moins de cinq étages	35	0,5
Appartement, duplex	0	0,0
Autre maison individuelle attenante	0	0,0
Logement mobile	5	0,1

À la lumière de ces critères, nous avons opté pour un échantillon comportant les groupements suivants :

1) Groupement d'habitations 1 : Des maisons unifamiliales détachées groupées sur une rue en cul-de-sac.

2) Groupement d'habitations 2 : Des maisons unifamiliales détachées groupées sur une rue en boucle.

3) Groupement d'habitations 3 : Des maisons unifamiliales semi-détachées (jumelées) groupées sur une rue ouverte[87].

4) Groupement d'habitations 4 : Des maisons unifamiliales en rangée groupées dans un cul-de-sac.

[86] Cette continuité se limite dans le cadre du fragment résidentiel. Il s'agit généralement de collectrices qui débouchent toujours vers des intersections en « T ».
[87] Ce groupement d'habitations est situé dans un super-îlot.

5) Groupement d'habitations 5 : Des maisons unifamiliales en rangée groupées dans une rue en boucle.

6) Groupement d'habitations 6 : Des duplexes groupés dans une rue en boucle.

7) Groupement d'habitations 7 : Des immeubles d'appartements groupés sur une rue en boucle.

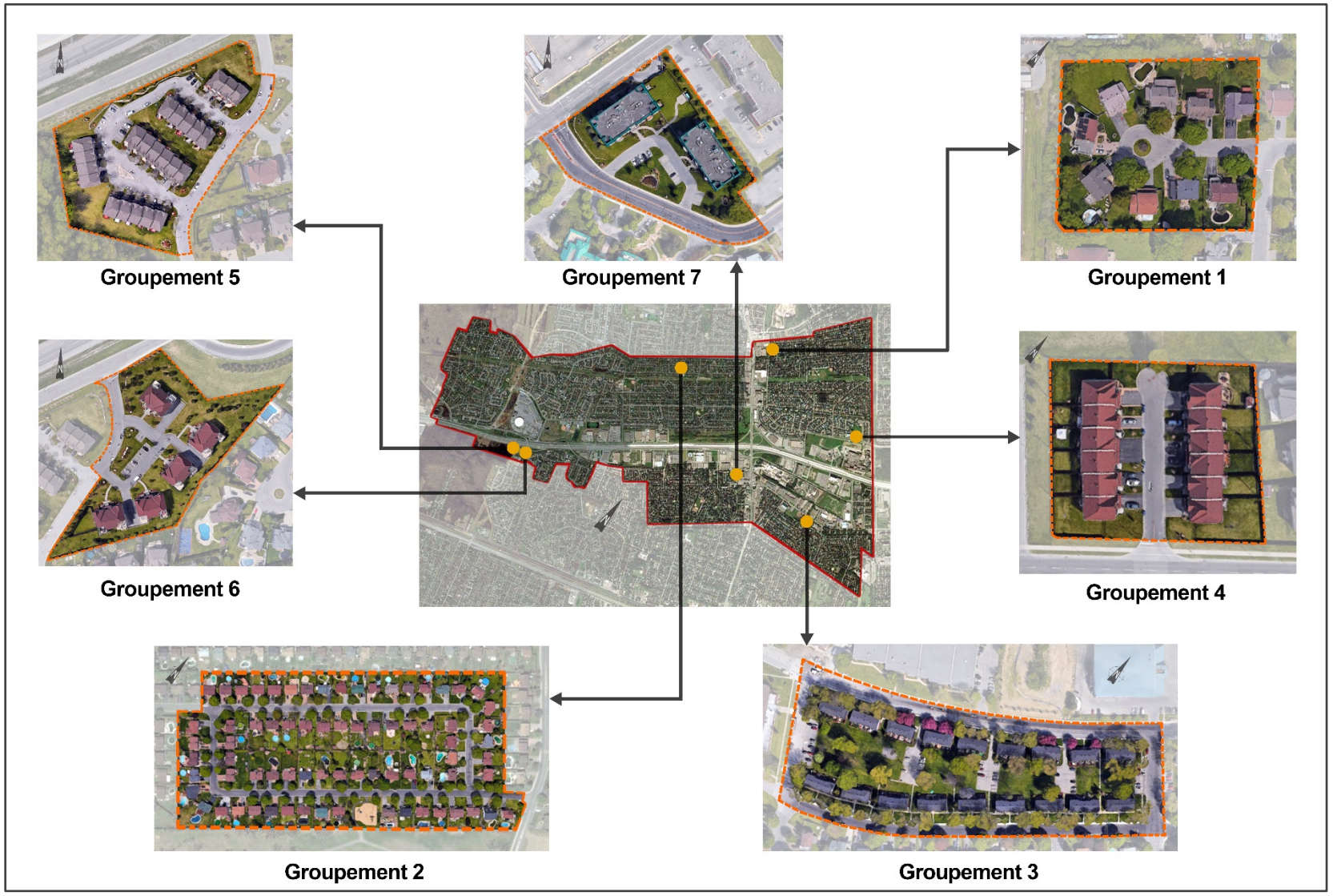


Figure 2-30: Situations et périmètres des groupements d'habitations à analyser.
Illustration élaborée par l'auteur sur la base des vues en image satellite de *Google Maps* (2018).

<u>Groupement d'habitations 1</u> : la lecture de ce groupement nous a permis de dégager les éléments suivants (Figure 2-31 et Figure 2-32):

- Ce groupement est composé des entités suivantes : neuf parcelles de maisons unifamiliales détachées ; une limite du groupement ; une rue en cul-de-sac.
- Le groupement prend une forme rectangulaire suivant la direction est/ouest.
- La limite de ce groupement est définie par les clôtures continues des parcelles d'habitations.
- Les parcelles sont juxtaposées l'une à côté de l'autre autour de la rue en cul-de-sac. Cette dernière occupe une position centrale par rapport à l'ensemble du groupement.
- Les habitations sont en retrait par rapport à la rue et occupent une position centrale par rapport à leurs parcelles respectives.
    - La rue en cul-de-sac permet l'accès au groupement d'habitations depuis le côté est. L'accès aux habitations et à leurs espaces de stationnement respectifs (extérieurs et intérieurs) s'effectue depuis la rue en cul-de-sac.

Figure 2-31: Groupement d'habitations 1.
Illustration élaborée par l'auteur sur la base d'une image satellite de *Google Maps* (2018).

Figure 2-32: Groupement d'habitations 1 : Photo en haut : Vue oblique montrant l'organisation en cul-de-sac du groupement ; Photo en bas : La rue en cul-de-sac (Fiddlers Green). Source : (*Google Maps*, 2018).

<u>Groupement d'habitations 2</u> : la lecture de ce groupement nous a permis de dégager les éléments suivants (Figure 2-33 et Figure 2-34) :

- Ce groupement est composé des entités suivantes : 74 parcelles de maisons unifamiliales détachées ; une limite du groupement ; un parc public ; une rue en boucle.
- Le groupement prend une forme rectangulaire suivant la direction est/ouest.
- La limite de ce groupement est définie par les clôtures continues des parcelles d'habitations. La servitude d'Hydro-Québec limite également le groupement du côté sud.

- Les parcelles sont juxtaposées l'une à côté de l'autre de part et d'autre de la rue en boucle. Cette dernière occupe une position centrale par rapport à l'ensemble du groupement.
- Le parc public de forme carrée, se situe au sud du groupement entre deux parcelles de maisons unifamiliales. Il est accessible depuis la rue en boucle et depuis les pistes cyclables traversant la servitude d'Hydro-Québec.
- Les habitations sont en retrait par rapport à la rue en boucle et occupent une position centrale par rapport à leurs parcelles respectives.
- Ouverte en deux points, la rue en boucle permet l'accès au groupement d'habitations depuis les côtés est et ouest.
- L'accès à l'entrée des diverses habitations et à leurs espaces de stationnement respectifs (extérieurs et intérieurs) s'effectue depuis la rue en boucle.

Figure 2-33: Groupement d'habitations 2.
Illustration élaborée par l'auteur sur la base d'une image satellite de *Google Maps* (2018).

Figure 2-34: Groupement d'habitations 2 : a) Les habitations donnant sur la rue de Niagara (rue locale) ; b) Les habitations donnant sur la rue de Dragon (rue locale) ;) c) Vue oblique du groupement montrant l'organisation des habitations autour d'une rue en boucle. Source : (*Google Maps*, 2018).

<u>Groupement d'habitations 3</u> : la lecture de ce groupement nous a permis de dégager les éléments suivants (Figure 2-35 et Figure 2-36) :

- Ce groupement est composé des entités suivantes : 36 maisons unifamiliales semi-détachées ou jumelées ; une limite du groupement ; un espace vert en commun ; quatre collectrices ; un trottoir public ; des espaces de stationnement ; des sentiers piétonniers privés.
- Le groupement prend une forme longitudinale légèrement curviligne tout en suivant la direction est/ouest.
- La limite de ce groupement est définie par les collectrices qui entourent le super-îlot des côtés sud, est et ouest et par l'artère principale (boulevard Hymus) qui représente sa limite du côté nord. Cette dernière représente la seule voie continue délimitant le groupement,

tandis que les trois autres voies sont discontinues vu qu'elles débouchent vers des intersections en « T » (les rues André-Brunet et Eaton) ou vers un cul-de-sac (la rue Bruce).

- Se situant sur une seule parcelle, les habitations sont juxtaposées deux à deux sur les côtés nord et sud de la parcelle, en retrait par rapport à la rue, formant 18 entités rectangulaires construites détachées (de même surface).
- Toutes les habitations sont accessibles depuis la rue à laquelle elles font face. Chaque deux maisons jumelées sont munies d'un passage piéton en commun permettant l'accès aux entrées principales.
- Le super-îlot est entouré sur tout son périmètre par un trottoir continu.
- Deux espaces de stationnement extérieur se situent sur les côtés est et ouest de la parcelle. Ces derniers sont accessibles depuis les rues Eaton et André-Brunet.
- Trois autres espaces de stationnement extérieur se situent au milieu de l'espace vert en commun et ils sont accessibles depuis le côté nord à partir du boulevard Hymus.
- Un espace vert en commun se trouve au centre de la parcelle, en arrière des habitations. Cet espace vert est accessible depuis les deux espaces de stationnement est et ouest, depuis les sentiers piétonniers reliés au trottoir et également depuis l'arrière des habitations.

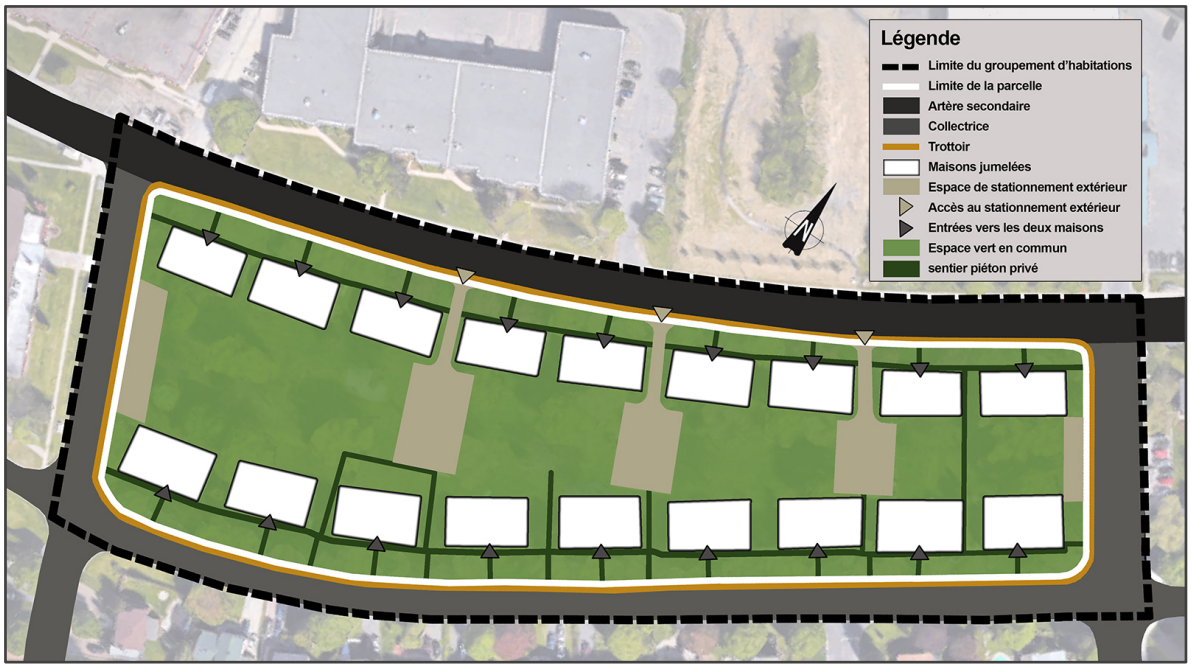


Figure 2-35: Groupement d'habitations 3.
Illustration élaborée par l'auteur sur la base d'une image satellite de *Google Maps* (2018).

Figure 2-36: Le groupement d'habitations 3 : a) Photo montrant l'accessibilité vers les habitations et les espaces de stationnement depuis le boulevard Hymus ; b) Photo montrant l'implantation des habitations relativement au Boulevard Hymus (artère secondaire) et à la rue Eaton (collectrice) ; c) Vue oblique montrant l'ensemble du groupement d'habitations. Source : (*Google Maps*, 2018).

<u>Groupement d'habitations 4</u> : la lecture de ce groupement nous a permis de dégager les éléments suivants (Figure 2-37 et Figure 2-38) :

- Ce groupement est composé des entités suivantes : deux groupes de six parcelles de maisons unifamiliales en rangée ; une limite du groupement ; une rue en cul-de-sac.
- Le groupement prend une forme presque carrée.
- Les limites *est* et *ouest* de ce groupement sont définies par les clôtures arrière des parcelles d'habitations. Quant aux limites nord et sud, elles sont définies par les clôtures latérales des maisons situées à l'une et l'autre des extrémités de chaque groupe de maisons en rangées.

- Les parcelles sont juxtaposées l'une à l'autre autour de la rue en cul-de-sac. Cette dernière occupe une position centrale par rapport à l'ensemble du groupement.
- Les parcelles des maisons situées aux extrémités de chaque groupe de maisons en rangée sont plus grandes que celles qui sont situées au milieu de ceux-ci.
- Dans chaque groupe de maisons en rangée, les habitations sont en retrait par rapport à la rue et occupent une position centrale par rapport à leurs parcelles respectives. Elles sont également alignées formant ainsi deux entités rectangulaires parallèles de surfaces égales orientées nord/sud.
- La rue en cul-de-sac permet l'accès au groupement d'habitations depuis le côté sud.
- L'accès aux habitations et à leurs espaces de stationnement respectifs (extérieurs et intérieurs) s'effectue depuis la rue en cul-de-sac.

Figure 2-37: Groupement d'habitations 4.
Illustration élaborée par l'auteur sur la base d'une image satellite de *Google Maps* (2018).

Figure 2-38: Le groupement d'habitations 4 : a) Photo montrant l'implantation du groupement d'habitations relativement au Boulevard Brunswick (artère secondaire) et relativement au terrain adjacent ; b) Photo montrant l'accessibilité vers les habitations depuis le boulevard Brunswick ; c) Vue oblique montrant l'ensemble du groupement d'habitations. Source : (*Google Maps*, 2018).

<u>Groupement d'habitations 5</u> : la lecture de ce groupement nous a permis de dégager les éléments suivants (Figure 2-39 et Figure 2-40) :

- Ce groupement est composé des entités suivantes : 5 groupes détachés de maisons unifamiliales en rangée ; une limite du groupement ; une limite de parcelle ; une rue locale ; une rue en boucle (espace de circulation privé) ; un espace vert en commun et trois espaces de stationnement extérieur privé.
- Le groupement se déploie sur une parcelle de forme irrégulière qui s'aligne vers son côté nord avec la voie de service sud de l'autoroute A-40. La limite nord de la parcelle est définie par une clôture parallèle à la voie de service en retrait de celle-ci de cinq mètres environ, tandis que la limite ouest est matérialisée par un boisé. Quant au côté sud, il est délimité par la rue locale Gérard-Guindon.

- Parmi les cinq groupes de maisons en rangée, trois sont parallèles l'une à l'autre tout en suivant ainsi une orientation nord/sud perpendiculaire à la rue Gérard-Guindon. Toutefois, le quatrième groupe se trouve parallèle à la limite ouest de la parcelle alors que le cinquième est parallèle à la limite sud. Tous les groupes de maisons sont de forme rectangulaire.
- Le groupement est composé d'un groupe de 3 maisons en rangées, d'un groupe de 4 maisons en rangées, de deux groupes de 5 maisons en rangées, et d'un groupe de 6 maisons en rangées.
- L'accès au groupement d'habitations s'effectue en empruntant la voie de service sud, puis la rue locale (en gris clair) qui permet d'accéder à la parcelle en deux endroits depuis son côté sud. Un espace de circulation privé prenant la forme d'une rue en boucle permet l'accès aux habitations composant le groupement. Quant à l'accès aux habitations et à leurs espaces de stationnement respectifs (extérieurs et intérieurs), il s'effectue par le biais d'une voie privée en forme de boucle, qualifiée sur la Figure 2-39 par « espace de circulation privé ». Les trois espaces de stationnement extérieur sont accessibles depuis la rue en boucle, à laquelle ils sont juxtaposés.
- Toutes les habitations disposent d'un espace vert arrière commun à l'ensemble du groupement.

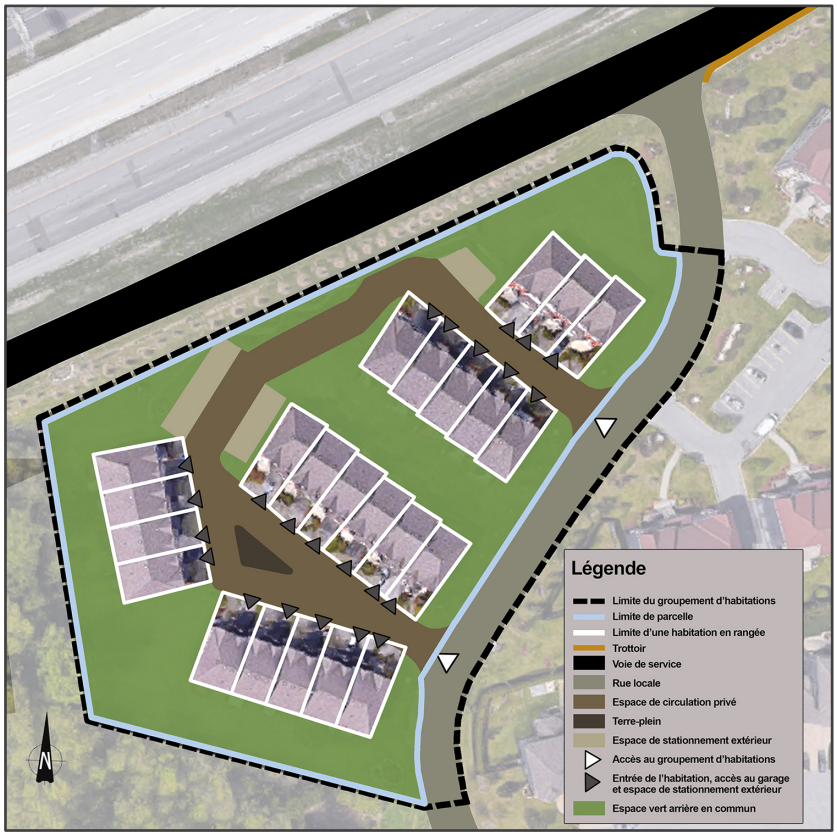


Figure 2-39: Groupement d'habitations 5. Illustration élaborée par l'auteur sur la base d'une image satellite de *Google Maps* (2018).

Figure 2-40: Le groupement d'habitations 5 : a) Photo montrant la disposition des habitations relativement à la rue en boucle (espace de circulation privé); b) Photo montrant le deuxième point d'accès au groupement d'habitations depuis la rue Gérard-Guindon (rue locale); c) Vue oblique montrant l'implantation du groupement d'habitations relativement à l'autoroute A-40, à la voie de service et à la rue Gérard-Guindon
Source : (*Google Maps*, 2018).

<u>Groupement d'habitations 6</u> : la lecture de ce groupement nous a permis de dégager les éléments suivants (Figure 2-41 et Figure 2-42):

- Ce groupement est composé des entités suivantes : cinq blocs détachés d'appartements en duplex ; une limite du groupement ; une limite de parcelle ; une rue locale ; une rue en boucle (espace de circulation privé) ; un espace vert en commun et deux espaces de stationnement extérieur privés.
- Le groupement se déploie sur une parcelle de forme irrégulière. Du côté nord, cette parcelle est délimitée par la voie de service sud de l'autoroute A-40 alors que du côté ouest, elle se

trouve délimitée par la rue locale Gérard-Guindon. Tout le reste du périmètre de la parcelle est délimité par une clôture continue.

- L'accès au groupement d'habitations s'effectue en empruntant la voie de service sud, puis la rue locale (représentée en gris clair) qui permet d'accéder à la parcelle en deux endroits depuis son côté ouest.
- Un espace de circulation privé prenant la forme d'une rue en boucle permet l'accès aux blocs d'appartements et à leurs espaces de stationnements intérieurs. Ces derniers sont accessibles depuis un des côtés latéraux de chacun des blocs d'appartements.
- L'entrée principale de chacun des blocs d'appartements donne face à la rue en boucle.
- Les parcelles des blocs d'appartements disposent d'un espace vert arrière commun à l'ensemble du groupement.
- Les deux espaces de stationnement extérieur sont accessibles depuis la rue en boucle, à laquelle ils sont juxtaposés.

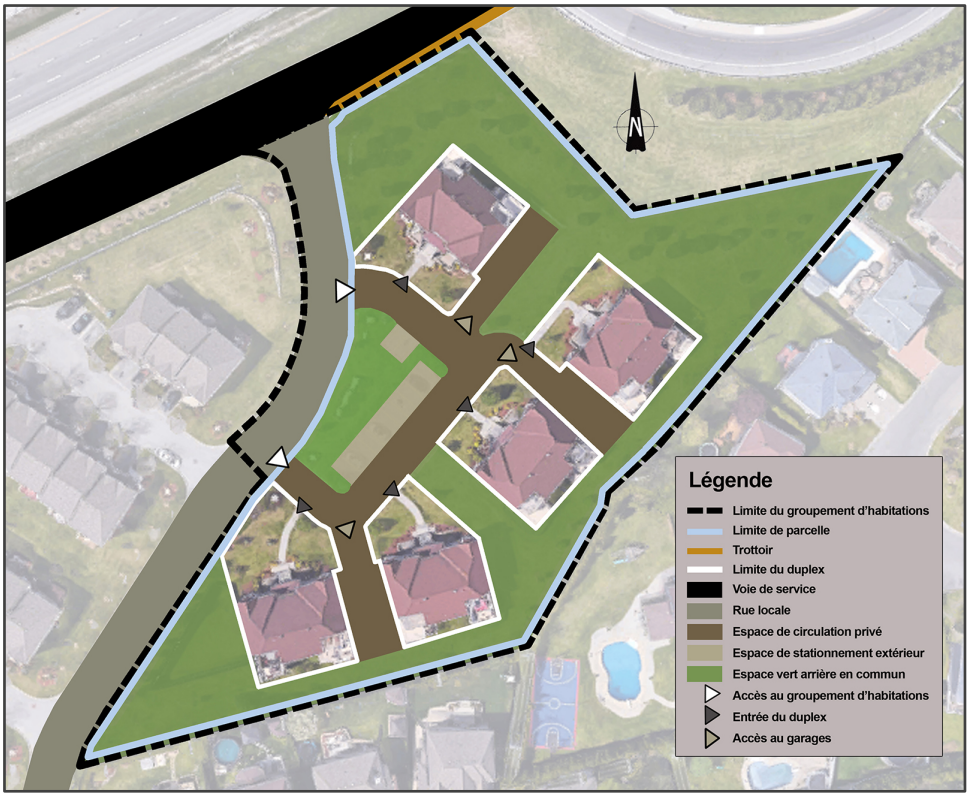


Figure 2-41: Groupement d'habitations 6. Illustration élaborée par l'auteur sur la base d'une image satellite de *Google Maps* (2018).

Figure 2-42: Le groupement d'habitations 6 : a et b) L'accessibilité du groupement d'habitations depuis la rue Gérard-Guindon (rue locale); c) Vue oblique montrant l'ensemble du groupement d'habitations.
Source : (*Google Maps*, 2018).

<u>Groupement d'habitations 7</u> : la lecture de ce groupement nous a permis de dégager les éléments suivants (Figure 2-43 et Figure 2-44) :

- Ce groupement est composé des entités suivantes : deux immeubles d'appartements de cinq étages ; une limite du groupement ; une limite de parcelle ; une collectrice ; un trottoir public ; une rue en boucle (espace de circulation privé) ; un espace vert en commun ; un sentier piétonnier privé et trois espaces de stationnement extérieur privés.
- Le groupement se déploie sur une parcelle de forme irrégulière qui s'aligne vers son côté nord avec le chemin Sainte-Marie (une collectrice). La limite est de la parcelle est définie par une clôture qui la sépare d'une parcelle avoisinante, contenant –elle aussi – un immeuble

d'appartements. Le reste de la parcelle est délimité par le boulevard Hymus[88]. Le groupement fait face à l'hôtel de ville de Kirkland se situant de l'autre côté du boulevard Hymus.

- Les deux immeubles d'appartements sont identiques ; ils ont chacun une forme rectangulaire et comportent le même nombre d'étages. Un des deux immeubles est parallèle au chemin Sainte-Marie, en retrait par rapport à celui-ci de 10 mètres environ. Le deuxième immeuble s'oriente perpendiculairement au premier, tout en laissant un espacement de 20 mètres environ par rapport à celui-ci.

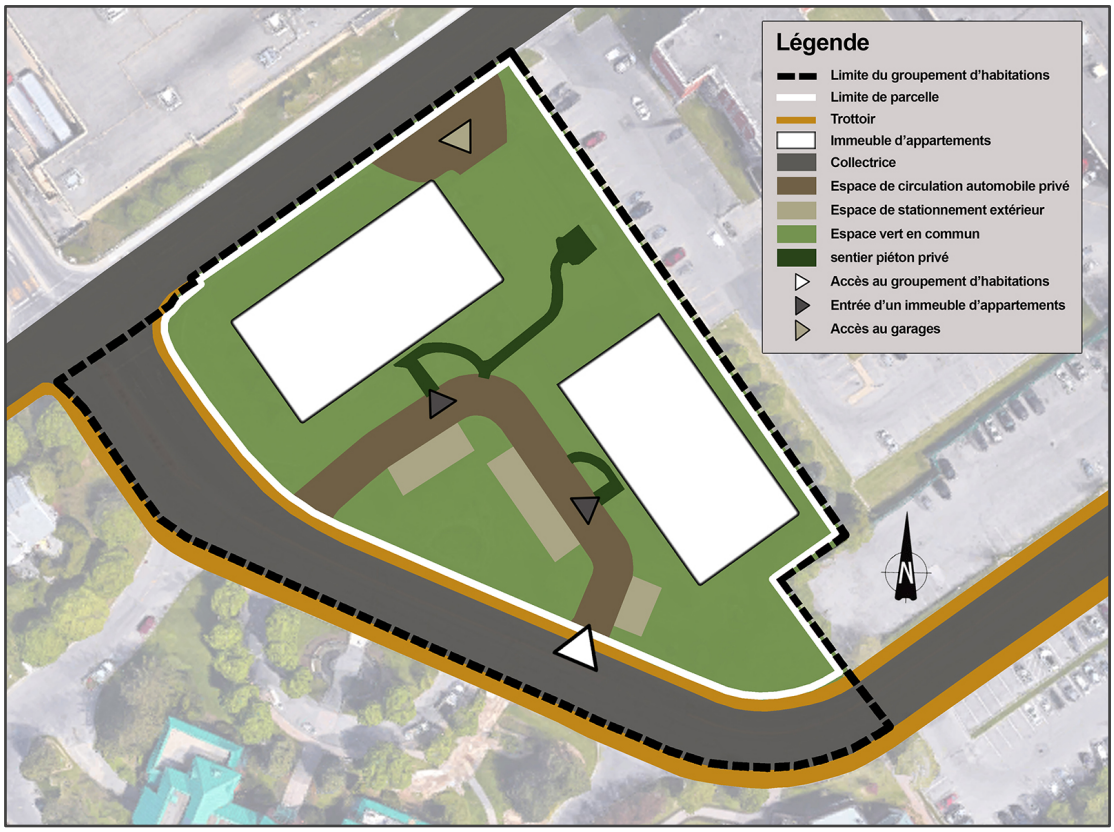


Figure 2-43: Groupement d'habitations 7.
Illustration élaborée par l'auteur sur la base d'une image satellite de *Google Maps* (2018).

[88] Dans sa partie située à l'ouest du boulevard Saint-Charles, nous avons identifié le boulevard Hymus comme une collectrice. Dans sa partie située à l'est du boulevard Saint-Charles, nous l'avons identifié comme une artère principale. Cette différenciation en termes de vocation est issue de notre propre observation sur les lieux relativement à la configuration et à l'usage de ce boulevard, qui diffèrent dans chacune des deux parties est et ouest.

- L’accès au groupement d’immeubles d’appartements s’effectue depuis le boulevard Hymus et aussi depuis le chemin Sainte-Marie. Le premier accès mène à l’entrée principale des deux immeubles et au stationnement extérieur alors que le deuxième mène aux stationnements intérieurs situés au sous-sol commun des deux édifices. La parcelle est bordée par un trottoir sur tout le périmètre délimité par le boulevard Hymus. Toutefois, nous remarquons l’absence du trottoir du côté du chemin Sainte-Marie.
- Un espace de circulation privé prenant la forme d’une rue en boucle unidirectionnelle permet l’accès aux deux immeubles du groupement depuis le boulevard Hymus.
- Les deux immeubles disposent d’un espace vert commun.
- Les trois espaces de stationnement extérieur sont accessibles depuis la rue en boucle, à laquelle ils sont juxtaposés.

Figure 2-44: Le groupement d'habitations 7 : a et b) L’accessibilité du groupement d’habitations depuis le boulevard Hymus (collectrice); c) Vue oblique montrant l’ensemble du groupement d’habitations. Source : (*Google Maps*, 2018).

2.1.8. L'échelle de l'entité architecturale

Dans cette partie, notre observation touchera l'échelle de l'entité architecturale à travers un échantillon représentatif de conformations architecturales caractérisant le paysage résidentiel, industriel et commercial de la ville de Kirkland. Dans ce sens, l'analyse s'intéressera aux entités suivantes :

1) Une habitation unifamiliale détachée[89] ;
2) Un édifice industriel ;
3) Un édifice commercial ;

<u>L'échelle de l'habitation unifamiliale détachée</u>:

Figure 2-45: Maison unifamiliale détachée située au 46 rue Lacey Green, Kirkland.
Source : (Google Maps, 2019).

Tel qu'explicité précédemment, l'habitation unifamiliale détachée constitue l'entité architecturale dominant non seulement l'espace résidentiel de la ville de Kirkland mais également l'ensemble de son espace urbanisé. Nous avons vu à travers ce qui précède que l'habitation –quel que soit son type – constitue un élément d'un groupement d'habitations qui, lui-même, fait partie d'un « fragment résidentiel ». C'est par rapport à ce contexte que nous aborderons notre lecture à l'échelle de l'habitation unifamiliale détachée. Nous avons choisi à

[89] Étant donné que les maisons unifamiliales détachées constituent 85.2% du paysage résidentiel de la ville de Kirkland (Statistique Canada. 2011), nous l'avons considéré dans cette partie comme un échantillon représentatif qui nous permettra de comprendre la configuration de l'entité résidentielle, son rapport avec les autres entités urbaines et notamment avec les infrastructures viaires.

cet égard, une maison faisant partie d'un fragment résidentiel observé préalablement[90]. La lecture de cette habitation nous a permis de dégager les éléments suivants (Figure 2-46) :

- Cette habitation fait partie d'un groupement d'habitations se déployant de part et d'autre de la rue Lacey Green. Se plaçant au côté nord de cette dernière, elle se situe au centre d'une parcelle rectangulaire s'orientant nord/sud.
- La rue Lacey Green délimite la parcelle du côté sud alors que les trois autres côtés sont délimités par des clôtures au-delà desquelles se trouvent des maisons unifamiliales détachées.
- La parcelle se compose des entités suivantes : une maison unifamiliale détachée s'étalant sur deux niveaux ; une limite de parcelle ; une cour arrière ; un espace privé situé devant la façade principale de la maison et un stationnement extérieur.
- Les accès vers l'entrée principale de la maison, vers sa cour arrière et vers ses deux garages s'effectuent depuis la rue Lacey Green. Cette dernière représente une collectrice.
- Placée au centre de la parcelle, la maison est en retrait de deux mètres par rapport à la limite est de la parcelle et d'un mètre par rapport à la limite ouest de la parcelle. La maison laisse devant elle un espace libre permettant l'accès à deux garages, un espace de stationnement extérieur pour deux voitures, un espace vert et un passage piétonnier menant à l'entrée principale de la maison et à sa cour arrière. Derrière la maison, se trouve une cour arrière délimitée par une clôture et accessible depuis l'arrière de l'habitation.

[90] Voir : l'échelle du « fragment résidentiel » à la section 2.1.6 de ce chapitre.

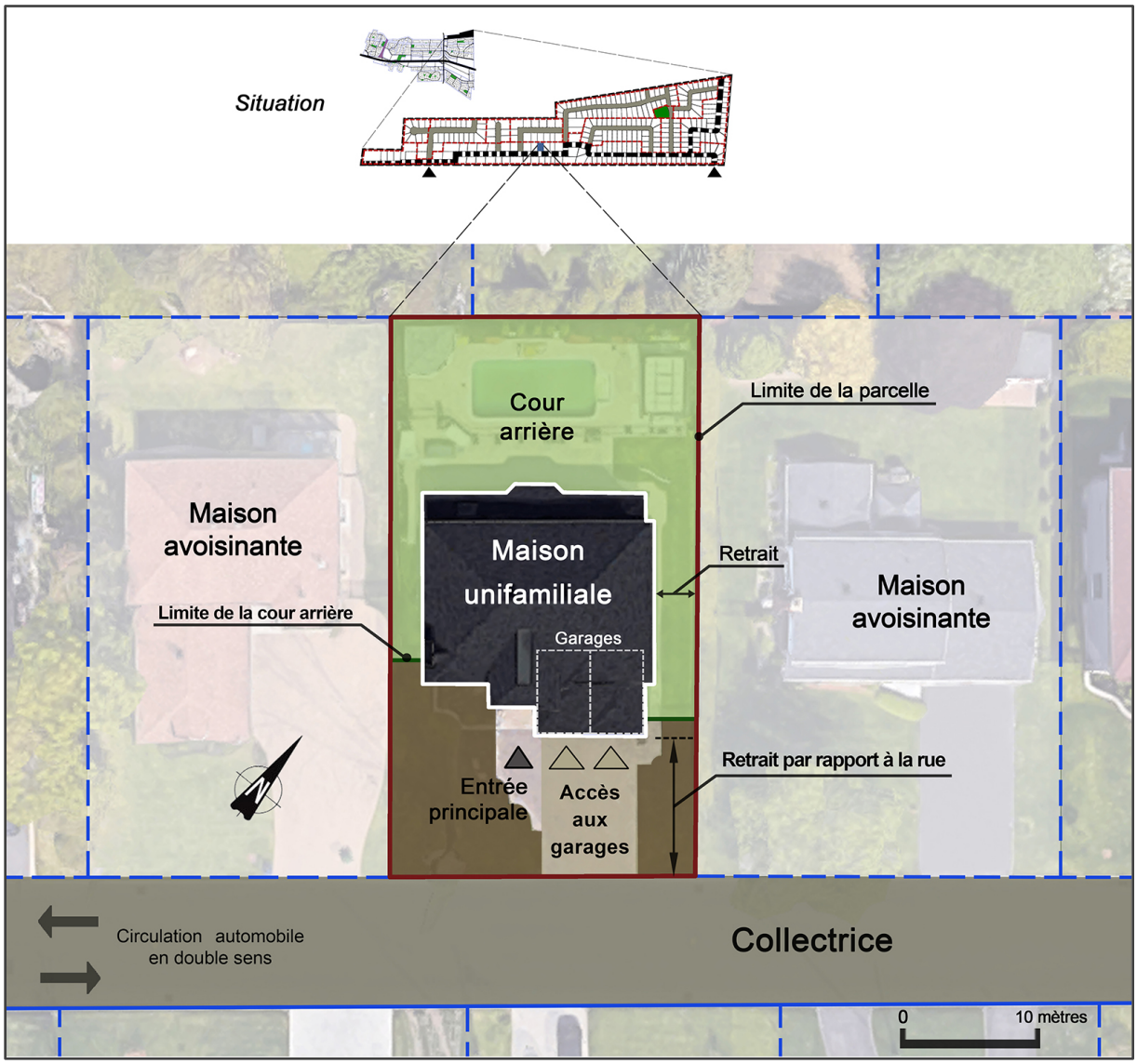


Figure 2-46: Maison unifamiliale détachée.
Illustration élaborée par l'auteur sur la base d'une image satellite de *Google Maps* (2019).

<u>L'échelle de l'entité industrielle</u> :

Nous avons opté pour l'édifice industriel de l'entreprise pharmaceutique *Guerbet* spécialisée dans la fabrication des produits d'imagerie médicale.

La lecture de cette entité nous a permis de dégager les éléments suivants (Figure 2-47 et Figure 2-48) :

- La parcelle de l'entreprise industrielle prend une forme rectangulaire et se compose des entités suivantes : Un édifice industriel ; une limite de parcelle ; une aire de chargement et un espace de stationnement extérieur.
- La parcelle se situe du côté nord de l'autoroute A-40. Du côté nord, la parcelle est délimitée par une clôture la séparant d'une zone résidentielle comportant des habitations unifamiliales détachées. Des côtés *est* et *ouest*, des parcelles d'entreprises industrielles avoisinent l'entreprise *Guerbet* sans aucune clôture qui les sépare. La voie de service nord de l'autoroute A-40 délimite la parcelle de son côté sud.
- La parcelle de l'entreprise *Guerbet* est accessible depuis la voie de service. Cette voie permet l'accès aux employés, aux visiteurs et aux véhicules lourds qui viennent charger la marchandise.
- L'entrée principale de l'édifice de l'entreprise s'effectue depuis une petite voie privée située à l'est de la parcelle qui permet également l'accès vers le stationnement extérieur réservé aux employés et aux visiteurs. Une deuxième voie d'accès privée perpendiculaire à la voie de service –se situant vers l'ouest de la parcelle – permet l'accès au stationnement extérieur de l'entreprise et à son aire de chargement. Cette voie privée permet également l'accès au stationnement extérieur et à l'aire de chargement de l'entreprise avoisinante du côté ouest.
- S'étalant sur deux niveaux, l'édifice de l'entreprise occupe une forme rectangulaire suivant la même direction nord/sud de la parcelle. L'édifice se rapproche des limites nord et est de la parcelle (laissant un léger retrait) tout en dégageant vers l'ouest et vers le sud les espaces réservés aux aires de chargement et aux stationnement extérieur.
- Occupant une forme en « L », le stationnement extérieur est articulé à un passage piétonnier permettant l'accès des employés à leur entrée privée.

a) b) c) d)

Figure 2-47: L'édifice industriel de l'entreprise pharmaceutique Guerbet: a et b) Photos montrant l'accessibilité de l'édifice industriel depuis la voie de service nord de l'autoroute A-40 ; c et d) Vues obliques montrant l'implantation de l'édifice relativement à l'autoroute A-40, aux édifices industriels adjacents et aux habitations avoisinantes. Source (*Google Maps*, 2019).

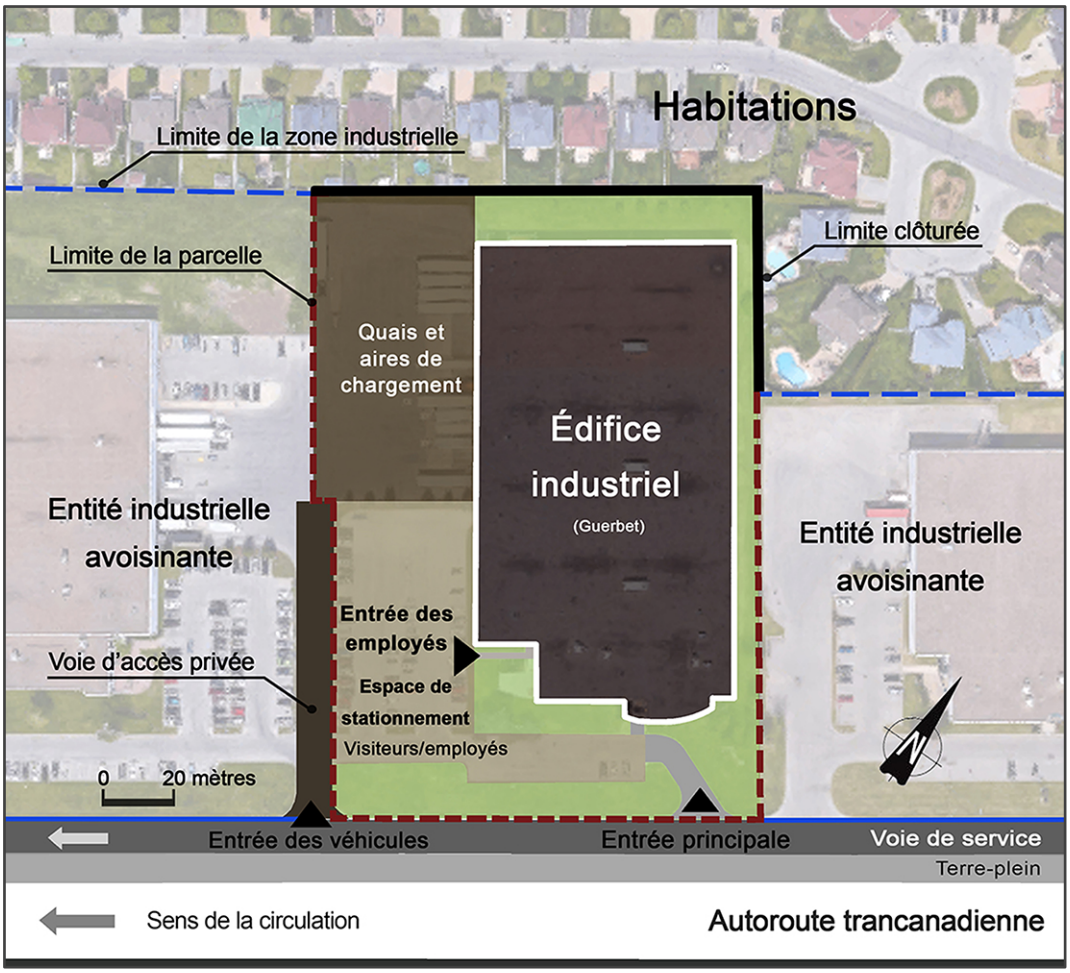


Figure 2-48: L'édifice industriel Guerbet.
Illustration élaborée par l'auteur sur la base d'une image satellite de *Google Maps* (2019).

<u>L'échelle de l'entité commerciale</u> :

Afin d'aborder l'analyse à l'échelle de l'entité commerciale, nous avons opté pour l'édifice commercial *Walmart* qui constitue une entreprise spécialisée dans la grande distribution.

La lecture de cette entité nous a permis de dégager les éléments suivants (Figure 2-51) :

- La parcelle de cette entité commerciale se situe à proximité de l'échangeur raccordant l'autoroute A-40 au boulevard Saint -Charles. Plus précisément, elle se situe du côté sud de l'autoroute A-40 à l'ouest du boulevard Saint-Charles. Étant proche de deux grandes artères (l'autoroute A-40 et le boulevard Saint-Charles), cette position lui permet d'être facilement

accessible non seulement par les habitants de la ville de Kirkland mais également par les habitants des municipalités avoisinantes (Figure 2-50).

- La parcelle est composée des entités suivantes : une limite de parcelle ; un édifice commercial ; un grand espace de stationnement ; un espace de stationnement pour les employés ; une aire de livraison de marchandises et un espace de circulation privé.
- Les limites de la parcelle se présentent comme suit : du côté est, une voie d'accès privée perpendiculaire au chemin Sainte-Marie ; du côté ouest, une deuxième voie d'accès privée parallèle à la première ; du côté sud, le chemin Sainte-Marie et du côté nord, la bretelle de la voie de service sud permettant l'accès au boulevard Saint-Charles en direction sud. Au-delà des deux voies d'accès privées des côtés est et ouest se trouve deux entités commerciales (*Brick* et *Grif & Graf Encadrement*) et une station de service (*Petro Canada*).
- L'entité commerciale est accessible en un seul endroit depuis la voie de service sud (entrée principale) et en deux endroits depuis le chemin Sainte-Marie (entrées secondaires).
- L'édifice commercial est accessible depuis un grand espace de stationnement occupant environ la moitié de la parcelle en termes de surface. Aucune ouverture ne se trouve aux côtés est, ouest et sud où la façade de l'édifice est complètement opaque.

Figure 2-49: L'édifice commercial Walmart : Photo à gauche : Vue oblique montrant l'implantation et l'accessibilité de l'édifice commercial relativement à l'autoroute A-40, à la voie de service sud et au boulevard Saint-Charles ; Photo à droite : Photo montrant l'espace de stationnement devant l'édifice commercial ainsi que l'accessibilité piétonne et en transport en commun (autobus) depuis le boulevard Saint-Charles. Source (*Google Maps*, 2019).

Figure 2-50: Accessibilité visuelle vers l'édifice commercial *Walmart* depuis le viaduc Saint-Charles. Photo prise par l'auteur (2017).

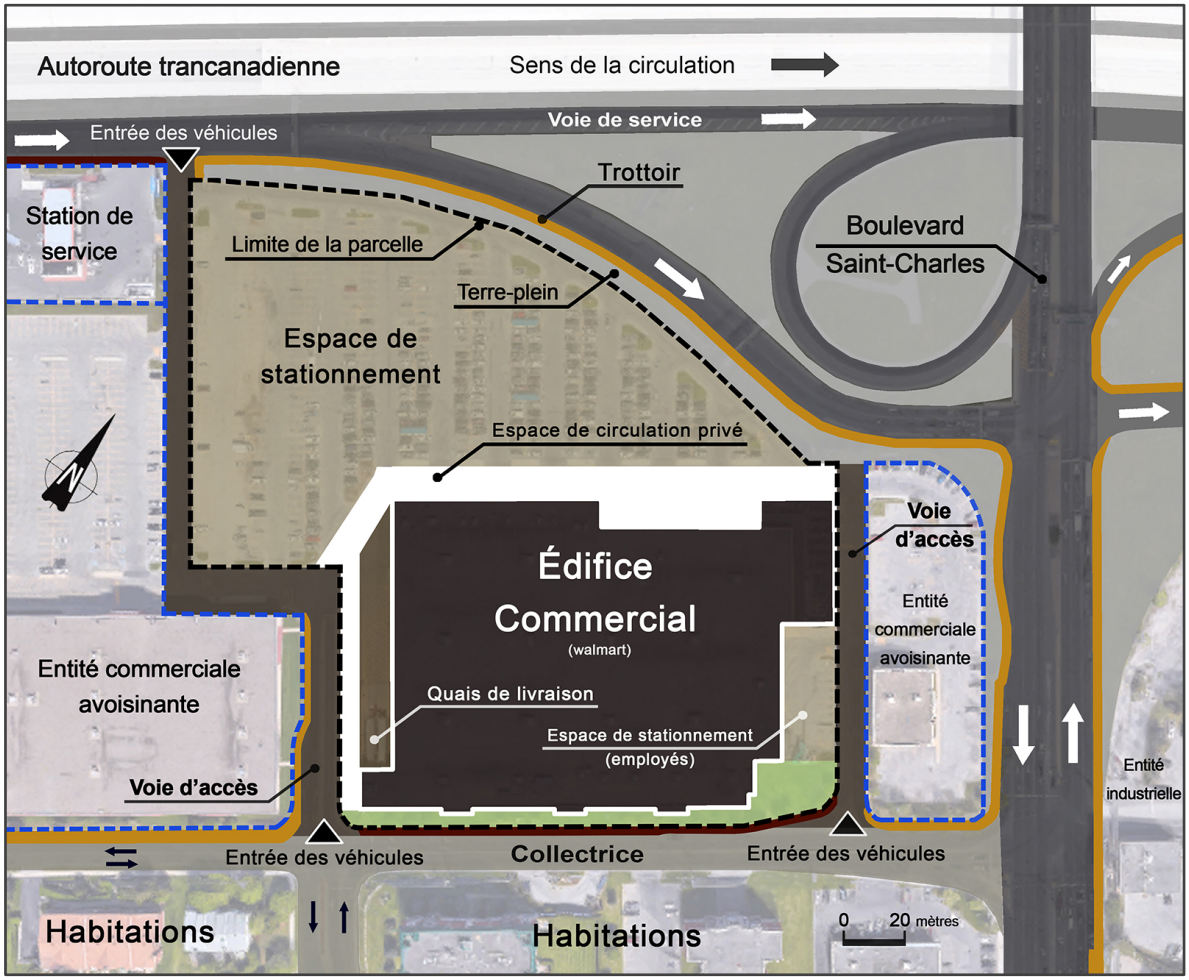


Figure 2-51: L'édifice commercial *Walmart*. Illustration élaborée par l'auteur sur la base d'une image satellite de *Google Maps* (2019).

Bien qu'il se situe dans la ville limitrophe de Pointe-Claire, à un kilomètre environ du territoire de la ville de Kirkland, le centre commercial *Fairview Pointe-Claire* représente une entité commerciale d'ordre régional attirant une large clientèle de l'ouest de l'île de Montréal et de Kirkland plus particulièrement. Se situant à proximité de l'échangeur raccordant l'autoroute A-40 au boulevard Saint-Jean, et disposant d'un vaste espace de stationnement, ce lieu offre une grande facilité en termes d'accessibilité quel que soit l'itinéraire de ses visiteurs automobilistes (Figure 2-52). Ainsi, l'implantation d'une telle entité architecturale traduit l'interaction de la ville de Kirkland avec son contexte régional, une interaction qui a été rendue possible essentiellement à travers des infrastructures d'ordre régional.

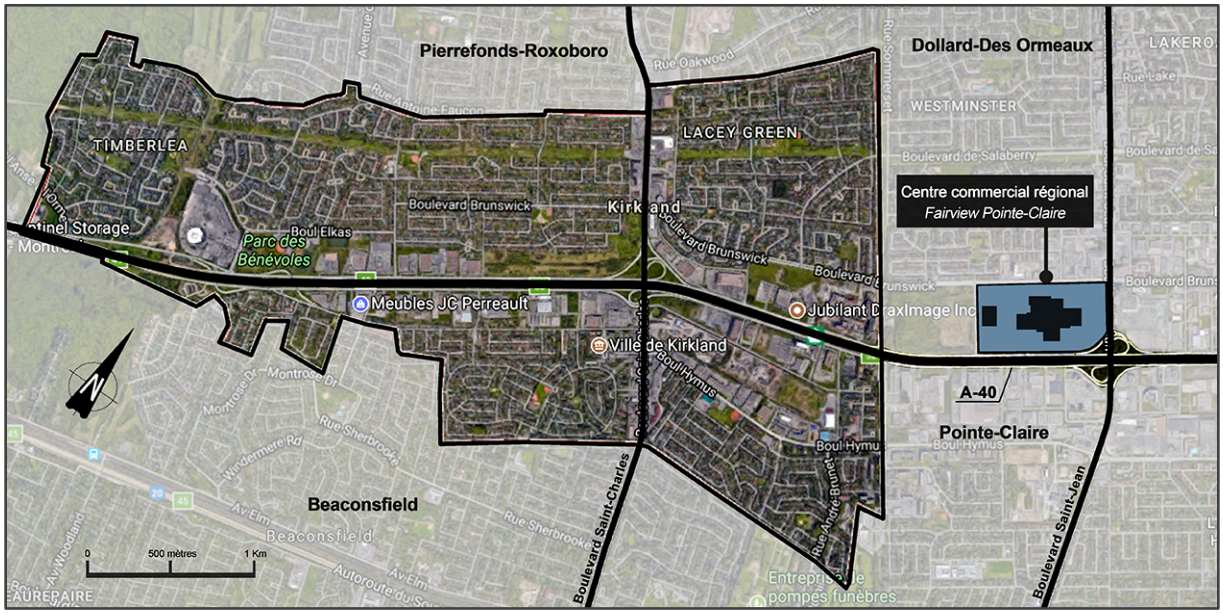


Figure 2-52: Le centre commercial régional Fairview Pointe-Claire et son rapport avec la ville de Kirkland.
Illustration élaborée par l'auteur sur la base d'une image satellite de *Google Maps* (2018).

2.2. Conclusion

La phase descriptive de la ville de Kirkland nous a permis de dégager les points suivants :

- **<u>Kirkland comme une composante d'un contexte régional</u> :** L'observation de la ville de Kirkland nous a permis en premier lieu de comprendre qu'elle fait partie d'un cadre régional portant le nom du Grand Montréal ou encore de la région métropolitaine de Montréal. Ce contexte régional régi par la Communauté Métropolitaine de Montréal en

termes d'aménagement du territoire, de développement économique et de gestion des transports ne pourrait pas toutefois être dissocié d'un contexte économique plus large intégrant l'échelle provinciale, nationale et voire même continentale. Le déploiement des autoroutes A-20 et A-40 et de certaines entités industrielles et commerciales à caractère régional sur le territoire de la ville de Kirkland traduit à quel point cette ville est reliée à un contexte très large dépassant ses limites municipales.

- **Kirkland en tant que composante d'un continuum suburbain de l'ouest de l'île de Montréal** : Kirkland constitue un fragment d'un tissu suburbain discontinu qui se développe indifféremment sur l'ensemble l'ouest de l'île de Montréal et indépendamment des limites municipales. Ces dernières ne sont que des limites d'ordre administratif difficilement repérables de point de vue matériel.
- **Une hiérarchie du réseau viaire :** Cette hiérarchie se traduit par la différenciation entre les différentes artères en termes de flux de circulation et d'usage. On distingue ainsi : l'autoroute A-40 destinée à la circulation à l'échelle régionale, provinciale et nationale ; les artères principales destinées à la circulation de transit d'ordre régional (les voies de service, le boulevard Saint-Charles et le boulevard Hymus) ; une artère secondaire (le boulevard Brunswick) destinée à la circulation de transit d'ordre local; Les collectrices recueillant le trafic depuis les rues locales et à l'acheminant vers les artères principales ou l'artère secondaire ; les tues locales destinées à la desserte résidentielle.
- **Une fragmentation du réseau viaire se traduisant à travers trois configurations différentes** : le réseau viaire au sein des lotissements résidentiels se déploie selon trois différentes configurations : le « parallèle fragmenté », le « parallèle courbé » et la configuration en forme de boucles et de culs-de-sac. Le nombre de points d'accès aux groupements d'habitations situés dans les secteurs ayant une configuration en « parallèle fragmenté » est plus élevé que celui dans les secteurs ayant une configuration en « parallèle courbé ». La configuration en forme de boucles et de culs-de-sac offre quant à elle, un nombre de points d'accès inférieur à celui offert par les deux autres configurations.

- **<u>Une ségrégation spatiale des fonctions urbaines engendrant une différentiation en termes d'accessibilité</u>:** L'analyse de la configuration urbaine de la ville de Kirkland a révélé une ségrégation fonctionnelle qui se traduit par une discontinuité formelle entre les entités industrielles, commerciales et résidentielles et par une hiérarchie en termes de localisation relativement aux infrastructures viaires. En fait, la disposition des entités industrielles de part et d'autre de l'autoroute A-40 et le déploiement des entités commerciales de part et d'autre du boulevard Saint-Charles et à proximité de l'échangeur routier démontrent qu'une certaine priorité en termes d'accessibilité a été attribuée à ces deux fonctions. Une telle accessibilité a été rendue possible essentiellement à travers la continuité et la fluidité de la circulation véhiculaire tout au long de l'autoroute A-40, des voies de service et du boulevard Saint-Charles. Les habitations – se situant en arrière-plan relativement aux fonctions industrielle et commerciale – sont accessibles en parcourant des trajets plus longs, discontinus et moins rapides.

- **<u>Une dispersion du cadre bâti</u> :** L'analyse du tissu urbain de Kirkland (Figure 2-21) a montré une dispersion du cadre bâti qui se manifeste essentiellement au sein de la zone résidentielle. Sur l'ensemble de cette dernière, la maison unifamiliale détachée constitue le type de logement la plus répandu. Les grandes parcelles sur lesquelles se situent ces habitations, les marges de reculs de ces dernières par rapport à la rue et leurs retraits par rapport aux limites latérales et arrière de la parcelle, l'espacement et la discontinuité du réseau viaire (les collectrices et les rues locales), ont engendré des espaces libres considérables entre les masses bâties donnant ainsi lieu à une occupation dispersée et à faible densité. Cette dernière est d'ailleurs confirmée par les données statistiques qui parlent d'une densité de l'ordre de 2 093,8 habitants au km^2 (Ville de Montréal, 2016).

- **<u>Une discontinuité spatiale au sein de la zone résidentielle due essentiellement à une discontinuité du réseau viaire</u> :** Les collectrices – à travers leur fragmentation due à leurs intersections en forme de « T » – et les rues locales – à travers leurs configurations en boucle, en « L » et en cul-de-sac – ont engendré des discontinuités spatiales au sein de la zone résidentielle et ont également participé à dissocier cette fonction des entités industrielles et commerciales. L'analyse de la configuration urbaine de Kirkland a montré deux niveaux de discontinuités spatiales à l'échelle de la zone résidentielle. En effet, cette

zone se compose d'une agrégation de « fragments résidentiels » discontinus qui présentent de très faibles rapports en termes d'accessibilité se traduisant essentiellement par la discontinuité des collectrices et des rues locales. Le deuxième niveau de discontinuité s'exprime à travers l'enclavement des groupements d'habitations qui composent ces fragments résidentiels. Il est dû à la discontinuité des rues locales.

- **L'enclavement des groupements d'habitations** : Notre lecture à l'échelle du groupement d'habitations a révélé que ces groupements ne sont que des enclaves regroupant des habitations, quel que soit le type de logement. Ces groupements se composent d'un certain nombre d'habitations juxtaposées autour d'une rue résidentielle ou d'une voie privée prenant la forme d'une boucle, d'un cul-de-sac ou encore le long d'une collectrice discontinue débouchant vers une intersection en « T ».
- **La dépendance des différentes entités architecturales à l'égard de l'automobile** : L'observation à l'échelle de l'entité architecturale illustre de plus près comment les entités commerciales, industrielles et résidentielles sont dépendantes en termes d'accessibilité à l'égard de l'automobile. L'implantation des entités commerciales et industrielles le long des voies de service de l'autoroute A-40, des artères principales et secondaires ainsi que les vastes espaces de stationnement dont elles disposent reflètent amplement cette dépendance. Quant aux habitations, cette dépendance se traduit à travers les longs trajets à parcourir pour les atteindre et aussi à travers les stationnements extérieurs et intérieurs (garages) dont elles disposent. Cette dépendance confirmée par les statistiques tel qu'on l'a évoqué au chapitre introductif [91], est favorisée par les limites que présente le réseau de transport en commun en termes de déploiement ainsi que par le peu d'espaces disponibles pour la marche et le vélo.

Après avoir dégagé les principales caractéristiques relatives à la configuration urbaine de la ville de Kirkland, quels seraient les facteurs qui auraient influencé une telle configuration ?

[91] Voir la section 1.2 du chapitre introductif.

Chapitre 3 : Phase analytico-régressive

3.1. Introduction

Ce chapitre correspond à la phase historico-génétique de notre recherche. En se basant sur les constats issus de la phase descriptive, il sera question de montrer que la configuration urbaine précédemment décrite traduit un « climat général » qui régnait tout au long de l'urbanisation de Kirkland depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, et qui fut façonné par des facteurs d'ordre socio-culturel, politique, économique, urbanistique et architectural. Tel qu'annoncé dans le chapitre introductif, il s'agit de remonter vers le passé dans le but de présenter ces différents éléments qui auraient interagi pour produire ce climat dans le contexte nord-américain, canadien, québécois et montréalais. Pour ce faire, nous présenterons en premier lieu comment la suburbanisation émergeait au cours du XIXe et du XXe siècle aux États-Unis. En deuxième lieu, il s'agit de présenter les principaux facteurs d'ordre socio-culturels qui pourraient expliquer l'engouement pour l'usage de l'automobile. En se basant sur l'exemple de Henry Ford, nous expliciterons à quel point le choix de la décentralisation de la production industrielle et des populations avait-il ouvert la voie à une urbanisation généralisée sur l'ensemble du territoire dans le contexte des États-Unis. On s'attardera par la suite à développer les principaux facteurs qui auraient conditionné le climat idéologique de la pensée urbanistique et architecturale en Europe et en Amérique du Nord, entre la fin du XIXe siècle et au cours de la première moitié du XXe siècle. Ensuite, on se focalisera sur le contexte montréalais pour montrer comment la suburbanisation y aurait-elle donné naissance aux premières municipalités de banlieue qui devinrent les nouveaux cadres de la vie communautaire au tournant du XXe siècle. En dernier lieu, il sera question d'expliquer comment la banlieue automobile avait-elle été influencée par certains paramètres d'ordre politique notamment les choix en matière d'infrastructures viaires et de zonage ainsi que le rôle joué par la Société centrale d'hypothèques et de logement.

3.2. La suburbanisation au cours du XIXe et du XXe siècle aux États-Unis

> « […] Suburbia is the site of promises, dreams, and fantasies. It is a landscape of the imagination where Americans situate ambitions for upward mobility and economic security, ideals about freedom and private property, and longings for social harmony and spiritual uplift » (Hayden, 2003, p. 3).

Définie comme « *the process that produces suburbs* » (Goldfield, 2007, p. 776), la suburbanisation a constitué un facteur fondamental dans la dispersion de la population américaine depuis la deuxième moitié du XIXe siècle et tout au long du XXe siècle. Définie en opposition à la « *walking city* »[92] ayant caractérisé la majorité des villes à travers le monde à l'aube du XIXe siècle (Jackson, 1985), « *suburb* » ou « *suburbia* » a émergé comme une forme d'urbanisation en périphérie de la ville[93] ou « *beyond the city* » (Fishman, 1987, p. 5). Cette position périphérique ne nie pas toutefois la dépendance politique, économique et culturelle[94] du *suburb* à l'égard de la ville centre (Ibid.). Selon Fishman, le *suburb* se distingue de la ville-centre par sa faible densité, par la prédominance de l'habitat unifamilial et par la forte présence de la verdure : « *The suburb must be large enough and homogeneous enough to form a distinctive low density environment defined by the primacy of the single family house set in the greenery of an open, parklike setting* » (1987, p. 5). C'est ainsi que le *suburb* fut considéré, depuis son émergence, comme un nouvel idéal de la vie de famille (Figure 3-1) voulant fuir la surpopulation, la congestion et l'insalubrité de la ville industrielle (Jackson, 1985 ; Fishman, 1987 ; Hayden, 2003). Considérée essentiellement comme une création culturelle et comme un choix conscient basé sur la structure économique et les valeurs culturelles de la bourgeoisie[95] anglo-américaine (Fishman, 1987)[96], « *suburbia* » fut le résultat de l'interaction de plusieurs facteurs d'ordre culturel, socio-économique, racial ou ethnique. Toutefois, Il convient aussi de souligner le rôle joué par les classes populaires dans le processus de suburbanisation aux États-Unis durant les trois premières décennies précédant la Deuxième Guerre mondiale (Bérubé, 2014a). Ce rôle a été amplement développé par les géographes Richard Harris (1999) et Robert

[92] Caractérisée par la densité, par la distinction claire entre la ville et la campagne, par la mixité de ses fonctions urbaines, par la proximité entre lieu de résidence et lieu de travail, par la valeur octroyée au centre-ville considéré comme point de concentration privilégié de la population (Jackson, 1985).
[93] D'où la dénomination « périurbanisation » (Choay et Merlin, 2010).
[94] Selon certains auteurs, cette dépendance est devenue aujourd'hui beaucoup moindre (Dupuy, 1995).
[95] La bourgeoisie représente une partie de la classe moyenne dont le capital ou le statut professionnel lui permettaient non seulement de créer de nouveaux modes de vie, mais d'influencer – à travers ses valeurs – d'autres classes sociales moins prospères (Fishman : 1987, p. 12).
[96] Il ne s'agit – selon Fishman – d'une réponse inévitable de la part de la classe moyenne vis-à-vis de la révolution industrielle, mais plutôt d'un choix réfléchi d'une élite bourgeoise londonienne depuis le début du XVIIIe siècle (1987, p. 9).

Lewis (1999) qui ont mis l'accent sur « une diversité suburbaine à laquelle Jackson et Fishman avaient fait allusion, mais à laquelle ils ne s'étaient pas intéressés »[97] (Bérubé, Ibid., p. 15).

Figure 3-1: Une lithographie de Nathaniel Currier idéalisant la vie familiale en banlieue aux États-Unis au milieu du XIXe siècle, 1855. Source : (Jackson, 1985, p. 120).

3.2.1. Les facteurs d'ordre socio-culturel

L'idéal de vie en banlieue[98] ou le *suburban ideal* (Jackson, 1985) s'est émergé dans l'imaginaire américain depuis que les premières *borderlands*[99] étaient apparues vers les années 1820. Pendant la deuxième moitié du XIXe siècle et tout au long du XXe siècle, cet idéal s'est

[97] Il s'agit ici des ouvrages *Crabgrass Frontier* de Kenneth T. Jackson (1985) et *Bourgeois Utopias : The Rise and Fall of Suburbia* de Robert Fishman (1987).

[98] L'usage du terme « banlieue » ici ne renvoie pas au sens étymologique du terme en langue française ni à son acception dans le contexte culturel et historique particulier de la France depuis le XIXe siècle jusqu'à nos jours. Il est plutôt utilisé pour signifier cette « forme d'urbanisation en périphérie de la ville » propre au contexte particulier des États-Unis, c'est-à-dire pour signifier « *suburb* » ou « *suburbia* » tel qu'on l'a défini précédemment.

[99] Fuyant les nuisances des villes industrielles congestionnées comme New York et Boston, certaines familles de la classe moyenne américaine avaient choisi – vers les années 1820 – de s'établir en périphérie de la ville (à une distance d'un à deux milles de celle-ci) formant ainsi les *borderlands* considérées comme la première matérialisation de l'habitat suburbain (Hayden, 2003).

articulé autour de la valorisation à la fois sociale et religieuse[100] de la vie en famille (Figure 3-2) et du travail domestique de la femme et de la promotion de la propriété privée de la maison unifamiliale détachée placée au milieu d'un paysage de verdure comme une source de jouissance et de bonheur inégalée (Fishman, 1985 ; Hayden, 2003). À ceci s'ajoute d'autres valeurs telles que la sociabilité et la vie au sein d'une communauté tel que l'illustre cet extrait de Hayden :

> « But for women, especially, the single-family suburban house implies isolation, lacking physical and social context. For women, the dream is house plus neighbourhood sociability. […] The result is a triple dream, house plus land plus community […] This triple dream encompasses both the private and public pleasures of peaceful, small-scale residential neighborhoods » (Hayden, 2003, pp. 7-8).

Figure 3-2: La valorisation sociale de la maison de banlieue: Illustration à gauche : Annonce publicitaire pour la construction d'une subdivision à Chicago en 1891. Portant le titre de « *The Working Man's Reward* », cette annonce vise la classe ouvrière en particulier ; Illustration à droite : Annonce publicitaire de *General Electric* datant de la Seconde Guerre mondiale. Portant le titre de « *It's a promise* », elle vise les fonctionnaires en service militaire et leurs conjointes. Source : (Hayden, 2003, pp. 7-8).

[100] Cette valorisation religieuse se manifestait – entre autres – à travers les annonces publicitaires des différents promoteurs immobiliers associant la vie dans une maison unifamiliale entourée par la verdure à la vie dans le paradis. Cette propagande touchait non seulement les classes sociales aisées mais également les classes ouvrières tel que la figure ci-après**Figure 3-2** le montre (Hayden, 2003).

Toutefois, cette quête d'une vie communautaire s'accompagnait par une certaine méfiance du surpeuplement associé à la ville dense et congestionnée. Il s'agit ainsi d'une quête d'un « équilibre » tel que Jackson le décrit dans cet extrait :

> « The first necessary condition for the unusual residential dispersal of the American people is the natural distrust of urban life and of communal living. This search for the proper balance between country and city has been part of an intellectual tradition that dates back more than two centuries » (Jackson, 1985, pp. 287-288).

3.2.2. Les facteurs d'ordre racial ou ethnique

L'expansion de la suburbanisation aux États-Unis fut façonnée également par la ségrégation raciale et ethnique notamment à travers les mesures appliquées par la *Federal Housing Administration* (FHA) pour préserver l'« harmonie » et l'« homogénéité » sociale et ethnique (Jackson, 1985) des subdivisions. Considérant ce facteur comme élément fondamental dans le maintien de la valeur foncière des voisinages et pour pouvoir octroyer les prêts immobiliers, la FHA exigeait le maintien d'une séparation stricte entre les noirs et les blancs au sein des subdivisions [101]. Avant qu'elle soit déclarée par la cour suprême comme politique illégale en 1948, une telle mesure de la FHA avait fait en sorte que la grande part de ses crédits immobiliers furent attribués aux classes moyennes blanches des banlieues, tandis que très peu furent accordés aux quartiers noirs des centres-villes (Jackson, 1985 ; Turner et Wolman, 2006). Néanmoins, dès que la ségrégation scolaire fut déclarée en 1954 comme inconstitutionnelle par la cour suprême, l'expansion suburbaine avait connu un nouvel élan après l'établissement des noirs, exclus auparavant pour des raisons raciales. Ces propos sont illustrés à travers cet extrait de Kenneth T. Jackson :

> « After the mass migration of blacks from the South gained momentum during World War I, and especially after the Supreme Court decision in 1954 that school segregation was unconstitutional, millions of families moved out the city "for the kids" and especially for the educational (as measured by standardized test scores) and social (as measured by family income) superiority of smaller and more homogenous suburban school systems. […] More importantly, the suburban school promises some relief from the pervasive fear of racial integration and its two presumed fellow-travelers – interracial violence and interracial sex » (Jackson, 1955, p. 209).

[101] Se manifestant notamment dans le *Underwriting Manual* de 1939 qui – à travers ses clauses restrictives – n'était autre qu'un moyen utilisé par la FHA pour empêcher l'occupation des noirs dans ses lotissements de banlieue (Jackson, 1985).

3.2.3. Les facteurs d'ordre économique

La suburbanisation a ouvert la voie à un axe économique potentiel à travers lequel les terres agricoles seraient en mesure d'être transformées en éventuelles aires urbanisées où certains promoteurs immobiliers pourraient y investir et en tirer profit. Cette motivation économique a représenté l'élément moteur qui a accéléré la suburbanisation (Fishman, 1987). Par ailleurs, Kenneth T. Jackson évoque six facteurs économiques fondamentaux qui expliquent l'expansion de la suburbanisation dans les grandes villes américaines et qui sont : la hausse des revenus par habitant notamment aux cours du XXe siècle, le prix abordable des terres en zones suburbaines, le transport peu coûteux reliant les lieux de résidence et les lieux de travail, le coût abordable des constructions, le rôle du gouvernement fédéral favorisant l'établissement des populations dans les banlieues, et le système économique capitaliste (1985, pp. 290-296). Au cœur de cet ensemble de facteurs se trouve un certain nombre d'acteurs qui ont stimulé d'une manière ou d'une autre la matérialisation de cette suburbanisation notamment les promoteurs immobiliers, les entreprises industrielles du domaine de construction, les propriétaires des moyens de transport en commun, les fournisseurs de services publics, les propriétaires des journaux et magazines, les propriétaires des *supermarkets* et des grands magasins, les avocats, les banques (Jackson, 1985 ; Hayden, 2003). Cet extrait de Hayden illustre ces propos:

> « For the most part, the physical realization of this dream has been in the hands of developers trying to turn a profit through suburban growth […] The boosters of growth have included lawyers, owners of suburban transportation companies (including ferries, railroads, and streetcars), owners of utilities, and owners of local newspapers, supermarkets, and big-box stores » (Hayden, 2003, p. 9).

3.2.4. Les différentes formes de suburbanisation aux États-Unis depuis la 1ère moitié du XIXe siècle jusqu'à la fin du XXe siècle

Résultant ainsi de l'interaction entre plusieurs facteurs, l'expansion suburbaine aux États-Unis a connu depuis les années 1820 et tout au long du XXe siècle des formes diverses relativement à la particularité des contextes historiques, culturels et socioéconomiques où elles avaient émergé (Hayden, 2003). Après les *borderlands* évoquées précédemment, les *picturesque enclaves* émergeaient au cours des années 1850 suivies par les *streetcar bildouts* au cours des années 1870. Vers le début du XXe siècle, les *mail-order and self-built suburbs* ont vu le jour avant que les politiques fédérales succédant à la dépression économique des

années 1930 ont fait naître les *sitcom suburbs,* au cours des années 1940 et 1950. Les années 1960 ont connu l'apparition des *edge nodes* suivis par les *rural fringes* à partir des années 1980[102]. (Hayden, 2003, p. xii). En se reposant sur l'ouvrage de Dolores Hayden (2003), nous avons synthétisé dans le tableau ci-après (Tableau 4), les principales caractéristiques de chacune de ces formes tout en les illustrant par des exemples (Figure 3-3 et Figure 3-4).

[102] Selon Hayden (2003), bien que chacune de ces formes de banlieue ou *historic patterns* fut développée à un moment historique spécifique, elle précise qu'ils demeurent encore visibles jusqu'à l'heure actuelle et que certains ont même connu quelques extensions.

Tableau 4: Les différentes formes de suburbanisation aux États-Unis depuis la 1ère moitié du XIXe siècle jusqu'à la fin du XXe siècle. Tableau réalisé par l'auteur sur la base des propos de Hayden (2003, pp. 21-167).

Période d'émergence	Vers 1820	Au cours des années 1850	Au cours des années 1870	Vers le début du XXe siècle	Au cours des années 1940 et 1950	Au cours des années 1960	À partir des années 1980
Historic patterns in the landscape	**Borderlands**	**Picturesque Enclaves**	**Streetcar Buildouts**	**Mail-Order and Self-Built Suburbs**	**Sitcom Suburbs**	**Edge Nodes**	**Rural Fringes**
Caractéristiques	• Il s'agit de maisons unifamiliales situées à la périphérie de la ville-centre, à un ou deux milles de celle-ci. • Cette forme d'habitat suburbain résulta de l'établissement des familles de la classe moyenne voulant fuir la congestion et les nuisances de la ville-centre tout en profitant du « charme » du paysage rural.	• Il s'agit de la première forme de banlieue qui répondait au « *Triple American Dream* » : « *house plus land plus community* ». • Elles furent planifiées par des architectes dans le but d'offrir une vie communautaire aux habitants. • Elles se caractérisaient par leurs rues courbes qui suivaient la topographie du site. • Elles furent composées de maisons unifamiliales entourées de d'arbres et de verdure et dotées d'espaces verts communs.	• Destinées pour les classes ouvrières, elles représentaient une version « moins chère » de l'idéal résidentiel offert par les *Picturesque Enclaves.* • L'*omnibus*, le *horsecar* ou le streetcar électrique furent les moyens de transport permettant l'accès à ce type de banlieue.	• Elles émergeaient parallèlement à la motorisation de masse au cours de la 1ère décennie du XXe siècle. • Les promoteurs immobiliers – principaux acteurs de cette forme de banlieue - offraient des subdivisions destinées pour la classe moyenne ou la classe ouvrière. • Les acheteurs des lots pouvaient construire eux-mêmes leurs propres habitations ou se doter d'habitations préfabriquées peu coûteuses (produites en série).	• Ces banlieues résultaient des politiques fédérales succédant à la dépression économique des années 1930 et visant à stimuler la construction des habitations unifamiliales en soutenant les promoteurs privés. • Sortes de petites maisons construites dans des environnements suburbains de petites échelles et dépourvues d'infrastructures urbaines.	• Elles émergeaient conjointement avec la mise en place des infrastructures autoroutières régionales • Il s'agit des banlieues résidentielles développées à proximité des réseaux autoroutier et tout près des espaces commerciaux et de bureaux de grande échelle.	• Il s'agit des banlieues résidentielles développées à la périphérie des *Edge Nodes,* et se déployant sur de vastes aires géographiques.

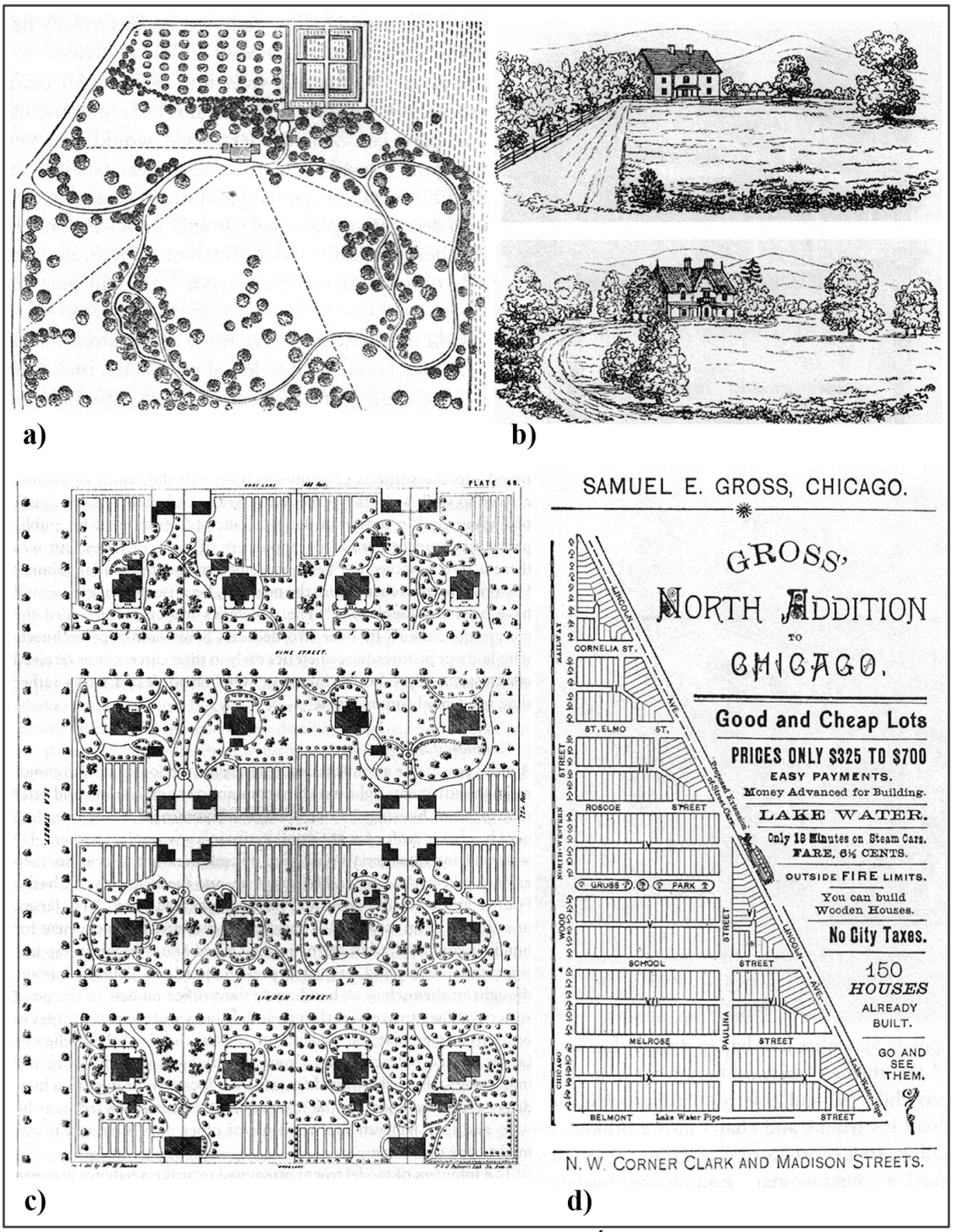


Figure 3-3: Les différentes formes de suburbanisation aux États-Unis depuis la 1ère moitié du XIXe siècle jusqu'à la fin du XIXe siècle : a et b) Deux propositions théoriques d'Andrew Jackson Downing pour des habitats suburbains en milieu rural (*Borderlands*), *Treatise on the Theory and Practice of Landscape Gardening*, 1849 (la figure 'b' propose une transformation d'une habitation existante). Source : (Hayden, 2003, pp. 28-29) ; **c) Exemple de *Picturesque Enclaves* conçues par William H. Ranlett, Staten Island, 1847.** Source : (Hayden, 2003, p. 49) ; **d) Annonce publicitaire du promoteur Samuel E. Gross pour la vente de lots destinés à la classe ouvrière (*Streetcar Buildouts*), Chicago, 1885**. Source : (Hayden, 2003, p. 81).

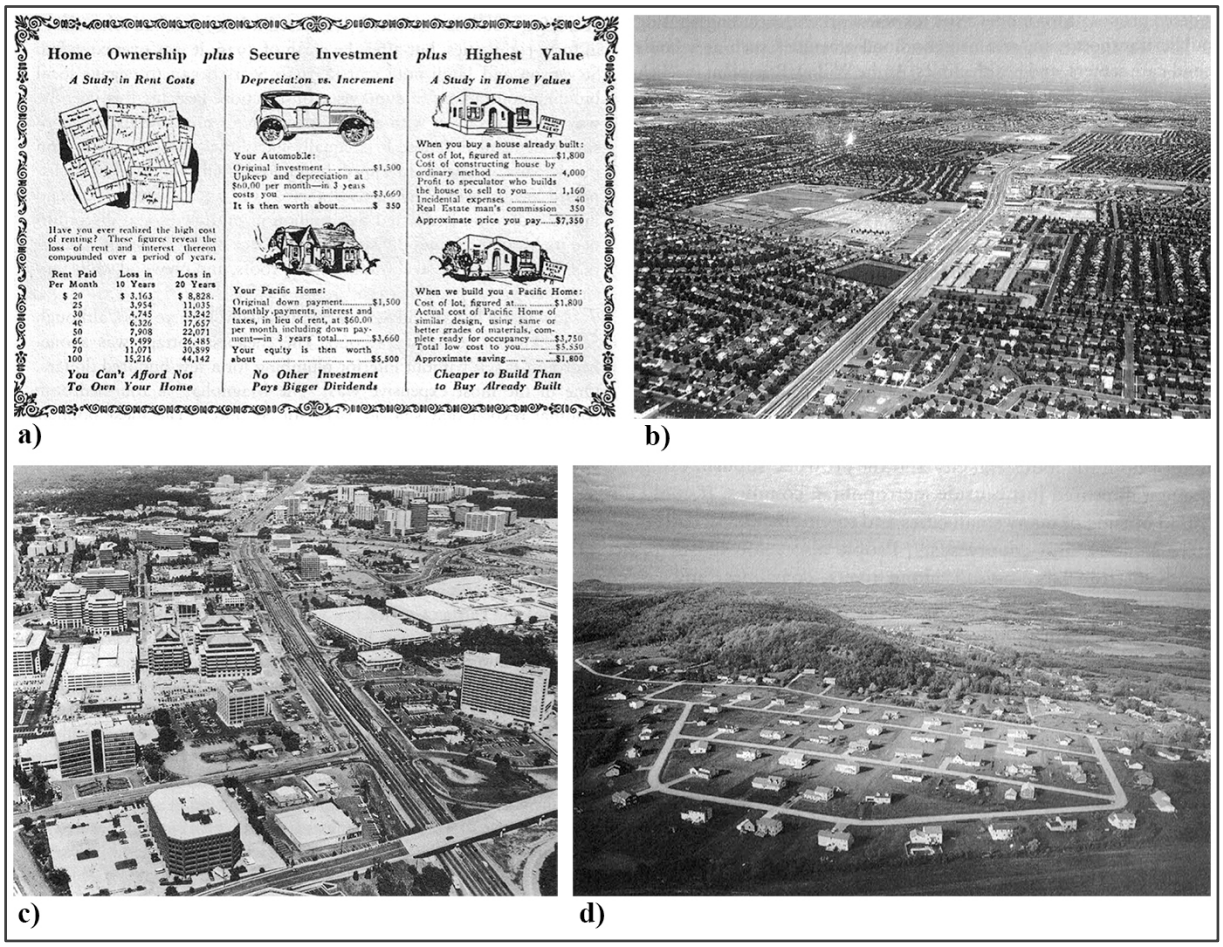


Figure 3-4: Les différentes formes de suburbanisation aux États-Unis au cours du XXe siècle : a) *Mail-Order and Self-Built Suburbs* : Annonce publicitaire de l'entreprise *Pacific Portable Construction* visant à convaincre les futurs acheteurs d'opter pour l'achat de leurs maisons préfabriquées au lieu d'acheter des maisons déjà construites plus chères, Los Angels, 1910. Source : (Hayden, 2003, p. 106) **; b) Levittown en tant qu'exemple de *Sitcom Suburb*, Pennsylvanie, 1951.** Source : (Hayden, 2003, p. 129**) ; c) Tysons Corner en tant Edge Node, Virginie, 1989.** Source : (Hayden, 2003, p. 156) **; d) Exemple de *Rural Fringes*, St. Albans, Vermont, 1995.** Source : (Hayden, 2003, p. 183).

3.3. L'engouement social pour l'usage de l'automobile

Au tournant du XXe siècle, et jusqu'à l'aube de la Première Guerre mondiale, l'automobile fut devenue un élément indissociable de la vie américaine au point qu'elle fut considérée comme une nécessité et comme un outil indispensable pour la grande masse de la population étatsunienne[103] (Flink, 1975). La demande pour l'automobile excédait largement l'offre et le nombre de véhicules mis en circulation avait connu une croissance extrêmement

[103] Contrairement à ce qui se passait en Europe au début du XXe siècle, où l'automobile représentait encore un moyen de transport accessoire ou plutôt inaccessible pour la grande majorité de la population (Flink, 1975).

rapide au cours des trois premières décennies du siècle dernier (Flink, 1975 ; Jackson, 1985 ; Bloomfield, 1990 ; Sennot, 1990).

3.3.1. L'automobile : un choix social pour des conditions de vie meilleures ?

L'émergence de l'automobile comme un choix social privilégié découlait de ses privilèges que nul autre moyen de transport de l'époque pouvait offrir. « *The motorcar was considered cleaner, safer, more reliable, and more economical than the horse* », estimait James J. Flink (1975, p. 35). Ces avantages furent perçus comme inégalables relativement aux limites du cheval en termes de vitesse et d'endurance[104] et surtout en ce qui a trait aux problèmes d'insalubrité qui lui étaient associés. Le tramway électrique – bien qu'il fût plus rapide et plus salubre que le cheval au moment de son apparition vers 1890 – exigeait l'implantation d'infrastructures ferroviaires et électriques coûteuses[105] et n'assurait pas l'acheminement des passagers jusqu'à leur destinations finales (Ibid.). Flink expose d'autres facteurs qui expliquaient cet engouement pour l'automobile, notamment de la part de la femme, à travers cet extrait :

> « Lacking the physical strength needed to control a spirited, skittish team, women in particular were impressed with the advantages of the motorcar, especially with the noiseless, odorless electric car that did not involve the problem of learning to shift gears. [...] The motor vehicle was also much more maneuverable than the horse-dawn vehicle, requiring considerably less space for turning around because of its shorter length. In addition, it was impervious to weather conditions and to fatigue. Countless tests demonstrated to the public that the motor vehicle was cheaper than the horse. It depreciated less rapidly and did about three times the work for the same amount in operating expenses » (Flink, 1975, p. 36).

En revanche, l'automobile fut considérée comme le moyen de transport idéal qui permettrait la restructuration de la société étatsunienne et l'amélioration de sa qualité de vie par le biais de la technologie, tout en préservant les valeurs de la culture américaine traditionnelle (Ibid.), tel que l'évoque Flink :

---

[104] Notamment en période estivale, où un nombre assez considérable de chevaux périssent. À New York seule à titre d'exemple, environ 15 milles décès furent enregistrés annuellement entre la fin du XIXe siècle et le début du XXe siècle (Ibid.).

[105] Notamment dans le cas où ces infrastructures devaient être généralisées sur les zones périurbaines (Ibid.).

> « Individualism – defined in terms of privatism, freedom of choice, and the opportunity to extend one's control over his physical and social environment – was one of the important American core values that automobility promised to preserve and enhance in a changing urban-industrial society » (Ibid., p. 38).

D'autre part, pour une population historiquement et culturellement attachée à l'activité agricole et à la vie rurale (Hofstadter, 1956), l'automobile se vouait comme la solution idéale qui permettrait de s'établir dans un milieu rural ou suburbain sans totalement perdre les avantages offerts par la ville-centre. Pour les agriculteurs, l'automobile promettait non seulement de mettre fin à l'isolement de la vie rurale mais également de faciliter l'activité agricole et de réduire les coûts de transport des produits vers les marchés, ce qui assurera une meilleure marge de bénéfice (op. cit.). Cet extrait de Flink illustre davantage cette idée: « By 1907, it seemed obvious that the automobile would remove the last serious obstacle to the farmer's success. It will market his surplus product, restore the value of his lands, and greatly extend the scope and pleasure of all phases of country life » (1975, p. 40).

Figure 3-5: Centre-ville de Chicago vers 1911 (Intersection des rues State et Madison).
Source: (Sennott, 1990, p. 158).

3.3.2. La dimension socio-culturelle de l'automobilisme aux États-Unis

En dépit de l'incapacité des villes-centre à accueillir l'automobile et à faciliter son déplacement, l'engouement pour son usage se fut imparable (Figure 3-5). Cet engouement pour l'automobile dépassait son usage comme moyen de transport individuel pour englober une multitude d'usages au point d'en constituer un mode de vie dominant et hégémonique, tel que le montre le phénomène de l'automobilisme (Flonneau, 2008). À titre d'exemple, l'automobile servit comme outil rendant accessible la lecture aux habitants des zones rurales aux États-Unis depuis le début de la 2ème décennie du XXe siècle (Figure 3-6). Perçu également comme « conquête inédite de la vitesse individuelle, facteur de développement du tourisme, mythologie voire religion moderne, art technique nouveau et révolution utilitaire » (Ibid., Encyclopædia Universalis), l'automobilisme traduit une réalité complexe à la fois historique, technique, politique et surtout socio-cultuelle.

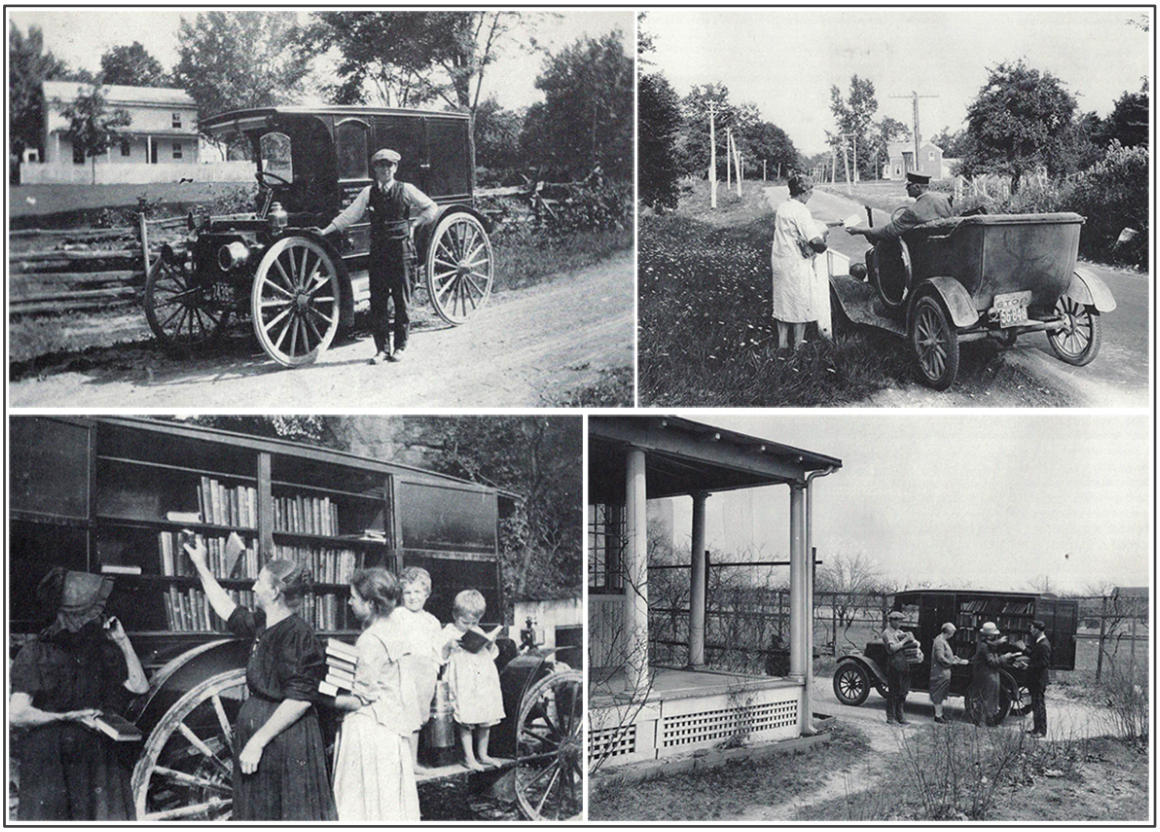


Figure 3-6: L'automobile comme outil facilitant la lecture dans les zones rurales aux États-Unis. Photo en haut à gauche : Edward W. Ditto avec la première *book "truck"* motorisée aux États-Unis, Washington County, Maryland, 1912. Source: (Berger, 1990, p. 66). **Les deux photos en bas : L'automobile en tant que « librairie mobile » (*bookmobile*), Washington County, 1913 (photo en bas à gauche) et Camden County, New Jersey (photo en bas à droite, date inconnue).** Source: (Ibid., pp. 66-68). **Photo en haut à droite : L'automobile comme outil de livraison gratuite de livres, York County, Maine, 1930.** Source: (Ibid., p. 63).

Figure 3-7: La couverture de la chanson populaire célèbre *In My Merry Oldsmobile, 1905.* Source : (Widmer, 1990, p. 82).

Bien que plusieurs pays européens comme la France, l'Allemagne ou l'Angleterre avaient connu l'émergence de ce phénomène, Flonneau considère les États-Unis comme la « matrice de l'automobilisme contemporain » notamment en ce qui a trait à l'épaisseur culturelle qui se manifestait notamment à travers la production littéraire, musicale (Figure 3-7) ou cinématographique, tel que l'illustre cet extrait :

> « L'auto y a effectivement connu une forme de « naturalisation », dont les ressorts fondamentaux touchent aux libertés premières, pionnières et fondamentales que la société nord-américaine démocratique a immédiatement projetées en elle et ce plus d'un siècle durant [...] À maints égards, à partir des années 1920, l'expérience américaine a constitué en effet une forme d'absolu et de matrice par rapport auxquels les constructeurs, les urbanistes, les artistes ou encore les romanciers français et européens ont raisonné en termes de modèle ou de contre-modèle. La place occupée dans la vie quotidienne d'une part, et, d'autre part, dans les expériences limites que le cinéma a constituées en genre majeur, avec les *road movies*, fit de l'expérience automobilistique aux États-Unis un horizon indépassable. [...] Il n'en reste pas moins que la culture des *road sides* (littéralement « bords de route »), véritable patrimoine national, demeure. Depuis les invraisemblables courses poursuites du cinéma burlesque, en passant par la

série infinie des *road movies*, jusqu'au film d'animation *Cars* de Disney- Pixar (2006), les valeurs liées à l'automobile perdurent en effet. La Route 66, « *The Mother Road* » célébrée dans tant de ces films, avec son ambiance inimitable, ses motels, ses stations-service et ses *drive-in*, exprime en effet à merveille toute l'épaisseur culturelle de l'Amérique automobile : sa cohérence, ses paradoxes et son exotisme également. Les États-Unis s'offrent à lire presque tout entiers sur cette ligne de temps et de culture » (Flonneau, Encyclopædia Universalis).

3.3.3. *Futurama* ou la préfiguration idéelle de la métropole du futur

À l'aube de la Seconde Guerre mondiale, et dans un contexte de dépression économique mettant à l'épreuve l'avenir des grandes sociétés capitalistes, *General Motors* – premier constructeur automobile à l'échelle mondiale de l'époque – profitait de l'exposition universelle de New York de 1939-1940[106] pour convaincre le public étatsunien que « s'il souhaite bénéficier pleinement des avantages de l'entreprise privée dans le secteur de la construction automobile, il serait essentiel de construire les villes et ses routes par des entreprises publiques »[107] (Leinberger, 2008, p. 19).

Portant le nom de *Futurama*, le pavillon de *General Motors* à l'exposition, fut réalisé par le célèbre designer industriel Norman Bel Geddes en collaboration avec l'architecte Albert Kahn. Présentée sous le thème *Highways and Horizons*, *Futurama* fut l'attraction la plus populaire de l'exposition entre 1930 et 1940, avec plus de 27 millions de visiteurs (Figure 3-8-b-c). En 1940, N. Bel Geddes introduisait son livre *Magic Motorways* par ces propos qui illustraient cet afflux important de visiteurs :

> « Five million people saw the Futurama of the General Motors Highways and Horizons exhibit at the New York World's Fair during the summer of 1930. In long queues that often stretched more than a mile, from 5,000 to 15,000 men, women and children at a time, stood, all day long every day, under the hot sun and in the rain, waiting more than an hour for their turn to get a sixteen-minute glimpse at the motorways of the world of tomorrow » (Bel Geddes cité par Speck, 2012, p. 289).

[106] Elle fut organisée sous le thème *The World of Tomorrow.*
[107] Cet extrait est une traduction des propos du journaliste Walter Lippmann, cité par Leinberger (2008). Voir : http://xroads.virginia.edu/~1930S/DISPLAY/39wf/taketour.htm

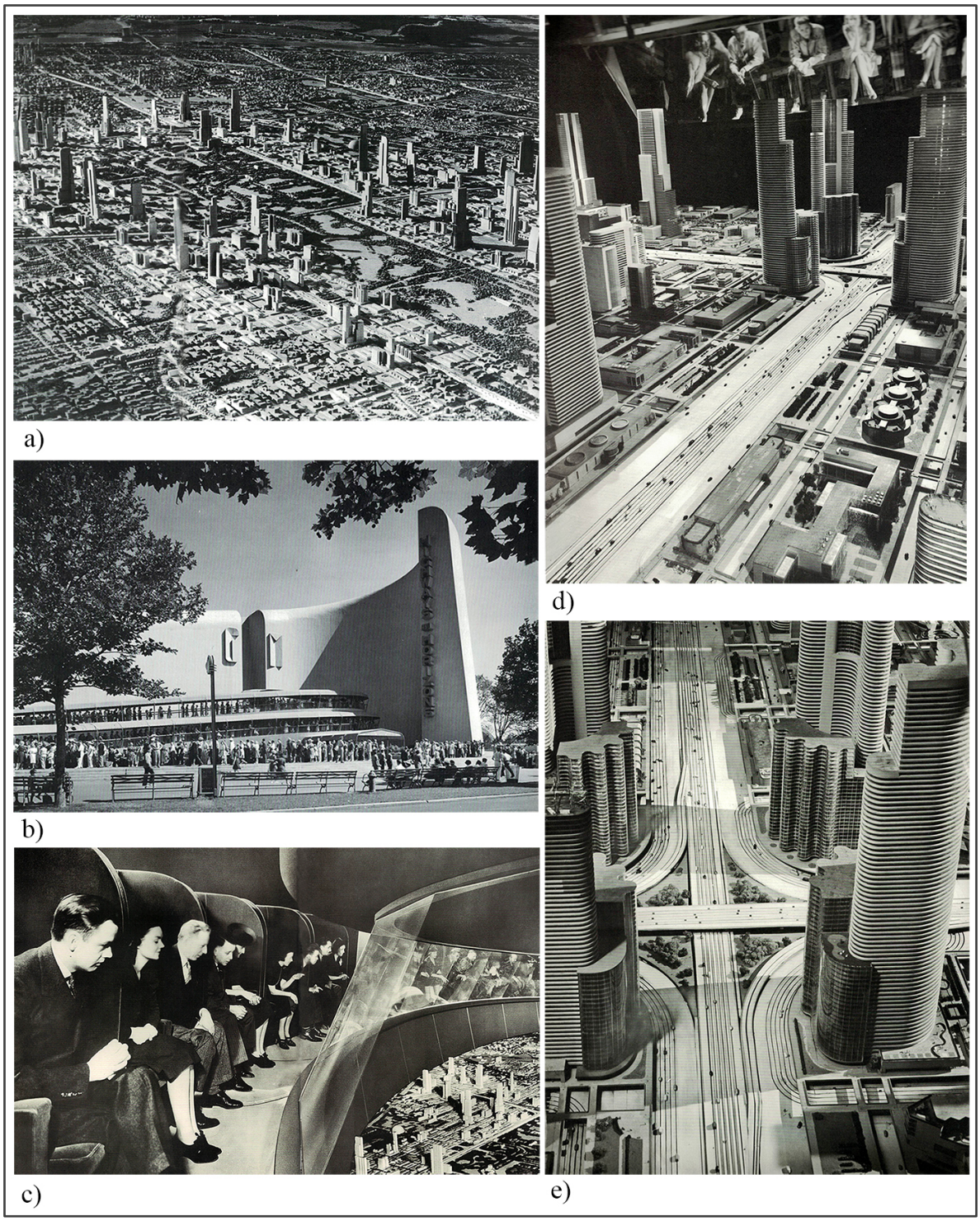


Figure 3-8: *Futurama* : Le pavillon de *General Motor*s à l'exposition universelle de New York, 1939-1940 : a) Vue aérienne de *Futurama Metropolis*, 1939. Source: (Speck, 2012, p. 295) **; b) Des centaines de visiteurs devant l'édifice de *General Motors*, 1939. Source:** (Meikle, 2012, p. 122) **; c) Des visiteurs assis dans leurs sièges admirant la maquette de la ville future, *Futurama*, 1939**. Source: (Gustavson, 2012, pp. 344-345) **; d et e) Les infrastructures routières telles qu'imaginées par Bel Geddes pour *Futurama Metropolis* (centre-ville).** Source: (Speck, 2012, pp. 292-299).

L'exposition de *General Motors* préfigurait l'image de la métropole étatsunienne en 1960 (Figure 3-8-a), articulée principalement par un système rapide de *Superhighways* (Figure 3-8-d-e). Par le biais de représentations à grande échelle qui se veulent réalistes, l'exposition cherchait non seulement à transmettre aux visiteurs la configuration idéale de la vie suburbaine capable de rétablir l'espoir aux habitants de la ville et de la campagne, mais elle visait aussi à leur introduire un nouveau mode de vie basé sur la production et la consommation de masse (Goldfield, 2007 ; Leinberger, 2008 ; Speck, 2012)[108].

L'impact socio-culturel de *Futurama* fut considérable auprès du public tel que l'évoquait Leinberger: « Futurama no doubt helped to influence the public perception of a publicity funded superhighway system and a society of automobile ownership » (2008, p. 19). Toutefois, sa retombée politique fut beaucoup plus énorme notamment lorsque le président Franklin Roosevelt demandait à Geddes de s'adresser au public afin le convaincre de la nécessité de mettre en place un réseau d'autoroutes à l'échelle nationale, ce qui fut suivie par l'adoption du *Federal-Aid Highway Act* en 1944. Également, l'influence de *Futurama* toucha plusieurs lobbies qui formèrent un groupe de pression vers 1955 en vue de réaliser le *Interstate Highway System*. Ce groupe réunit les producteurs pétroliers, les producteurs de caoutchouc, les producteurs d'asphalte, l'industrie de construction, les vendeurs et les locateurs d'automobiles, les banques, les syndicats et plusieurs associations à l'égard de *American Road Builders Association, Automobile Manufacturers Association, American Trucking Association* et *American Parking Association* (Jackson, 1985).

3.4. La décentralisation de la production industrielle

Historiquement, le progrès technique en termes d'énergie électrique, de communication et de moyens de transports, avaient joué le rôle d'incitateur à la décentralisation de la production industrielle et des établissements humains. Ce constat initialement émis par Patrick Geddes a été repris par Lewis Mumford tel que l'illustre cet extrait:

[108] Soulignons ici que ces idéaux furent développés, quelques années plutôt, par les architectes F.L. Wright (*Broadacre City,* 1932-1935) et Le Corbusier (La ville Radieuse, 1933). Nous y revenons sur ces projets ultérieurement dans ce chapitre.

> « The new agents of power, communication, and transportation work to like effect in both industry and agriculture they give equal service to city and country. […] by means of long-distance interconnecting transmission system or grids, the power itself may be produced in many centers and made available over a wide area, with a balanced load and little idle plant. […] In other words, power production no longer demands local concentration, either within the plant or the manufacturing area. And the unity that was once achieved by the centralization of production in a single plant can now be achieved by plan, time-schedules, and other forms of administrative and technical coordination » (Mumford, 1938, p. 343).

La décentralisation, devenue possible grâce au progrès technique, permettrait selon Lewis Mumford d'introduire un nouveau cadre de vie propice non seulement à la production mais aussi à une consommation sans précédent. Plus encore, une telle condition économique pourrait générer un excès de production qui serait canalisé à l'extérieur du cadre régional, c'est-à-dire dans un réseau de commerce international :

> « Now that advanced technical processes lend themselves to the decentralization of production, the means of living can be once more produced in an environment fit for living: an environment that lends itself not only to production, but to a higher standard of consumption and more vivid creative activities. Under a regime of economic regionalism, industries would be varied and balanced locally in order to secure a varied and balanced life: likewise the multiform, many-threaded cultural heritage that goes with such a life. Extra-regional production and consumption, instead of stopping at national frontiers, would move, as they increasingly did during the nineteenth century, in worldwide channels of trade » (Mumford, 1938, p. 345).

3.4.1. La décentralisation et son impact sur l'urbanisation : le rôle de Henry Ford

Dans les pays industriels, le choix de la décentralisation de la production industrielle et des populations avait ouvert la voie à une urbanisation généralisée sur l'ensemble du territoire (Lefebvre, 1971). Les conséquences de ce processus d'urbanisation deviennent ainsi plus importantes que sa cause initiale qui est l'industrialisation (Ibid.). La ville, après avoir été « œuvre » dans le sens où l'espace est organisé, modelé et approprié par tel ou tel groupe, suivant ses exigences, son éthique et son esthétique, c'est-à-dire son idéologie, elle se transforme en « produit » :

> « Avec l'industrie, c'est la généralisation de l'échange et du monde de la marchandise qui se sont produits : l'usage et la valeur d'usage ont presque entièrement disparu ne

> persistant que comme exigence de la consommation des marchandises, le côté qualitatif de l'usage disparaissait presque entièrement. Avec cette généralisation de l'échange, le sol est devenu marchandise; l'espace indispensable pour la vie quotidienne se vend et s'achète. Tout ce qui a fait la vitalité de la ville comme œuvre a disparu devant la généralisation du produit » (Lefebvre, 1971, p. 5).

Lefebvre insiste également sur le rôle du système capitaliste dans la mobilisation de l'espace en tant que moyen de production :

> « Dans le monde de production capitaliste modernisé, l'espace entier entre : il s'utilise pour la production de plus-values. La terre, le sous-sol, l'air et la lumière au-dessus du sol, entrent dans les forces productives et les produits. Le tissu urbain, celui des réseaux multiples, de communication et d'échanges, fait partie des moyens de production. La ville et les installations diverses (postes, gares, mais aussi dépôts et entrepôts, transports et services divers) sont du capital fixe. La division du travail pénètre l'espace entier. […] L'espace entier se consomme productivement, au même titre que les bâtiments industriels, les machines, les matières premières et la force de travail elle-même » (Lefebvre, 1974, pp. 387-400).

3.4.2. Une industrialisation de masse qui exige une décentralisation de la production

Avec Henry Ford, l'industrie automobile a connu un essor sans précédent avec une production en série qui a rendu la voiture, pour la première fois, accessible en termes de coûts, à un grand nombre de personnes. Une telle réalité fut rendue possible par *Ford Motor Company* à travers une économie de grande échelle qui intégrait à la fois le produit, les méthodes de production, les réseaux de distribution et le marketing et qui rapprochait les points de vente et de services des consommateurs. À travers ce système de production et de distribution généralisé, la motorisation de la population fut rapide et intense notamment durant les trois premières décennies du XXe siècle (Figure 3-9).

À Detroit, cette apogée de l'industrie automobile a donné naissance au modèle de développement industriel fordiste qui a laissé son empreinte sur l'organisation urbaine au cours de la première moitié du XXe siècle. En effet, ce modèle de développement industriel a connu trois grandes phases qui ont révolutionné non seulement l'histoire américaine, mais aussi celle de tous les pays industriels dans le monde. La nature de ce développement industriel découlait d'une certaine vision de Ford telle que la révèle cet extrait : « *The belief that an industrial*

country has to concentrate its industries is not, in my opinion, well founded. That is only a stage in industrial development »[109].

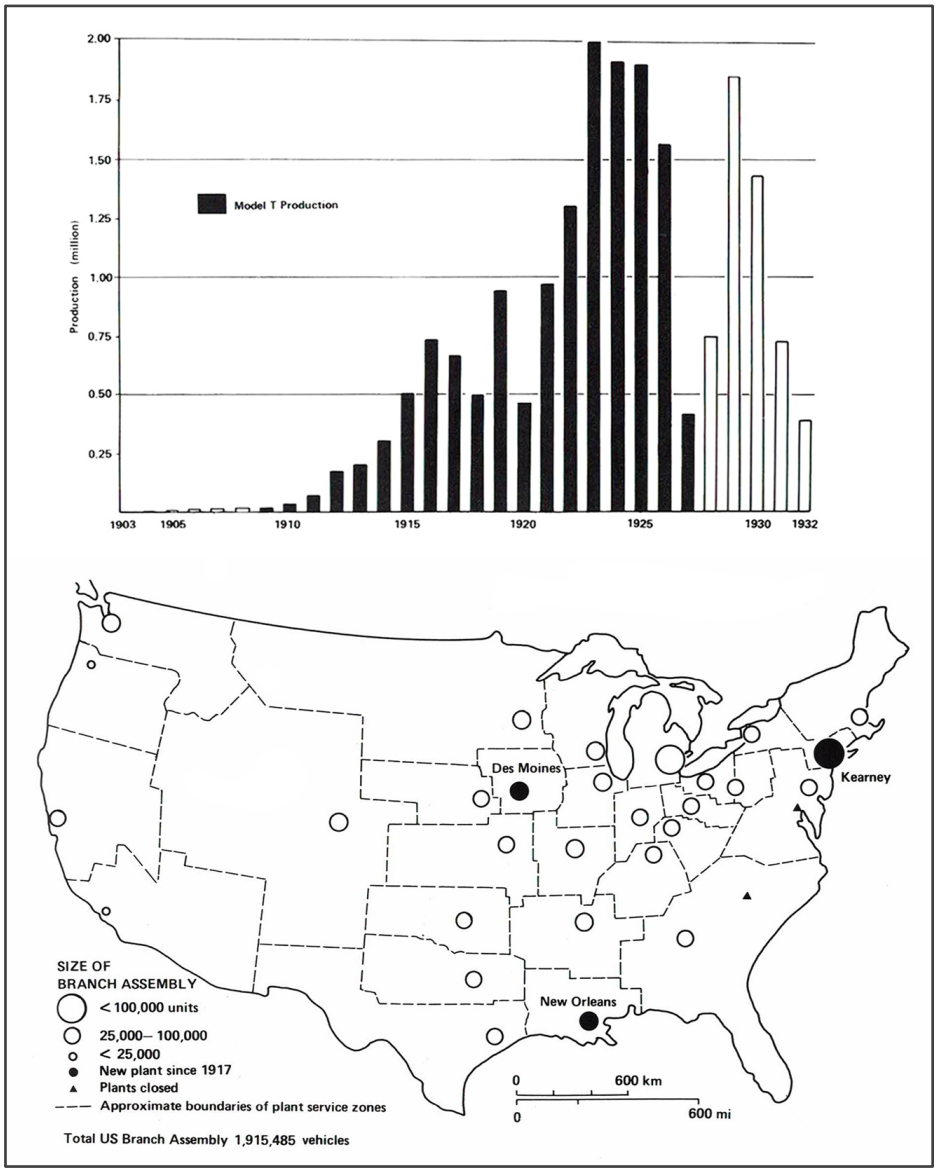


Figure 3-9: La production automobile chez Ford au début du XXe siècle. En haut : Évolution de la production automobile chez Ford entre 1903 et 1932 sur l'ensemble des États-Unis. Source: (Bloomfield, 1990, p. 41). **Localisation et capacité de production des *Branch Assemly* de Ford en 1923 (pic de production).** Source: (Ibid., 1990, p. 47).

[109] Ces propos accordés à H. Ford ont été cités par Hilberseimer dans son texte *The New Regional Pattern* et ils ont été reproduits par Charles Waldheim dans son livre publié en 2004 *CASE: Hilberseimer/Mies van der Rohe, Lafayette Park Detroit.* p.21.

Dans leur article « *After Ford* », P. Schumacher et C. Rogner (2001) parlaient de trois phases de la révolution fordiste dans la ville de Detroit suite à une collaboration entre Henry Ford et l'architecte Albert Kahn. La première phase fut celle de la « taylorisation » avec l'invention de la ligne de production de masse (dans une seule usine) et qui servit pour la fabrication en série du modèle *Ford T* (Highland Park, 1909 - Figure 3-10).

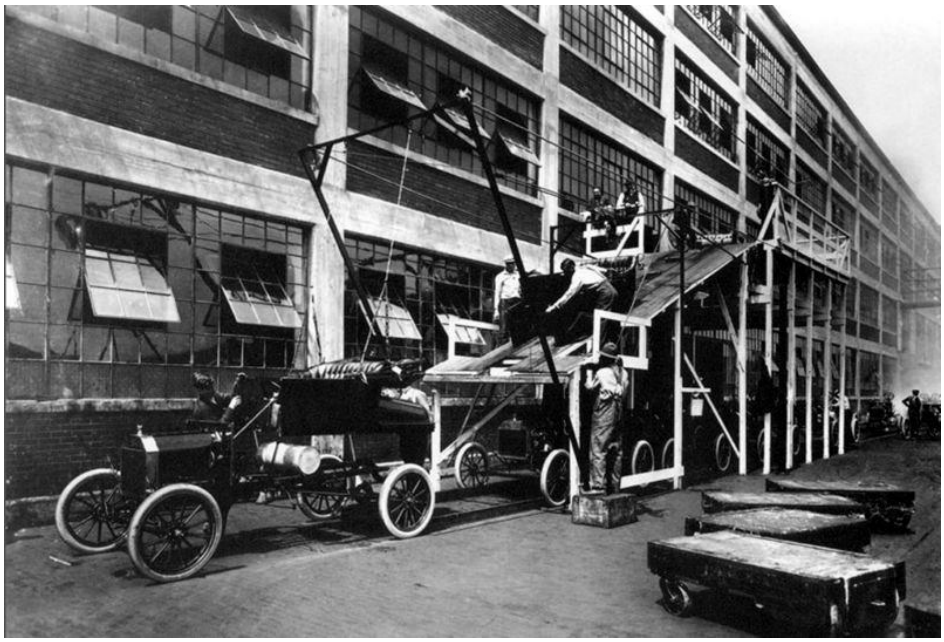


Figure 3-10: Photo d'une chaîne d'assemblage du *Model T* de Ford à *Highland Park*, 1911, Detroit. Source : (Bellu, 1998, p. 34).

Pendant la deuxième phase, la notion de la ligne d'assemblage fut appliquée dans un contexte urbain global où des édifices entiers jouèrent le rôle d'éléments de chaînes d'assemblages. Ceci eut eu lieu en 1917, à l'usine de *River Rouge* à Dearborn au Michigan (Figure 3-11). On pourrait ainsi parler d'une « première dispersion » de l'activité industrielle à travers plusieurs bâtiments interconnectés. La troisième phase fut déclenchée depuis les débuts des années 1920, où H. Ford opta pour la décentralisation des modes de production –déjà mis en œuvre– d'abord à l'échelle régionale[110], puis à l'échelle nationale. La tâche de Kahn devint ainsi la construction de sites de production à l'échelle régionale et nationale reliés par des réseaux d'infrastructures. À ce moment, on pourrait parler d'une décentralisation de la

[110] Notons que les premiers moments de la décentralisation de la production industrielle avaient eu lieu pendant la Première Guerre mondiale, lorsque Ford avait construit des usines en banlieue afin de répondre à une commande pour la production du matériel militaire (Segal, 2005).

production de masse et de la consommation de masse aux échelles régionale, nationale et internationale (Bloomfield, 1990 ; Schumakher et Rogner, 2001) qui s'étendit notamment au voisin canadien tel que l'évoque Bloomfield :

> « The success of Ford Branch assembly in the United States prompted similar development in Canada and then the overseas. By the early 1930s, there were about thirty-four Ford branch plants outside the United States. The Windsor, Ontario, center not only supplied components to the five branches of the Ford Motor Company of Canada, Ltd., but also shipped materials for local assembly in South Africa, India, and Ceylon (four plants), Singapore, Australia (five plants), and New Zealand. In Europe, the mini-Rouge at Dagenham, was intended to supply another eight assembly plants across the continent » (Bloomfield, 1990, pp. 41-42).

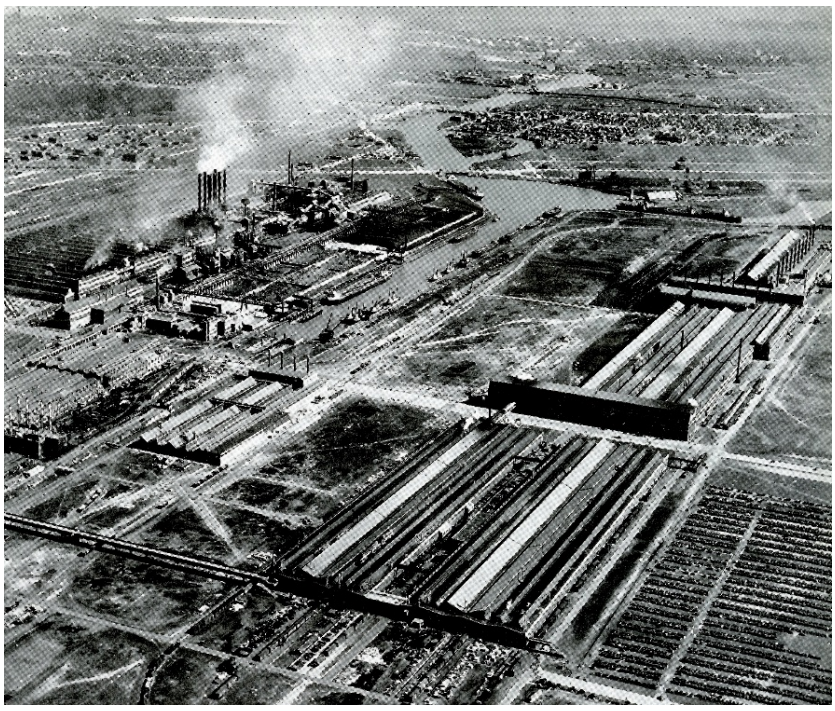


Figure 3-11: River Rouge, Dearborn, Michigan, 1917.
Source : (Bucci, 1993, p. 55).

Pendant cette période et jusqu'à 1944, Ford ouvrait dix-neuf *Village Industries*, des usines de petite échelle – situées dans un rayon de soixante milles de l'usine de *River Rouge* à Dearborn, Michigan – destinées à la production de petites pièces automobiles (Figure 3-12). Implantées chacune dans un village le long des rives du *Rouge*, du *Saline* ou des rivières de *Huron*, ces usines se basaient sur le système de chaîne de montage de Ford, tout en adaptant la capacité de leur production à la puissance fournie par les générateurs hydroélectriques utilisés

pour exploiter les usines (Segal, 2005 ; Pietrykowski, 2006). « *These factories coupled rural settings and traditional values with the latest tools, machines, and assembly-line processes in a variety of interesting combinations* » (Segal, 2005, p. 6). Cette vision de Ford basée sur l'intégration de l'industrie à la production agricole que Ford dénommait *Insdustrial Farming* (Figure 3-13) rappelle l'idéologie pastorale aux États-Unis et renvoie aussi à une orientation à la fois « anti-urbaine » et méfiante à l'égard de la grande ville se manifestant notamment à travers une volonté de déployer les activités industrielles en périphérie des concentrations urbaines et au sein des zones rurales (Ibid.).

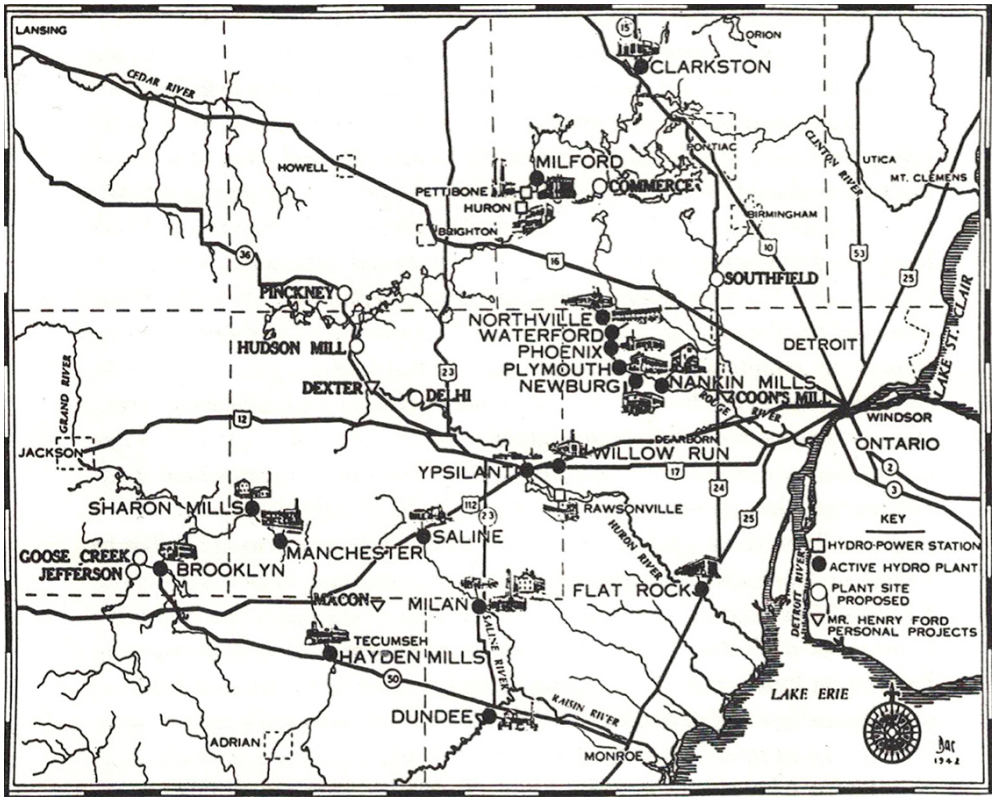


Figure 3-12: Localisation des village industries vers 1942, avec les nomes des usines déjà existantes entre Detroit et Jackson. Source : (Segal, 2005, p.8).

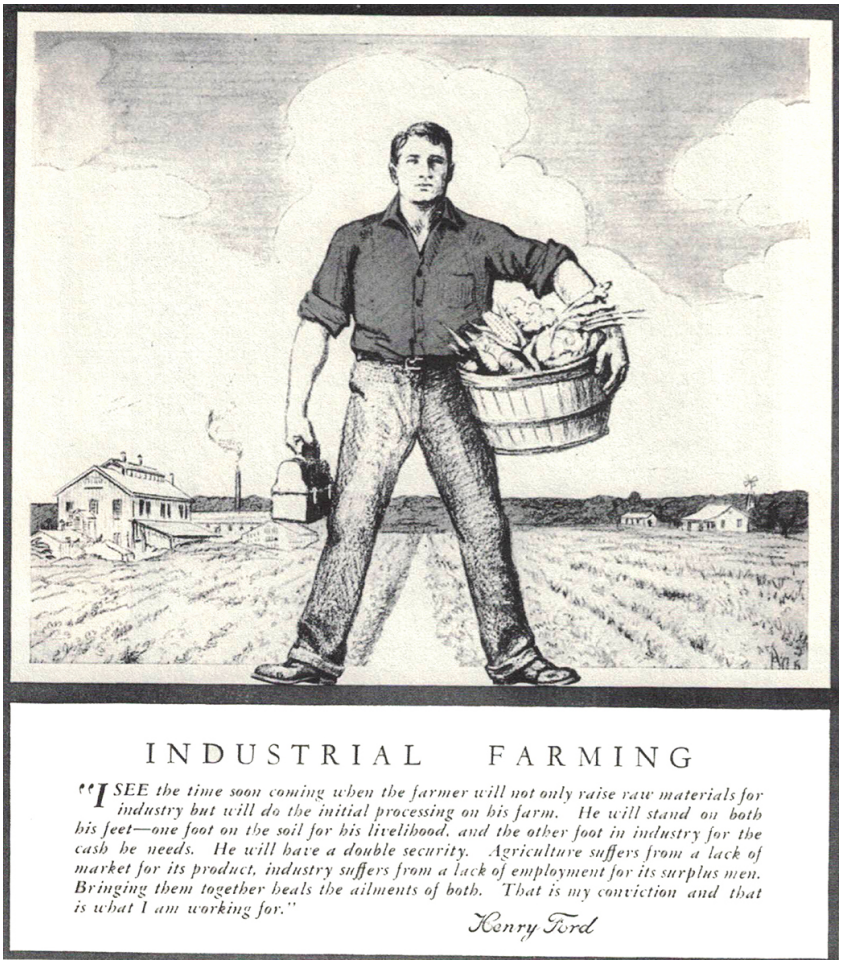


Figure 3-13: Une affiche promotionnelle dans le *Ford News* à travers laquelle H. Ford explique sa vision des village industries ou « *Industrial Farming* », 1936. Source: (Segal, 2005, p. 50).

3.5. Les facteurs d'ordre urbanistique et architectural

La multiplication des automobiles, l'engouement pour son utilisation et l'inadéquation de l'environnement dans lequel elle se fut introduite au début du XXe siècle aient posé très vite des défis aux urbanistes, aux architectes et aux ingénieurs, qui se trouvèrent face à une question centrale : comment planifier la ville à l'ère de l'automobile? Dans ce qui suit, il sera question de présenter les différentes orientations urbanistiques et architecturales ayant fourni des théories et/ou des exemples pratiques de « comment faire la banlieue automobile » et qui auraient pu conditionner le climat dans lequel la ville de Kirkland précédemment décrite, avait été conçue.

3.5.1. Le rôle de la planification régionale

3.5.1.1. Définition

La planification régionale se distingue de la planification urbaine dans le sens où elle englobe les aires urbaines et rurales et envisage la région géographique – et non pas la ville – comme l'unité appropriée d'analyse et de planification (Mumford, 1938 ; Caves, 2005 ; Goldfield, 2007). Une région peut être définie comme une zone qui a un degré considérable d'unité dans le sens où elle accomplit à la fois des conditions liées au sol, aux habitants et aux activités agricoles, industrielles et commerciales (Whittick, 1974). Lewis Mumford ajoute que « dans la conception d'une région, il est nécessaire de prendre une zone suffisamment vaste pour accueillir une gamme suffisante d'intérêts, et de faire de ces derniers un sujet de préoccupation collective directe » (Mumford, 1938, p. 134).

Peter Hall (2002) évoque deux types ou aspects de la planification régionale : la planification nationale/régionale et la planification régionale/locale. Le premier aspect correspond à une planification économique à grande échelle reliant le développement de chaque région au progrès de l'économie nationale. Cet aspect pourrait intégrer une dimension inter-régionale consistant en la coordination des activités humaines dans le temps et dans l'espace relativement aux propriétés du lieu et du milieu humain (Mumford, 1938). Le deuxième aspect de la planification régionale renvoie à une planification physique de petite échelle reliant le développement d'une région urbaine entière à chaque partie locale de celle-ci.

La planification régionale pourrait également être considérée comme une intervention sur le paysage dans le sens où elle vise à optimiser esthétiquement l'usage du sol tel que c'était le cas lors de la planification des aires récréatives à New York au début du XXe siècle (Mumford, 1938). Cet objectif serait réalisable selon Mumford à travers la généralisation de la culture du paysage sur l'ensemble du pays :

> « The present task of regional planning is a more positive one: it seeks to bring the earth as a whole up to the highest pitch of perfection and appropriate use – not merely preserving the primeval, but extending the range of the garden, and introducing the deliberate culture of the landscape into every part of the open country. Olmsted began his career as a park planner by giving advice to his farmer-neighbors on the layout of their house and grounds: it is time that park planning went back into the open country,

from which, in the eighteenth century, it originated. The parking and landscaping of highways, such as the remarkable system in Westchester County, New York, is a first step toward these more universal forms of collective gardening and cultivation. The rapid extension of such arteries and recreation grounds around the great metropolises in America is an earnest of deeper transformation » (Mumford, 1938, pp. 331-332).

3.5.1.2. L'émergence de la planification régionale

Patrick Geddes, un contemporain d'Ebenezer Howard, a défini la région comme une unité géographique culturelle organique dans laquelle la planification « géotechnique »[111] pourrait réformer la société selon des lignes utopiques. En se basant sur une enquête sur les caractéristiques naturelles, humaines et économiques d'une région, tout en puisant dans les potentialités qu'offrait l'énergie électrique ainsi que le moteur à combustion interne[112], Geddes envisageait la planification régionale comme un défi à la culture aliénante et hiérarchique du capitalisme industriel (Goldfield, 2007).

Bien que Howard ait déjà anticipé le changement d'échelle en adoptant l'échelle régionale à travers la phase d'étude et de conception de cité-jardin, la contribution essentielle de Geddes consistait au fait qu'il basait la planification sur l'étude de la réalité existante tout en analysant d'une manière approfondie les formes d'établissements humains et leurs rapports avec l'environnement local. Un tel positionnement l'a amené à dépasser les limites conventionnelles de la ville et à mettre l'accent sur la région naturelle[113] en tant qu'unité d'analyse (Hall, 2002, p. 49).

[111] La planification géotechnique vise à remettre en état la terre et ses ressources à travers une méthode scientifique moderne. Pour P. Geddes, la géographie renvoie à ce qui existe « *what is* », alors que la géotechnique renvoie à ce qui devrait être « *what ought to be* » (Mackaye, 1968, p. 22 ; Lewis, 1990, p. 13).
[112] Dans son livre *Cities in evolution*, Geddes évoquait le fait que l'énergie électrique ainsi que le moteur à combustion interne avaient engendré les *conurbations* (Geddes, 1915, p. 9).
[113] La région naturelle représentait l'unité d'analyse « préférée » et le cadre de base de la planification pour les géographes français (Hall, 2002).

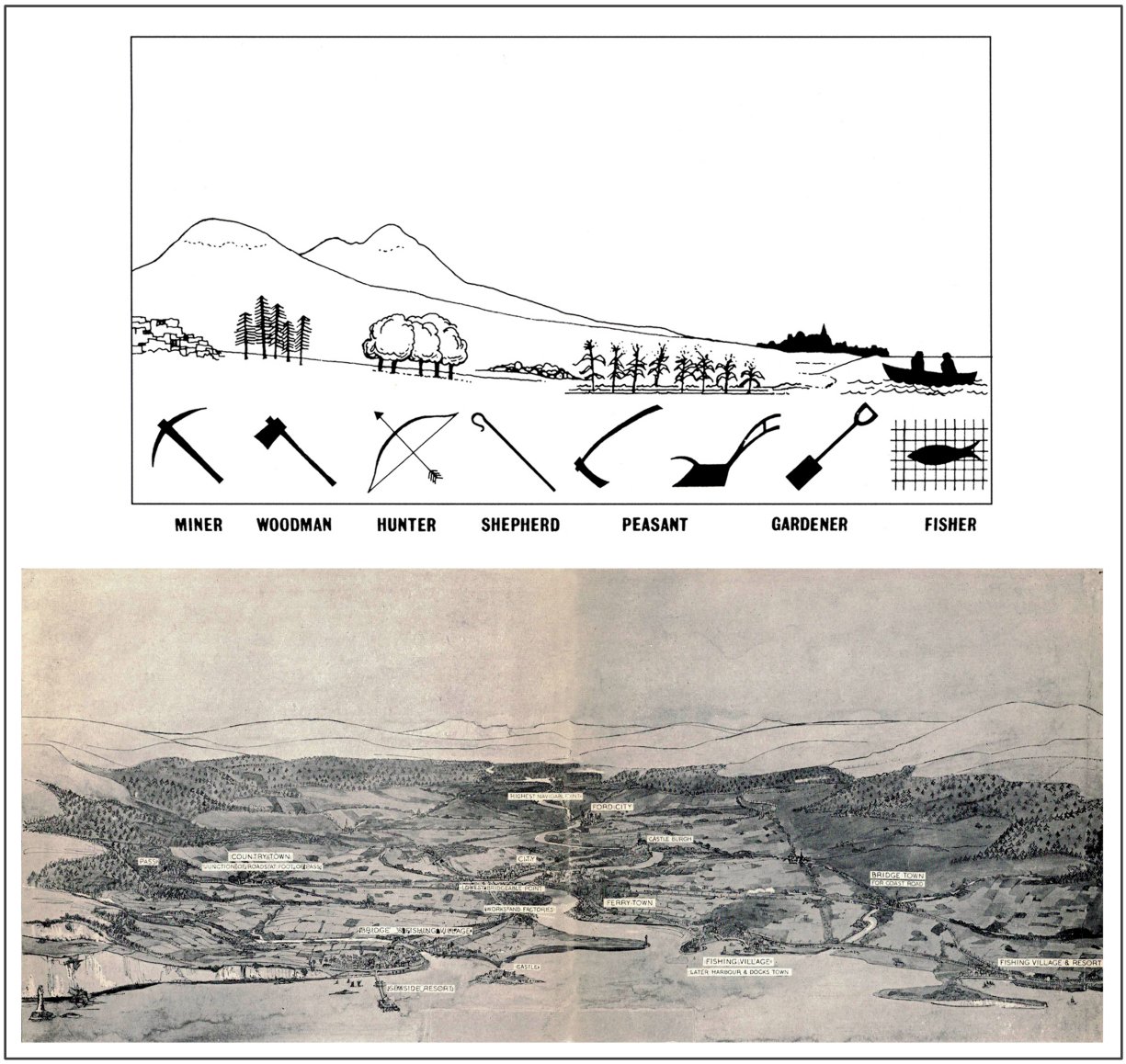


Figure 3-14: ***The Valley Section*** **(Figure en haut).** Source : (Hall, 2002, p. 143) **;** ***European Valley region*** **(Figure en bas), Patrick Geddes.** Source: (Geddes, 1949, pp. 164-165).

Cette idée de Geddes s'est exprimée à travers sa célèbre figure de *Valley Section*[114] représentant une coupe longitudinale de vallée aménagée (Figure 3-14). Cette illustration traduisait un modèle complexe combinant la condition physique de la région naturelle – s'exprimant à travers sa géologie et sa géomorphologie et leurs associations biologiques – avec des métiers dits naturels ou basiques (comme le mineur, le bûcheron, le chasseur, le pêcheur, l'agriculteur) et les établissements qui en découlaient (Geddes, 1949 ; Hall, 2002). Cette

[114] Qu'on pourrait traduire en « coupe de vallée ».

dimension géographique du progrès économique et social que Geddes voulait promouvoir s'illustre à travers cet extrait :

> « This Valley section is almost everywhere, in Western Europe at least, the characteristic geographic unit, the essential Region, and peculiarly so in Britain. This will be found a suggestive mental picture for Scotland, West and East, and similarly for Norway and Sweden, for Whales and England, even for North America, from the Rockies and eastward – for South America even as well; a convenient mental picture, therefore, for much of our familiar world, in its main reliefs and contours. […] This relief and contour is also associated with a kindred Diagrammatic picture of the Primitive Occupations conditioned by this relief. This serves as an introduction to Rational geography of Cities, in terms of their Regional Origins. These are best studied and understood, to begin with, by beginning with the Valley Section and its resultant occupations and corresponding types of settlements » (Geddes, 1949, pp. 165-166).

Dans son ouvrage *Cities in Evolution* (1915), Patrick Geddes parlait de la ville et de la compagne comme éléments constitutifs de la ville région, tel que le révèle cet extrait : « *Town and country can then again be considered together as city regions* »[115] (Geddes, 1949, p. 26). Toutefois, une conception embryonnaire de cette association de la ville à la compagne semble avoir émergé à travers les idées du socialisme utopique véhiculées par Robert Owen, Charles Fourier et repris par Frédéric Engels à travers son ouvrage « Anti-Dühring » écrit en 1878. Dans ce dernier, Engels précisait que « la suppression de l'opposition de la ville et de la compagne est réclamée par Fourier et Owen comme la première condition fondamentale de la suppression de l'antique division du travail en général » (Lefebvre, 1972, p. 116). Ainsi, Engels, influencé par les idées utopiques de Fourier et d'Owen, reprenait leurs visions en matière de déploiement de la population à l'échelle du territoire afin de réaliser cette fusion ville-campagne :

> « Chez tous deux, la population doit se répartir dans le pays en groupes de 1500 à 3000 âmes; chaque groupe habite au centre de son canton territorial un palais géant avec ménage commun. Sans doute Fourier parle-t-il çà et là de villes, mais elles ne se composent à leur tour que de quatre ou cinq de ces palais rapprochés l'un de l'autre… » (Engels, 1963, p. 322).

[115] Employé souvent dans le contexte des États-Unis (et des pays anglo-saxons) pour désigner l'objet « ville », le mot « city » est employé pour désigner une entité plus large – en termes de surface et de fonctions – que l'objet « town ». Ce dernier est défini comme une agrégation de deux ou plusieurs unités de voisinage avec un espace commercial central et occupant une surface plus grande que celle d'un village (Cowan, 2005).

Ainsi, la grande ville moderne, synonyme de la production capitaliste selon Engels, donnerait lieu à un nouveau mode d'occupation du territoire basé sur « une répartition aussi égale que possible de la population dans tout le pays » (Lefebvre, 1972, p. 118). Bien qu'elles soient utopiques et très peu développées, ces idées témoignent que la prise en compte de l'échelle régionale – bien qu'elle ne soit désignée en tant que telle – constituait un idéal chez certains philosophes depuis les années 1870 avant qu'elle soit développée par P. Geddes (1915) et avant même la naissance de l'idée des cités jardins de Howard en 1898.

La planification régionale repose sur trois étapes essentielles implicitement développées par Patrick Geddes et résumées par la formule *survey, analysis, plan*[116] (Lewis, 1990 ; Hall, 2002). L'enquête consistera à recueillir les données à l'échelle de la région[117] qui seraient par la suite analysées dans le but d'élaborer un plan futur. Lewis Mumford se base sur cette formule geddesienne pour développer une méthode qui semble être plus opérationnelle[118]. Selon Mumford, l'enquête devrait être suivie par la définition des besoins et des attentes de la société. Ces deux premières étapes donneront lieu à la planification en tant que telle, qui, en dernier lieu, devrait être traduite par des mesures opérationnelles visant l'acceptation « intelligente » du plan par la communauté et son exécution par les organismes politiques et économiques. Cette formule de quatre étapes s'illustre à travers cet extrait :

> « Regional planning involves four stages. The first stage is that of survey. […] The second stage in planning is the critical outline of needs and activities in terms of social ideals and purposes. […] The third stage in planning is that of imaginative reconstruction and projection. […] A final stage must follow, which involves the intelligent absorption of the plan by the community and its translation into action through the appropriate political and economic agencies » (Mumford, 1938, pp. 376-380).

[116] On peut traduire cette formule par : l'enquête, l'analyse, le plan.
[117] Cette enquête pourrait toucher, entre autres, les données géographiques, climatiques, météorologiques, le processus économique, l'héritage historique (Mumford, 1938).
[118] Nous estimons que cet aspect opérationnel dans la méthode présentée par Mumford est dû essentiellement à son expérience vécue au sein de la *Regional Planning Association of America* qui a influencé la réalisation du plan régional de New York et de ses environs *(Regional Plan of New York and its Environs)* que nous présenterons par la suite.

3.5.1.3. L'accessibilité en tant que paramètre déterminant dans la planification régionale

- **L'automobile en tant qu'outil privilégié d'accès à la région**

À l'égard du développement de la production l'énergie électrique permettant la décentralisation de l'activité industrielle à l'échelle régionale, l'automobile représentait depuis le début du XXe siècle des potentialités en termes de déplacements incitant à la décentralisation de l'activité humaine. Sans pour autant négliger les potentialités du train en termes de transport à l'échelle régionale, l'automobile, l'autobus, et le camion permettaient des déplacements dans le temps et dans l'espace beaucoup plus flexibles et personnalisés. Par ailleurs, les conditions géomorphologiques telles que les pentes obligeaient les lignes de chemin de fer à canaliser le transport le long des vallées ou des plaines côtières ce qui rendait inaccessible certains endroits et limitait l'exploitation des ressources naturelles ainsi que le déploiement des populations à travers l'ensemble du territoire (Mumford, 1938 ; Robert et al., Encyclopædia Universalis). Libéré de cette contrainte, le transport véhiculaire offrait de nouvelles possibilités en termes d'accessibilité incitant à la généralisation des infrastructures routières dans le but d'une exploitation maximale des ressources offertes par la région :

> « Thus, the motor car can penetrate the hinterland in a more affective and economic fashion than the railroad could: for economy in railroading depends upon loading the tracks to maximum capacity and confining transportation, as much as possible, to the main routes. Moreover, the motor car can climb steep grades and penetrate hilly country with a freedom unknown to the railroad; and it makes an effective connecting link with the airplane filed and the airplane, the latest means of fast cross-country transportation. […] The motor car has potentially opened up new frontiers of human settlement, even as the airplane has extended the outposts of civilization to the very poles » (Mumford, 1938, pp. 343-344).

- **La hantise de la congestion**

Le modèle de développement économique initié par Henry Ford avait engendré une production automobile en série qui s'est manifestée particulièrement à travers le modèle *Ford T.* Cette production – accompagnée par une demande croissante de la population – avait engendré une motorisation de masse qui avait conduit à la congestion de la circulation dans les

villes américaines vers le milieu des années 1920 [119]. Les centres urbains devenaient ainsi de plus en plus inadaptés aux besoins de la circulation routière et du stationnement (Figure 3-15 et Figure 3-16), d'où la volonté de certains planificateurs et décideurs politiques d'étendre les villes en dehors de leurs limites[120].

Figure 3-15: Congestion dans le centre-ville de Chicago, 1910. Source: (Warner, 1972, p. 38).

[119] Aux États-Unis, la production automobile était d'environ 2,227,349 véhicules en 1920 avec un total de 9,231,941 véhicules mis en circulation. En 1930, la production a atteint 3,355,986 avec un total de 26,545,281 véhicules mis en circulation (Sert, 1979).

[120] Un bon nombre de planificateurs américains ont soutenu cette nouvelle tendance de « motorisation de masse » tel que Gordon Whitnall, le planificateur de Los Angeles, qui a appelé en 1924 - lors de la *National Conference on City Planning*) – à ouvrir la voie à la ville horizontale du futur (Hall, 2002). Cette tendance d'étendre la ville horizontalement était fortement liée à la géographie des États-Unis qui permettait un tel choix urbanistique. L'association américaine de la planification régionale RPAA (*Regional Planning Association of America*) a manifesté cette tendance à travers son projet de plan régional de New York et ses environs (1921-1929) que nous présenterons dans la partie qui suit (La planification régionale à travers l'histoire).

Figure 3-16: Congestion dans le centre-ville de New York, 1920.
Source : (Sert, 1979, p. 29).

3.5.1.4. Les prémices de la planification des infrastructures viaires à l'échelle régionale à New York

Au cours des années 1920, l'histoire urbaine de New York fut marquée par un moment majeur qui laissa son empreinte sur la forme de la ville région. Dans le cadre de l'élaboration du *Regional Plan of New York and its Environs*[121] entre 1921 et 1929, Thomas Adams proposa un réseau de transport ferroviaire pour passagers basé sur un plan initialement recommandé par le *Port Authority Plan* en 1921. Toutefois, ce plan fut refusé par les compagnies ferroviaires qui – défendant leurs propres intérêts – refusèrent de coopérer pour réaliser un projet d'intérêt public (Johnson, 2015). D'une part, ils refusèrent de s'impliquer dans un plan qui serait basé sur un système autoroutier à caractère régional, et qui les obligeraient d'autre part, à s'entendre avec les autorités portuaires dans le but d'une rationalisation du transport de marchandises et des passagers :

> « The rapid transit section of the Regional Plan had its basis in the 1921 Port Authority Plan for belt rail lines, a plan that by 1928 was generally regarded as defunct because of

[121] Les principaux aspects de ce plan seront présentés dans la section : « 3.5.2.10. *Regional Plan of New York and its Environs*, 1921-1929 ».

the Neanderthal attitudes of the eight railroads, who adamantly refused to cooperate with each other for the public good. The railroads remained institutions imbued with nineteenth century laissez-faire competitiveness. Unified operation within the Port area would obviously be essential to realizing any rationalization of rail passenger and freight service. But the railroads were not willing to risk the loss of any small advantages each enjoyed for the benefit of the system as a whole » (Ibid., p. 159).

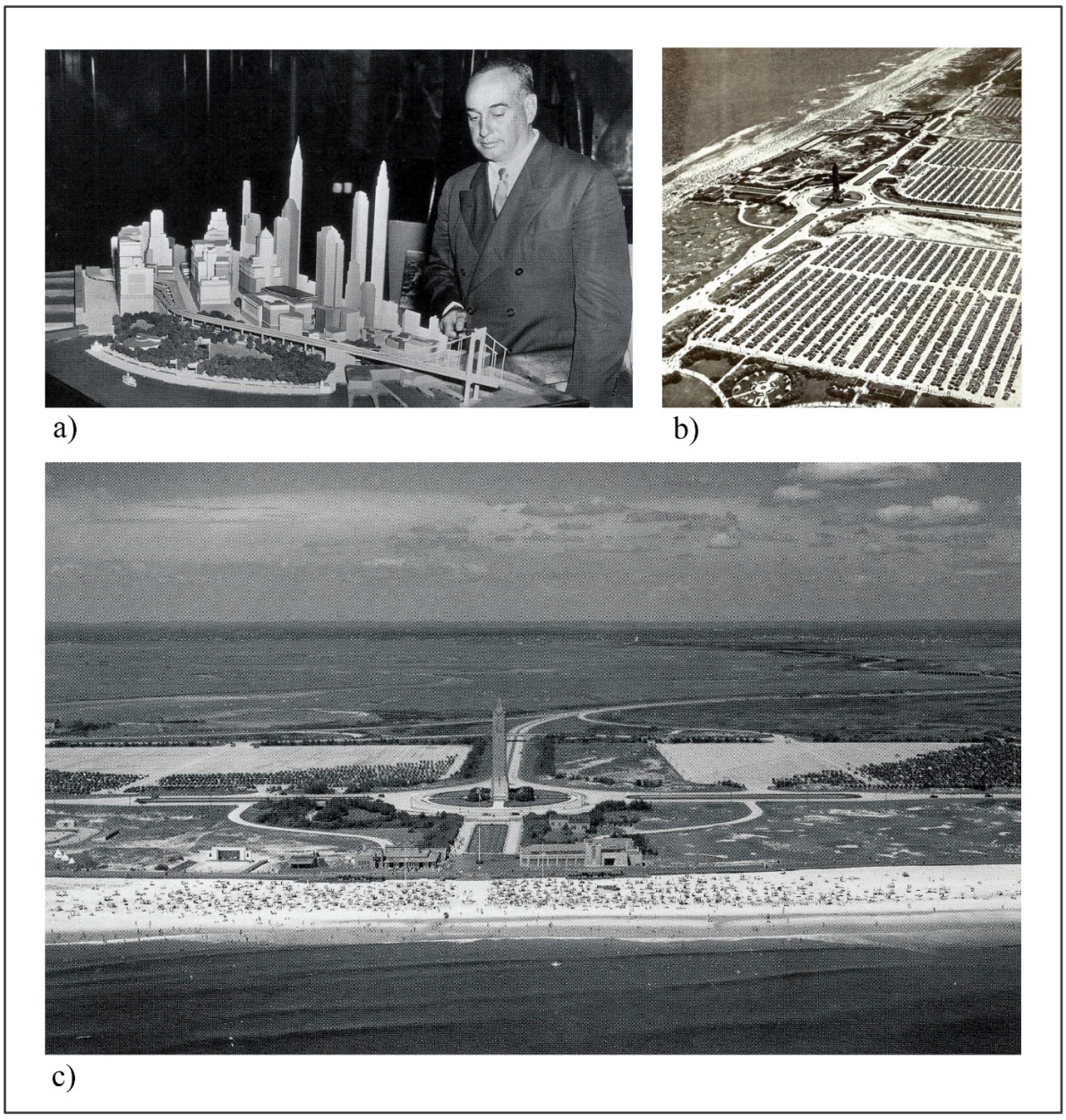


Figure 3-17: Robert Moses et la planification des infrastructures routières à l'échelle régionale : a) Robert Moses avec son modèle de pont proposé -Battery Bridge. Source (Ballon and Jackson, 2007, p. 237) ; **b) Les aires de stationnement prévues pour les automobilistes visiteurs de la plage Jones Beach à New York.** Source : (Sert, 1979, p. 101) **; c) Les plages Jones Beach à New York devenues accessibles grâce au *Parkway,* 1930**. Source (Ballon and Jackson, 2007, p. 160).

Relativement à ce contexte, les prémices de la planification régionale des infrastructures routières se manifestèrent à travers la construction des *Parkways*[122]. Le principal acteur de ces œuvres était Robert Moses, le *Master Builder* de New York, qui édifia depuis 1924, outre les *Parkways*, plusieurs ponts traversant les plans d'eau de Manhattan pour permettre l'accès rapide des New Yorkais aux parcs régionaux et aux plages de Long Island jusqu'alors inaccessibles (Figure 3-17) (Hall, 2002 ; Ballon & Jackson, 2007).

3.5.1.5. Les prémices de la planification des infrastructures viaires à l'échelle régionale à Los Angeles

> « Los Angeles was a rehearsal, a laboratory, for the late twentieth-century urban future: what architectural historian Richard Longstreth calls "a seminal proving ground" for attempts by planners and architects to accommodate the car.29 In 1915, Los Angeles already had one car for every eight residents, compared with a national average of one per 43 people; by 1920, one to 3.6 against one to 13.1; by 1930, one to 1.5 against one to 5.3.30 So from 1920 Los Angeles began to experience the impact of mass car ownership, in a way that would remain unknown in other American cities until the 1950s, and in European cities until the 1980s » (Hall, 2002, p. 334).

Au cours des années 1920, la ville de Los Angeles eut connu un niveau de congestion sans précédent (Figure 3-18-a), impliquant à la fois les *streetcars* du *Pacific Electric* et les automobiles[123] (Wachs, 1984 ; Jackson, 1985 ; Fishman, 1987). Bien que la suburbanisation Los Angeles fut initialement réalisée grâce au système de transport ferroviaire le plus étendu au monde à l'époque[124], plusieurs facteurs se furent réunis pour que ce système soit finalement abandonné aux dépens des exigences de l'automobile et de ses partisans (Ibid.). Ce fut ainsi un tournant dans l'histoire urbaine de la ville, tel que l'évoque Wachs : « The decade between the end of World War I and the start of the Great Depression was probably the single most important period in the determination of Los Angeles' lifestyle and its accommodation to the automobile

---

[122] Le *Parkway* a été initialement construit en tant qu'œuvre d'architecture de paysage par Frederick Law Olmsted dans sa conception de *Central Park* à New York en 1858, puis employé par d'autres architectes paysagistes dans la planification des parcs et des nouvelles zones résidentielles dans des villes comme Boston, Kansas City et Chicago. Cependant, c'était avec William K. Vanderbilt que le premier long *Parkway* à accès limité a vu le jour ; Le « *Long Island Motor Parkway* (1906-1911), et qui a été suivi par d'autres Parkways comme le *Bronx River Parkway* (1906-1923), le *Hutchinson River Parkway* en 1928, le *Saw Mill Parkway* of 1929 (Hall, 2002).

[123] Entre 1919 et 1929 le nombre d'automobiles enregistrées à Los Angeles eut augmenté de 141,000 à 777,000 (Foster, 1971).

[124] Vers 1915, le réseau comptait 1200 milles de lignes ferroviaires (Hayden, 2003).

» (1984, p. 297). Dans un contexte de croissance démographique rapide[125], les nouveaux et futurs propriétaires de maisons unifamiliales se furent associés avec les spéculateurs immobiliers pour exercer des pressions en faveur d'une décentralisation urbaine basée sur un système routier qui faciliterait l'accessibilité à de nouvelles aires suburbaines.

Pareillement, l'*Automobile Club of Southern California* plaida pour un investissement massif dans de nouvelles infrastructures routières pour mettre fin à la congestion (Fishman, 1987). L'*Automobile Club* associé avec élus locaux formèrent le *Los Angeles Traffic Commission,* qui proposa en 1924 le *Major Traffic Street Plan for Los Angeles of 1924,* adopté la même année par le conseil municipal. Le plan préconisa l'élargissement, l'extension et le redressement de nombreuses rues et la création d'un réseau d'artères principales (Wachs, 1984). Dans le cadre de ce plan, *Arroyo Seco Parkway* fut proposé pour relier Pasadena au quartier d'affaires au centre-ville de Los Angeles (Figure 3-18-c). Ce *parkway* fut intégré plus tard[126] dans un réseau de *freeways* (Figure 3-18-b) dans le cadre d'un plan proposé par l'*Automobile Club of Southern California* en 1937 (Fishman, 1987).

[125] Entre 1920 et 1930, la population de Los Angeles passait de 577,000 à 1,240,000 habitants (Wachs, 1984).
[126] Il fut intégré sous le nom de *Pasadena Freeway* (Jackson, 1985).

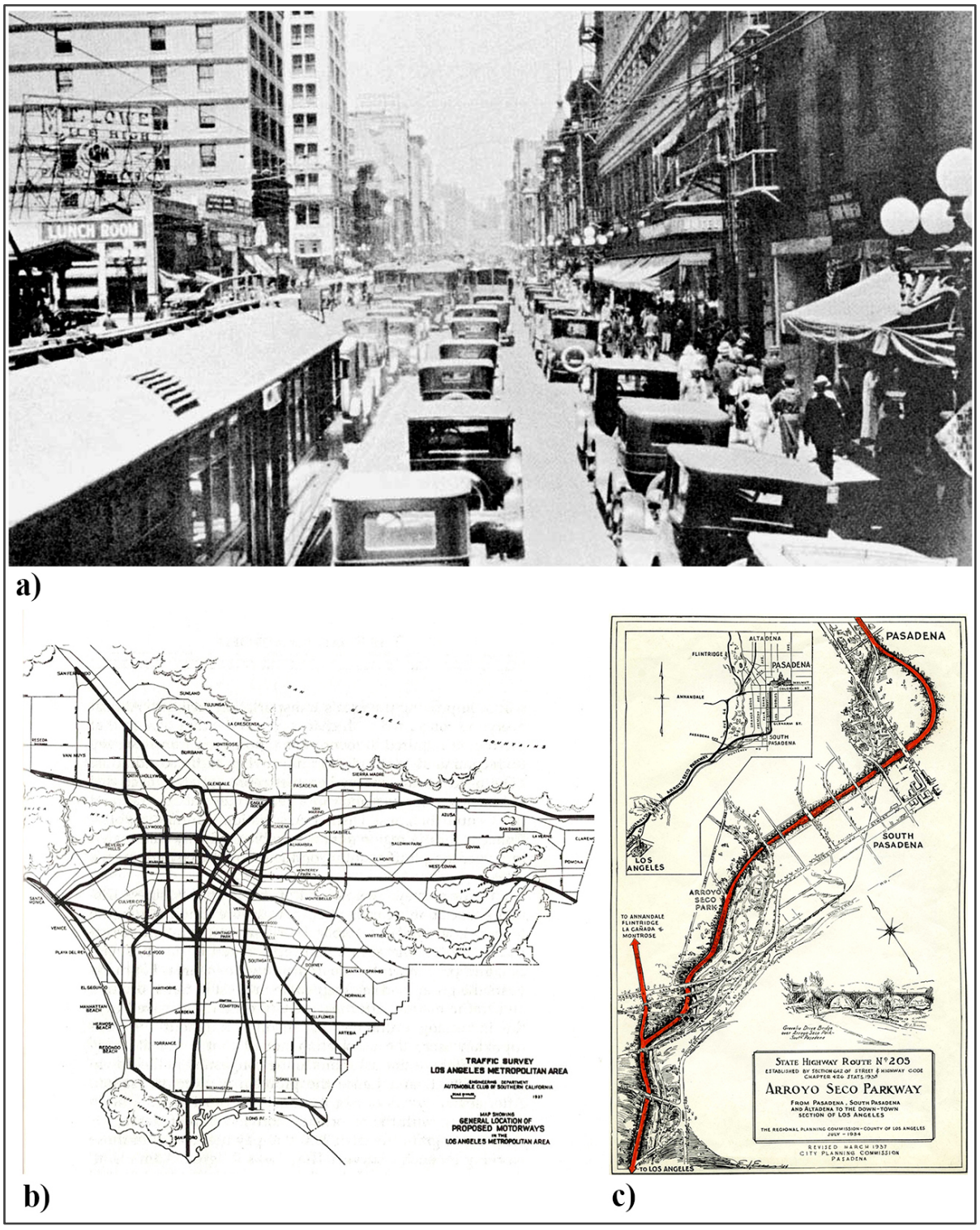


Figure 3-18: Les prémices de la planification des infrastructures viaires à l'échelle régionale à Los Angeles : a) La congestion au centre-ville de Los Angeles vers 1920. Source (Wachs, 1984, p. 306) **; b) Le réseau de *Freeways* proposé par l'*Automobile Club of Southern California*, 1937.** Source: (Bottles, 1987, p. 217) ; c) **Arroyo Seco Parkway, 1937.** Source: https://pasadenahistory.org/collections/arroyo-parkway/.

3.5.1.6. Le *New Deal* et les prémices de la planification à l'échelle régionale

Suite à la dépression économique survenue après le Krach boursier de 1929, et après l'élection de Franklin Roosevelt en 1932 comme président des États-Unis, des programmes de réforme économiques furent entrepris entre 1933 à 1938, connues sous le nom de *New Deal*. Le *New Deal* s'introduisit comme une réponse non seulement au problème du chômage, mais également à la quasi-faillite des grandes villes qui furent confrontées à une baisse des valeurs immobilières et des recettes fiscales à cause de l'incapacité des propriétaires à payer leurs taxes foncières (Goldfield, 2007). Motivée principalement par le souci de fournir des emplois, cette phase marqua une transformation majeure dans les rapports entre l'échelle fédérale et l'échelle municipale qui se manifesta notamment par le nouvel interventionnisme de l'État fédéral dans la mise en valeur du territoire, notamment à travers le financement de grands projets d'infrastructure, tels que les ponts, les autoroutes[127] ou les barrages (Hall, 2002 ; Goldfield, 2007). Tout au long de cette période de réforme, Roosevelt s'orienta vers une politique anti-urbaine en encourageant la décentralisation de la population des zones urbaines vers les zones rurales par le biais des *Greenbelt Towns,* isnpirées du concept de cités-jardins de Howard (Hall, 2002). Bien que la *Resettlement Administration* (RA) dirigée par Rexford Guy Tugwell prévoyait initialement la réalisation de trois milles *Greenbelt Towns,* le programme fut freiné par le *Congress* pour en financer que Trois : *Greenbelt* à Maryland (en périphérie de Washington), *Greenhills* à Ohio (en périphérie de Cincinnati) et *Greendale* à Wisconsin (en périphérie de Milwaukee) (Ibid.). « *Intended essentially to be self-contained, the greenbelt cities would also have to offer the possibility of commuting to the city, so a suburban fringe location was essential; this also represented the existing trend of population* » (Ibid., p. 130).

Roosevelt était inspiré dans sa politique par les idées développées dans le *Regional Plan of New York and its Environs* de 1929 (Johnson, 2015) notamment en ce qui a trait à la

[127] Bien que le New Deal ait stimulé les travaux dans le secteur public, notamment à travers la construction des autoroutes, il a complètement freiné l'avancement des projets du secteur privé dans le secteur du transport ferroviaire notamment dans les zones suburbaines : « *The New Deal program had inadvertently pushed the Region onto rubber tires, more than the Plan had intended. But the Region's decision-makers were hardly unwilling recipients of the federal highway largess that provided much-needed employment. The result, however, was to accelerate the deterioration of rail services* » (Johnson, 2015, p. 249).

dispersion des populations dans des zones rurales qui seraient articulées autour de l'activité agricole et industrielle :

> « Roosevelt was heavily committed in principle to a programme along pure RPAA lines. In 1931 he had floated the idea of a mass return to the land, by providing a house and a few acres and money and tools; he was also borrowing RPAA ideas when he argued that electric power and the truck were aiding decentralization of industry to small communities and rural areas, while electricity, radio, cinema and parcel post were bringing an urban quality of life to the countryside » (Hall, 2002, p. 159).

Dans la continuité de l'approche axées sur le développement régional, la *Tennessee Valley Authority* (TVA) fut fondée en 1933 dans le but de régulariser le cours du *Tennessee River* et de ses affluents (Fohlen, Encyclopædia Universalis) à travers la construction de barrages générant l'électricité pour les industries et pour les populations pauvres établies dans les villages avoisinants[128]. Ce fut selon Peter Hall un projet de planification à l'échelle régionale qui visait la réalisation simultanée de plusieurs objectifs:

> « undeniably the greatest achievement of New Deal planning, and – at least in legend – the realization of the most radical ideas of both the RPAA and the Southern regionalists […] In fact, it brought together several stands: to improve an armaments-production facility there and to control floods; Roosevelt's achievement was to pull all this together with notions of rural planning and regional development, and to drop arms production » (2002, p. 161).

La réforme du logement constituait également un axe majeur dans les mesures politiques amorcées tout au long des années 1930. La *Federal Housing Administration* (FHA), créée en 1934 en vertu du *National Housing Act* (NHA), visait essentiellement à améliorer les normes et les conditions de logement et à faciliter l'accession à la propriété de la maison unifamiliale en assurant un financement du logement à des conditions raisonnables tout en fournissant une garantie fédérale pour les prêts hypothécaires entièrement amortis et en exerçant une influence stabilisatrice sur le marché hypothécaire (Jackson, 1985 ; Goldfield, 2007).

[128] Notons ici que les *Village Industries* de Ford, présentées précédemment, s'inscrivaient également dans cette même conjoncture économique (Segal, 2005).

3.5.1.7. La dimension sécuritaire de la planification régionale : la planification pour la dispersion urbaine aux États-Unis

Depuis que la guerre froide fut installée entre les États-Unis et l'U.R.S.S. à la fin de la Seconde Guerre mondiale, et dès que les soviétiques firent exploser leur première bombe atomique en août 1949, la peur des américains d'une éventuelle attaque nucléaire soviétique devint de plus en plus grande. Cette peur fut traduite par des études qui conclurent que le meilleur moyen de protéger la population et l'économie consiste à opter pour une politique de dispersion urbaine sur l'ensemble du territoire américain. En faisant référence essentiellement à l'article *War Against the Center*, de Peter Galison (2001), et à l'article *Sprawl as Strategy: City Planners Face the Bomb* de Michael Quinn Dudley (2001), nous avons pu comprendre les raisons expliquant le choix d'une décentralisation à une échelle nationale dans le contexte des États-Unis ainsi que les principes de cette décentralisation.

- **L'enquête américaine sur le bombardement stratégique**

Une équipe d'enquêteurs américains[129] analysa en 1944 les dégâts subis par l'Allemagne et le Japon[130] lors de la Seconde Guerre mondiale, et conclut que ces deux pays eurent perdu la guerre principalement à cause de la concentration géographique de leurs industries. Selon ces enquêteurs, les États-Unis devraient tirer leçon de ce qui eut lieu dans ces deux pays en procédant principalement à la dispersion ou encore à la décentralisation de ses activités industrielles et de ses populations dans l'espace (Figure 3-19 et Figure 3-20). Selon les enquêteurs, cette démarche augmenterait le nombre de cibles et atténuerait par conséquent les dégâts dans le cas d'une attaque nucléaire aérienne (Galison, 2001).

[129] Cette équipe fut composée d'un conseil d'experts réunis pour produire une évaluation des effets des bombardements stratégiques anglo-américains sur l'Allemagne nazie pendant la Seconde Guerre mondiale, dans le cadre de l'enquête américaine sur le bombardement stratégique (*U.S Strategic Bombing Survey*).
[130] Notamment les villes japonaises de Hiroshima et Nagasaki en 1945.

Figure 3-19: Hiroshima après les bombardements atomiques de la Seconde Guerre mondiale, Septembre 1945. Crédit photo : George Silk. Source: (http://www.anglonautes.com).

En analysant les décombres et en interrogeant les survivants blessés, les enquêteurs du *U.S Strategic Bombing Survey* commencèrent à établir des comparaisons entre les bâtiments japonais et ceux des États Unis, entre les structures restantes à Hiroshima et à Nagazaki qui eurent résisté aux bombardements et des refuges possibles aux États-Unis (Ibid.). Ce fut ainsi qu'ils commencèrent à spéculer sur la façon selon laquelle les américains pourraient survivre suite à des éventuelles attaques telles que celles subies par le Japon à Hiroshima et à Nagazaki. Selon les enquêteurs, le sort des industries dans ces deux villes traduisait à quel point leur décentralisation pourrait avoir un effet sur la réduction des dégâts (Ibid.). En fait, toutes les grandes usines ayant échappé à des dommages graves à Hiroshima étaient situées en périphérie de la ville. À Nagasaki, bien que les usines et les chantiers navals à l'extrémité sud de la ville demeuraient intacts, ceux de la vallée où la bombe explosa furent sérieusement endommagés. Les installations médicales généralement situées dans les parties centrales des villes, connurent le même sort. Tel fut le cas à Hambourg en Allemagne, où les victimes des raids ne furent pas

assistées aux moments opportuns (Ibid.). En se référant aux résultats d'enquêtes sur les villes de Hamburg, Hiroshima et Nagasaki, les enquêteurs américains – se focalisant sur leurs propres grandes villes – arrivèrent à la conclusion suivante : Bien que la dispersion partielle et le remodelage des centres nationaux pourraient sembler des mesures difficiles à prendre, ils représentent un idéal social et militaire vers lequel des mesures concrètes pourraient être prises une fois que la politique le permettrait.

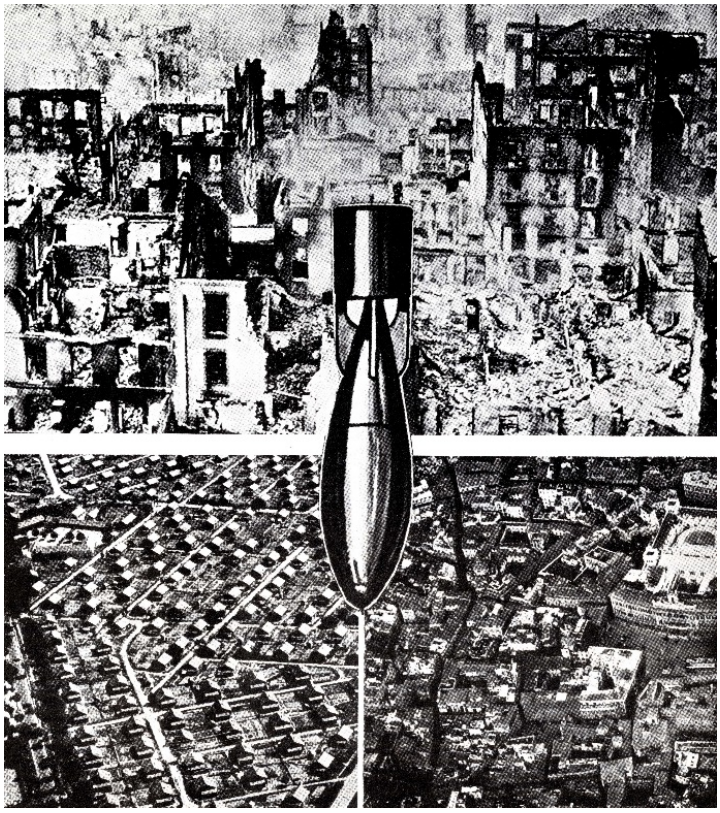


Figure 3-20: La dispersion en tant que moyen de défense : Photo en en haut de la figure : Les dégâts subis par une ville européenne suite à un bombardement aérien ; À gauche en bas de la figure : la dispersion comme alternative à la densité selon José Luis Sert. Source : (Sert, 1979, p. 69).

- **Les prémices d'une décentralisation généralisée : le programme de dispersion industrielle**

Les efforts en vue de la décentralisation se poursuivirent jusqu'à 1947. Mais déjà, le parlement américain eut ordonné le *National Security Resources Board* pour commencer à explorer les délocalisations industrielles. Cependant, d'autres événements eurent lieu : les Russes explosèrent leur première bombe en 1949 et la guerre coréenne commenca en 1950.

C'est dans ce contexte que le président américain annonça une politique nationale pour la dispersion de l'industrie qui fut suivie par un tract publié par le *National Security Resources Board* sous le titre « votre usine est-elle une cible ? » (Figure 3-21).

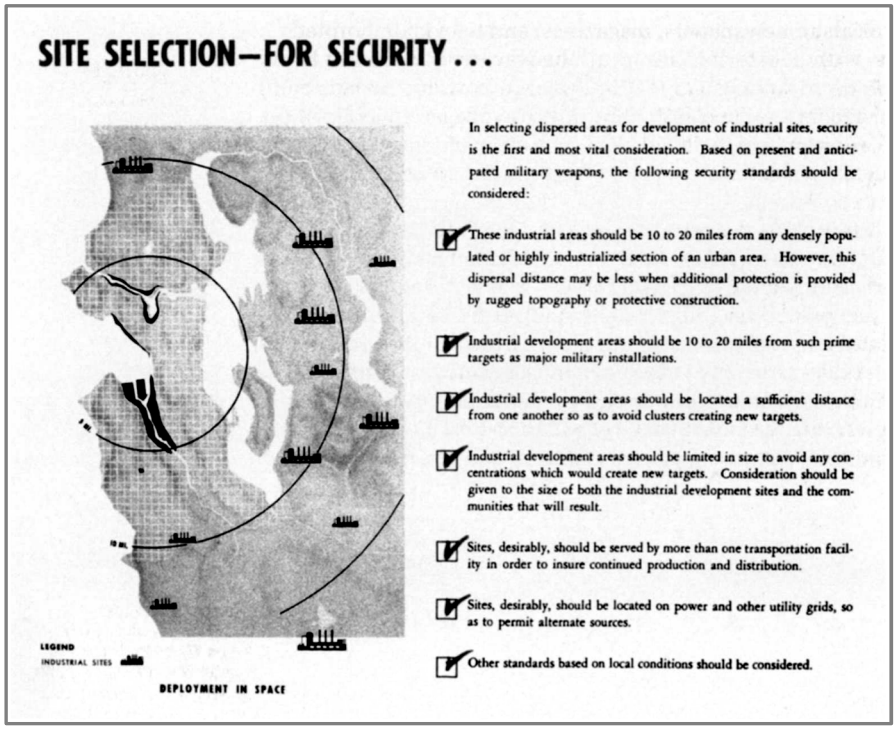


Figure 3-21: La sélection des sites pour des raisons sécuritaires (*Site Selection for Security*). Source: (Galison, 2001).

Le *National Security Resources Board* insista sur le fait que la dispersion des nouvelles implantations industrielles supportant la guerre pourrait faire de la production américaine moins vulnérable aux attaques. En multipliant les objectifs, la vulnérabilité de concentration serait atténuée : « *Space is the one thing that really works* »[131]. Derrière ce programme national, il y avait quatre principes élémentaires **:**

1) La dispersion toucherait les nouvelles industries plutôt que les anciennes.
2) Aucune région du pays ne devrait être construite au détriment d'une autre.
3) La dispersion aurait lieu dans lesdites « zones de commercialisation » (*marketing areas*) tout en prenant compte de leurs localisations par rapport aux différentes infrastructures (chemin de fer, autoroutes, ports, etc…)

[131] Extrait rapporté par par Peter Galison (2001); Executive Office of the President, National Security Resources Board, *Conference of Industrial Development Executives,* 7 *September* 1951, 49-50. 23. U.S. Department of Commerce.

4) L'État et les gouvernements locaux en collaboration avec le secteur privé initieraient le changement, et le gouvernement fédéral encouragerait et fournirait des conseils techniques.

Pour essayer de convaincre les industriels, les décideurs politiques à l'échelle fédérale annoncèrent des avantages supplémentaires qui pourraient s'offrir aux industries qui opteraient pour la dispersion de leurs activités : des conditions de travail et de vie meilleures pour les travailleurs, une plus grande production en évitant la congestion urbaine, une économie plus stable et plus saine et plein d'autres avantages tels que les prêts ainsi que des contrats de défense (Ibid.). De nouveaux paramètres dicteraient ainsi les nouvelles implantations industrielles : le respect des normes de sécurité, l'accès aux points d'approvisionnement en carburant, l'accessibilité, la situation par rapport aux habitations futures, aux magasins, aux écoles et autres équipements communautaires (Figure 3-22). Ainsi, l'idée chez les décideurs politiques fut la suivante : « *Dispersal could aid in reconstruction and also prevention – a stronger nation "protected in space" (as the phrase went) would deter any attacker* », rapporte Galison (2001, p. 22). Cette « protection dans l'espace » n'était possible qu'à travers le projet de dispersion qui aiderait à la prévention et, en cas d'attaques, à la reconstruction. C'est dans ce sens que le projet de dispersion fut accompagné par des plans d'évacuations rapides des différentes villes, en cas d'attaques nucléaires (Ibid.).

Figure 3-22: Photo aérienne d'un paysage suburbain américain vers la moitié du XXe siècle.
Source : (Gruen et Smith, 1960, p. 20) – Crédit *Thomas Airviews.*

Cette décentralisation déclenchée essentiellement pour des raisons sécuritaires fut rendue possible grâce à la mise en place d'un réseau d'infrastructures routières rapides (Figure 3-23 et Figure 3-24) telles que les autoroutes, les autoroutes inter-régionales ou inter-États. Bien que ces projets d'infrastructures aient eu lieu entre les années 1920 et les années 1950, ils prirent plus d'affluence lorsque la loi proposée par le président Eisenhower en 1956 sur le financement de l'*Interstate Highway System* fut votée. Ce réseau d'autoroutes relierait les différentes agglomérations urbaines tout en passant à travers les centres-villes afin de faciliter l'évacuation rapide de la population en cas d'un attentat nucléaire (Dupuy, 1978 ; Galison, 2001; Hall, 2002).

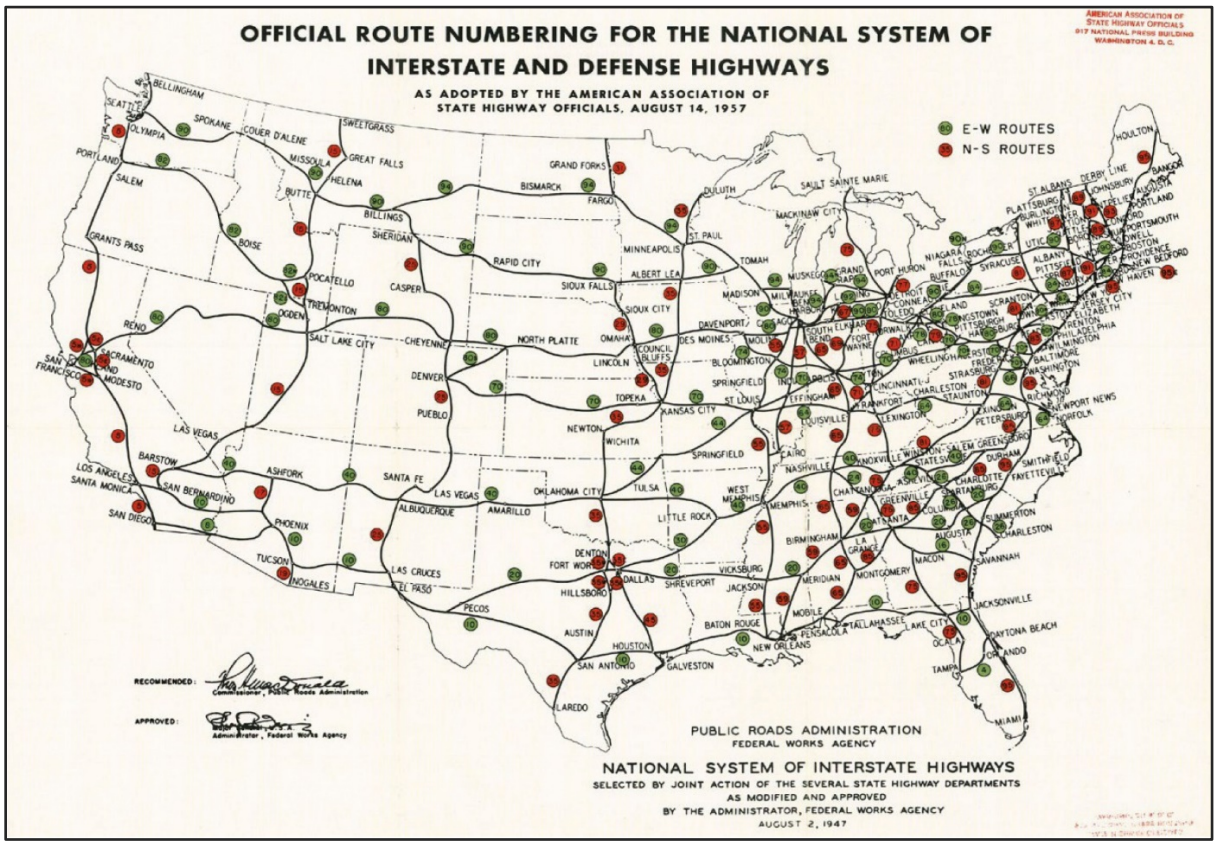


Figure 3-23: Le *National System of Interstate Highways* tel qu'adopté en 1957. Source: (Blas, 2010, p. 133).

Figure 3-24: Photo aérienne d'un échangeur à Los Angeles, California.
Source: (Gruen, 1964, p. 43).

- **La dispersion urbaine pour des raisons sécuritaires: un choix de plusieurs acteurs ?**

> « […] there is an element of commitment that cannot be denied. Three federal agencies—the NSRB[132], the Department of Defense, and the Federal Civil Defense Administration—all officially recommended the acceleration of low-density peripheral development to the federal government; the government integrated this recommendation into the 1954 Housing Act; the interstate highways system was planned in part to aid this decentralization; and, finally, the AIP[133] officially endorsed defensive dispersal. Viewed this way, sprawl becomes not so much an accident of history as it may be seen, at least in part, as an intentional but misguided strategy for survival in the nuclear age ». (Dudley, 2001)

Cet extrait de M. Q. Dudley révèle une certaine complicité de plusieurs acteurs dans la mise en avant du choix de dispersion urbaine aux États-Unis comme solution unique et inévitable pour assurer la survie de la population américaine après la Seconde Guerre mondiale. Il s'agit d'une concertation voire même une stratégie qui fut adoptée entre les acteurs politiques

[132] Il s'agit du *National Security Resources Board*.
[133] Il s'agir de l'*American Institute of Planners.*

représentés par le gouvernement et les agences fédérales, les acteurs législatifs[134] et également les acteurs de la planification urbaine représentés par l'*American Institute of Planners* (AIP).

- **Déterminants économiques ou déterminants de défense nationale ?**

Ne peut-on pas affirmer que les déterminants économiques interagissaient dès le départ avec les déterminants de défense nationale lors de l'étude du projet de décentralisation des industries États-Unis relativement aux dangers de bombardements aériens après la Seconde Guerre mondiale ?

> « The trend toward decentralization, long an issue in our major cities, is becoming increasingly important in relation to the imminent expansion of housing to meet defense needs. Greater dispersal of population is also being urged for military reasons. As decentralization continues, steps which will preserve the peace-time economic balance of our cities take on added importance. Business, as well as industry, will have to disperse its facilities to serve the outlying areas. […] Such centers (regional shopping centers) will serve not only during the emergency period but will also be of permanent value. We cannot afford to build these facilities twice. Fortunately, immediate military and long-range civilian objectives in this instance practically coincide » (Welch, 1951, p. 121).

Il est très clair à travers cet extrait de Kenneth Welch que les déterminants de défense nationale précédèrent les déterminants économiques. C'étaient les raisons sécuritaires qui déterminèrent initialement les choix stratégiques en matière de planification urbaine chez les décideurs politiques et les poussèrent vers l'adoption d'une décentralisation totale de l'espace urbain à travers l'ensemble du territoire américain. Bien que Welch souligne le fait que les acteurs et les composantes économiques (industries, espaces commerciaux, services divers, etc…) tentèrent de s'accommoder à cette nouvelle réalité urbaine, Peter Galison a montré une position tout à fait différente. Selon lui, la résolution des problèmes d'ordre sécuritaire allait de pair avec la résolution des problèmes socio-économiques, telle que les quatre principes élémentaires du programme national de dispersion le montrent, donnant une importance majeure aux industries, aux commerces et aux services. Les décideurs politiques étaient persuadés que la protection de la population ne devrait pas être dissociée de la protection des moyens de survie économiques.

---

[134] En appuyant, d'une part, l'accélération du développement périurbain à faible densité dans la loi sur l'habitation de 1954 (Dudley, 2001) et d'autre part, en votant pour le financement du *Interstate Highway System* en 1956.

3.5.1.8. La dimension sécuritaire de la planification régionale : les limites de la planification pour la dispersion urbaine au Canada

Figure 3-25: Le Lieutenant-Colonel W. Arthur Croteau pendant un exercice de formation en défense civile montrant une simulation d'une explosion d'une bombe atomique sur Ottawa en 1952. Source: (Burtch, 2012, p. 7).

Après la Seconde Guerre mondiale, la préoccupation sécuritaire et défensive du Canada se fut manifestée sous plusieurs formes. S'appuyant à partir de 1948 sur la sensibilisation de la population par le biais des campagnes de propagande (voir Figure 3-26,à gauche), le gouvernement canadien plaça le citoyen au cœur de sa politique de défense civile pour réagir à toute attaque nucléaire éventuelle (Burtch, 2012). S'inspirant du modèle britannique de défense civile adopté durant la Seconde Guerre mondiale, cette démarche de '*self-help'* consistait en la responsabilisation citoyenne, entre autres, en matière de secourisme, moyennant le recrutement de volontaires à l'échelle municipale (Ibid.).

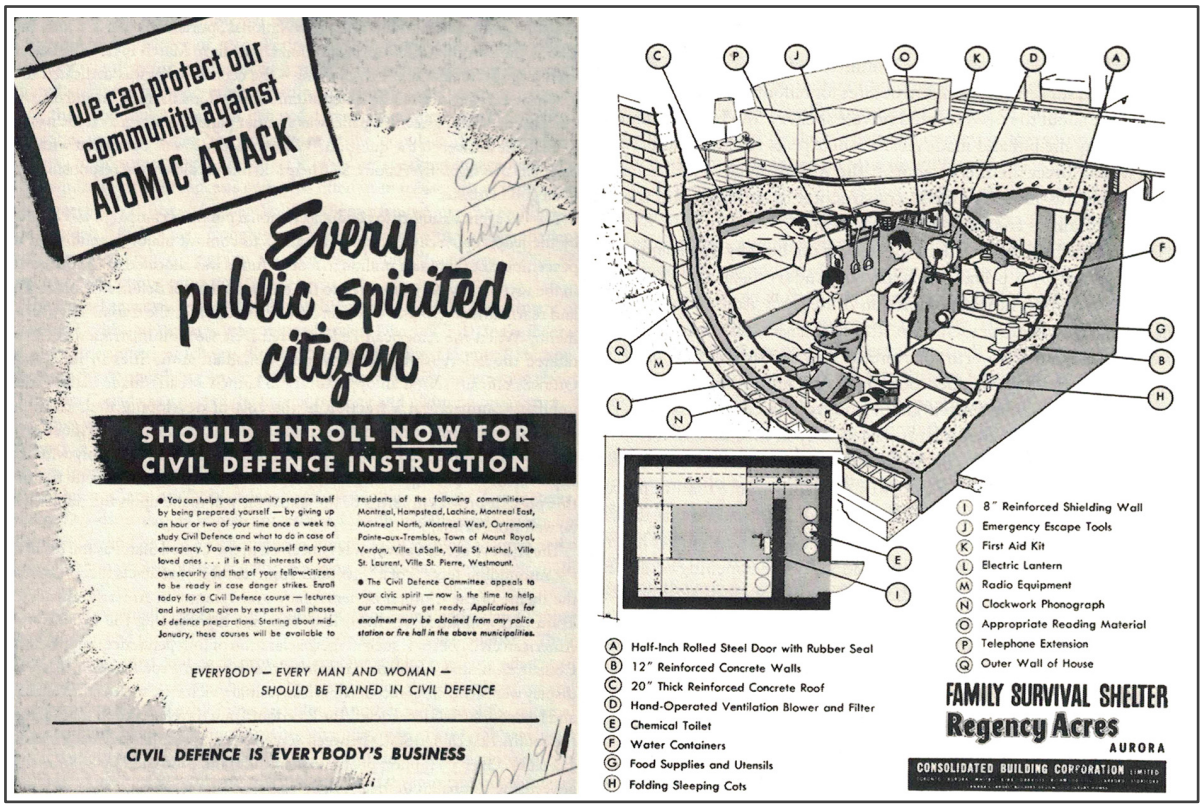


Figure 3-26: Les préoccupations défensives du gouvernement canadien : À gauche : Appel destiné aux habitants de Montréal pour s'inscrire aux cours de défense civile contre des attaques nucléaires éventuelles. Source: (Burtch, 2012, p. 62**) ; À droite : Le premier modèle canadien d'abri ou refuge en cas d'une attaque nucléaire.** Source: (Burtch, 2012, p. 170**)**.

En 1954, la politique fédérale se fut orientée vers une stratégie différente, celle de l'évacuation des populations depuis les aires urbaines vers les zones rurales, tout en mobilisant de nouveaux volontaires[135] qui seraient prêts à offrir leurs maisons de compagne et leurs propres ressources aux personnes évacuées (Ibid.). Cinq ans plus tard, le gouvernement jugea les politiques de '*self-help'* et d'évacuation comme inefficaces devant le danger des poussières radioactives qui pourraient survenir après toute éventuelle attaque nucléaire. Le choix fut ainsi d'inciter toute famille canadienne à construire son propre refuge ou abri (Figure 3-26, à droite) tout près de son habitation (Ibid). Andrew Burtch explique cette stratégie à travers cet extrait:

> « In the era of the intercontinental ballistic missile, the proud certainty of earlier civil defence strategies had disappeared. The government could not predict what areas of the country would be hit and which areas would be at risk from fallout. The best advice the

[135] Outre les volontaires déjà recrutés pendant les six dernières années, au sein des zones urbaines (Burtch, 2012).

> government could offer to all Canadians was to have a plan and to build a shelter » (Burtch, 2012, p. 220).

Lorsque la stratégie d'évacuation fut mise en avant, entre 1954 et 1959, le gouvernement canadien exprimait ses préoccupations défensives en suivant les pas des États-Unis vers la décentralisation et la dispersion des activités urbaines. Ces choix en termes de planification urbaine ou d'urbanisme défensif s'exprimèrent explicitement à travers un article rédigé par le député et coordinateur fédéral en défense civile, le Major général G. S. Hatton intitulé *Civil Defence and your Suburb* et qui fut publié dans la revue *Community Planning Review* en 1955. Cet article considérait la dispersion comme la seule forme efficace pour protéger les populations et les industries contre toute éventuelle attaque nucléaire. L'auteur suggérait à cet égard deux formes de dispersion, la dispersion statique et la dispersion mobile. L'extrait ci-après explique les principaux traits de ces deux formes :

> « Static dispersal involves long-term town planning so that the city is given a "new look" by initially controlling expansion and diverting it to satellite towns. Later the old city should be broken up with parks, open spaces, playing fields, and so forth, so that the final result does not present a suitable target for thermo-nuclear weapons. With such a planned group of communities, mobile dispersal if subsequently found necessary, is comparatively simple. The advantages of satellite towns as against "dormitory suburbs" are: first, the dispersal of industry and its consequent protection; second, maintenance of a constant density of population by day and night, which again reduces traffic congestion as the inhabitants can walk or cycle to work. The main disadvantages of static dispersal are the time and vast expenditure involved, and the disruption of industry. Mobile dispersal involves providing for rapid removal of the population at the warning of impending attack. This dispersal will normally be in two phases and here again, town planning (including particularly improvement of arterial routes, elimination of bottlenecks and provision of open spaces) is essential » (Hatton, 1955, p. 53).

Illustrant ses propos à travers une figure intitulée *Metropolis X Builds for Civil Defence* (Figure 3-27), Hatton relatait une sorte d'urbanisation polynucléaire centralisée consistant en un réseau de villes satellites liées entre elles et à la ville-centre par des infrastructures routières rapides. Ces dernières seraient l'outil majeur qui faciliterait l'évacuation rapide des populations en cas d'une attaque nucléaire, une solution qui pourrait, selon lui, être généralisée sur d'autres villes canadiennes.

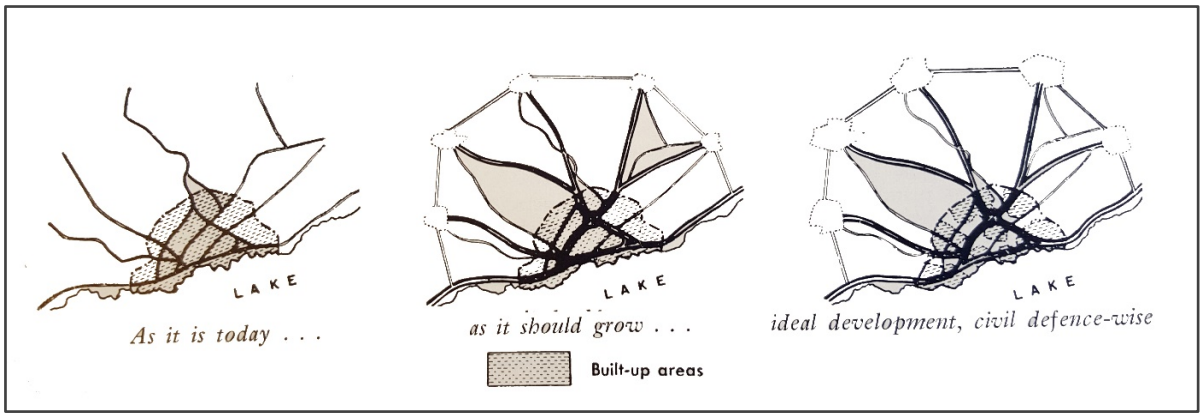


Figure 3-27: La dispersion urbaine pour des raisons de défense nationale selon G. S. Hatton, 1955.
Source : (Hatton, 1955, p. 53).

Bien que G. S. Hatton ait eu plus d'adversaires que d'influence au sein même du département de défense du gouvernement canadien, et qu'aucune de ses suggestions n'ait pu être appuyée ni mise en application (Burtch, 2012), sa publication au sein de la *Community Planning Review* avait probablement eu une certaine influence, ou du moins avait pris part du « climat idéologique » des milieux des années 1950, au sein de la sphère des urbanistes et des ingénieurs. Cet article de G. S. Hatton fut suivi en 1956 par une étude développée au sein d'un cercle universitaire sous le titre *Guide to Urban Dispersal*, plaidant pour la dispersion défensive de la population et des industries. Initiée par le *Federal Civil Defence Co-ordinator*, en collaboration avec le *Defence Research Board* (voir annexe 6), cette étude fut élaborée par le *Committee on Physical Planning* de l'université *McGill* –dirigé par H. Spence-Sales. Les auteurs de ce « guide » affirmèrent que la dispersion était non seulement la caractéristique de la croissance urbaine en cours, mais elle était aussi, le seul choix à faire pour avoir le maximum de sécurité, chose que les concentrations urbaines ne pourraient par offrir. Tel que le montre l'extrait ci-dessous, il est clair que le discours autour de la défense nationale et de la menace de la bombe nucléaire se fut propagé dans des pays autres que les États Unis tels que le voisin canadien :

> « America was not alone in declaring war on the urban center. Canada, in the midst of a major effort to plan urban growth in 1956, also began defensive dispersal. […] Satellite towns and villages made urban regions the right scale on which to re-think patterns of communication, government, and demography. "Defence is critical. In modern warfare, the initial blow is struck at the civilian population, to destroy at a stroke the ability to resist. The greatest vulnerability lies in urban concentration—the greatest security

would be achieved by urban dispersal." That dispersal would follow a survey of a ring located an H-bomb radius away from the regional center » (Galison, 2001, p. 24).

Depuis l'introduction du guide, les auteurs soulignèrent que la sécurité nationale devrait être le premier paramètre qui déterminerait tout choix urbanistique au Canada. La menace que pourrait présenter les bombes atomiques et les missiles intercontinentaux téléguidés, particulièrement pour les milieux urbains à forte concentration urbaine, ne pourrait être dépassée qu'à travers une dispersion urbaine généralisée sur l'ensemble du territoire canadien. Selon le guide, cette orientation devrait aller de pair avec une amélioration de l'environnement urbain et un contrôle de la taille des villes projetées (Committee on Physical Planning, 1956). Quatre principes directeurs avaient été annoncés dans ce guide[136] :

- L'ampleur de la dispersion devrait dépendre de la croissance démographique tout en considérant la population qui devrait être déplacée du centre régional[137] dans le but de réduire la congestion.
- La dispersion devrait être réalisée en planifiant les unités urbaines (ou villes) satellites autour du centre régional de manière à assurer la sécurité.
- Le modèle de dispersion consisterait à former une seule région urbaine dans laquelle les unités satellites seraient reliées entre elles et au centre régional. Les terres agricoles des unités satellites seraient exploitées pour assurer la subsistance des habitants.
- Le modèle de dispersion devrait être atteint sur une période de vingt ans et en deux étapes : au cours des dix premières années, toute nouvelle croissance du centre régional devrait être dispersée. Au cours des dix dernières années, le centre régional serait décentralisé et la dispersion serait poursuivie.

L'étude élaborée dans le guide se basait sur un exemple hypothétique de ville qui semble être celui de la ville de London en Ontario et qui pourrait servir de modèle pour d'autres grandes villes telles que Montréal, Toronto, Vancouver ou Winnipeg.[138] Partant du fait que la sécurité

[136] Ces principes ont été traduits littéralement par l'auteur à partir du texte original.
[137] C'est à dire la ville-centre présentant une forte densité.
[138] Tel qu'évoqué par Norman Person dans son compte rendu à propos de ce guide dans la revue *Community Planning Review* : Pearson, N. (1955). Compte rendu du rapport A Guide to Urban Dispersal. *Community Planning Review,* 5(2), 101-103.

dépendrait de la distance à partir du point d'explosion d'une éventuelle bombe nucléaire, le guide soulignait les « mesures de sécurité » suivantes :

- Aucun développement ne devrait se produire dans un rayon de 16 kilomètres[139] du cœur du centre régional : la densité de population devrait être réduite à un maximum de quarante personnes par acre[140] : la densité des bâtiments devrait être réduite à un maximum de 20% de la superficie du sol sur toute une localité : les grandes industries ainsi que les industries nationales importantes devraient être déplacées vers des endroits sûrs.
- Pour éviter les effets des poussières radioactives[141] suite à une explosion, aucune urbanisation ne devrait se développer à l'est du centre régional éventuellement attaqué.[142] (Figure 3-28, b et c : l'effet de la poussière radioactive est illustré en gris).
- La dispersion devrait avoir lieu à une distance de 32 kilomètres [143] du centre régional et vers l'extérieur jusqu'à une distance de 32 kilomètres[144]. (Figure 3-28, b : la zone de dispersion recommandée est illustrée en bleu ciel).
- Aucune unité urbaine ne devrait être située à une distance inférieure à quinze milles d'une autre et la densité de développement n'y devrait en aucun cas dépasser trente personnes par acre.[145] (Figure 3-28, c et d).
- Les terres agricoles devraient être intensivement utilisées pour assurer la subsistance des populations.

Le guide énonçait également que toute unité urbaine (satellite) devrait avoir sa propre autosuffisance. Les exigences spatiales de l'activité militaire (aérodromes) devraient être prises en considération conjointement avec les autres préoccupations de subsistance de la population. Les aéroports civils devront être situés hors de danger, à proximité du centre régional et des autres unités satellites.

---

[139] C'est l'équivalent de 10 milles.
[140] Ou encore 988 personnes par kilomètre carré.
[141] Appelées en anglais *radioactive fall-out*
[142] En se basant sur le fait que les vents dominants se dirigent de l'ouest vers l'est.
[143] C'est l'équivalent de 20 milles.
[144] Autrement dit, l'épaisseur de la zone où sera effectuée la dispersion ne devrait pas dépasser 32 kilomètres.
[145] Environ 7400 personnes par kilomètre carré.

Le guide considérait qu'une telle orientation urbaine devrait être assumée non seulement par le gouvernement fédéral mais aussi à l'échelle des provinces et des municipalités.

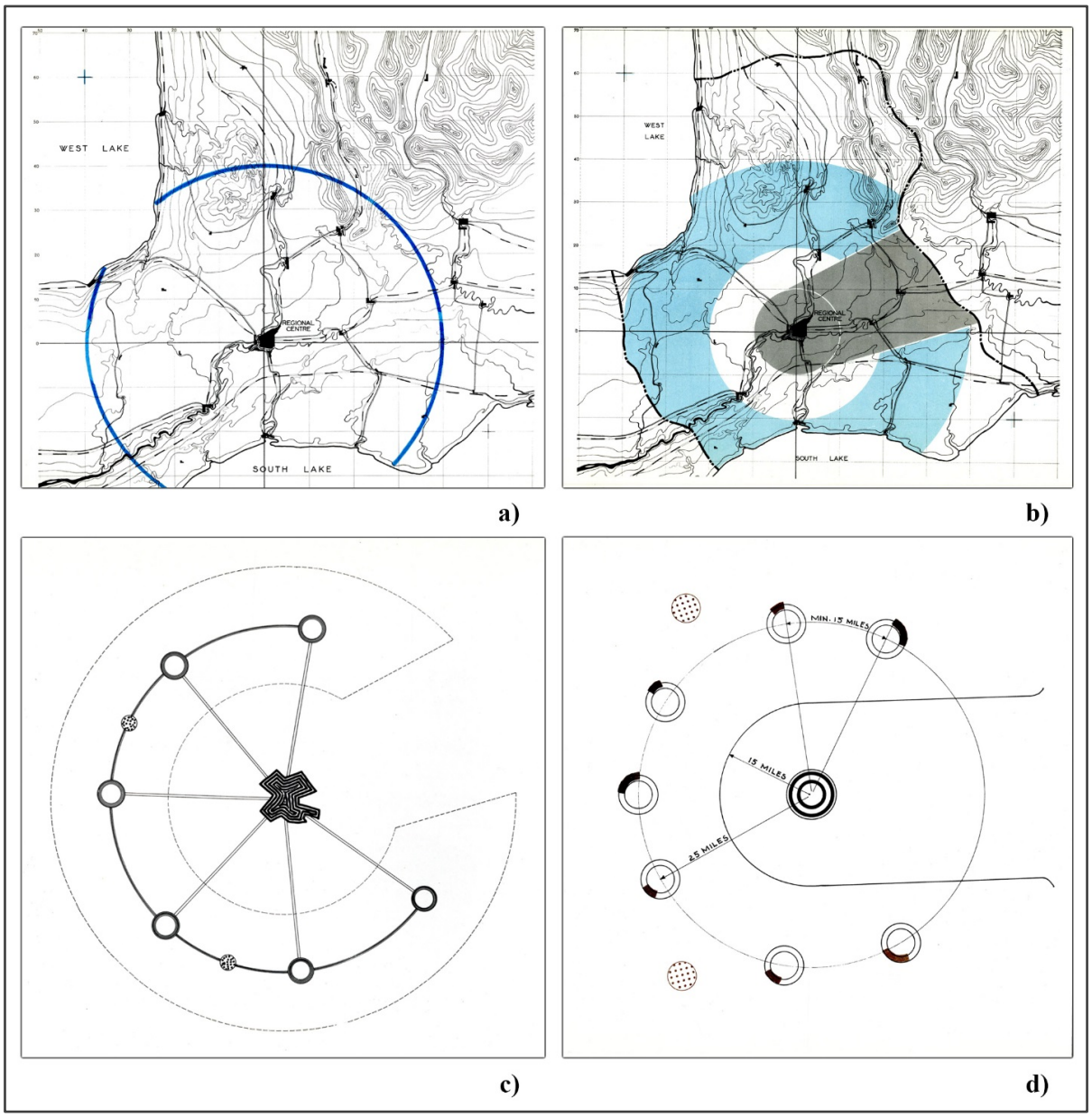


Figure 3-28: Principes directeurs de la dispersion urbaine. Source: (Committee on Physical Planning, 1956).

Le diagramme ci-dessous (Figure 3-29) montre la configuration schématique d'une ville satellite qui pourrait être projetée à l'extérieur d'un centre régional. Ce modèle d'urbanisation – rappelant celui des cités jardins de Howard – propose ainsi des villes satellites ou des noyaux

urbains discontinues et de tailles égales reliées entre eux et à la ville-centre par un système d'infrastructures viaires.

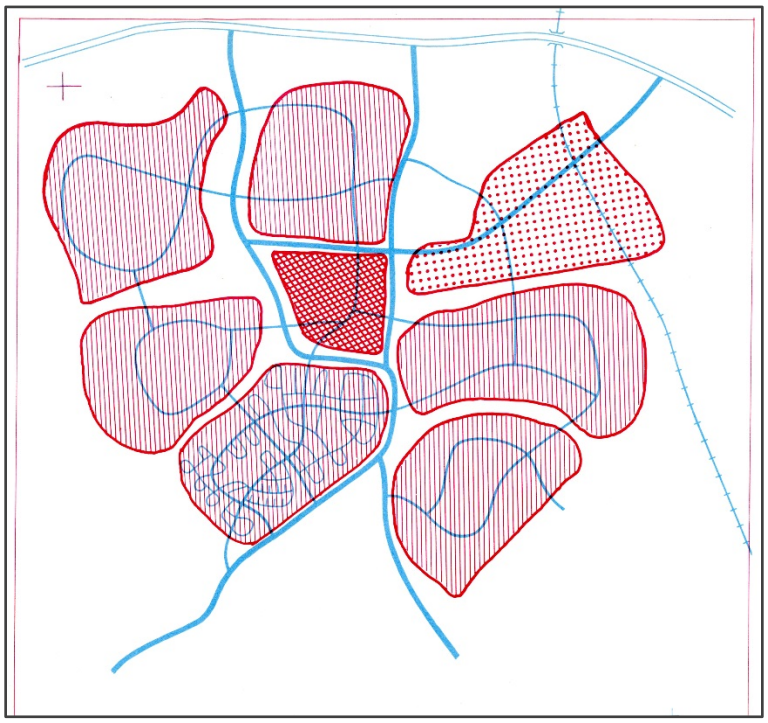


Figure 3-29: Diagramme montrant la configuration schématique d'une ville satellite et l'articulation de ses différentes composantes.

Les zones hachurées en rouge (hachures verticales) définissent les aires résidentielles. La zone avec des hachures rouges croisées représente le centre de la ville satellite alors que la zone en pointillé représente la zone industrielle. Les voies de communication reliant les différentes entités sont représentées en bleu (le trait bleu épais représente les voies rapides de portée régionale reliant les villes satellites l'une à l'autre et au centre régional ; le trait bleu fin représente les voies de circulation locale à l'intérieur des zones résidentielles).

Source: (Committee on Physical Planning, 1956).

Les différentes stratégies adoptées par le gouvernement canadien en matière de sécurité nationale depuis 1948, avaient connu l'échec à multiples reprises (Burtch, 2012). Cet échec était dû non seulement aux problèmes organisationnels, administratifs et financiers relatifs à l'application des différentes mesures défensives à travers les échelles fédérale, provinciale et municipale, mais également au désengagement de la plupart de la population canadienne à l'égard des plans d'évacuation considérés comme irréalistes, et à l'égard même du *fallout shelter program* en se demandant « *What was the point of digging a shelter when the world above it would be poisoned for generations*? » (Ibid., p. 225). Burtch explique davantage cet échec à travers cet extrait :

> « Canada's CD program, like many of the federal government's post-war social programs, became entangled in a dispute over which level of government should bear the financial responsibility for emergency measures. The federal government likened the nature of peacetime CD planning to natural disaster contingencies – work best done using local resources directed provincially. The provinces and municipalities countered by pointing to the complexity and price of the task. Nuclear defence, they reasoned, was a matter of national defence and, therefore, a federal responsibility. For most of the

> 1950s, two provinces, Ontario and Quebec, refused to contribute at all to nuclear preparations » (Burtch, 2012, p. 221).

D'autre part, étant donné que les principes pour la dispersion urbaine –tels que formulés dans le guide du comité de l'aménagement du territoire de l'université *McGill*– ne furent pas suivis par des mesures concrètes visant leur mise en application dans aucune ville au Canada, on se limitera à les considérer comme des éléments faisant partie du « climat idéologique » qui régnait après la fin de la Seconde Guerre mondiale, sans pour autant avoir un effet direct sur la planification urbaine.

3.5.2. Quelques jalons de l'histoire des théories et des pratiques urbanistiques en Europe et aux États-Unis

Dans cette partie, il sera question de passer en revue les propositions théoriques et les pratiques marquantes de la planification régionale et de l'urbanisme depuis l'émergence de la suburbanisation et jusqu'à la moitié du XXe siècle. Toutefois, nous tenons à préciser que la désignation « planification régionale » ne s'appliquera pas en tant que telle à certaines propositions théoriques qui seront ci-après présentées, dans le sens où elles avaient émergé avant même que la planification régionale soit connue en tant que champ théorique et pratique indépendant. Ainsi, l'élément en commun qui pourrait réunir les différents modèles qui seront présentés dans ce qui suit, réside dans l'échelle régionale à travers laquelle la planification avait été pensée.

3.5.2.1. *Riverside*, Frederic Law Olmsted, 1869

> « The career of Frederick Law Olmsted is the clearest proof that an American steeped in the English landscape tradition could use this tradition creatively to formulate a suburban vision for the United States » (Fishman, 1987, p. 126).

Bien que la banlieue ou la *suburb* – perçue en tant que forme urbaine – a été considérée comme une création collective d'une élite bourgeoise où la pensée urbanistique et architecturale avait joué un rôle limité (Ibid.), nous ne pouvons ignorer l'influence de certains planificateurs américains – notamment Frédéric Law Olmsted – dans l'élaboration d'un certain « idéal suburbain américain » à travers la conception d'un certain nombre de banlieues « modèles »

pendant la deuxième moitié du XIXe siècle. Conçue en 1869, Riverside (Figure 3-30) représentait cet « idéal utopique » de la bourgeoisie américaine tant sur le plan architectural, urbanistique et paysager (Fishman, 1987). Cet extrait de F. L. Olmsted illustre son intention de matérialiser à la fois l'idéal de la vie de famille et celui de la vie communautaire au sein de la banlieue résidentielle:

> « The essential qualification of a suburb is domesticity, and to the emphasizing of the idea of habitation, all that favors movement should be subordinated. […] pleasant openings and outlooks, with suggestions of refined domestic life, secluded, but not far removed from the life of the community » (Olmsted, Vaux and Co, 1971, pp. 299-303)[146].

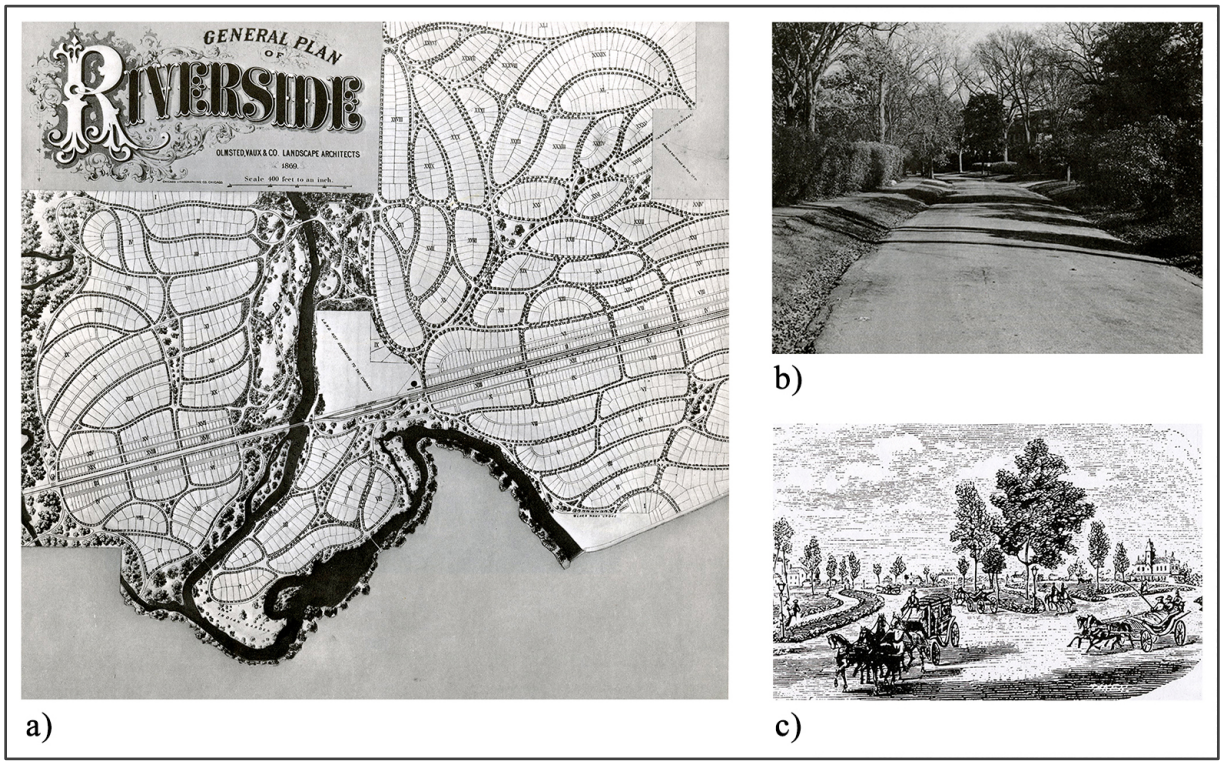


Figure 3-30: Riverside, Illinois, 1869 : a) Vue en plan. Source : (Fabos et al., 1968, p. 51) **; b et c) Quelques détails sur la circulation au sein de Riverside.** Source : (Fabos et al., 1968, pp. 52-55).

Riverside se situait à environ 9 milles à l'ouest de la ville-centre de Chicago. Longeant la rivière *Des Plaines River*, le site fut choisi par les promoteurs[147] non seulement pour les

[146] Cet extrait a été cité par Robert Fishman dans son livre *Bourgeois Uropias* (1987, p. 130).
[147] Il s'agissait de *Riverside Improvement Company* qui fut fondée en 1868 par Emery E. Childs et un groupe d'investisseurs établis à Riverside (Jackson, 1985).

potentialités physiques qu'il présentait, mais également en raison de sa proximité du réseau ferroviaire qui fut déployé après la fin de la guerre civile (Jackson, 1985). L'attractivité du site fut d'ailleurs évoquée par Olmsted et son partenaire Calvert Vaux : « *the only available ground near Chicago which does not present disadvantages of an almost hopeless character* » (Ibid., p. 80). Étant persuadé de la nécessité de séparer l'habitat du lieu de travail, Olmsted complétait la liaison ferroviaire liant Riverside à Chicago par une route offrant une expérience agréable aux banlieusards : « *Lined with fashionable villas, this drive would not only provide a pleasant route between suburb and city ; its constant traffic of elegant carriages and riders would also make the drive a center of social activity* » (Olmsted cité par Fishman, 1987, p. 131).

Planifiée sur une surface de 1600 acres dont 700 furent réservés pour les parcs et autres équipements publics, Riverside fut dotée d'un réseau viaire de forme curviligne pour un but particulier selon Olmsted : « to suggest and imply leisure, contemplativeness, and happy tranquility »[148] (Jackson, 1985, p. 80). Outre l'abondance de ses espaces publics récréatifs, Riverside se distinguait également par la grandeur de ses lots[149], par la séparation de la circulation véhiculaire de la circulation piétonne et par les utilités publiques dont elle disposait notamment son système d'éclairage public ainsi que son réseau de drainage et d'aqueduc (Ibid.)

D'autre part, Riverside traduisait également cette étroite relation entre la suburbanisation et la spéculation immobilière ou encore l'interaction entre les facteurs socio-culturels et les facteurs économiques. Bien que F. L. Olmsted souhaitait – à travers ses écrits – que la banlieue soit accessible pour toutes les catégories sociales, il était « contraint » – à travers le projet de Riverside – de répondre à une commande particulière d'un promoteur visant la vente de ses lots à une clientèle bourgeoise (Fishman,1987).

3.5.2.2. Le mouvement *City Beautiful*

Le mouvement *City Beautiful* émergeait en Amérique du Nord entre la fin du XIXe siècle et le début du XXe siècle. Le *City Beautiful* se développait dans le cadre d'un mouvement progressiste de réforme sociale mené par une élite bourgeoise en réponse à la dégradation des

[148] La trame orthogonale des rues fut considérée par Olmsted comme « trop raide et formelle » tel qu'il le mentionnait à travers cet extrait : « *too stiff and formal for such adornment and rusticity as should be combined in a model suburb* » (Jackson, 1985, p. 80).
[149] Mesurant souvent 100 par 225 pieds (Ibid.).

conditions de vie et à l'insalubrité qui avait accompagné toutes les grandes villes industrielles au cours du XIXe siècle (Caves, 2005). Ce mouvement envisageait la beauté architecturale et urbaine comme un facteur pouvant influencer le comportement social de ses habitants, notamment les pauvres (Ibid.) « *in spite of the fact that, in practice, these city plans had the effect of removing the poor from the area that was supposed to socialize them* » (Ibid., p. 69).

Idéologiquement, le *City Beautiful* fut inspiré par certains préceptes de l'École des Beaux-Arts de Paris notamment en ce qui a trait à l'imitation des modèles architecturaux classiques, l'exigence de l'ordre et de l'harmonie dans la conception architecturale ainsi que l'instrumentalisation de la réforme du paysage urbain pour faire face aux problèmes engendrés par la croissance de la population urbaine (Caves, 2005, p. 69), une position qui fut également partagée par Frederick Law Olmsted. Par ailleurs, le mouvement *City Beautiful* trouve ses origines dans les boulevards et les parcs aménagés dans les grandes capitales européennes à l'égard de Paris et de Vienne. « *Haussmann's reconstruction of Paris under Napoleon III, and the contemporaneous construction of the Vienna Ringstrasse, were its classic Models* » (Hall, 2002, p. 175). P. Hall ajoute encore:

> « The City Beautiful movement, both in its original European manifestation under Haussmann and his American transmogrification, provided the model for urban regeneration in any self-respecting city between about 1850 and about 1920 […] the modernist movement, effectively replaced it between 1930 and 1980 » (Hall cité par Cowan, 2005, p. 63).

À travers sa direction de la construction du *World's Columbian Exposition* de Chicago en 1893, Daniel Hudson Burnham dressa un modèle à suivre du mouvement *City Beautiful aux* États-Unis (Caves, 2005). « *This exposition introduced the notion of a monumental civic centre, as well as the concept of a comprehensive city plan* » (Ibid., p. 70). Quelques années plus tard, de nombreuses applications du mouvement *City Beautiful* furent réalisés notamment le plan de Washington DC (ou le McMillan Plan de 1901-1902), le plan de George Kessler pour la ville de Denver à Colorado en 1907 (Figure 3-31) ou encore le plan de Burnham pour la ville de Chicago en 1909 (Ibid.).

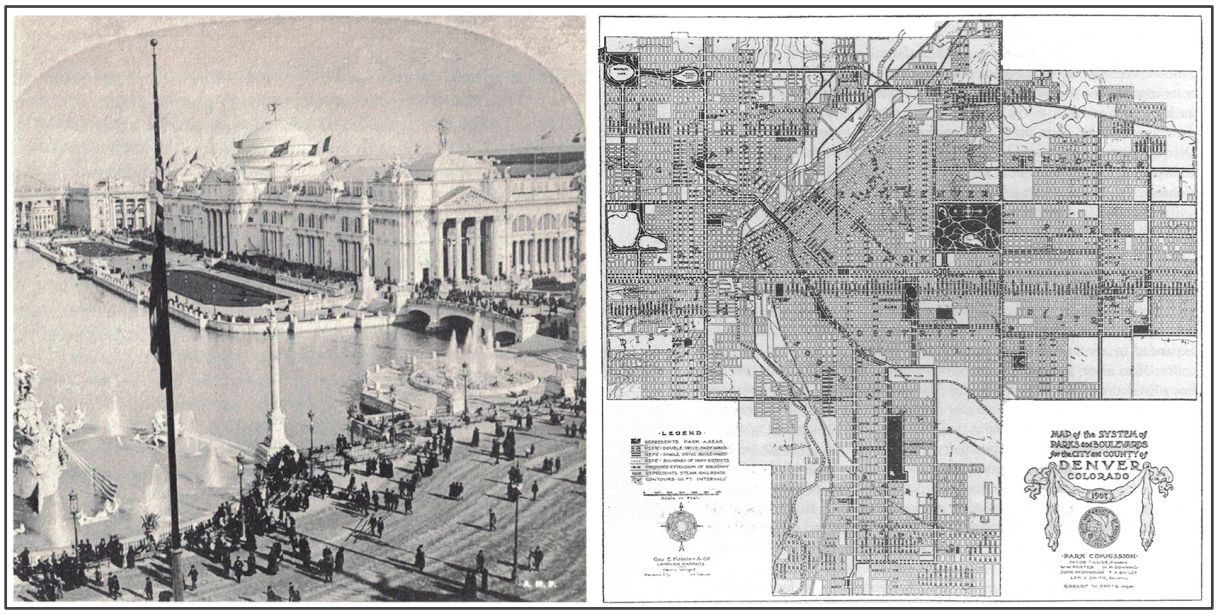


Figure 3-31: Le mouvement *City Beautiful* aux États-Unis: À gauche: *The White City, the Chicago World's Fair,* 1893. Source : (Toll, 1969, p. 121); **à droite: Le plan des parcs et des boulevards pour la ville de Denver, Colorado, préparé par le bureau de George Kessler, 1907.** Source: (Wilson, 1994, p. 186).

3.5.2.3. La ville linéaire de Soria y Mata, 1882

> « The tendency of towns to form themselves along arteries of transportation is an ancient and natural one. The "highway town" is a well-known phenomenon. Such an arrangement, in which a town, a city, or region is extended longitudinally along a roadway, waterway, or railroad system, we call linear » (Collins, 1959, p. 38).

Partant d'une critique de la société « inégalitaire » et de la ville « malsaine, désordonnée et impropre à la circulation », Arturo Soria y Mata présenta en 1882, une solution urbaine se basant sur l'expropriation et la répartition équitable du sol, et qui devrait répondre, selon lui, aux exigences de la circulation et à celles de l'hygiène (*Compañia madrileña de urbanización*, 1979). Soria proposa un modèle de ville linéaire[150] s'articulant le long d'une « rue indéfiniment extensible » d'une largeur de 60 mètres dont l'axe longitudinal regroupait les voies de transports (chemins de fer, lignes de tramway, routes), les réseaux d'égouts et d'aqueduc, de gaz, d'électricité, de téléphone, les services municipaux de base et les parcs (Ibid. ; Choay, Encyclopædia Universalis). Ce choix découlait d'une vision particulière de la cité chez Soria, traduite à travers ces deux extraits :

[150] « *Ciudad lineal* » selon les expressions de Soria y Mata.

> « […] Voilà la cité de l'avenir, dont les extrémités pourraient être Cadix et Saint-Pétersbourg » (Soria y Mata, 1882).[151]

> « La forme des villes dérive de la forme de locomotion. Vu que les voies ferrées sont les moyens de locomotion les plus rapides et fréquents et les moins couteux, les villes devront prendre, nécessairement la forme allongée et linéaire des voies ferrées. […] La forme d'une ville sera parfaite lorsque la somme des temps employés pour aller de chaque maison à toutes les autres sera au minimum : tel est le cas dans les cités linéaires » (*Compañia madrileña de urbanización*, 1979, p. 16).

Des voies transversales de 20 mètres de large coupaient perpendiculairement la voie principale et engendraient des îlots orthogonaux faisant 500 par 300 mètres et associant de l'habitat unifamilial, des édifices publics, commerciaux, industriels et des espaces de loisirs. L'axe central de la ville se composait de plusieurs rangées d'arbres (4, 6, 8, ou plus) encadrant ainsi les types de circulation à mettre en place (piétons, automobiles, bicyclettes, traction animale, tramways électriques) (Ibid.).

Bien que l'idée de Soria ne fût appliquée qu'à l'échelle d'un faubourg de Madrid en 1894 sur un fragment de 5,2 kilomètres[152](Choay, Encyclopædia Universalis), on pourrait y trouver une concrétisation à petite échelle des principes conceptuels de la cité linéaire (Figure 3-32 et Figure 3-34).

[151] Cet extrait nous révèle que Soria a posé, pour la première fois, le problème de l'établissement humain à l'échelle régionale et même mondiale. Ces propos ont été extraits de l'article de F. Choay intitulé « *URBANISME - Théories et réalisations* » : Choay, F. Urbanisme, Théories et réalisations. Encyclopædia Universalis. En ligne : http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/urbanisme-theories-et-realisations/. Consulté le 05 Août 2015.
[152] 80 kilomètres ont été prévus au départ (Choay, Encyclopædia Universalis).

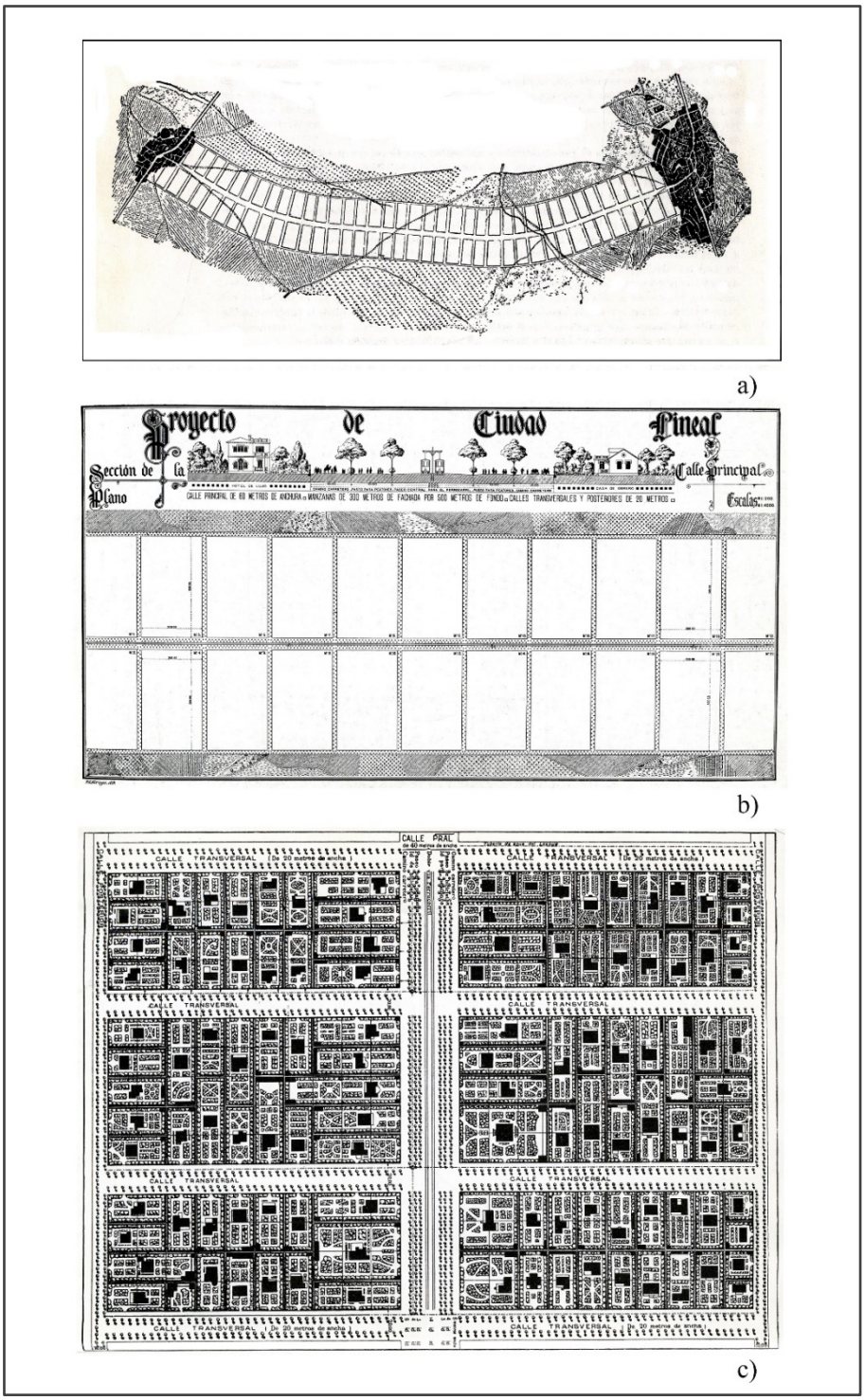


Figure 3-32: Plans de la ville linéaire de Soria y Mata : a) Fragment achevé de la ville linéaire à Madrid; b) Plan de distribution des rues et des terrains à bâtir. Rue centrale de 60 mètres et rues transversales et postérieures de 20 mètres de large; c) Aménagements proposés pour les rues et les lots. Source: (*Compañia madrileña de urbanización*, 1979, pp. 14-16).

Tel que le montre la Figure 3-34, la voie principale de la cité linéaire pourrait mesurer 40, 60 ou 100 mètres de large et elle est composée comme suit[153] :

- Un chemin de fer à double voie pour tramway électrique d'une largeur de 14 mètres (transportant les voyageurs le jour et les marchandises la nuit) ;
- Une voie piétonne de part et d'autre de cette double voie ferrée (dans le cas de la voie à 3 mètres, une voie cyclable de 4 mètres de large pourrait y être juxtaposée) ;
- Une voie carrossable de 6 mètres de largeur consacrée à la locomotion à roue (automobiles ou *Auto Moviles* avec traction animale).

Bien qu'il s'agît d'un projet non réalisé, la Figure 3-33 évoque la portée régionale dans la pensée planificatrice de Soria y Mata qui se serait traduite en 1892 à travers un réseau de tramway reliant la ville centre de Madrid aux villes de Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicalvaro, Vallecas, Villaverde, Carabenchel et Pozuelo. Ce réseau aurait été envisagé en tant qu'élément articulateur d'une future cité linéaire (*Compañia madrileña de urbanización*, 1979). Dans le rapport publié par la compagnie madrilène de l'urbanisation[154] en 1913[155], Soria y Mata présenta son modèle de cité linéaire comme une réponse au modèle de « cité-point »[156] caractérisant –selon lui– l'urbanisation des grandes capitales modernes « bigarrées, capricieuses, informes, avec leurs tares ineffaçables, leurs vices, leurs maladies et leurs misères… » (Ibid., p. 19). Selon lui, le mode d'extension des villes selon une grille ouverte ou en « échiquier » est « antiesthétique et monotone » (Ibid., p. 19). Pareillement, il critiquait le modèle de « cité rayonnante qui se développe en cercles concentriques et en voies diagonales partant d'une grande place centrale » (Ibid., p. 19) vu que ses rues « deviennent de moins en moins habitables » (Ibid., p. 19) en s'éloignant du centre. Dans le même rapport, Soria y Mata critiquait le modèle de la cité jardin proposée par Howard en la considérant comme « une forme

[153] Il s'agit ici du cas où la rue principale aurait une largeur de 40 mètres.
[154] Ou *Compañia madrileña de urbanización* fondée par Soria y Mata et qui représentait le principal outil opérationnel de réalisation de la ville linéaire (Paquot, 2010)
[155] Dans le cadre du « Premier Congrès International De l'Art De Construire Villes Et Organisation De La Vie Municipale » de Gand.
[156] Dans le sens où la ville s'étend autour d'elle-même occupant ainsi une forme ponctuelle.

moins imparfaite de cité-point, puisqu'elle concentrerait la vie municipale sur une grande place centrale » (Ibid., p. 19).

La différence entre la cité jardin de Howard et la ville linéaire de Soria y Mata est majeure en ce qui a trait de leurs modes de développement opposés. Au moment où Howard proposait une extension urbaine prenant forme d'un nombre limité de noyaux urbains pré-dimensionnés et articulés autour d'une ville centre, Soria y Mata prônait plutôt une extension urbaine ouverte et illimitée (Pope, 1996).

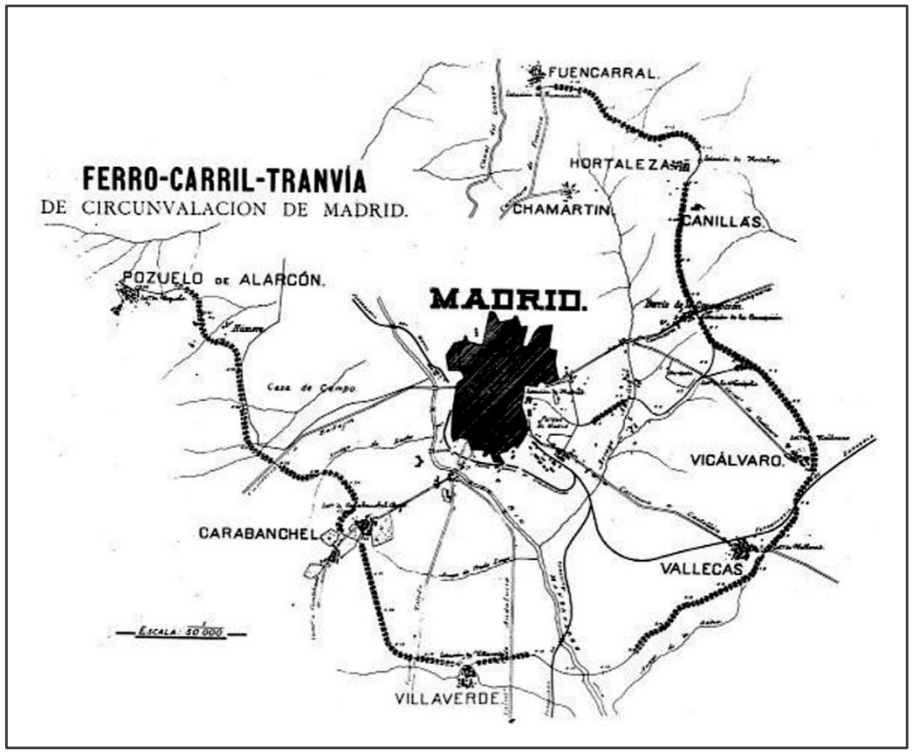
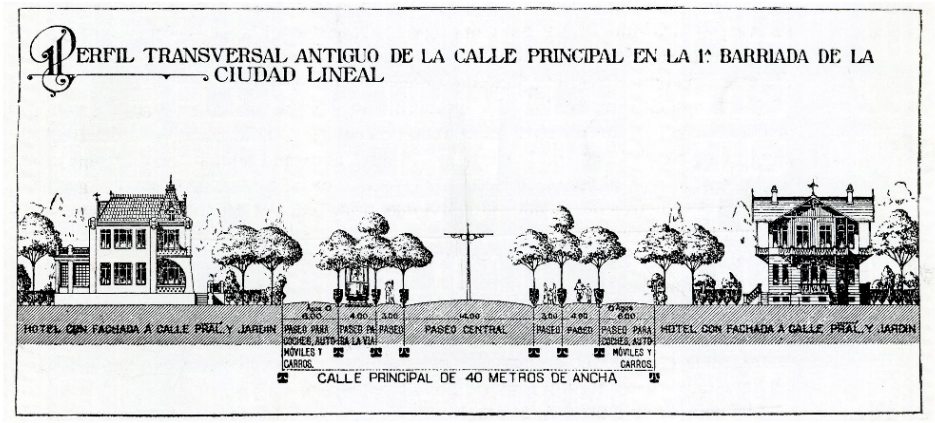
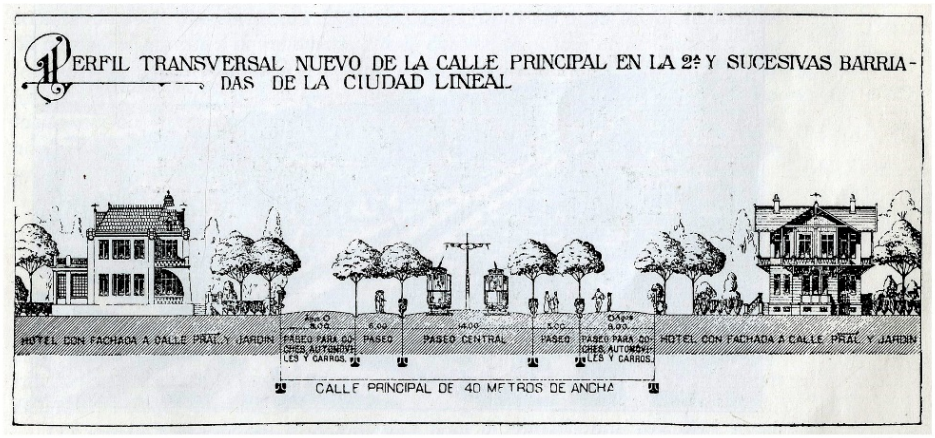


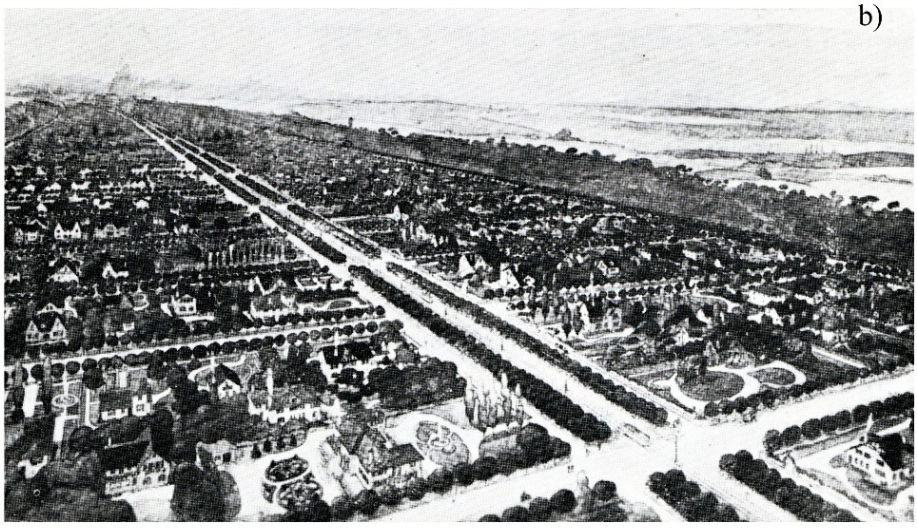
Figure 3-33: Projet non réalisé d'une ligne de tramway autour de Madrid, 1892, Soria y Mata. Source : (Ostrowski, 1968, p. 33).



a)



b)



c)

Figure 3-34: La ville linéaire de Soria y Mata, quelques détails : a et b) Profil transversal de la rue principale, dans le fragment achevé de la ville linéaire à Madrid ; c) Exemple de ce que pourrait être une ville linéaire dans le littoral de l'Espagne, de Barcelone à Valence. Source: (*Compañia madrileña de urbanización*, 1979, pp. 13-48).

Selon F. Choay, la cité linéaire de Soria y Mata proposée en 1882 constituait le premier véritable modèle d'urbanisme progressiste à travers lequel le problème de l'établissement humain s'est posé non seulement à l'échelle régionale mais aussi à l'échelle mondiale tout en répondant aux exigences de la circulation, de l'hygiène et de l'équité sociale[157] (Choay, 2008). La proposition théorique de Soria y Mata a laissé ses échos chez les désurbanistes[158] russes qui s'en sont inspirés[159] entre les années 1920 et 1930, chez Le Corbusier qui s'appropriait totalement le concept dans ses projets pour Rio de Janeiro (1929) et Alger (1930), et par la suite dans sa théorie des *Trois établissements humains* en 1945 (Collins, 1968 ; Choay, 2008). Soria y Mata avec son modèle de la cité linéaire, et Ebenezer Howard avec son modèle de cité-jardin qui sera présenté ci-après, brossèrent à la fin du XIXe siècle, deux modèles de structure de villes remarquables. La majorité des conceptions ultérieures présenteront des variantes de leurs idées ou possèderont des traits communs avec elles (Ostrowski, 1968).

3.5.2.4. La cité jardin d'Ebenezer Howard, 1898

Proposée en tant que modèle d'extension de la ville industrielle vers la fin du XIXe siècle, la cité-jardin d'Ebenezer Howard découlait de l'idée du plan d'Adelaïde-Nord en Australie[160], une ville projetée à l'extérieur de la ville principale d'Adelaïde, et séparée de cette dernière par une ceinture verte (Figure 3-35).

[157] Ces principes pourraient –selon Choay– se justifier par le fait que Soria était à la fois philosophe, militant social et spécialiste des transports (Choay, 2008).
[158] L'architecture et l'urbanisme ont joué un rôle déterminant dans la formulation des propositions théoriques permettant de spatialiser les objectifs de la révolution russe depuis le début des années 1920. Ainsi deux groupes avaient émergé ayant chacun une orientation urbanistique différente. Le premier étant celui des « urbanistes » prônant le développement en hauteur et la haute densité pour les futurs espaces urbanisés. Le deuxième regroupait plutôt les « désurbanistes » plaidant pour la dispersion urbaine et en faible densité de la population dans la compagne (Moughtin, 2005).
[159] Nicolai Miliutin le mentionnait d'ailleurs dans son livre *Sotsgorod* publié en 1930.
[160] Conçue par le Colonel William Light en 1837.

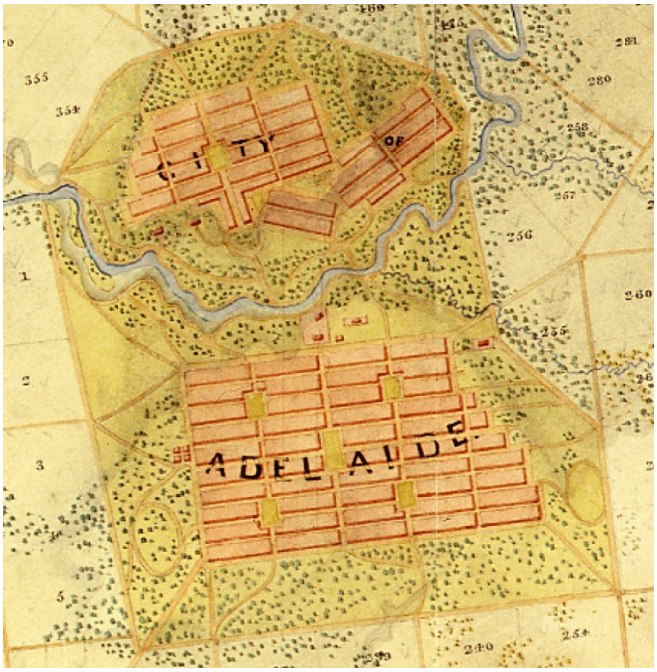


Figure 3-35: Ville d'Adelaïde, Australie, 1837. Source : (Henderson, 2008, p. 7).

L'ouvrage fondateur de Howard paru en 1898, *Tomorrow : A Peaceful Path to Real Reform* connu également sous le titre de la 2è édition *Garden-Cities of Tomorrow* serait à l'origine de la constitution et de la diffusion d'un des modèles urbanistiques les plus utilisés dans le monde entier au cours du XXe siècle (Lévy et Lussault, 2003). Visant la suppression de la classe ouvrière des quartiers industriels congestionnés situés au centre-ville de Londres, et dans le but d'offrir une alternative aux grandes villes et aux banlieues industrielles, Howard proposait une ville de dimension limitée[161] combinant à la fois les avantages de la ville et de la campagne et capable d'assurer la subsistance des citadins sur le plan alimentaire comme sur celui des produits industriels (Ostrowski, 1968 ; Choay, 2008). Tel que le montre la Figure 3-36, Howard proposait un diagramme présentant une organisation concentrique où les activités industrielles et rurales ainsi que le secteur résidentiel se trouvent séparés de la ville-centre. Tel que l'illustre la Figure 3-36-a, Howard prévoyait également un système régional de transport électrique ferroviaire rapide reliant l'ensemble des six cités « satellites » entre elles et aussi à la cité « mère » ou la ville-centre (Choay, 2008). Les usines situées à la périphérie de chacune

[161] Howard parlait de 32 000 habitants sur 2428 hectares (Ostrowski, 1968).

des cités « satellites » et connectées avec des lignes de chemin de fer permettraient de donner des emplois aux habitants, tout en leur évitant de longs déplacements. Howard a prévu également un système de boulevards permettant de traverser la ville-centre tout en la divisant en quartiers[162]. Au sein de chacun de ces quartiers, les habitations seraient desservies par une sorte de trame d'avenues, de boulevards et de voies interconnectés (Ostrowski, 1968 ; Choay, 2008) (Figure 3-36-d).

Sur la base des idées développées par Howard, Raymond Unwin et Barry Parker ont tracé en 1902, les plans pour la cité jardin de Letchworth à 50 kilomètres au nord de Londres (Figure 3-37-a). En 1919, Howard a réalisé la cité jardin de Welwyn, à mi-chemin entre Letchworth et Londres. Les plans de cette dernière ont été confiés à l'architecte Louis de Soissons (Fishman, 1979 ; Benevolo, 1998 ; Moughtin, 2005) (Figure 3-37-b). Le concept de cité-jardin et sa concrétisation à travers les deux villes de Letchworth et Welwyn constituaient une source d'inspiration pour plusieurs architectes et urbanistes en Europe, aux États-Unis et même au Canada durant la première moitié du XXe siècle[163].

[162] Nous tenons ici à préciser que les dessins de Howard ne sont que des diagrammes proposant de manière schématique et non concrète le mode de déploiement des différentes fonctions urbaines projetées ainsi que leurs modes d'articulation.

[163] La cité-jardin a influencé les concepteurs du plan régional de New York (1921-1929), Clarence Stein et Henry Wright dans leur conception de *Radburn* en 1929 et pendant le *New Deal*, les *greenbelt cities* (Choay, Encyclopædia Universalis). Nous expliciterons ces aspects dans la section 3.5.2.10 de ce chapitre.

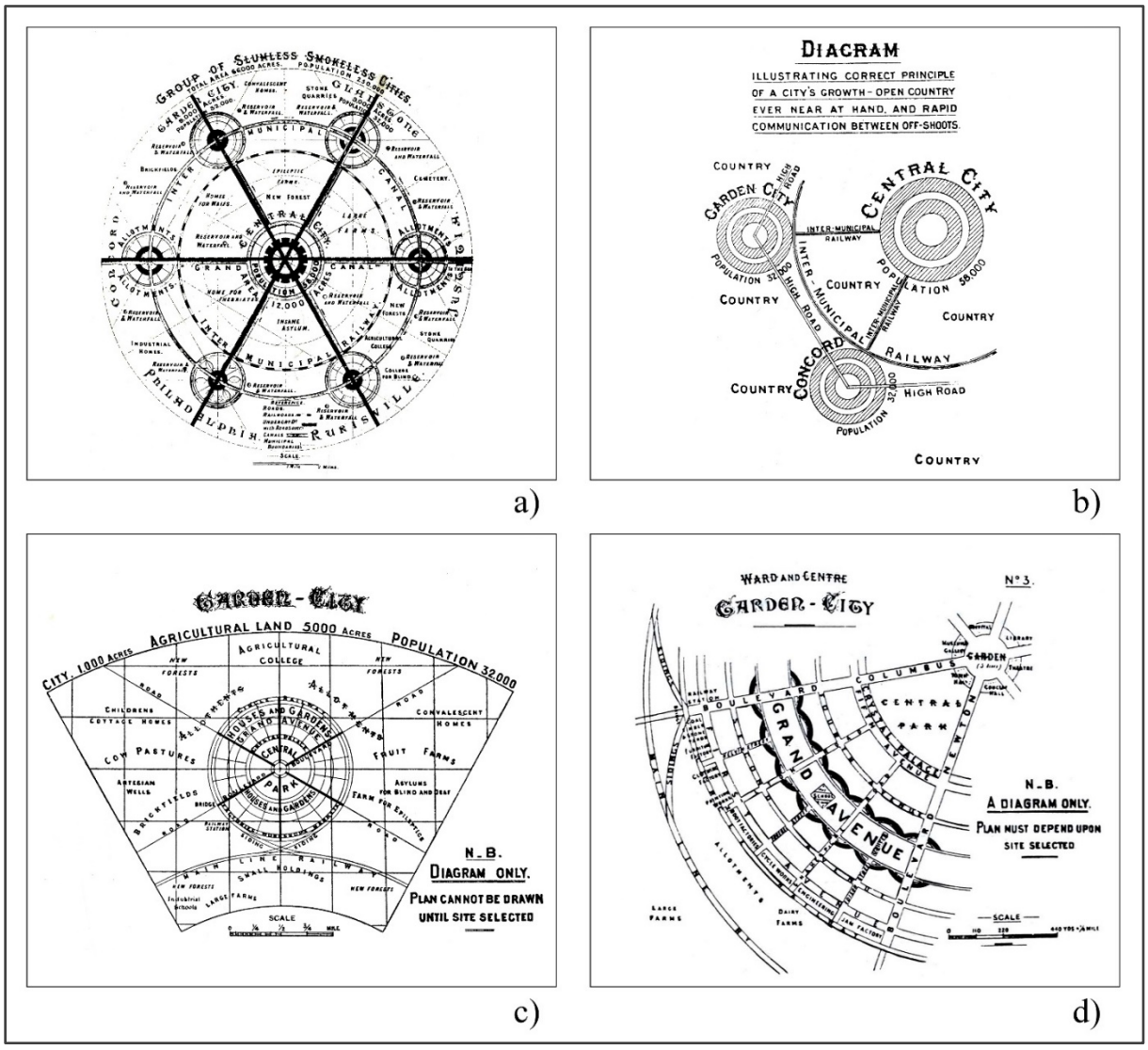


Figure 3-36: Diagrammes explicatifs de la cité-jardin de Howard : a) La cité sociale : six cités jardins et la cité centrale, reliées par des canaux et des voies ferrées ; b) La cité centrale, dans sa forme simplifiée ; c) La cité-jardin entourée de sa ceinture agricole; d) Quartier type et centre de la cité-jardin. Source : (Fishman, 1979, p. 62).

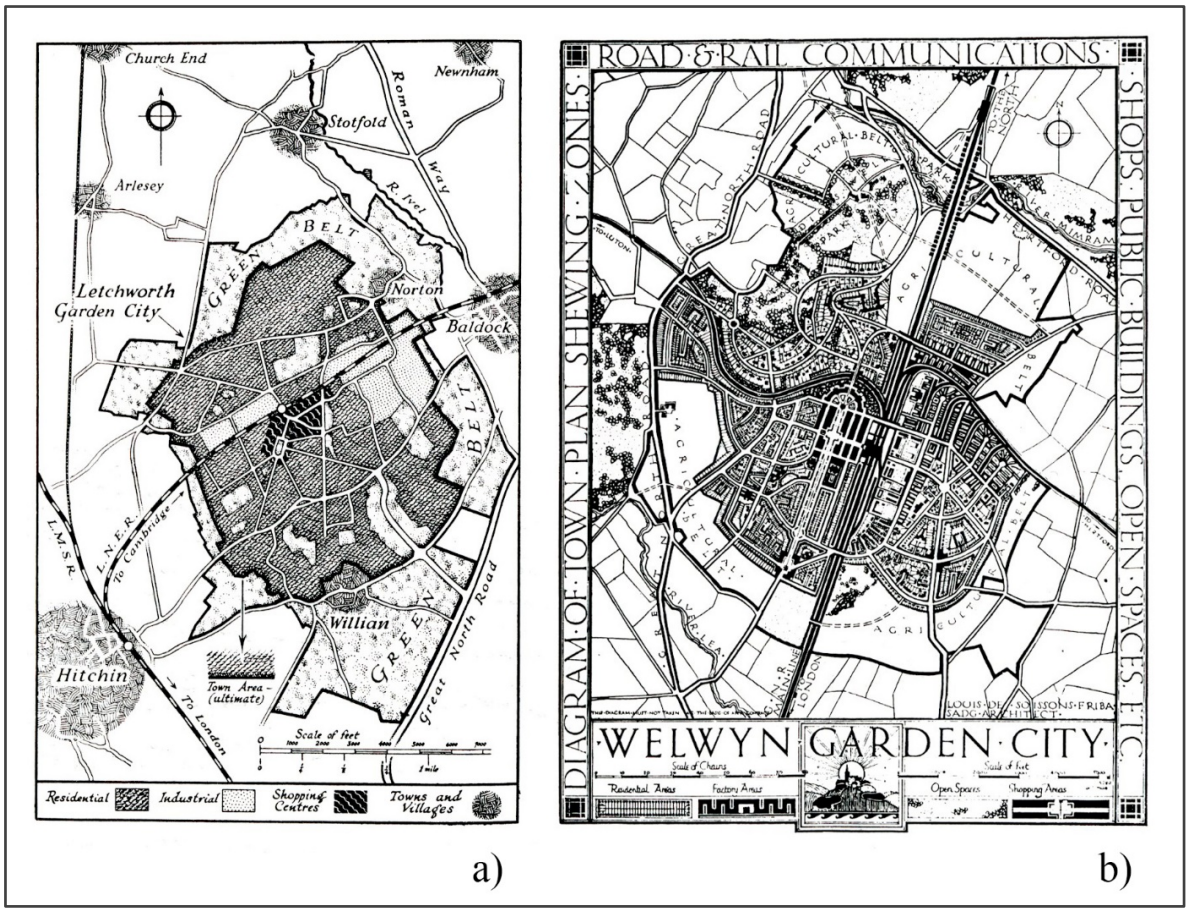


Figure 3-37: Cités jardins réalisées par E. Howard : a) Cité jardin de Letchworth, 1902 ; b) Cité-jardin de Welwyn, 1919. Source : (Benevolo, 1998, p. 108).

3.5.2.5. La cité industrielle de Tony Garnier, 1901-1904

Parmi les modèles urbains qui furent éventuellement influencés par l'idée de la ville linéaire de Soria y Mata figurait la cité industrielle proposée par l'architecte et urbaniste français Tony Garnier en 1904 (Collins, 1968) (Figure 3-38). Cette cité industrielle constituait une sorte de ville linéaire[164] dont l'épine dorsale était une large rue parcourue par une ligne de tramway électrique desservant les différentes parties de la zone résidentielle[165] et remplissant des fonctions secondaires dans le transport des marchandises (Ostrowski, 1968).

[164] D'une échelle plus grande que la ville linéaire de Soria y Mata (Moughtin, 2005)
[165] Il convient de préciser qu'on ne peut pas considérer la cité industrielle de Garnier comme une cité linéaire à part entière vu que la partie linéaire se limitait au niveau de la zone résidentielle seulement.

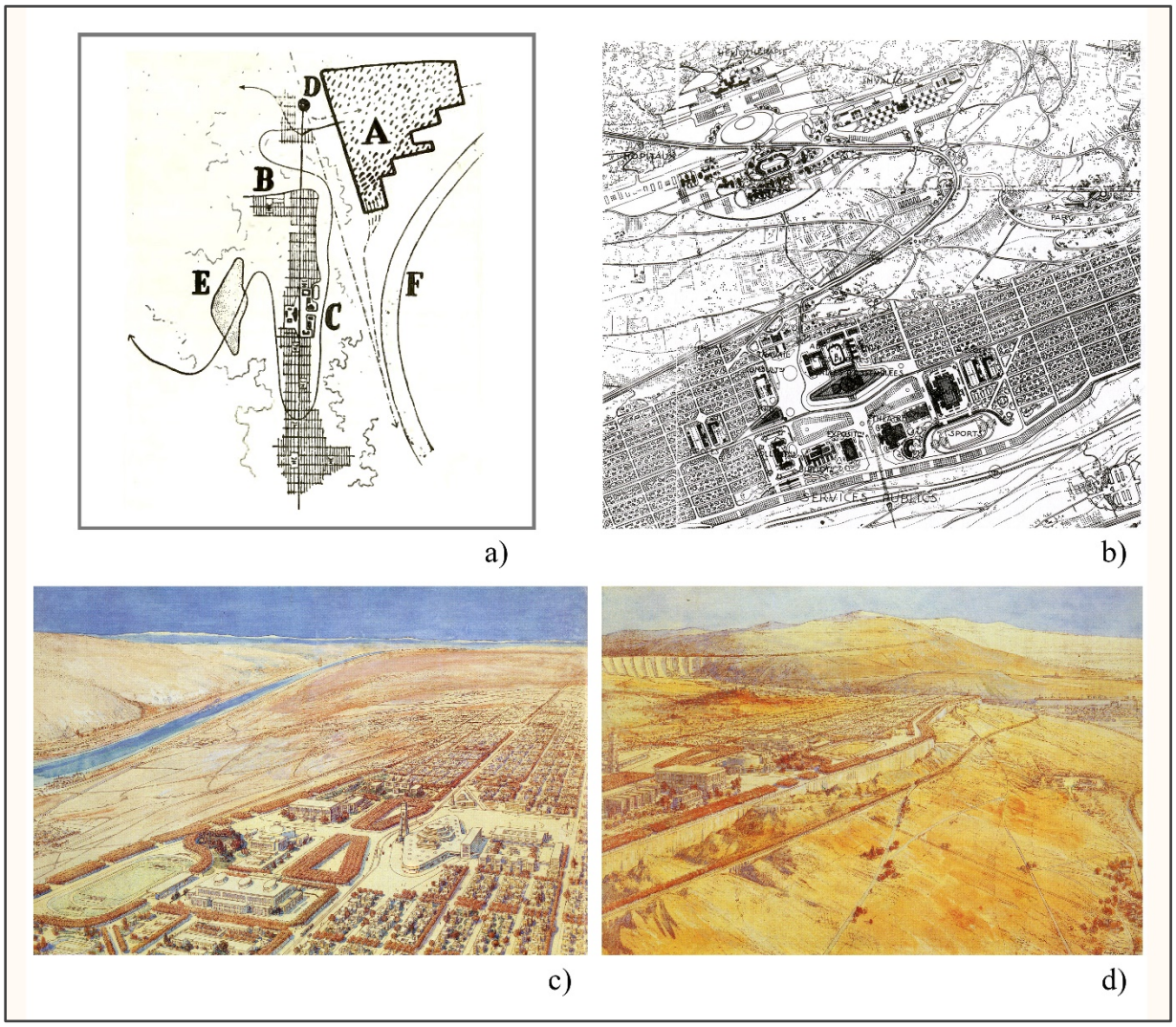


Figure 3-38: Cité industrielle de Tony Garnier (1901-1904). Illustration a) : A: Aire industrielle ; B: Écoles techniques, la partie linéaire juxtaposée représente la zone résidentielle ; C: Centre civique ; D: Station de train principale ; E: Hôpitaux et maisons de repos ; F : Rivière. Source (Collins, 1959, p. 88) **; Illustration b) : Détail du plan montrant le centre de la cité et les hôpitaux.** Source : (Vidler, 2011, p. 265) **; Illustration c : Vue aérienne montrant le centre de la cité.** Source : (Garnier, 1989, p. 20) **; Illustration d : Vue aérienne montrant le centre de la cité vu depuis la vallée.** Source : (Garnier, 1989, p. 21).

Ce qui distingue la proposition de Garnier de celle de Soria y Mata est la ségrégation des fonctions urbaines. En fait, sur le plan de Garnier, la zone industrielle, la zone résidentielle linéaire, les équipements éducatifs et de santé furent séparés. Également, la conception de ce modèle repose sur une logique qui attribue aux quartiers des fonctions spécifiques. On y trouve ainsi des quartiers à caractère résidentiel, industriel, administratif et hospitalier conçus d'une manière discontinue, et dispersés dans un paysage de verdure (Collins, 1959 ; Choay, 2008). Secchi évoque également cet aspect à travers cet extrait :

« Les dessins de Garnier n'étaient nullement imaginaires et concernaient très probablement, la petite ville de Givors au sud de Lyon. Ce que fait Tony Garnier dans son projet de ville industrielle est de montrer que les différentes fonctions, l'habitat, l'industrie, les équipements collectifs, donnent lieu à plusieurs principes morphologiques et à des rapports différents avec la topographie et les infrastructures principales. Définir des zones devient une pratique courante des projets d'architecture de ville, non seulement une tentative de séparer et d'éloigner les différentes fonctions les unes des autres, en trouvant la juste distance, selon leur degré de compatibilité ou d'incompatibilité. Wright dans *Broadacre City* et Le Corbusier, qui d'ailleurs appréciait le travail de Garnier, dans la *Ville Radieuse*, feront la même chose » (Secchi, 2009, p. 96).

Le travail de Garnier pourrait être considéré comme une innovation très élaborée à la fois architecturale et urbanistique exprimant techniquement et esthétiquement la modernité, et qui influencera inévitablement les urbanistes de l'après-guerre (Choay, 2008).

3.5.2.6. Les villes satellites de Raymond Unwin, 1920

En 1920, Raymond Unwin proposait une première application du modèle de cité-jardin développé initialement par Howard, à travers son système de 28 villes satellites[166] projetées autour de la ville de Londres. (Figure 3-39).

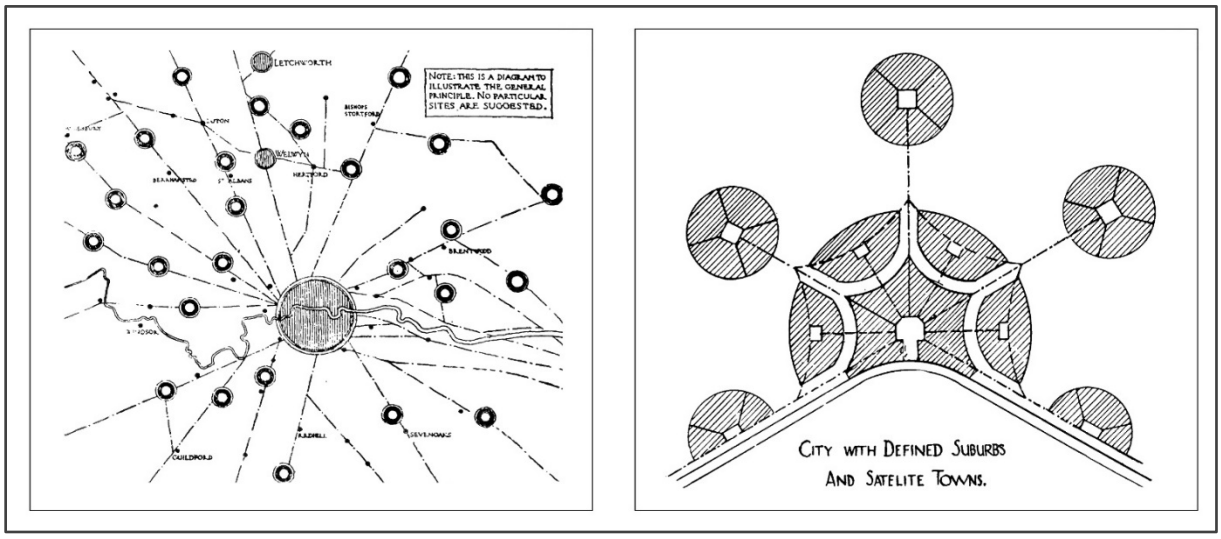


Figure 3-39: L'application du système de villes satellites à la ville de Londres par Raymond Unwin, 1920 : Diagramme à gauche : Les villes satellites à l'échelle régionale. ; Diagramme à droite : Le principe de liaison de la ville-centre aux villes satellites. Source : (Hilberseimer, 1944, pp. 60-61).

[166] Unwin utilise l'expression « *Satellite towns* ».

3.5.2.7. Le système de ville coordonnée d'Eric Gloeden, 1923

Eric Gloeden présenta en 1923 un système de ville coordonnée[167] composée d'établissements multiples et de tailles prédéterminées. Dépourvu d'un centre dominant comme c'était le cas pour les modèles proposés par Howard, Unwin et Maechler, le système développé par Gloeden prônait des établissements autour de la ville-centre qui seraient de même ordre d'importance que celle-ci (Hilberseimer, 1944) (Figure 3-40). L'inconvénient de ce modèle théorique –selon Hilberseimer– réside au fait que Gloeden plaçait l'activité industrielle au centre de chacun des établissements et la fonction résidentielle dans la périphérie, ce qui entrainera la propagation éventuelle des fumées et des gaz toxiques vers les habitations (Ibid.).

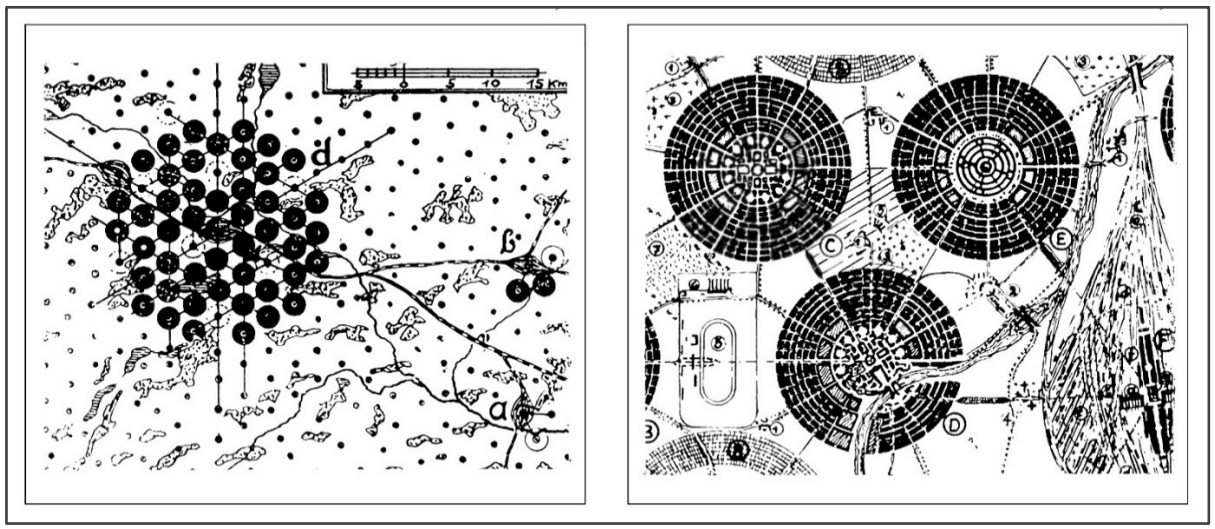


Figure 3-40: Système de ville coordonnée composée d'établissements multiples, Éric Gloeden, 1923. À gauche: diagramme montrant la ville dans sa globalité dans son cadre régional. À droite: Détail montrant l'articulation de trois établissements différents. Source : (Hilberseimer, 1944, p. 62).

3.5.2.8. Les villes linéaires des désurbanistes russes, 1920-1930

En Union Soviétique, et dans le but de promouvoir les objectifs sociaux, politiques et industriels de la révolution, les « désurbanistes » proposaient depuis les années 1920 –à travers un certain nombre de projets– le « mariage entre la ville et la campagne » grâce à une version de la ville linéaire permettant de loger la population dans des ensembles d'habitation situés à proximité des entreprises industrielles et des terres agricoles (Ostrowski, 1968 ; Miliutin, 1974).

[167] Dans le sens où chaque établissement se distinguait par une activité particulière tout en faisant partie d'un ensemble complémentaire.

Dans ce sens, les produits agricoles parviendraient par une voie plus directe et plus courte aux consommateurs, et les matières premières seraient directement acheminées vers les entreprises industrielles transformatrices (Figure 3-41).

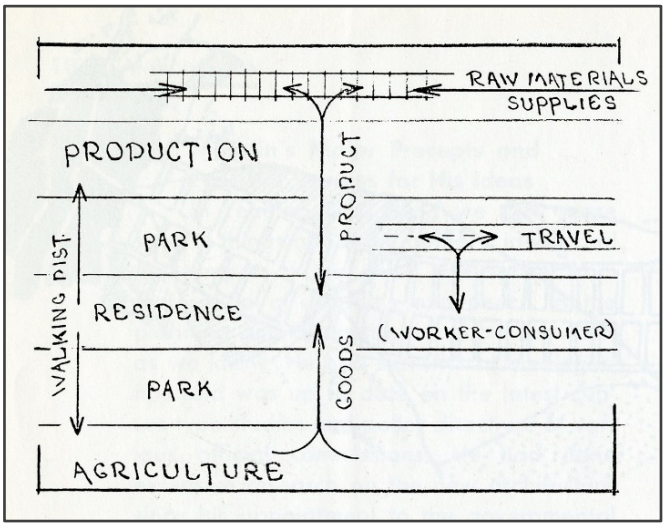


Figure 3-41: Diagramme élaboré par Arthur Sprague montrant l'articulation des zones industrielle, résidentielle et agricole selon les principes de N. Miliutin. Source : (Miliutin, 1974, p. 20).

Depuis les premières années de la révolution de 1917, les Russes se mesuraient aux États-Unis en matière de production. Des missions furent envoyées en vue d'acquérir les informations techniques et l'assistance nécessaire pour l'industrialisation de la nouvelle société russe[168] (Miliutin, 1974). Parmi les modèles de succès de l'industrie américaine qui inspiraient considérablement les désurbanistes russes figuraient le modèle de production de Henry Ford basé sur la chaîne de montage (*The Assembly-line*) ainsi que le Taylorisme en tant que forme d'organisation scientifique du travail[169] (Ibid.).

Certains architectes tels que l'américain F. L. Wright et le britannique Clough William Ellis avaient tenté d'offrir leurs services aux Russes. Toutefois, ces derniers ont recruté l'architecte de Ford, Albert Kahn[170], vu l'expertise qui le distinguait en matière d'architecture

[168] Ceci avait eu lieu même avant que les relations diplomatiques entre les deux pays s'étaient établies en 1933.
[169] L'historien Robert Scoon rapporte qu'en 1930, 120 spécialistes russes étudiaient les méthodes de travail de Ford à sa grande usine River Rouge à Michigan (Scoon, 1970).
[170] Les Russes ont tenté sans succès -à plusieurs reprises- d'inviter Henry Ford en Union Soviétique pour les assister à mettre en place des lignes de montages (Austin, 2004).

industrielle (Hildebrand, 1974). L'extrait ci-dessous montre à quel point la collaboration entre les Russes et les américains a atteint un niveau avancé:

> « One of the earliest major plants in the USSR that used the assembly line was the Stalingrad Tractor Plant, which manufactured Fordson tractors. Prior to the construction of the city of Magnitogorsk, this plant was given wide publicity as evidence of socialist progress. The factory at Stalingrad was actually prefabricated in Detroit by the Albert Kahn Company and shipped to the USSR in 1929, where it was assembled under the direction of American Engineers » (Miliutin, 1974, p. 21).

Pour les désurbanistes russes et particulièrement Nicolai Miliutin, le système de la chaîne de montage de Ford fut considéré comme une base pour la planification de leurs établissements : « *Taking the functional-assembly-line system as our basis for the planning of settlements, we can solve the problem of the most rational and economic arrangement of the transportation* » (Miliutin, 1974, p. 71). Miliutin fût l'un des adeptes les plus fidèles du système de chaîne de montage de Ford au point qu'il décrivit sa proposition de ville linéaire pour la ville de Magnitogorsk comme un système fonctionnel de chaîne de montage (Miliutin, 1974, p. 20). Tel que le montre la Figure 3-42, Miliutin opta pour une juxtaposition de six zones parallèles de terrains à destinations diverses afin de réduire autant que possible la distance entre les industries et les habitations tout en assurant une circulation continue des matières premières et des produits finis par le biais d'une ligne de chemins de fer (Ostrrowski, 1968 ; Miliutin, 1974 ; Choay, 2008). Les six zones parallèles seraient respectivement : La ligne de chemin de fer, la zone industrielle, la zone verte (zone tampon), l'autoroute, la zone résidentielle, le parc (ou les terres agricoles).

Selon N. Miliutin (1974), dix principes devraient être considérés dans la conception des nouvelles villes industrielles :

1- Les installations de production interdépendantes et les artères de transport devraient être disposées selon un système de chaîne de montage fonctionnel et fluide ;
2- Parallèlement à la zone industrielle, une zone résidentielle adjacente devrait être projetée pour les travailleurs, isolée par une zone tampon sous forme de ceinture verte ;
3- Les lignes de chemin de fer devraient être contigües aux usines et une autoroute placée dans la ceinture verte devrait desservir les usines et les résidences ;
4- La zone agricole devrait être proche des zones résidentielles et industrielles ;

5- Des établissements d'enseignement supérieur technique et agricole devraient être situés à proximité des activités qui leur correspondent ;

6- Prévoir des établissements médicaux ;

7- Prévoir des écoles primaires ;

8- Prévoir des industries de services dans la zone résidentielle ;

9- Prévoir des entrepôts dans les zones de production et à côté des gares de chemins de fer ;

10- Prévoir un programme planifié pour la démolition des unités résidentielles inadéquates.

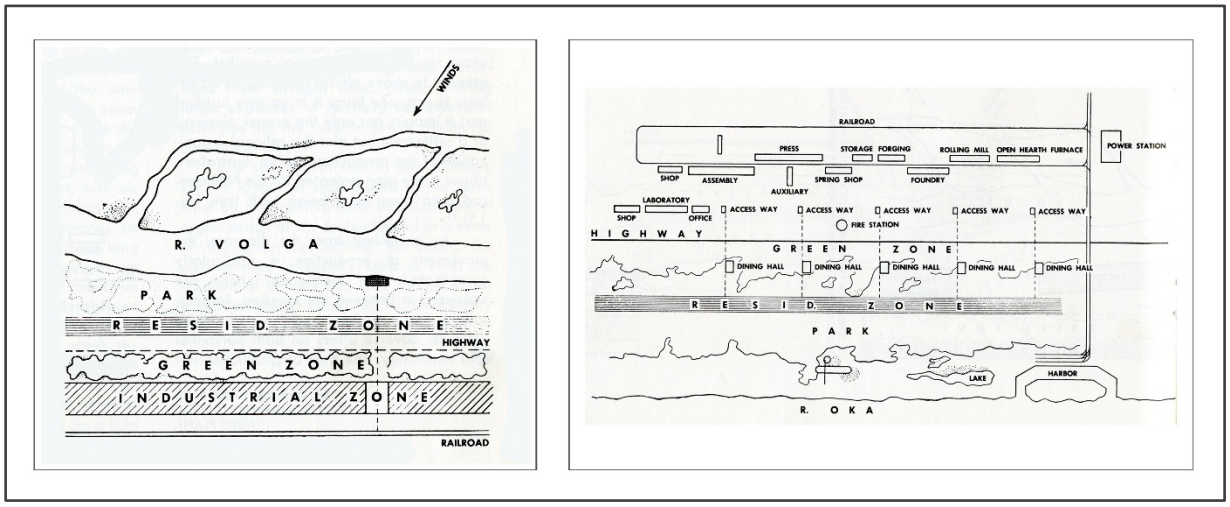


Figure 3-42: Quelques propositions théoriques de N. Miliutin : Illustration à gauche : Diagramme d'un établissement pour une usine de tracteurs à Stalingrad, Miliutin, 1930 ; Illustration à droite : Diagramme d'un établissement pour une usine d'automobiles à Nizhninovgorod, Miliutin, 1930. Source : (Miliutin, 1974, pp. 72-73).

Les projets des désurbanistes russes demeurèrent sur le papier, à l'exception d'un petit secteur de la ville nouvelle de Magnitogorsk. Cette dernière faisait l'objet d'un concours d'urbanisme qui avait eu lieu en 1930 et qui visait à rendre la ville un des plus grands centres de production métallurgique au monde (Miliutin, 1974). Les propositions de Miliutin et de Stroikom qui – semble-t-il, s'intégraient dans un plan à échelle régionale préalablement défini[171] (Figure 3-43) – illustrent les grandes lignes de planification tracées par N. Miliutin se résumant essentiellement en la conception en bandes parallèles (Ibid.) (Figure 3-44, a et b).

[171] Ce projet de grande échelle constituait l'exemple typique d'une solution désurbaniste ; toutes les routes convergeaient vers les usines situées entre le lac et les chemins de fer. Ces routes étaient bordées par les habitations et les installations de service formant des « bandes de colonisation » desservies par les lignes d'autobus (Ostrrowski, 1968).

Figure 3-43: Plan de la région urbaine de Magnitogorsk, 1930. Source : (Ostrowski, 1968, p. 166).

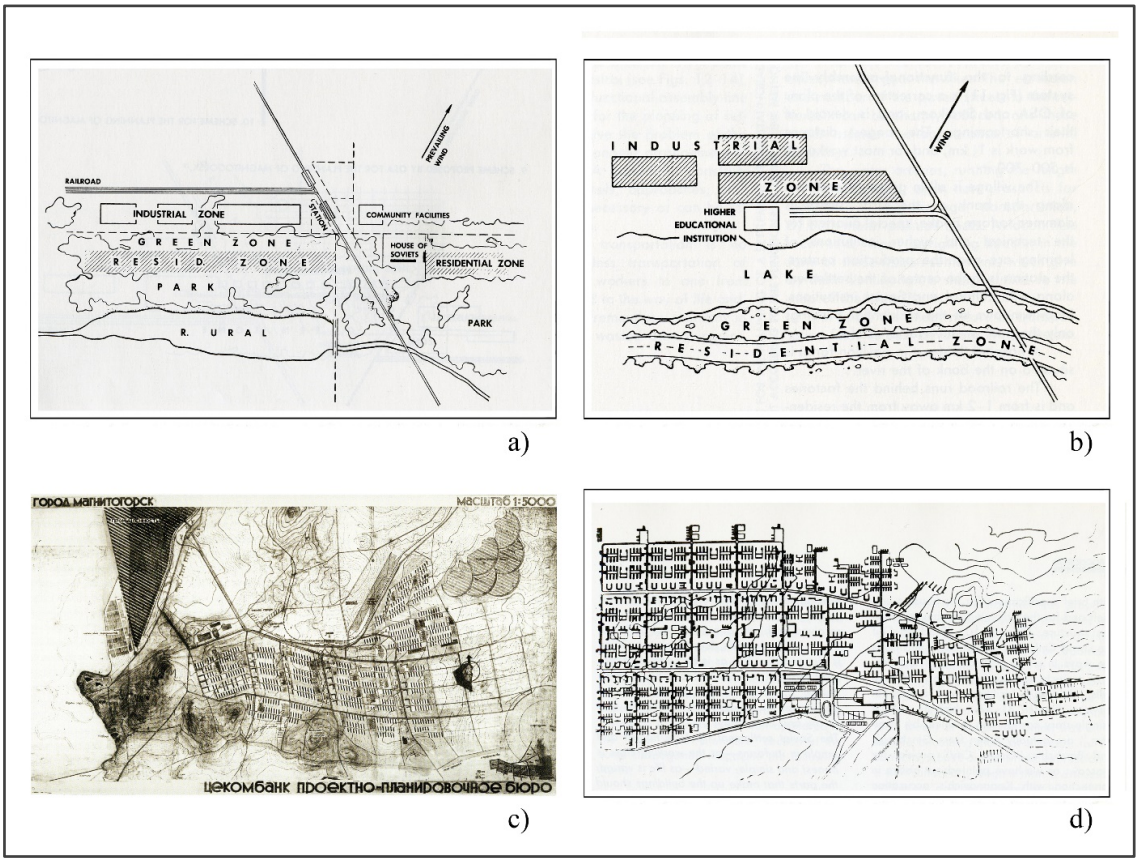


Figure 3-44: Quelques propositions pour la réalisation de la ville de Magnitogorsk : a) Diagramme représentant la proposition de Nicolai Miliutin. Source : (Miliutin, 1974, p. 70) **; b) Diagramme représentant la proposition de Stroikom.** Source : (Miliutin, 1974, p. 69**) ; c) Plan d'ensemble de la proposition retenue, Ernst May, 1930.** Source : (Quiring, 2011, p. 157) **; d) Détail du plan d'Ernst May montrant la configuration de la zone résidentielle.** Source : (Miliutin, 1974, p. 25).

Aucun projet présenté lors du concours ne fut accepté. Cependant, l'urbaniste Allemand Ernst May fut invité en 1930 pour soumettre une proposition pour la ville de Magnitogorsk (Miliutin, 1974 (Figure 3-44-c et d). Contrairement au principe de développement en bandes parallèles, Ernst May projeta des unités de voisinage organisées en superblocks (ou superîlots) à l'intérieur desquels le système viaire suivrait la forme d'arête de poisson (ou *ladder*[172]). Une autre variante de la planification en bandes parallèles fut développée par Ivan Leonidov en 1930 dans sa proposition pour la ville de Magnitogorsk. Leonidov proposa d'exclure la zone industrielle de la juxtaposition de bandes parallèles, tel que ça a été présenté par Miliutin (Figure 3-45-c). Toutefois, ce qui faisait la particularité de la proposition de Leonidov c'était la grille linéaire qui articulait le reste des fonctions urbaines (habitations, commerce, loisir, etc…) et qui ouvre directement sur un paysage de verdure (Figure 3-45-b et d).

Il convient de noter que ces idées nées en U.R.S.S dans les années qui suivirent la révolution russe influencèrent fortement Le Corbusier ainsi que les Congrès Internationaux de l'Architecture Moderne (voir annexe 1). Dans son livre *Sotsgorod* publiée en 1930, Miliutin formula les principes de construction d'une ville fonctionnelle trois ans avant la tenue des C.I.A.M consacrés à cette question. Notons également que Le Corbusier s'occuperait dans les années 1940 de la ville linéaire, à travers une variation du modèle théorique de « bandes parallèles » amplement développé par Miliutin depuis les années 1930. Le Corbusier attribua le nom de « cité linéaire industrielle » à sa proposition théorique, qui fit réellement partie d'un ensemble de trois propositions développées en 1945 dans sa « théorie » sur *Les trois établissements humains*.

[172] Selon les expressions d'Albert Pope (1996).

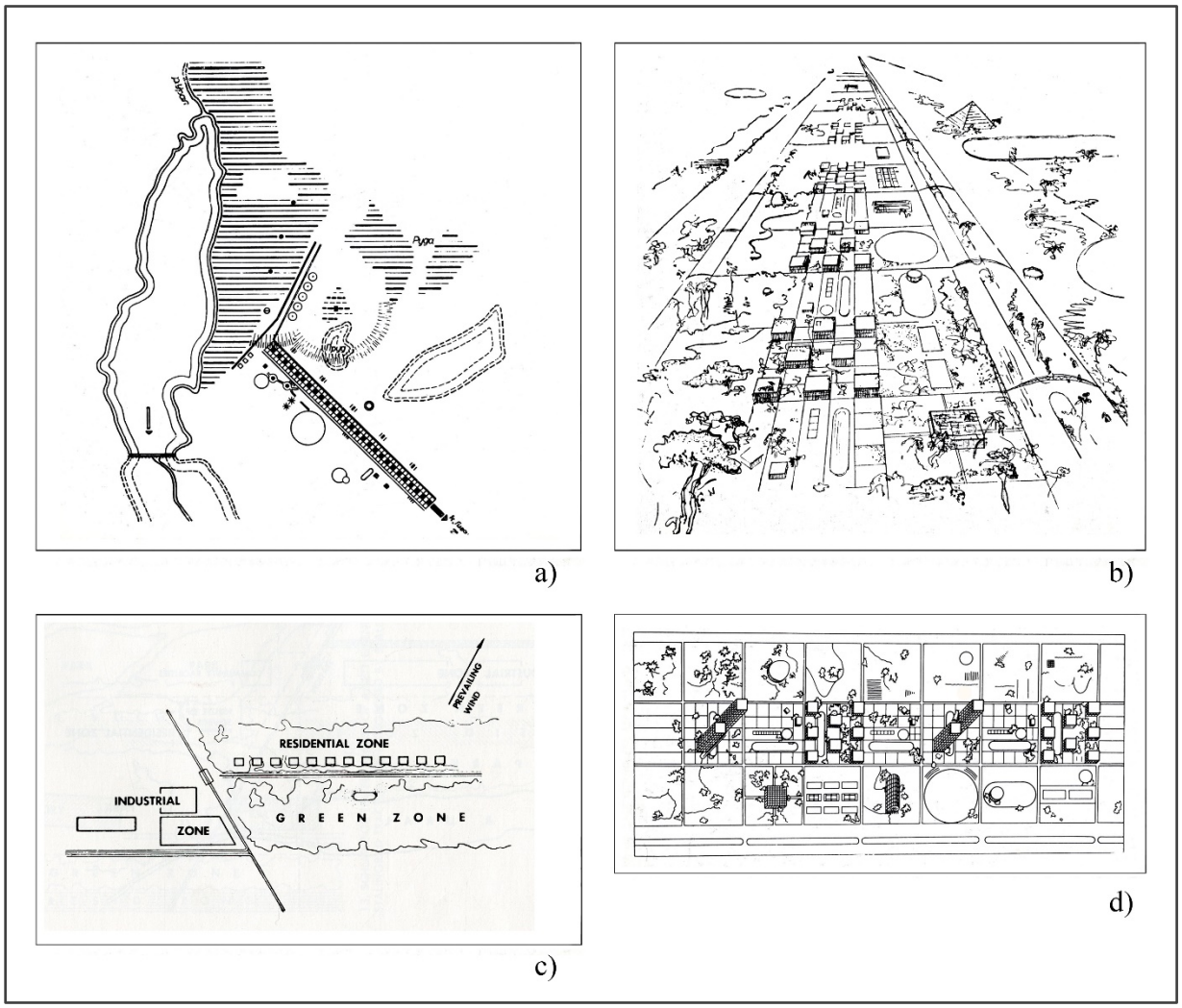


Figure 3-45: Proposition d'Ivan Leonidov pour la ville de Magnitogorsk, 1930 : a) Plan d'ensemble. Source : (Leonidov, 1981, p. 74) **; b) Détail d'une « bande de colonisation**. Source : (Leonidov, 1981, p. 77) **; c) Diagramme de la proposition.** Source : (Miliutin, 1974, p. 69) **; d) Détail de la zone résidentielle**. Source : (Leonidov, 1981, p. 72).

3.5.2.9. Le Country Club District de Jesse Clyde Nichols, 1922

> « The Country Club District promised spacious grounds for permanently protected homes, surrounded with ample space for air and sunshine » (Jackson, 1985, p. 177).

Le *Country Club District*, dont le développement commença vers 1922, fut l'une des banlieues planifiées qui ait marqué l'histoire de la suburbanisation aux États-Unis au début du XXe siècle. Développé par le promoteur célèbre Jesse Clyde Nichols, le *Country Club District* (Figure 3-46) s'étala sur une superficie de 1000 acres vers le sud-ouest de Kansas City au Missouri, un État du Midwest des États-Unis. Outre la restriction à caractère racial interdisant

l'achat des lots aux afro-américains, Nichols imposa un certain nombre de règles à ses acheteurs, dans le but de « protéger » son investissement et de rassurer les acheteurs potentiels (Jackson, 1985 ; Hayden, 2003 ; Nicolaides et al., 2016). Parmi lesquels on peut citer :

- L'interdiction d'affichage sur les lots ;
- Les lots seraient destinés seulement à construire des habitations unifamiliales ;
- En fonction du lot, un coût minimal serait imposé pour les habitations à construire;
- Le développeur se réserverait le droit d'approuver les plans, la couleur et la hauteur de toute nouvelle construction ou extension à celle-ci ;
- La largeur de la façade, les marges de reculs latérales et par rapport à la rue ainsi que d'autres restrictions architecturales seraient spécifiées (dimensions des fenêtres, des cheminées, des porches d'entrée, etc…) ;
- Les habitations devraient être munies de *driveways* et de garages ;
- Des styles architecturaux spécifiques devraient être respectés en fonction de la zone où se situe le lot résidentiel ;
- Tout acheteur devrait joindre la *Homeowners Association* responsable, entre autres, du nettoyage des rues, de la collecte des ordures et de la supervision de la qualité des pelouses privées.

Vers 1925, J.C. Nichols édifia l'une des premières préfigurations du concept de centre d'achat à caractère régional destiné pour les automobilistes : le *Country Club Plaza* (Figure 3-47). Implanté à proximité du *Ward Parkway au* nord du *Country Club District* et disposant de vastes espaces de stationnement, il s'agit d'un regroupement en espace ouvert de commerces, d'équipements et de services, autour d'un ou deux grands magasins (Jackson ,1985 ; Nicolaides et al., 2016).

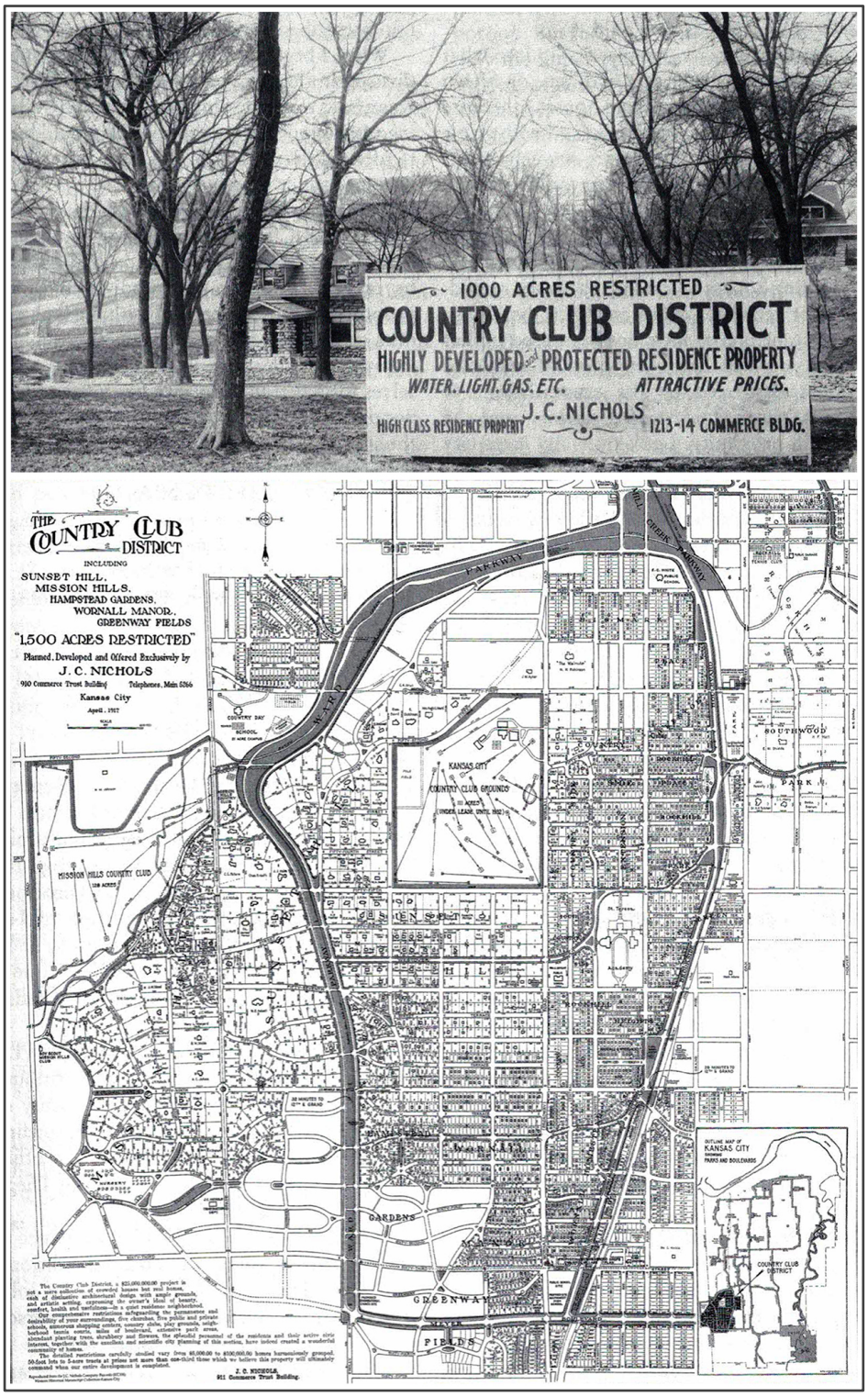


Figure 3-46: ***Country Club District*****, Kansas City, 1917. En haut: Panneau visant à rassurer les acheteurs potentiels de la qualité des résidences et des restrictions appliquées sur l'ensemble du projet résidentiel.** Source : (Nicolaides et al., 2016, p. 232). **En bas : plan général du** ***Country Club District*****, 1917.** (Nicolaides et al., 2016, p. 233).

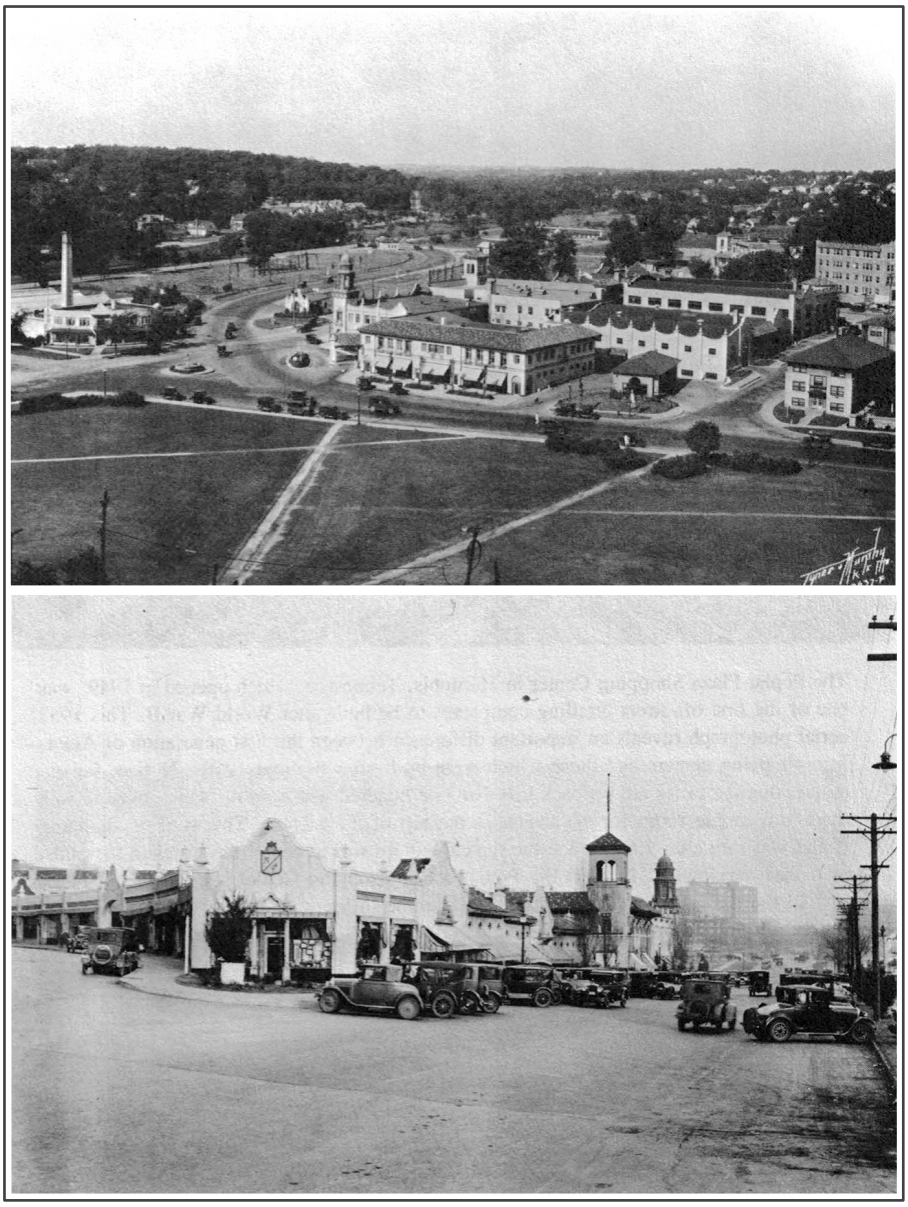


Figure 3-47: Le Country Club Plaza, 1929. Source: (Jackson, 1985, p. 250).

3.5.2.10. *Regional Plan of New York and its Environs*, 1921-1929

Historiquement, la planification régionale américaine fut promue depuis les années 1920 à New York, par certains planificateurs progressistes qui considérèrent la planification comme un moyen de réforme sociale et économique de la métropole industrielle souffrant des problèmes de congestion et d'insalubrité (Goldfield, 2007). La planification régionale avait vu le jour grâce à deux organisations apparues à New York dans les années 1920 : la RPAA ou

Regional Plan Association of America[173] dirigée par Clarence Stein et le comité pour la réalisation du plan régional de New York et de ses envions (RPNY ou *Regional Plan of New York and Its Environs*), dirigé par Thomas Adams. Les membres de la RPAA étaient des amis proches partageant des valeurs communes et des intérêts complémentaires tel que l'illustre Kermit C. Parsons à travers cet extrait :

> « Where did RPAA members get their ideas, the stories they told about how western urban societies could and should be changed? Their individual biographies suggest that they developed their central ideas from several theories and philosophies that they brought together. These included Ebenezer Howard's visionary utopian idea of community clusters of self-sufficient yet grouped, interactive metropolitan entities; John Dewey's pragmatic ideas of social process, by which the RPAA thought such patterns could be achieved; Felix Adler's and John Elliott's Ethical Culture examples of pragmatic reform by institution building (The City Club, Hudson Guild, etc.); and Patrick Geddes' ideas about the evolution of cities based on a region's physical and social qualities. The RPAA's proposals, its stories, were rooted in both utopian visions and pragmatic behavioral/learning theories of planning and action » (Parsons, 1994, p, 478).

Les membres de la RPAA avaient collaboré pendant une décennie (1923-1933) afin de produire une vision future des communautés et des régions urbaines, une telle vision avait fortement influencé la planification régionale aux États-Unis et ailleurs dans le monde (Parsons, 1994). Parmi les idées et projets développés au sein de cette association, on cite essentiellement :

- L'*Applachian Trail* : un projet développé par Benton MacKaye en 1921 et qu'il considéra comme son premier projet de planification régionale. Ce projet consista en un sentier pédestre allant du Maine au nord vers la Géorgie au sud tout en traversant les crêtes des montagnes des Appalaches (Figure 3-48).

[173] C'était depuis 1921 que plusieurs planificateurs, architectes, et réformateurs inspirés par les idées régionalistes d'Ebenezer Howard (publiées dans son ouvrage *Garden Cities of Tomorrow*, 1898) et également par celles de Patrick Geddes (publiées dans son *ouvrage Cities in Evolution*, 1915), se furent réunis pour fonder la RPAA (*Regional Planning Association of America*) en 1923. L'association inclut l'activiste en planification et journaliste Charles Whitaker, le critique culturel Lewis Mumford (principal animateur de l'association), le naturaliste Benton MacKaye, et les architectes-planificateurs Clarence Stein, Henry Wright, Robert Kohn, et Frederick Ackerman (Goldfield, 2007).

- Le concept de *Regional City* conceptualisée entre 1920 et 1930 par Lewis Mumford, Clarence Stein, Benton MacKaye et Henry Wright suite à un discours critique autour de la politique de développement urbain de la métropole New Yorkaise. Désignant une urbanisation polynucléaire décrite par Mumford sous l'expression *poly-nucleated city*, ce concept fut introduit comme alternative au concept de « métropole mononucléaire » (Mumford, 1938 ; Parsons, 1994) et adopta le principe de la ségrégation fonctionnelle tel que le précise Meyers dans cet extrait :

  > « The new ideal of the "regional city" projected a rationally planned and zoned city which segregated residential, commercial, and industrial uses, as well as social classes. The new metropolis would be anchored by a concentrated central business district, connected by expressways to concentric, low-density residential and industrial suburban tings » (Meyers, 1998, p, 294).

- Les prototypes de cités jardins de *Sunnyside* et *Radburn* développés par C. Stein et H. Wright et qui furent réalisés grâce à la structure organisationnelle et financière fournie par Alexander Bing (Parsons, 1994).

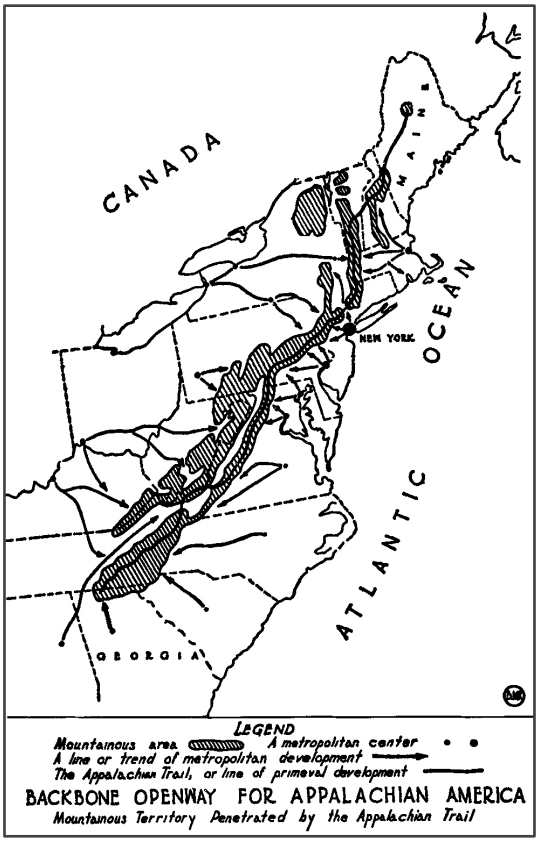


Figure 3-48: Appalachian Trail, Benton MacKaye, 1921. Source: (Parsons, 1994, p. 466).

Tout en s'inspirant du travail d'Ebenezer Howard, les deux organisations – la RPAA et le comité ayant produit le RPNY – croyaient en la capacité de planification à réduire la congestion au sein de la métropole en déplaçant une grande partie de la composante résidentielle et industrielle à la périphérie de la ville par l'intermédiaire des nouveaux réseaux de chemins de fer et d'autoroutes régionales (Goldfield, 2007). En dépit de leurs origines communes, la RPAA et le comité ayant élaboré le RPNY divergèrent sur la façon de définir la région, sur la nature des problèmes urbains soulevés et des solutions qui seraient proposées à cet égard[174](Ibid.). Toutefois, les deux groupes convergèrent dans leur intention de résoudre le problème de la congestion « économique ». En effet, la concentration de l'industrie et de l'échange à Manhattan a provoqué une crise dans la distribution et la circulation des marchandises et des travailleurs. Le système de trame de rues ne pouvait plus absorber le trafic et la circulation accrus des automobiles et des camions, et le système de transport en commun nécessitait, lui aussi, d'énormes dépenses pour accueillir la demande de plus en plus croissante (Ibid.). Ainsi, en s'inspirant du modèle de la cité-jardin de Howard, la RPAA et le comité travaillant sur le RPNY se sont mis d'accord pour mettre les bases d'un réseau d'infrastructures routières à échelle régionale. Prenant la forme d'un système radio-centrique, ces infrastructures mettront les bases d'une future urbanisation polynucléaire de villes planifiées et assureront leur liaison l'une à l'autre et également à la ville-centre de New York (Ibid.) (Figure 3-49).

> « The main key of the system is the Metropolitan Loop or belt line highway, which circles the most intensively developed areas in the Region. […] Instead of a point or a Main Street the center of traffic is an area already intersected with a fairly complete system of rectangular highways routes connected at the edges of the area with many arterial highways. […] The system is believed to present the most economical arrangement for convenience of intercommunication between a number of

[174] La RPAA a poursuivi une philosophie anti-métropolitaine de « décentralisation » et le comité ayant produit le RPNY a plutôt soutenu le maintien de la densité au sein de la ville centre, tout en améliorant l'organisation de la région dans son ensemble. Cette divergence reflétait deux préoccupations distinctes, une économique, l'autre sociale. La critique économique de la congestion, adoptée par le comité dirigé par Adams, visait une crise perçue dans la distribution des biens et avait abouti à des recommandations s'inspirant des principes de Frederick Winslow Taylor se rapportant à la gestion scientifique, à une localisation plus efficace de l'industrie, à une réduction de la densité des constructions, et à une amélioration des transports. La critique sociale de la congestion adoptée par la RPAA, visait plutôt la densité de la population, les conditions de vie, la santé, et les effets négatifs de la spéculation immobilière sur la société (Goldfield, 2007).

> municipalities grouped about a large central area » (The Staff of the Regional Plan, 1929, pp. 214-215).

La diffusion des activités économiques de la ville sur une région plus vaste et leur réorganisation permettraient, selon les planificateurs des deux associations, de mettre fin à l'inefficacité de la ville industrielle congestionnée et assureraient l'amélioration du fonctionnement de la métropole dans son ensemble (Goldfield, 2007).

> « The Plan contains an outline of a comprehensive system of highways and streets that will meet the demands for vehicular traffic to and from the different centers and sub-centers of the Region. This has required the inclusion in the Plan of a considerable network of traffic routes to serve all the existing or expected centers of industry, business, residence and recreation. […] The proposed regional highway system has been designed to relieve existing congestion of traffic and provide also for the expected growth. The system has been coordinated with the plan of rail transportation and also with the prospective uses of the land. It is designed to facilitate convenience of movement in all directions, to provide inter-communications by the most direct routes between the populous parts of the Region, to minimize delays and to relieve local congestion » (The Staff of the Regional Plan, 1929, pp. 213-214).

Dans cette perspective, le *Committee on Regional Plan of New York and its Environs* mettait les bases du futur plan régional de New York et de ses environs, considéré à l'époque comme la plus couteuse tentative d'aménagement jamais entreprise aux États-Unis (1,2 millions de dollars), projetant de transformer New York – abritant 9 millions d'habitants en 1920– en une « aire métropolitaine » de 20 millions d'habitants aux horizons de 1965 (Goldfiled, 2007). Dans le cas de ce plan régional projeté, l'aire métropolitaine (ou la grande région) de New York se déploierait sur 22 districts incluant les États de New Jersey, de New York et de Connecticut et centrés sur le port de New York (Johnson, 2015). Le plan dont la conception s'élaborait entre 1921 et 1929, projetait outre les nouvelles infrastructures viaires, des systèmes d'amélioration des transports rapides, des autoroutes à construire, des prescriptions de zonage, des parcs et des promenades à l'échelle régionale (Goldfield, 2007).

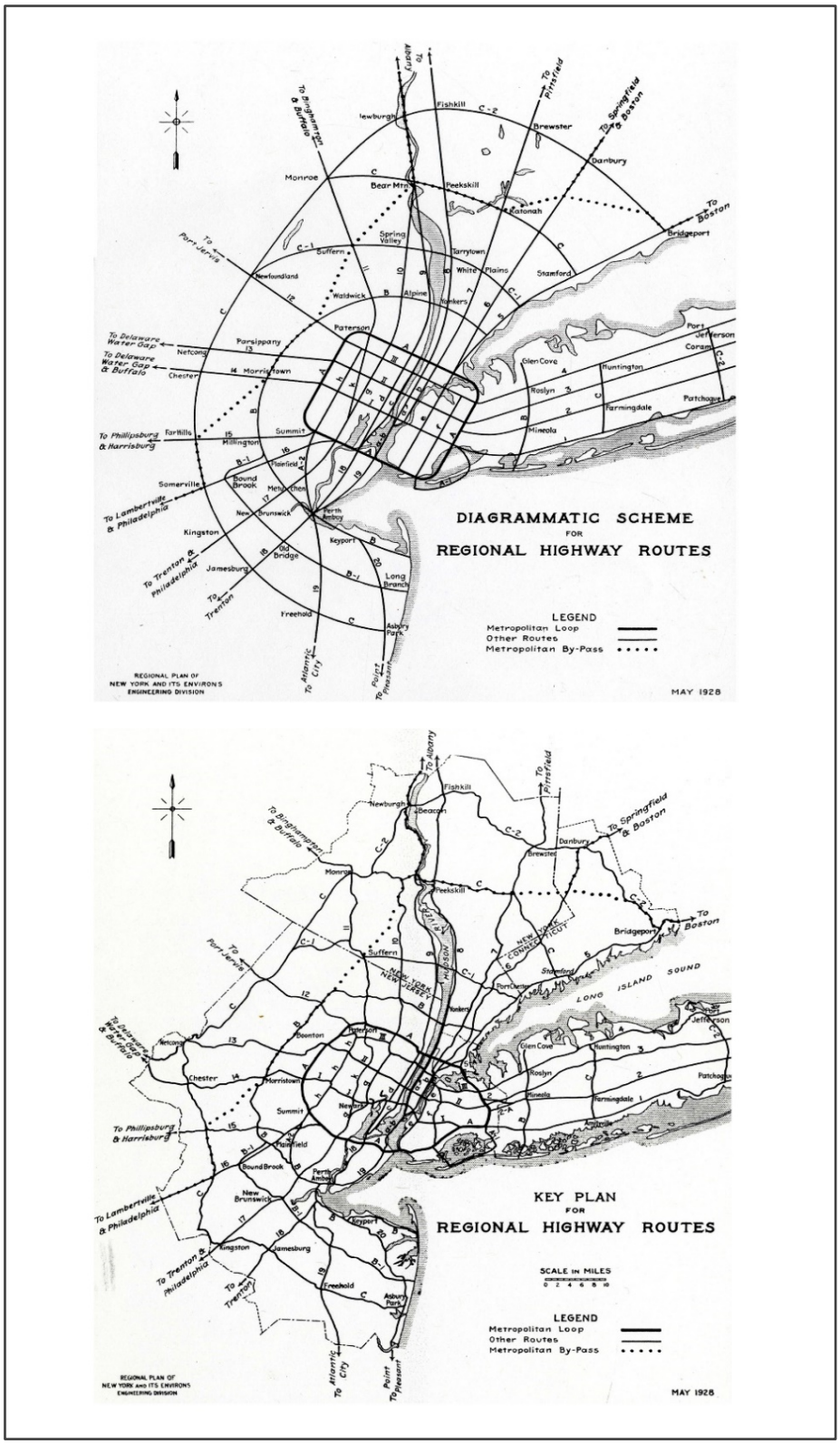


Figure 3-49: Plan régional de New York et de ses environs, 1929 : En haut: Diagramme montrant le système d'autoroutes régionales ; En bas : Plan des autoroutes régionales. Source: (The Staff of the Regional Plan, 1929, pp. 218-219).

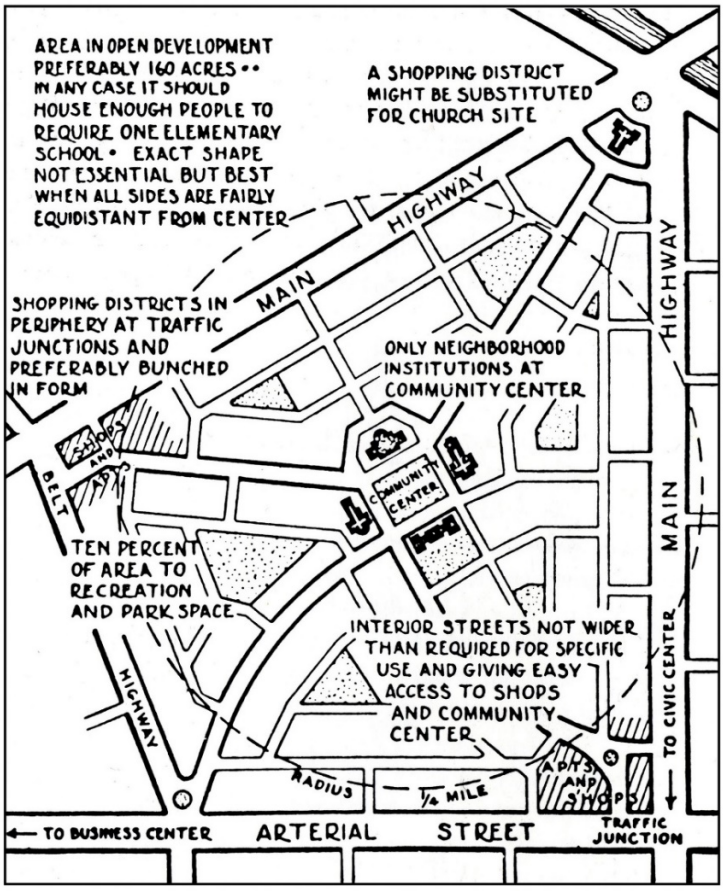


Figure 3-50: L'unité de voisinage (*Neighborhood Unit*) telle que conçue par Clarence Perry. Source : (Mangin, 2004a, p. 38).

Influencé par les cités-jardins déjà réalisées en Angleterre par Raymond Uniwn[175], Clarence Perry développa vers 1923 – dans le cadre du plan régional pour New York et ses environs – le concept d'unité de voisinage ou *Neighbourhood Unit*. Excluant les industries, l'unité de voisinage de Perry désignerait un ensemble d'habitations (entre 2000 et 4000 logements) conçues pour une unité de population d'environ 5000 habitants, groupées autour d'un parc et de certains équipements (école primaire, maternelle, commerces, église, etc…)[176] sur un rayon d'un quart de mille. Cette unité de voisinage constituerait une sorte de superîlot délimité par des voies rapides permettant de la relier à la ville-centre et à d'autres unités de

[175] Il s'agit principalement des cités jardins de Letchworth et de Welwyn (Stein, 1957).
[176] Selon le diagramme ci-après, Perry préconise que l'école primaire devrait être placée au centre de l'unité de voisinage et les boutiques aux angles du superîlot, au niveau des carrefours (Ibid.).

voisinage. À l'intérieur du superîlot, les voies seraient hiérarchisées dans le but d'offrir un milieu sécuritaire pour les piétons et les enfants en particulier (Figure 3-50).

Représentant une sorte d'unité de base pour la planification des banlieues résidentielles aux États-Unis, le concept d'unité de voisinage fut matérialisé en 1929, dans le cadre de *Radburn,* à New Jersey, tout en se reposant, selon Stein (1957), sur les principes suivants :

- Le « super bloc »[177] en tant qu'entité urbaine formant le voisinage (*the neighborhood*) et en tant qu'unité d'agrégation formant l'ensemble du projet résidentiel ;
- La hiérarchisation et la spécialisation des voies ;
- La séparation de la circulation piétonne et de la circulation automobile ;
- Le parc en tant qu'élément structurant du voisinage permettant la liaison de l'ensemble du voisinage.
- L'orientation des habitations (l'espace de séjour et les chambres) vers un espace vert arrière. Les espaces de service seraient orientés vers la rue.
- Le cul-de-sac en tant que forme de groupement des habitations au sein du voisinage.

Toutefois, il faut mentionner que les quatre premiers principes de ce modèle trouvent leurs racines dans le modèle théorique du super bloc (*superblock*) élaboré par Herbert Emmerich en 1928 (Figure 3-52), quelques mois avant l'élaboration du plan *Radburn* (Ibid.). Cet administrateur[178], devenu plus tard à la tête de la *Federal Public Housing Authority*, esquissa une sorte de secteur résidentiel de forme rectangulaire (faisant 1200 par 1900 pieds environ) délimité par des voies dédiées à la circulation automobile (Ibid.). Dans le but de créer un environnement résidentiel sécuritaire dépourvu du trafic routier, Emmerich agença les habitations sous forme de groupements répétitifs organisés chacun autour d'une rue en cul-de-

[177] Le « super bloc » ou le super-îlot est une entité urbaine qui a succédé au bloc (ou l'îlot) qui constituait l'unité d'agrégation de la ville au début du XXe siècle (avec sa trame de rues continues). Cette entité qui s'est développée principalement après la fin de la Seconde Guerre mondiale possède une dimension plus grande que l'îlot et se caractérise par un développement fermé et centripète de son réseau viaire à l'échelle locale (à l'intérieur du super bloc) et elle permet un développement ouvert et centrifuge (des voies déterminant sa limite extérieure) à l'échelle métropolitaine. Avec l'apparition du super bloc, une nouvelle hiérarchie s'est introduite au niveau de l'organisation du réseau viaire : la hiérarchie qui était à deux niveaux (rue/destination) dans la ville composée d'îlots a cédé la place à une hiérarchie à trois niveaux (boulevard/rue/destination) (Pope, 2011a).

[178] Occupant le poste de directeur général de la société *City Housing Corporation* (Stein, 1957).

sac. Cet aménagement permettrait selon Emmerich de libérer un espace récréatif central (parc) accessible uniquement par les piétons habitant le voisinage (Ibid.)

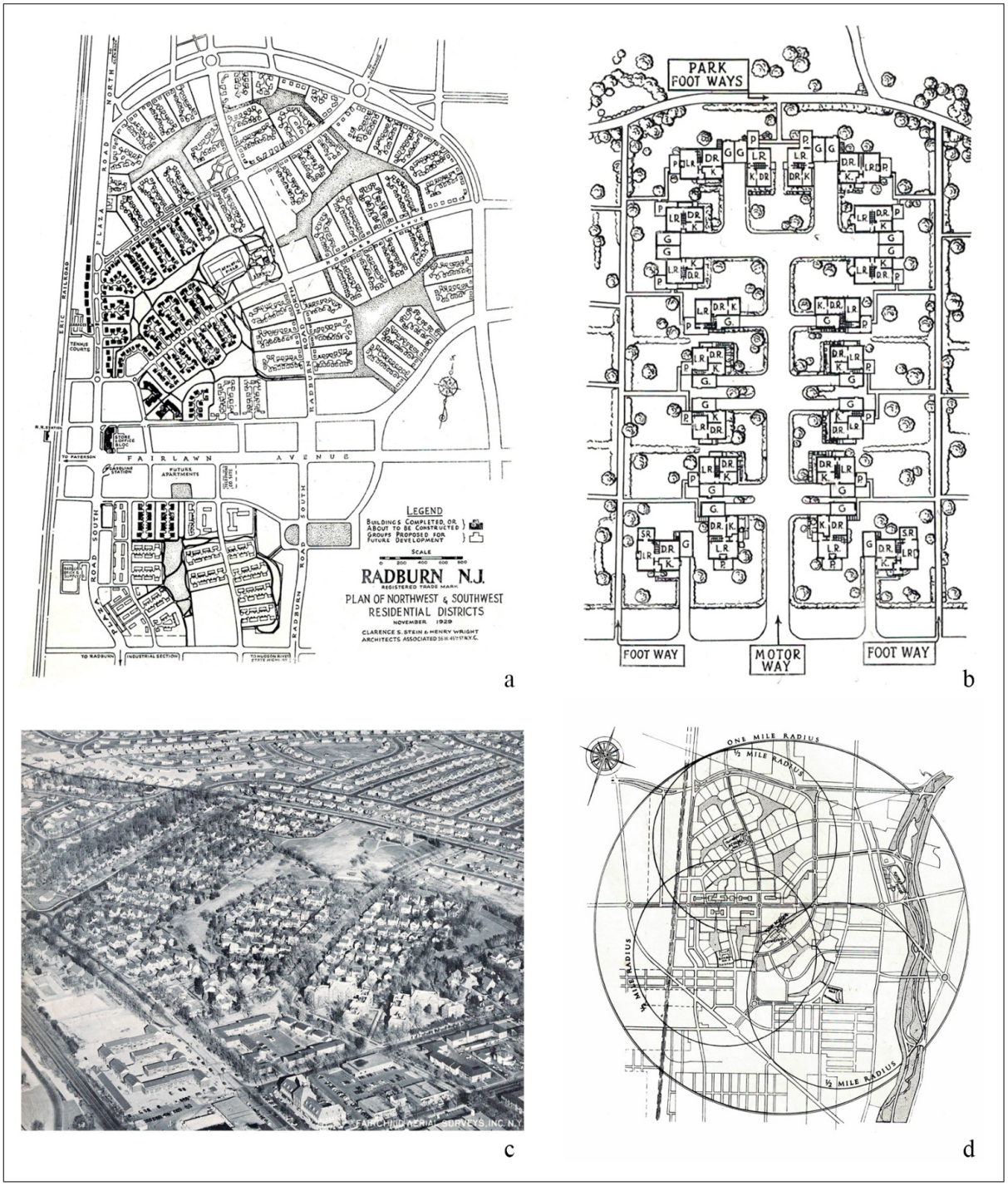


Figure 3-51: Radburn, New Jersey, États-Unis, 1929 : a) Plan d'ensemble. Source : (Stein, 1957, p. 43) **; b) Plan type d'un groupement d'habitations dans un cul-de-sac montrant la séparation de la circulation piétonne et automobile.** Source (Stein, 1957, p. 42) **; c) Photo aérienne. Source :** (Stein, 1957, p. 70) **; d) Les voisinages composant l'ensemble résidentiel.** Source : (Stein, 1929, p. 50).

Quant à la forme en cul-de-sac caractérisant les groupements d'habitations, elle trouve son origine dans le projet de *Hampstead Garden Suburb* à Londres en Angleterre, conçu depuis 1906 par Sir Raymond Unwin et Barry Parker (Figure 3-52). Ces derniers étaient en contact avec les membres de la RPAA (*Regional Planning Association of America*) et particulièrement avec Clarence Stein et Henry Wright, ce qui pourrait expliquer un éventuel transfert d'idées (Tafuri, 1991).

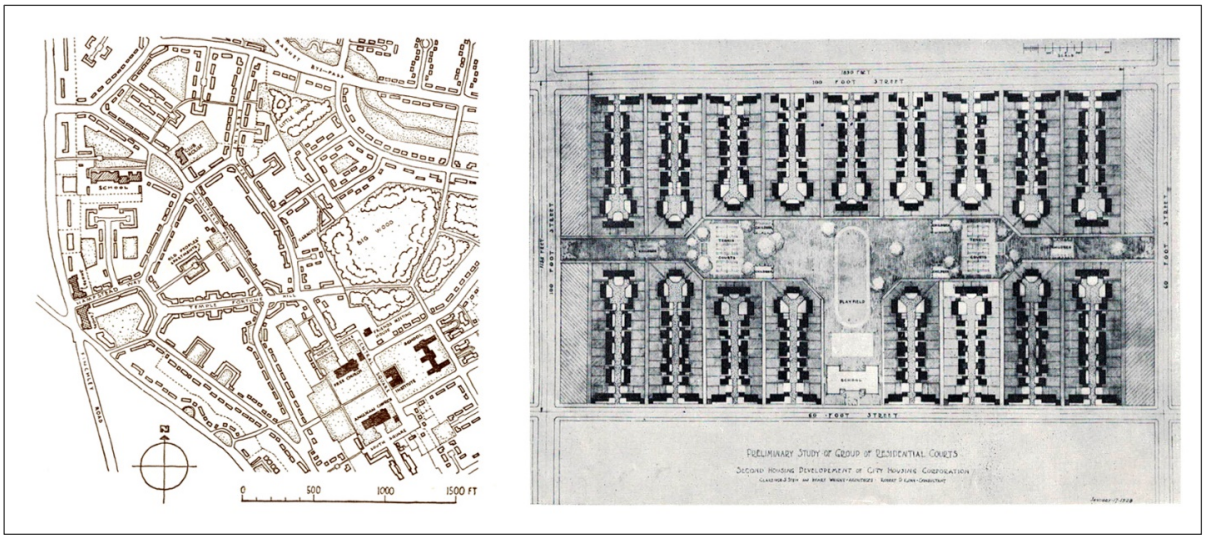


Figure 3-52: Origines possibles du plan Radburn : À gauche, Hamsptead Garden Suburb, Londres, Angleterre, 1906. Source : (CMHC, 1953, p. 50) **et à droite, le superblock résidentiel d'Herbert Emmerich, 1928.** Source : (Stein, 1957, p. 38).

3.5.2.11. *Broadacre City*, Frank Lloyd Wright, 1932-1935

En 1932, F. L. Wright annonça à travers son essai *The Disappearing City*, la disparition prochaine de la ville classique dense et fit ensuite la promotion d'un nouveau modèle territorial alternatif d'une ville étendue, horizontale, dispersée au milieu d'un cadre verdoyant qui reprendrait les principaux traits de *Broadacre City*. Élaborée entre 1932 et 1935, *Broadacre City* traduisait une expression idéalisée de la nouvelle banlieue émergente, en opposition radicale avec la ville traditionnelle, dense, centralisée et capitaliste[179]. Tel que le révèle l'extrait ci-dessous, Wright considérait l'horizontalité comme l'état naturel selon lequel

[179] Wright fut fortement influencé par la conception de la démocratie chez Tomas Jefferson qui l'associait à la constitution d'une société rurale composée de petits agriculteurs libres et indépendants et organisés sur le sol. Jefferson avait matérialisé cet idéal démocratique en 1787, en proposant une vaste grille orthogonale dont les dimensions avaient été repris par Wright dans son projet *Broadacre City* (Brennetot, 2007 ; Wright, 2015).

devrait se dérouler la vie humaine, et c'est en partant de cette conviction qu'il justifierait par la suite ses choix conceptuels relativement au projet *Broadacre City*:

> « Although a system he, himself, helped to build, capitalized centralization is no longer a system for the citizen nor one working for him. Having done its work for humanity, centralization is centripetal force beyond control, exaggerated by various vicarious powers. […] Natural horizontality is gone, and the citizen condemns himself to an unnatural, sterile verticality—upended by his own excess » (Wright, 1932, p. 5).

Le but visé par Wright serait de concevoir une ville pour de nouvelles communautés fondées non seulement sur les principes de la démocratie, de la liberté et de l'individualisme, mais également sur une nouvelle maîtrise du temps et de l'espace (Fishman, 1979). *Broadacre City* était donc le terrain idéal de l'architecte pour véhiculer cette nouvelle culture d'automobilité**,** « qui lui permettait d'une part, un changement spectaculaire de l'échelle urbaine, et d'autre part, elle lui offrait une certaine liberté dans sa démarche conceptuelle » (Ibid., p. 102). Wright cherchait également à concrétiser la démocratie en tant que valeur sociale à travers la mise en place d'une infrastructure favorisant l'horizontalité et la vitesse qui est l'autoroute : « *Democracy…We have started toward a new integration –to an integration along the horizontal line which we call the great highway* » (Johnson, 1990, p. 108). Selon Wright (1932), c'est en fonction des possibilités de mouvements offertes par l'automobile qu'une nouvelle échelle de mesure et d'espacement devrait être adoptée dans la planification de ce qu'il appelle *the new city* :

> « Several times the idea of a standard, necessarily new, of scale or measurement has already appeared in these pages: the man seated in his motor car with its powers being the unit of that standard rather than the man standing on his legs or his limitations in a trap hitched to a horse. His movement in a motor car is a far different thing from his movement on his legs or in any horse-drawn vehicle. This new standard of measurement is standard for all general plan-spacing in the planning of the new city » (Wright, 1932, p. 54).

En fonction des exigences de l'automobile, *Broadacre City* fut composée d'une super-trame de voies rapides centrifuges, connectées à une autoroute régionale et engendrant des *superblocks* carrés de 800 mètres de côté (Collins, 1959). Depuis l'autoroute se trouvent juxtaposées respectivement, les industries et des espaces de commerce puis les habitations avec les terres agricoles, les écoles, les équipements de santé et les espaces récréatifs. Depuis

l'autoroute, l'accès vers les habitations s'effectue en empruntant les voies rapides puis en suivant des voies en forme d'arête de poisson à l'intérieur des superblocks résidentiels (Figure 3-53-a). Wright proposa un modèle de planification selon lequel chaque famille américaine serait dotée d'une habitation sur une parcelle de terrain d'une acre de surface[180]. Cette dernière serait l'unité de base qui composerait les *superblocks* consacrés aux habitations[181] (Ibid.).

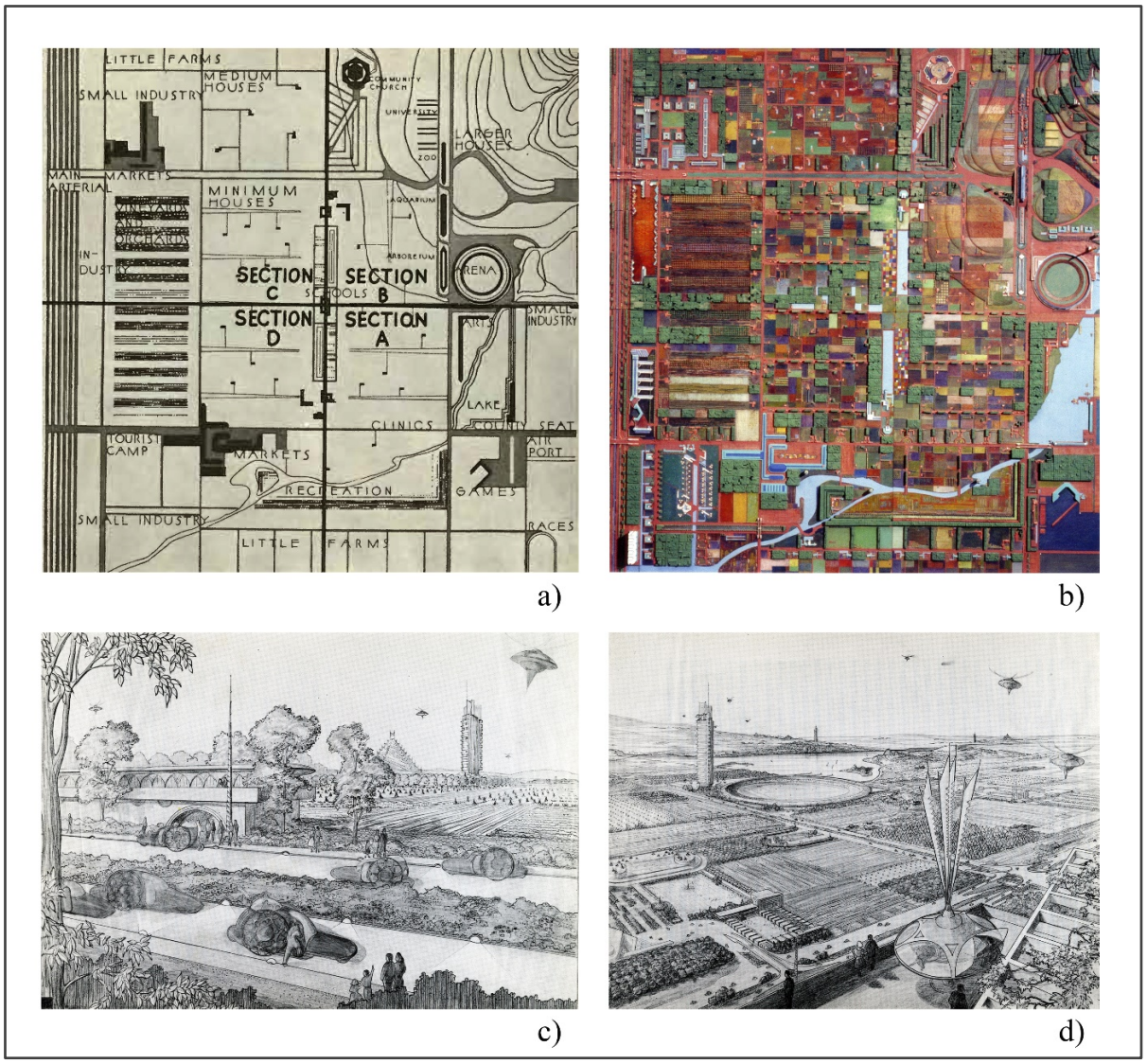


Figure 3-53: *Broadacre City*, Frank Lloyd Wright, 1935 : a) Vue en plan d'une section de 4 milles carrés montrant l'artère principale (l'autoroute) à gauche. Source : (Collins, 1959, p. 9) **; b) La maquette vue de ciel.** Source : (Neubauer et al., 2010, p. 182) ; c et d) **Vues en perspectives**. Source : (Wright, 1958, pp. 127-181).

[180] Le nombre de parcelles se multiplie en fonction du nombre d'enfants dans chaque famille (Wright, 1958).
[181] Chaque superblock peut comporter 160 parcelles d'une acre de surface (Ibid.).

Le projet de *Broadacre City* –bien qu'il n'eût pas été réalisé– reflétait que Wright était avant-gardiste relativement aux possibilités offertes par l'automobile et aux découvertes technologiques de l'époque, au point qu'il ait même conçu de nouveaux modèles de voitures et d'hélicoptères individuels (Figure 3-53-c et d). Bien que Wright cherchât à projeter des communautés autosuffisantes[182] avec un souci d'organiser leurs déplacements locaux et quotidiens selon une certaine vision de la proximité (Brennetot, 2007), le modèle urbain[183] proposé par l'architecte véhicula une préoccupation prédominante d'articuler les entités spatiales à l'échelle régionale autour des possibilités offertes par l'automobile.

3.5.2.12. La cité linéaire industrielle de Le Corbusier, 1942

Depuis sa proposition de la ville contemporaine pour trois millions d'habitants en 1922 (voir annexe 2), et sa conception du plan Voisin de Paris en 1925[184], l'orientation de Le Corbusier vers une planification plus horizontale, ouverte et linéaire devenait de plus manifeste au point que G. R. Collins (1959) le considérait comme l'adhérent de villes linéaires le plus influent de son époque. À travers son plan de la « Ville Radieuse » élaboré au début des années 1930, Le Corbusier abandonna la planification concentrique en optant pour un arrangement axial plus extensible. Tout le long d'un axe routier se déploieraient, dans l'ordre et parallèlement, les industries lourdes, les entrepôts, les manufactures, la zone résidentielle, et le centre d'affaires avec la gare ferroviaire (voir annexe 3).

---

[182] En encourageant les habitants à cultiver une partie de la terre, et en dotant certaines maisons d'ateliers ou de laboratoires (Ibid.).

[183] Ou anti-urbain comme certains chercheurs le décrivent (Framton, 2006).

[184] Le projet « Plan voisin » de Paris de Le Corbusier comprend la création de deux éléments neufs essentiels : une cité d'affaires et une cité de résidences. Le Corbusier affirme qu'il a conçu ce projet en partant du fait que l'automobile a bouleversé les bases séculaires de l'urbanisme. C'est dans ce sens qu'il avait essayé d'intéresser les fabricants d'automobile tels que Peugeot, Citroën, Voisin à la construction du Pavillon de l'Esprit Nouveau à l'Exposition internationale des Arts Décoratifs, pavillon consacré à l'habitation et à l'urbanisme.
Voilà ce que Le Corbusier a proposé aux fabricants : « Voulez-vous doter Paris d'un « Plan Peugeot, Citroën, voisin de Paris »? d'un plan n'ayant pas d'autre objet que celui de fixer l'attention du public sur le véritable problème architectural de l'époque, problème qui n'est pas d'art décoratif, mais d'architecture et d'urbanisme : la constitution saine du gîte et la création d'organes urbains répondant à des conditions de vie si profondément modifiées par le machinisme? » (1925, p. 263). C'était finalement M. Mongermon, administrateur délégué des « Aéroplanes G. Voisin (Automobile) qui acceptait sans hésitation le patronage des études du centre de Paris et le plan qui en résulta s'appelait donc le Plan « Voisin » de Paris. Le projet comportait un champ de tours d'appartements (en forme de croix) implantées dans un paysage de verdure, et traversé par un réseau d'autoroutes. Les rues anciennes seraient remplacées par des artères hiérarchisées et spécialisées, selon le type de mouvement qu'elles supportaient.

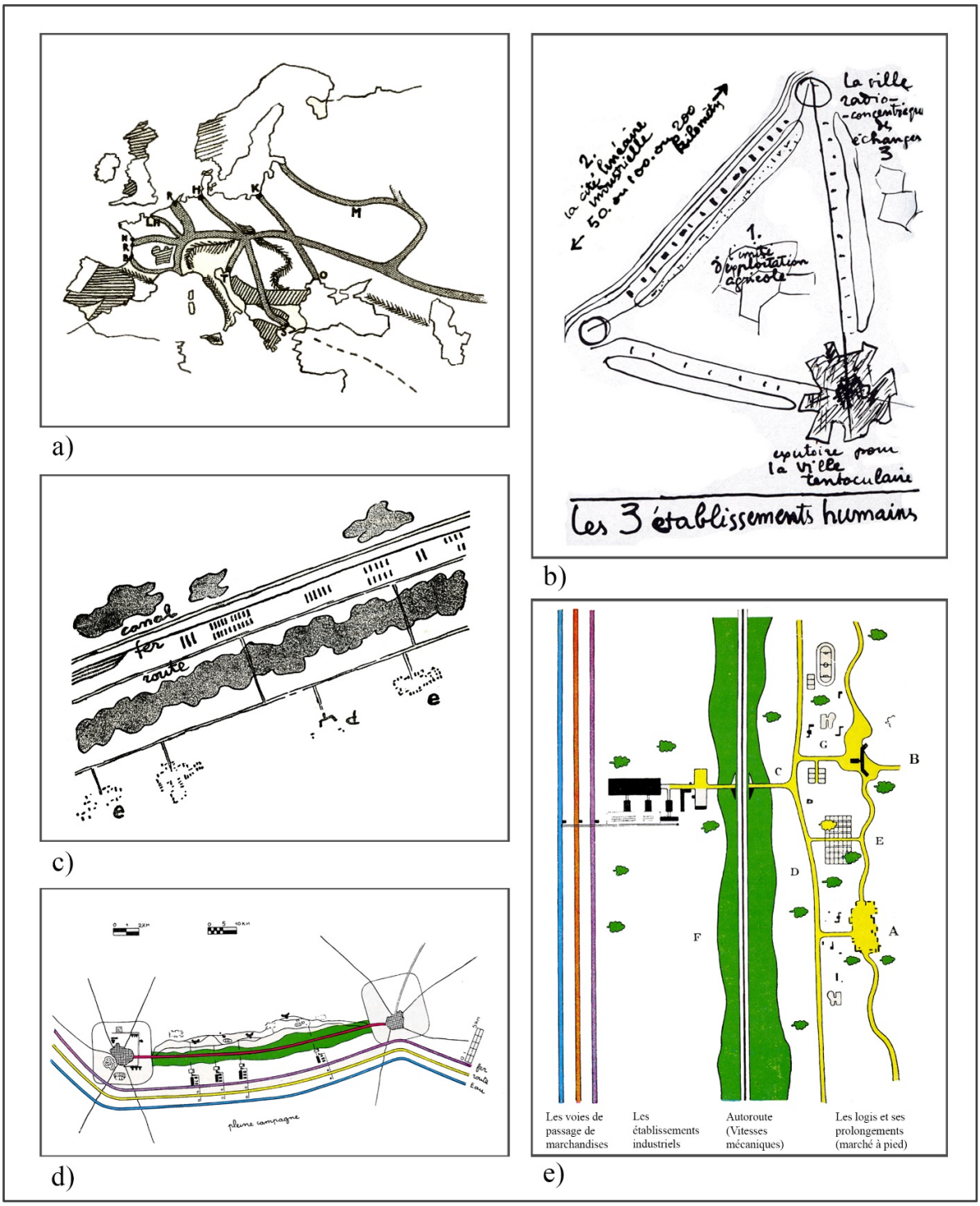


Figure 3-54: La planification linéaire chez Le Corbusier : a) La cité linéaire industrielle comme élément de liaison à l'échelle continentale entre les cités radio-centriques des échanges. Source : (Le Corbusier, 1960, p. 336) **; b) Les trois établissements humains.** Source : (Le Corbusier, 1960, p. 206) **; c, d et e) Diagrammes montrant la juxtaposition selon le principe des bandes parallèles des artères du transport des marchandises (maritime, terrestre et ferroviaire), de la zone industrielle, de la bande de verdure, de l'autoroute et de la zone résidentielle.** Source du diagramme c :(Le Corbusier et Pierrefeu, 1942, p. 45), Source des diagrammes d et e : (Le Corbusier, 1960, p. 337).

Vers la fin des années 1930, et après sa préoccupation pour la transformation radicale des villes-centres, Le Corbusier s'intéressa à la planification dans les régions rurales dans le but « d'introduire des éléments de vie industrielle dans la vie paysanne » (Le Corbusier, 1959, p. 83). Au cours des années de guerre, il présida ASCORAL (l'Assemblée des Constructeurs pour une Rénovation Architecturale), une unité française de C.I.A.M, et en 1942 ce groupe présenta publiquement un plan à échelle continentale, basé sur un vaste réseau linéaire se déployant sur plusieurs villes européennes allant de l'Atlantique à l'Oural et de la méditerranée jusqu'à la mer du Nord, rappelant ainsi la vision de Soria y Mata en 1882 (Le Corbusier, 1960) (Figure 3-54-a). L'adoption définitive de la conception linéaire chez Le Corbusier, se traduisait essentiellement dans sa cité linéaire industrielle des années 1940 (Collins ; 1959, 1968). Faisant partie d'un de ses « trois établissements humains » contenant également la ville radio-centrique des échanges et les unités d'exploitation agricole (Figure 3-54, b), la cité linéaire industrielle accueillerait respectivement et selon une disposition en bandes parallèles rappelant celle de Miliutin, les principales artères du transport des marchandises (maritime, terrestre et ferroviaire), la zone industrielle, une bande de verdure, l'autoroute puis la zone résidentielle (Figure 3-54, c et e). Une distance de marche séparerait la zone industrielle de la zone résidentielle contrairement aux anciennes propositions théoriques de Le Corbusier suggérant l'usage de l'automobile pour relier ces deux entités. Le Corbusier (1960) préconisa que cette cité linéaire industrielle devait servir de connecteur, comme Soria l'avait prévu, entre deux noyaux urbains existants (Figure 3-54, d).

3.5.2.13. Le plan de MARS pour le Grand Londres, 1933-1942

MARS (*Modern Architectural Research Group*), l'unité britannique des C.I.A.M, élabora entre 1933 et 1942, sous la présidence d'Arthur Korn, un plan directeur pour le Grand Londres, se basant sur la planification linéaire (Moughtin, 2005). Après avoir jugé que Londres ne pourrait pas être indéfiniment étendue le long d'une seule ligne, le groupe MARS suggéra que, seulement, les fonctions industrielles, commerciales et administratives seraient déployées le long de l'artère principale[185] est-ouest matérialisée par la Tamise et les lignes de chemins de fer (Ibid.). Les zones résidentielles seraient aménagées le long d'une série d'axes secondaires

[185] Cette artère devrait abriter également le centre historique de Londres (Collins, 1959).

disposés perpendiculairement à l'axe primaire produisant ainsi une forme semblable à une « colonne vertébrale avec seize côtes » (Figure 3-55).

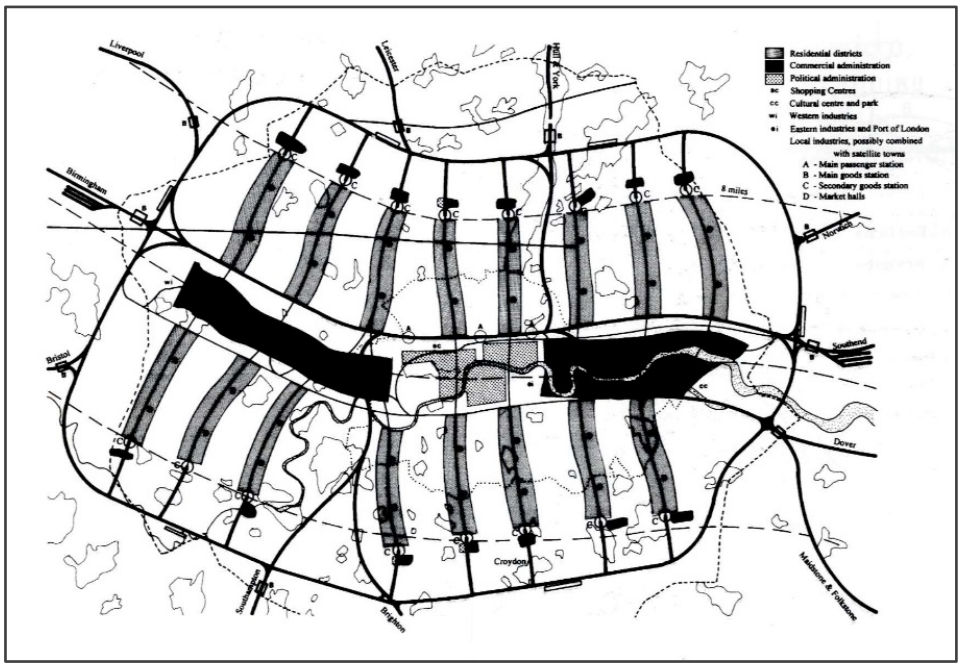


Figure 3-55: Plan de MARS pour le Grand Londres, 1942.
Source : (Moughtin, 2005, p. 124).

À leurs extrémités extérieures, ces « côtes » ou artères secondaires pourraient contenir des unités industrielles et être reliées à une grande ligne de transport ferroviaire qui contournerait l'ensemble de l'aire urbanisée projetée (Ibid.). Chaque artère secondaire résidentielle aurait environ un kilomètre de largeur, séparée de l'artère suivante par une bande de verdure pénétrant dans les franges de l'artère principale de la ville. Chaque logement devrait se situer à une distance de dix minutes de marche environ de son artère secondaire. Le groupe MARS préconisa que les autoroutes seraient à l'usage exclusif du transport en commun (par bus) et que les chemins de fer nord-sud fonctionneraient sans interruption sur l'ensemble de la région urbanisée, tout en se branchant avec l'artère primaire est-ouest à travers de grandes stations centrales (Collins, 1959). Le plan de MARS fut fortement critiqué, notamment par Thomas Sharp en 1940, et il fut abandonné aux dépens des idées de Howard tels que Patrick Abercrombie les interpréta et les adopta comme base pour la planification de la ville région de Londres vers 1943 (Ibid., 1959 ; Gold, 1995 ; Moughtin, 2005).

3.5.2.14. Le plan de Ludwig Hilberseimer pour le Grand Londres, 1944

Considérant le plan de MARS comme une conception sortant de la sphère académique et conventionnelle, Ludwig Hilberseimer s'attardait dans son livre *The New City Principles of Planning* (1944), sur l'analyse et la critique de cette proposition théorique tout en présentant des pistes pour l'améliorer. Ainsi, Hilberseimer dégagea les principaux points suivants :

- La séparation des zones résidentielles et industrielles constitue une faiblesse majeure dans ce plan. Ce choix génèrerait un problème de congestion du trafic au sein des zones industrielles. Ainsi, la limitation de la distance entre les habitations et les industries faciliterait selon Hilberseimer les déplacements à pied entre ces deux lieux et éviterait la congestion ;
- La non prise en considération des nuisances causées par les fumées générées par les activités industrielles pourrait être résolue en premier lieu, par la séparation des industries produisant des nuisances (ou industries lourdes) de celles qui ne le sont pas (les industries légères), et en deuxième lieu, par le déploiement des industries lourdes tout en tenant compte de la direction des vents dominants ;
- Le déploiement de certaines lignes de chemin de fer et de certaines connexions au sein même de la ville-centre pourrait altérer la forme de celle-ci et engendrerait des sortes d'obstacles contraignant la fluidité des transports. Ceci aurait pu être évité en plaçant une ligne ferroviaire principale à l'extérieur de la ville-centre à partir de laquelle s'établissait la liaison vers les villes avoisinantes.
- L'usage de l'appartement en tant qu'unique type d'habitation dans les zones résidentielles ne permettrait pas de satisfaire les besoins des familles ayant des enfants. Cette situation pourrait être améliorée à travers une variation de l'offre de logements en proposant des habitations unifamiliales et des appartements.

L'ensemble des améliorations ci-dessus citées furent matérialisées par Hilberseimer au sein d'un diagramme proposant une articulation différente des fonctions résidentielle,

industrielle, commerciale et administrative tout en se basant sur la planification linéaire[186] (Figure 3-56).

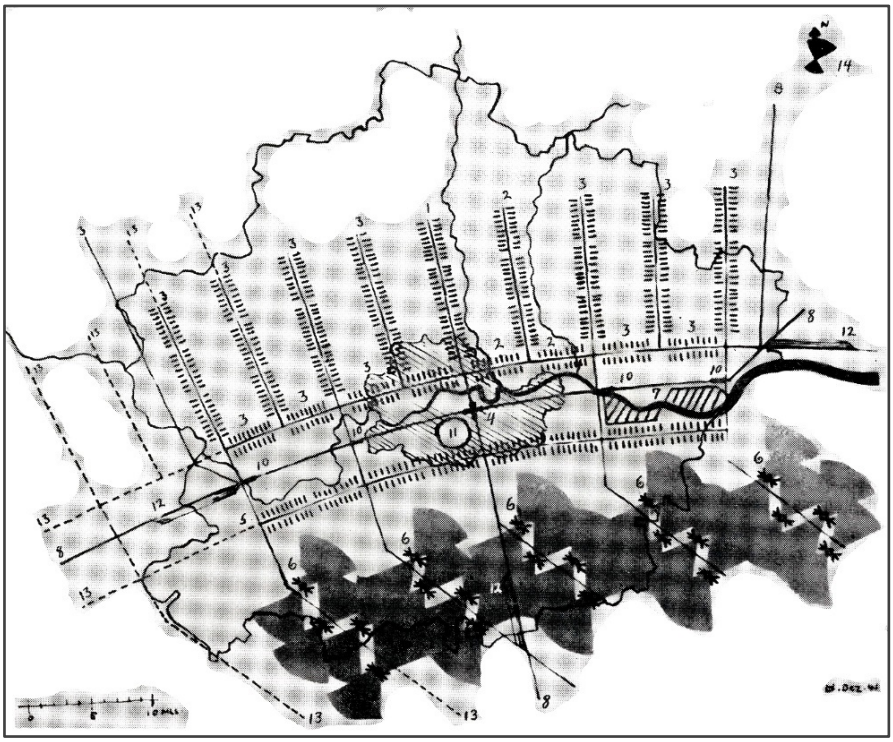


Figure 3-56: Diagramme proposé par Hilberseimer pour l'urbanisation du Grand Londres :1- Administration politique avec des espaces résidentiels ; 2- Administration financière avec des espaces résidentiels ; 3- Administration commerciale avec des espaces résidentiels ; 4- Gare centrale ; 5- Industries légères avec des espaces résidentiels ; 6- Industries lourdes avec des espaces résidentiels ; 7- Port de Londres ; 8- Chemin de fer pour les longues distances ; 9- Gare ferroviaire centrale ; 10- Aéroport ; 11- Cours de triage ; 12- Future extension possible ; Diagramme des vents. Source : (Hilberseimer, 1944, p. 153).

3.5.2.15. Le plan de Patrick Abercrombie pour le Grand Londres, 1944

À l'égard du plan régional de New York et de ses environs, le plan pour le Grand Londres illustrait une mise en pratique de la planification régionale qui aurait influencé le climat des politiques urbaines adoptées dans certaines métropoles après la fin de la Seconde Guerre mondiale. L'influence éventuelle pourrait être expliquée par le poids de la métropole de Londres à l'échelle mondiale, l'envergure du plan adopté et le niveau de développement des

[186] L'explication détaillée de ce diagramme figure dans le livre de Hilberseimer *The New City Principles of Planning* (pp. 155-156). Ce diagramme n'est qu'une mise en application des principes conceptuels du modèle linéaire de Hilberseimer qui sera explicité davantage dans la partie qui suit.

documents qui l'avaient accompagné. C'est en se situant dans cette optique que nous présenterons dans ce qui suit, les principaux aspects qui définissent le plan pour le Grand Londres de 1944.

Le vote du parlement britannique pour le *Green Belt Act* en 1939 mettant fin à l'expansion de Londres et prescrivant la création d'une ceinture verte autour de la capitale constitua une victoire pour les adeptes de Howard parmi lesquels figurait Sir Patrick Abercrombie (Tafuri, 1991). Influencé à la fois par la proposition théorique de villes satellites autour de Londres conçue par Raymond Unwin en 1920, par les idées régionalistes de Patrick Geddes (Ibid.) et également par le plan régional de New York et ses environs publié en 1929, Patrick Abercrombie proposa en 1943 dans le cadre de son ouvrage « Un plan pour le comté de Londres », un système d'urbanisation polynucléaire et centralisé, projetant la réalisation de 14 nouvelles villes (*New Towns*) autour de la capitale (Figure 3-57 et Figure 3-58).

Approuvé en 1944 et suivi par le *New Towns Act* de 1946, le plan d'Abercrombie adopta un nouveau mode de déploiement de la population et des activités industrielles basé sur le principe de la décentralisation. Une telle orientation s'inscrivait d'une part, dans une politique nationale considérant la dispersion comme un moyen de défense permettant d'éviter des éventuels dégâts dus à la concentration, semblables à ceux subis pendant la Seconde Guerre mondiale, et d'autre part, elle visait à améliorer les conditions de vie des populations (Abercrombie, 1945 ; Mangin, 2004a ; Richard et Marx, 2017). Abercrombie illustra les principaux objectifs de son plan à travers cet extrait :

> « The war, in addition to the complete cessation of normal life and growth, brought three new factors on to the scene – the destruction of large areas, particularly in the centre; the evacuation of a large proportion of the population; and the industrial upheaval due to almost universal war production. Not only the necessity for some plan of action became obvious; the opportunity presented itself to locate population and industry more logically, to improve transport radically, and to determine a proper use of the land » (Abercrombie, 1945, p. 1).

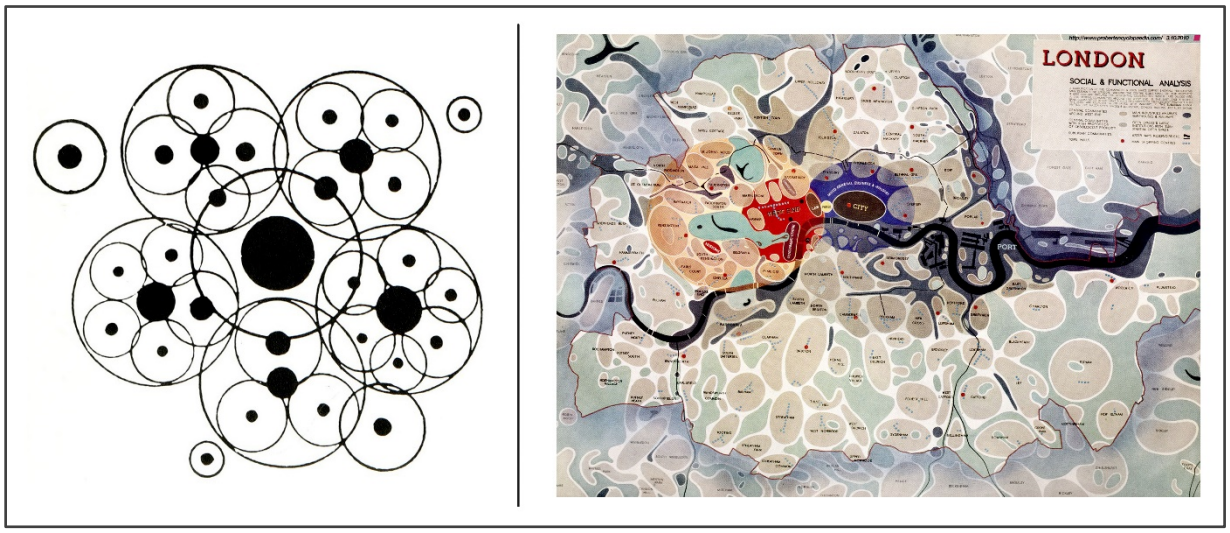


Figure 3-57: Urbanisation polynucléaire centralisée proposée par Patrick Abercrombie pour la ville de Londres, 1944 : À gauche : diagramme de la proposition ; Source : (Moholy-Nagy, 1968, p. 258) ; **À droite : Analyse sociale et fonctionnelle**. Source : (Whyte, 2007, p. 48).

Dans son travail théorique, Abercrombie fit également référence à l'unité de voisinage développée par Clarence Perry (1929) qu'il considéra comme unité de base pour le développement des villes nouvelles (ou villes satellites) projetées (Figure 3-59 et Figure 3-60). En termes d'infrastructures routières articulant les nouvelles entités urbaines, Abercrombie (1945) s'inspira des recherches réalisées pendant la guerre, du responsable au sein de la police londonienne Alker Tripp. Cette inspiration porta notamment sur la hiérarchisation des infrastructures viaires et la matérialisation du concept de *precinct* au sein des zones résidentielles (voir annexe 4).

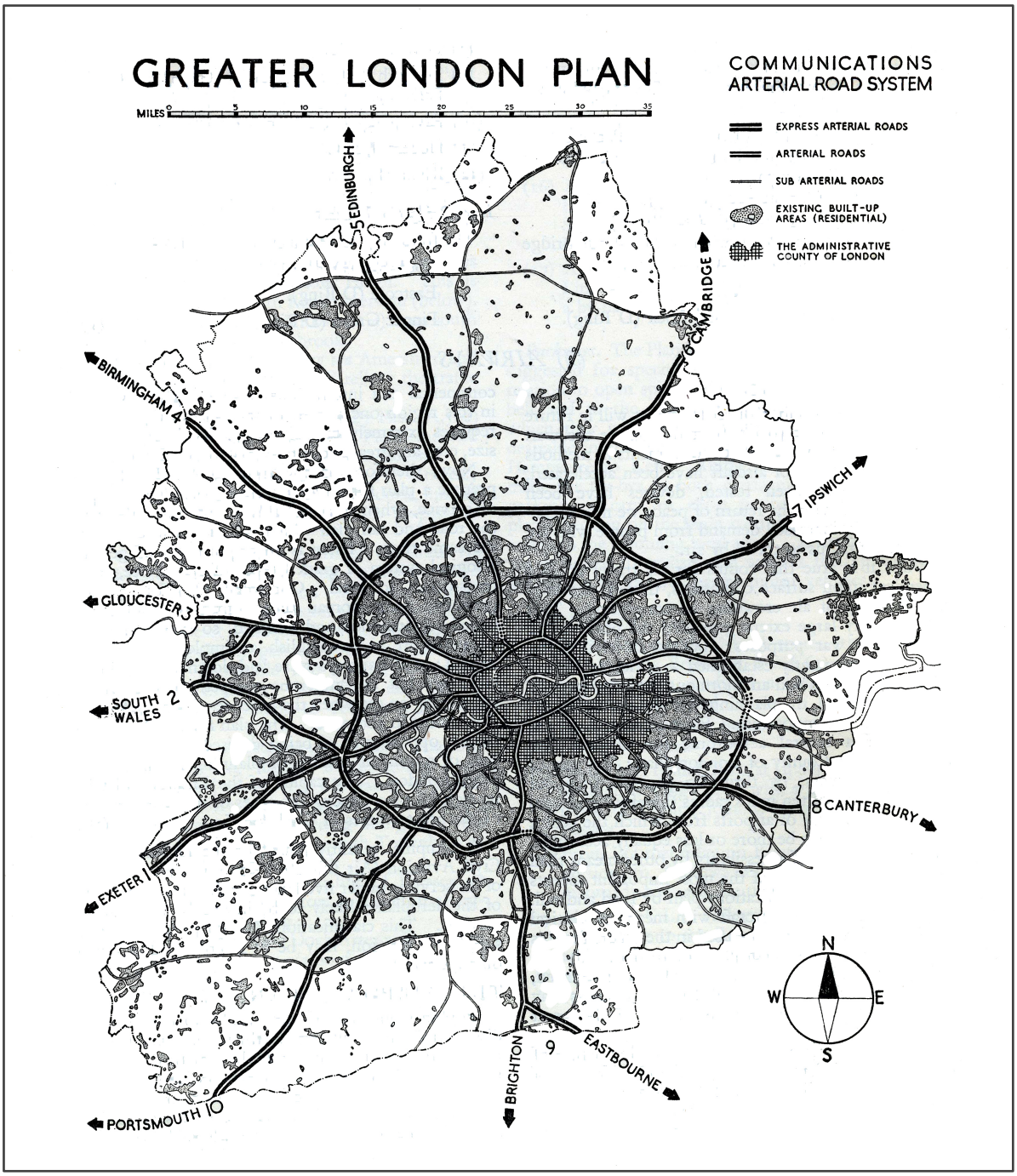


Figure 3-58: La plan pour la Grand Londres, 1944. Source: (Abercrombie, 1945, p. 78).

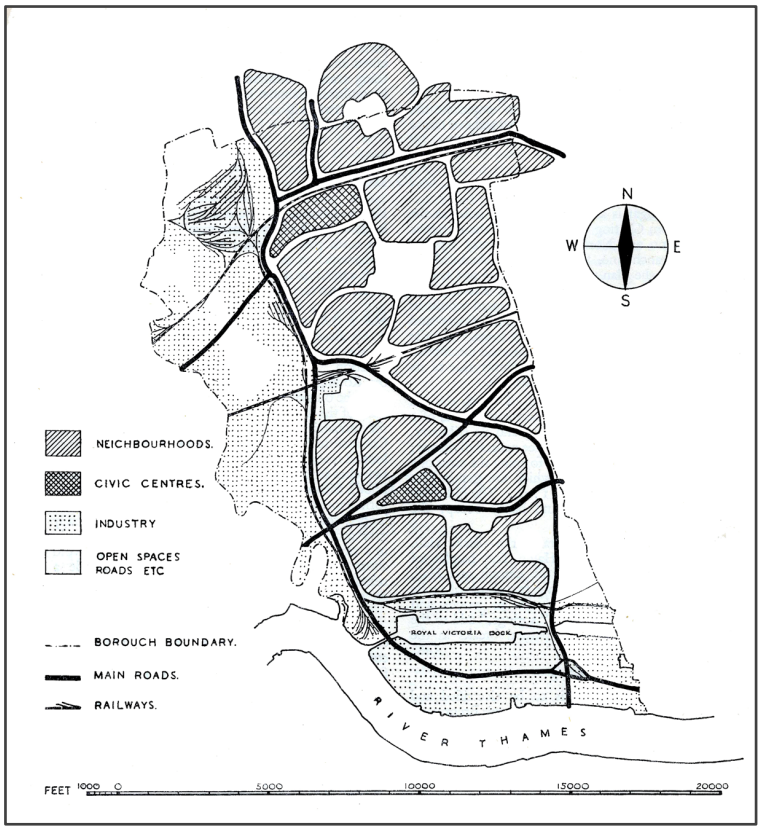


Figure 3-59: Diagramme d'une structure d'unités de voisinage proposée pour une ville-satellite à West Ham, 1944. Source : (Abercrombie, 1944, p. 170).

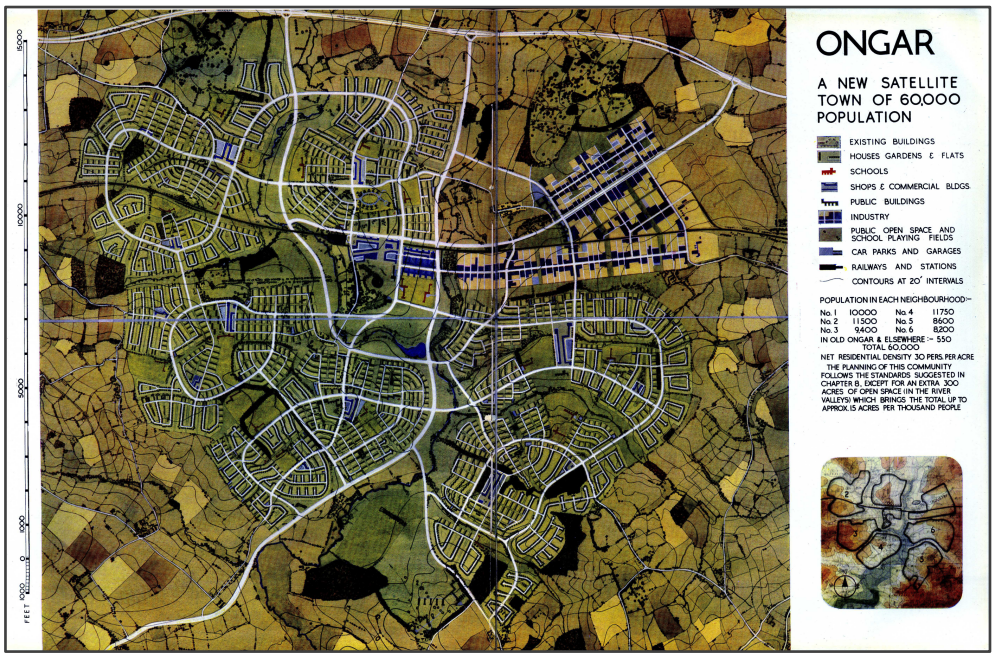


Figure 3-60: Plan de la ville satellite d'Ongar au nord-est de Londres, 1944.
Source : (Abercrombie, 1944, p. 170).

3.5.2.16. Ludwig Hilberseimer: Le *settlement unit* en tant qu'unité de la planification régionale

- **La préoccupation défensive dans la pensée planificatrice de Hilberseimer**

Avant de présenter les principaux traits de la planification régionale chez Ludwig Hilberseimer, il convient tout d'abord d'évoquer la préoccupation sécuritaire chez ce planificateur et qui constituait un paramètre déterminant dans ses propositions théoriques. Dans son ouvrage *The New City* (1955), Hilberseimer dessina une grille sur l'ensemble de la région entourant la ville de Chicago. Espacée de 20 milles, cette grille se basa sur l'effet que pourrait avoir une bombe à hydrogène et ses poussières radioactives lors d'une éventuelle attaque sur un lieu donné (Figure 3-61).

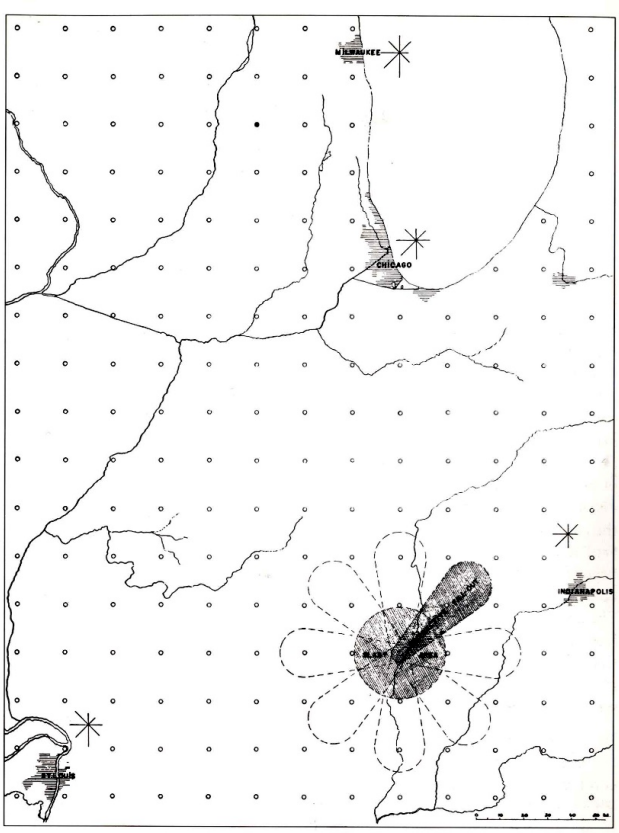


Figure 3-61: Plan de décentralisation de la ville de Chicago basé sur l'impact éventuel de l'explosion d'une (ou plusieurs) bombe(s) atomique(s). Source: (Hilberseimer, 1955, p. 283).

Les points de cette grille représenteraient ainsi des emplacements éventuels où la population pourrait être dispersée sur un rayon de 20 milles sans dépasser la limite de 30.000

habitants dans chaque point. Le cercle gris de rayon de 20 milles (en bas de la figure) représenterait l'emprise des dégâts que pourrait causer une attaque nucléaire éventuelle sur un point quelconque de la grille, tandis que la forme « en pétale » renverrait à la surface qui pourrait être touchée par les poussières radioactives. Également, les traits discontinus indiqueraient d'autres zones qui pourraient subir l'impact de cette poussière radioactive en fonction de la direction des vents au moment de l'attaque. Selon Albert Pope, ce schéma combine une stratégie défensive avec un urbanisme de mobilité accrue[187], un retour à la nature et l'autodétermination, tous suspendus au milieu de l'espace urbain ouvert (Pope, 2011d).

- **Le *settlement unit* en tant qu'unité de la planification régionale**

Outre sa conviction pour une dispersion de la population pour des raisons de défense nationale, Ludwig Hilberseimer pourrait être considéré comme l'un des principaux théoriciens de la planification régionale pendant la première moitié du XXe siècle. Bien que les propositions théoriques de Hilberseimer n'aient pas été appliquées, Albert Pope (1996) le considère comme le premier théoricien du *ladder*[188], une structure urbaine caractérisant l'urbanisation nord-américaine contemporaine et trouvant ses antécédents théoriques à travers le *settlement unit*, une unité de planification régionale inventée par Hilberseimer en 1944. En 1927, Hilberseimer élaborait un diagramme portant le titre *The Metropolis as a Garden City* dans lequel il esquissait la forme et les dimensions de sa future unité d'agrégation (ou module de base) de la ville décentralisée : le *settlement unit*[189] (Figure 3-62). Cette première esquisse qui marquait un point tournant dans la vie professionnelle de l'architecte planificateur (Spaeth, 1988), a été raffinée entre 1931 et 1934 pour atteindre sa forme définitive en 1944 dans l'ouvrage *The New City : Principles of Planning* (Figure 3-63). Malgré le changement radical dans la nature des propositions théoriques de Hilberseimer après avoir quitté l'Allemagne en 1938, nous estimons que sa démarche conceptuelle avant cette date avait influencé ses réflexions élaborées pendant les années 1940, aux États-Unis (voir annexe 5).

---

[187] Dans le sens où les points de dispersion seraient reliés par des infrastructures routières assurant l'évacuation rapide des populations en cas d'attaques éventuelles (Hilberseimer, 1955).
[188] Nous avons expliqué cette structure urbaine dans le chapitre introductif. (Voir : 1.1.3. La « banlieue automobile » en tant qu'expression de l'hégémonie du système d'automobilité).
[189] Bien que cette esquisse ne trouvât pas son écho dans la proposition de *Mischbebauung* en 1931, elle sera raffinée par la suite pour être employée dans les futures propositions théoriques de Hilberseimer pendant les années 1940.

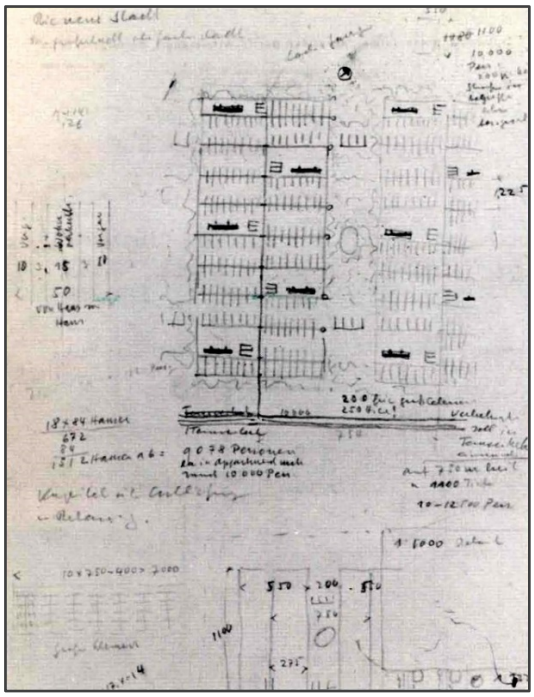


Figure 3-62: *The Metropolis as a Garden City*: Diagramme réalisé par Hilberseimer en 1927. (Dimensions: 29.8 x 21 cm). Source : (Spaeth, 1988, p. 60).

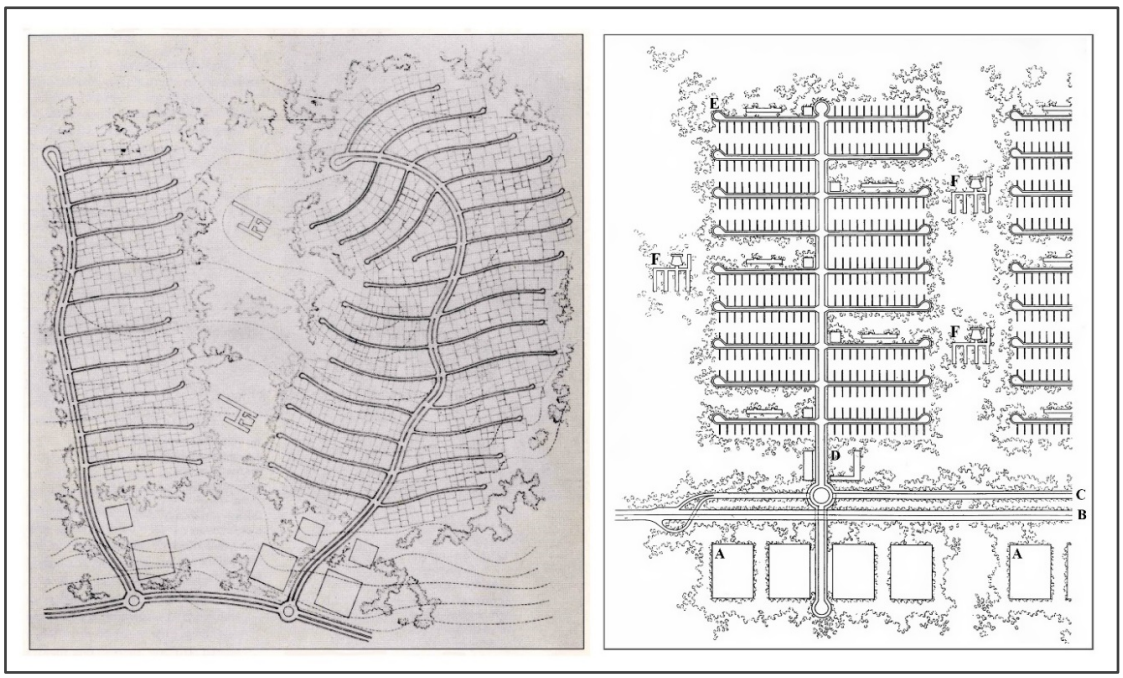


Figure 3-63: Évolution de la conception du settlement unit chez Hilberseimer entre 1931 et 1944 : Dessin à gauche : Esquisse du settlement unit réalisée entre 1931 et 1934. Source (Pommer et al., 1988, p. 43**) ; Dessin à droite : le settlement unit tel que publié par Hilberseimer dans son ouvrage *The New City : Principles of Planning* (1944) : A- Industries. B- Autoroute régionale. C- Autoroute locale ou voie de service. D- Aire commerciale. E- Aire résidentielle. F- Écoles.** Source : (Hilberseimer, 1944, p. 106), illustration traitée par l'auteur.

Hilberseimer était non seulement influencé par le contexte américain marqué par la montée de l'économie capitaliste[190] mais également par le contexte académique dans lequel il évoluait en tant qu'enseignant de la planification régionale à *Illinois Institut of Technology* de Chicago tout en avançant dans ses recherches visant une organisation rationnelle de la planification régionale. Ainsi, ses recherches l'avaient conduit à publier en 1944 l'ouvrage *The New City, Principles of Planning* dans lequel il passait en revue les différentes propositions urbanistiques plaidant pour une urbanisation polynucléaire centralisée[191] tout en présentant leurs avantages et leurs faiblesses. Il en conclut que, ce type d'urbanisation, où les infrastructures viaires convergent vers le centre du noyau urbain initial (de la ville traditionnelle à étendre), n'est plus approprié et ne correspond plus aux exigences du transport mécanisé :

> « All existing cities have their orientation toward a center. This orientation was sound as long as the population and the area of a city did not exceed certain limits. In communities where people traveled on foot, the marketplace was logically the center around which the city expanded concentrically […] In the sprawling modern city of mechanized transportation, however, the structure of the centric pedestrian city is no longer adequate or logical. As all means of transportation converge toward an arbitrary center, their zones of influence overlap and traffic hazards steadily increase » (Hilberseimer, 1944, p. 58).

Ainsi, Hilberseimer considéra la décentralisation comme l'unique issue pouvant mettre fin à la congestion causée par les modèles d'urbanisation centralisée tout en assurant une meilleure articulation des activités industrielles et agricoles :

> « Decentralization is one of the trends of the present. We are now able to concentrate what should, for human convenience, be concentrated, and to disperse over a widening area what should, for human welfare, be so dispersed. As we break through unnecessary concentration, our aim is to achieve an integration between industry and agriculture to the benefit of the individual and the community as a whole » (Hilberseimer, 1944, p. 74).

Selon Hilberseimer (1944), l'urbanisation polynucléaire décentralisée basée sur la planification linéaire serait l'arrangement urbain le plus adéquat pouvant articuler les

---

[190] Se manifestant entre autres, à travers l'industrialisation accélérée, l'accroissement de l'usage de l'automobile, la généralisation des infrastructures routières et de l'urbanisation sur l'ensemble du territoire américain.

[191] Où les nouveaux noyaux urbains se trouvent reliés à la ville-centre. Hilberseimer visait plus particulièrement le modèle de cité-jardin proposé par Howard ainsi que les modèles de villes satellites conçues par Unwin, Maechler et Gloeden précédemment présentés.

différentes fonctions urbaines, résoudre le problème de la congestion, assurer la fluidité du trafic routier sur l'ensemble du territoire et garantir l'extension infinie de la ville[192]. Les autoroutes régionales seraient ainsi les « lignes » le long desquelles se développeraient les futurs noyaux urbains de la région et de la nation (Figure 3-64). D'autre part, la consolidation entre l'industrie et l'agriculture déterminerait, selon Hilberseimer, la structure du cadre bâti, où l'habitat, l'agriculture et l'industrie seraient articulés et non séparés (Hilberseimer, 1944). C'est ainsi que Hilberseimer introduisait le *settlement unit* en tant que nouvelle unité d'agrégation (Pope, 1996) qui constituerait l'entité constitutive de la « ville décentralisée »[193] et qui déterminerait sa configuration. Le s*ettlement unit* serait ainsi l'unité de base de la planification régionale qui supplanterait le block ou l'îlot qui avait composé la ville à trame continue du début du XXe siècle :

> « The street and block system on which our cities are built is as old as recorded history and probably even older. The function of this system has been the same all through time: it serves to group houses together in blocks and to connect them to each other and to other parts of the city by a street system. This system functioned relatively by well until the coming of the motor vehicle made it out of date and dangerous. The speeding automobile requires that we replace this antiquated plan by one which eliminated, insofar as possible, the death-trap intersection. This implies that we need to replace the archaic block or gridiron system with a new city element, a new settlement unit. […] In such a settlement unit, the industrial area should be placed on one side of the transportation line. On the other side of this line would be arranged, first, buildings for commerce and administration located within a green belt, and then, beyond them, the various types of houses of the residential area. The residential area would be surrounded by a park, its natural recreation area, accessible without crossing streets. Schools and public buildings would be located in this park. Thus, the settlement would become part of the landscape, and an organic relation would be established between city and country » (Hilberseimer, 1955, p. 193).

L'usage d'une telle figure centripète[194] et autonome s'opposait à l'usage de la trame centrifuge et du bloc en tant qu'éléments de planification urbaine employés en Allemagne, dans

---

[192] Par ailleurs, l'urbanisation polynucléaire décentralisée représentait pour Hilberseimer une structure de protection de la population contre toute attaque aérienne par des bombes atomiques (Hilberseimer, 1949). On comprend ainsi l'influence du discours politique de l'époque (appelant à la dispersion urbaine pour des raisons de défense nationale vers la fin de la Seconde Guerre mondiale) sur la vision urbanistique de Hilberseimer.

[193] Hilberseimer utilisait les expressions *decentralized city* et *new city* pour décrire sa proposition théorique (Hilberseimer, 1944).

[194] Se traduisant à travers l'enclavement de son réseau viaire.

les propositions théoriques de *Highrise City* et *Mischbebauung* (Pope, 1996). Tel que l'extrait ci-après le montre, Hilberseimer expliqua son choix par le fait que le *settlement unit* représente une entité urbaine flexible pouvant s'adapter à n'importe quel contexte, quels que soient la nature de la ville projetée, sa dimension ou encore la forme topographique du milieu :

> « Like a brick – always so typical and yet so various in use – such a settlement unit could be used for every requirement that might arise in any city of whatever type or size or topographical character. It would provide the greatest possible flexibility in itself, and the greatest possibilities for useful combination. No matter how many such units were combined, the same favorable conditions for one unit would remain in all its combinations » (Hilberseimer, 1944, p. 113).

- **La configuration du *settlement unit***

À l'instar de la proposition théorique de N. Miliutin précédemment présentée, le *settlement unit* de Hilberseimer proposait une juxtaposition de cinq zones parallèles : la zone industrielle, l'autoroute, la voie de service, la zone commerciale et administrative et la zone résidentielle[195]. Toutefois, Hilberseimer remplaça la continuité des zones parallèles proposées par Miliutin par une sorte de segments ou d'unités autonomes de zones parallèles discontinues. Pour qu'elle soit réalisée, la proposition de Miliutin nécessiterait, selon Pope (1996), une organisation bureaucratique et un volume d'investissement de grande échelle contrairement à la proposition de Hilberseimer, qui, – en se basant sur une entité urbaine de taille limitée – projetterait une urbanisation progressive et libre relativement aux ressources financières disponibles[196], aux besoins et aux intentions en termes d'extension territoriale.

À travers son modèle linéaire, Hilberseimer propose une configuration spinale de l'urbanisation se déployant de l'échelle territoriale jusqu'à l'échelle locale. La première colonne vertébrale[197] est constituée par l'autoroute régionale qui articule les colonnes vertébrales secondaires desservant la circulation principale au sein des différents *settlement units*. Ces colonnes vertébrales secondaires sont reliées orthogonalement à l'autoroute régionale à travers

---

[195] Cette zone contient également les écoles et les équipements publics déployés dans la zone verte (appelée *park area* selon Hilberseimer) au sein même de la zone résidentielle de chaque *settlement unit.* Albert Pope la considère comme une sixième zone parallèle (Pope, 1996).
[196] Que ce soit dans le secteur public ou privé.
[197] « Colonne vertébrale », « arête de poisson » ou encore « échelle » représentent trois traductions possibles du terme *spine* utilisée par Pope pour décrire la configuration du modèle linéaire de Hilberseimer. « Arête de poisson » et « échelle » sont deux traductions qui ont été empruntées de David Mangin (2004a, p. 213).

un échangeur ou une bretelle d'accès[198]. Chaque colonne vertébrale secondaire conduit à une colonne vertébrale de plus petite échelle, atteignant éventuellement l'échelle des voies piétonnes au sein du *settlement unit*. Ce développement spinal, pourrait générer –selon Hilberseimer– l'autonomie à l'échelle locale, celle du *settlement unit*, tout en éliminant les besoins en termes de déplacements à l'échelle métropolitaine.

Dans sa conception du *settlement unit*, Hilberseimer se basait sur les paramètres suivants :

- L'orientation des habitations devrait répondre aux exigences en termes d'ensoleillement et de topographie du milieu. Ces dernières déterminent la taille des habitations, leurs configurations ainsi que les distances qui les séparent les unes des autres ;
- En fonction du paramètre précédent, la densité de l'occupation pourrait aller de 40 jusqu'à 120 habitants par acre ;
- L'intimité des habitations devrait être toujours préservée ;
- La mixité des typologies des habitations[199] à travers l'usage des habitations individuelles et des appartements ;
- La forme du *settlement unit* devrait être rectangulaire dont les proportions seraient déterminées de manière à réduire au maximum la surface allouée à la circulation. La taille dépendra également du nombre de la population, de la densité et de la typologie des bâtiments à mettre en place. La profondeur du *settlement unit* devrait tenir compte de la capacité de chaque habitant à marcher vers son lieu de travail ;
- La différenciation des voies de circulation au sein du *settlement unit* : les voies à l'intérieur des aires résidentielles seraient seulement réservées aux piétons tandis que les voies menant à l'autoroute seraient à l'usage exclusif des automobilistes (Figure 3-64-d) ;
- Dans les *settlement units* composés des deux fonctions résidentielle et industrielle, les équipements industriels devraient être déployés en rangée le long de l'autoroute et du côté opposé de la zone résidentielle dans le cas où l'activité industrielle est polluante. Si elle ne

[198] Hilberseimer propose que ces colonnes vertébrales secondaires soient plutôt perpendiculaires à une voie de service parallèle à l'autoroute régionale et accessible depuis celle-ci.
[199] À l'instar des choix adoptés dans la proposition théorique *Michbebauung* en Allemagne.

l'est pas, les habitations pourraient être juxtaposées aux équipements industriels dans les deux côtés de l'autoroute (Figure 3-64-a);

- Dans les *settlement units* composés des deux fonctions résidentielle et commerciale, les habitations pourraient être juxtaposées aux équipements commerciaux dans les deux côtés de l'autoroute (Figure 3-64-b);
- La prise en compte des vents dominants dans le déploiement des industries (Figure 3-64-c).
- Le *settlement unit* devrait être intégrée dans le paysage[200] tel que le révèle la Figure 3-65 ainsi que cet extrait de Hilberseimer:

> « Settlement units such as we have been considering, with their gardens and surroundings parks and the adjoining agricultural areas, bring the city into close relation with the landscape –its natural recreation area. The city, in fact, becomes part of the landscape. The one-storey house in the settlement unit disappears among trees and behind shrubs and a natural camouflage results. The city will be within the landscape and the landscape within the city » (Hilbersseimer, 1944, p. 126).

[200] À l'exception de son projet *Highrise City* (1924), la prise en compte de la dimension paysagère a joué un rôle déterminant dans l'approche conceptuelle de Hilberseimer telle qu'elle s'est révélée à travers ses propositions théoriques de *Mischbebauung* (1931), du campus de l'université de Berlin (1937) et son projet de Lafayette Park (1946). Charles Waldheim affirmait qu'à travers le projet de Lafayette Park en particulier, Hilberseimer visait à ce que le paysage et l'infrastructure de transport remplacent l'architecture en tant que moyens spatiaux et organisationnels par lesquels l'ordre urbain serait construit (Waldheim, 2004). Toutefois, il faut noter que Hilberseimer fut assisté par son ex-étudiant l'architecte paysagiste Alfred Caldwell pour réaliser les ouvrages *The New City* (1944) et *The New Regional Pattern* (1949) avant que leur collaboration fût amplement concrétisée à travers le projet de *Lafayette Park* dont la réalisation fût complétée en 1959 (Constant, 2004).

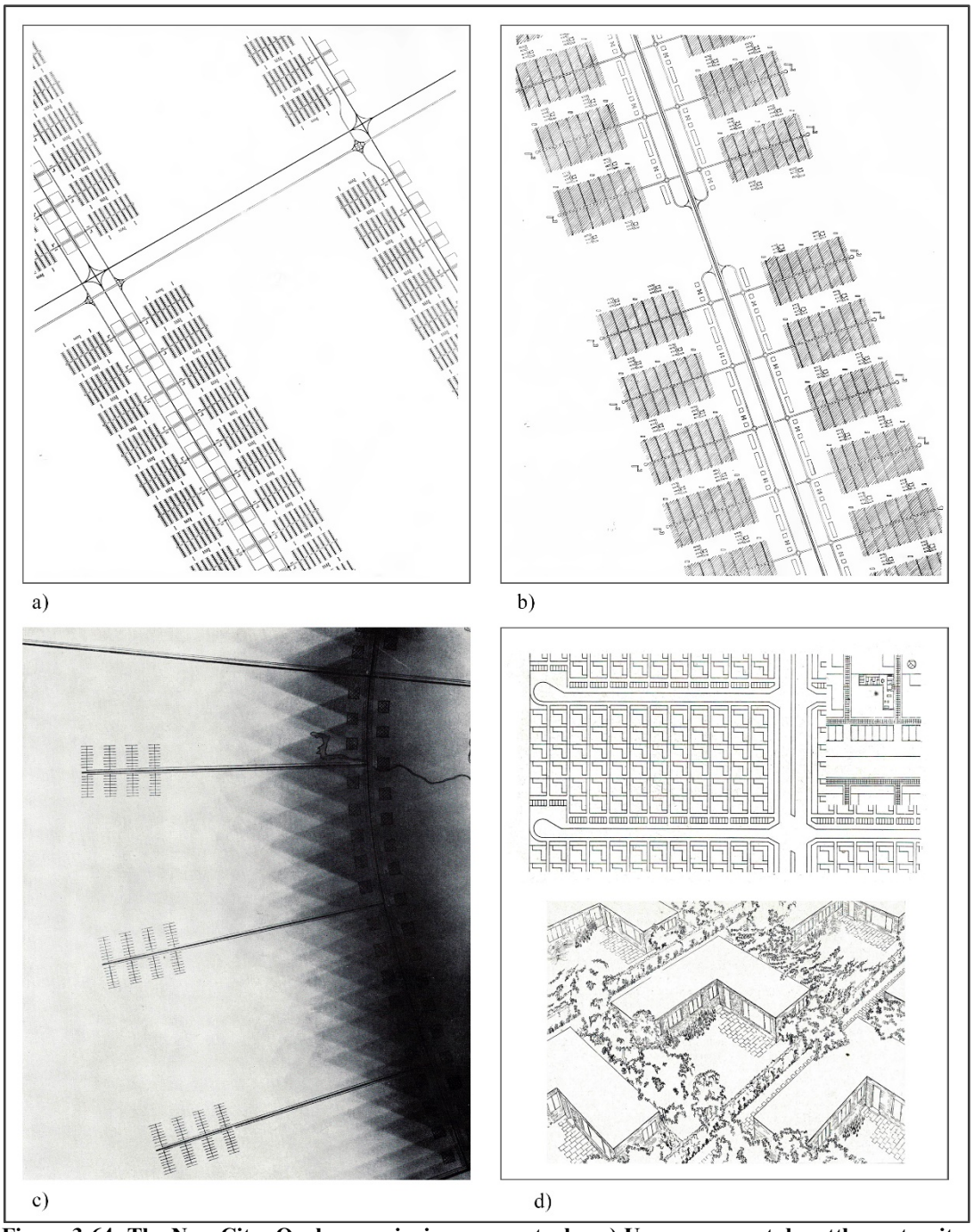


Figure 3-64: The New City: Quelques principes conceptuels : a) Un agencement de settlement units combinant des aires résidentielles et des industries légères (à gauche : les fonctions résidentielle et commerciale se trouvent de part et d'autre de l'autoroute ; à droite : les fonctions résidentielle et commerciale se trouvent d'un seul côté de l'autoroute. Source : (Hilberseimer, 1944, p. 112**) ; b) Un agencement de *settlement units* combinant des aires résidentielles et des aires commerciales.** Source : (Hilberseimer, 1944, p. 120) **; d) La prise en compte de la direction des vents dominants dans le déploiement des aires résidentielles et des aires industrielles.** Source : (Hilberseimer, 1944, p. 119) **; d) La séparation de la circulation piétonne de la circulation mécanique dans le cas d'une aire résidentielle munie d'un stationnement groupé.** Source : (Hilberseimer, 1944, p. 110) **En bas : Vue en perspective montrant l'agencement des habitations individuelles dans une aire résidentielle.** Source : (Hilberseimer, 1944, p. 95).

Figure 3-65: La prise en compte de la dimension paysagère dans la démarche conceptuelle de Hilberseimer. Illustration à gauche : Un settlement unit combinant une aire commerciale et une aire résidentielle (avec appartements et maisons individuelles). Source : (Hilberseimer, 1955, p. 194) **; Illustration en haut à droite : Des *settlement units* combinant des aires résidentielles et des aires commerciales de part et d'autre de l'autoroute.** Source : (Hilberseimer, 1944, p. 121) **; Illustration en bas à droite : Des *settlement units* en forme « d'éventail » (ou *fan-shaped community*).** Source : (Hilberseimer, 1955, p. 221).

- **Des propositions de Hilberseimer pour la replanification de quelques villes nord-américaines**

Afin de montrer l'universalité de sa proposition théorique plaidant pour une urbanisation linéaire basée sur le *settelement unit* en tant qu'unité constitutive de la région, Hilberseimer avait élaboré – à l'instar de sa proposition théorique pour l'urbanisation du Grand Londres précédemment présentée– des diagrammes visant la replanification de la ville de Chicago, de l'île de Manhattan à New York et même de l'île de Montréal au Québec (Figure 3-66**Figure 3-65**).Tout en dégageant ce qu'il considère comme faiblesses et problèmes structurels, Hilberseimer proposait une transformation radicale des plans à caractères concentriques de ces villes tout en décentralisant leurs activités industrielles, commerciales et administratives (Hilberseimer, 1944).

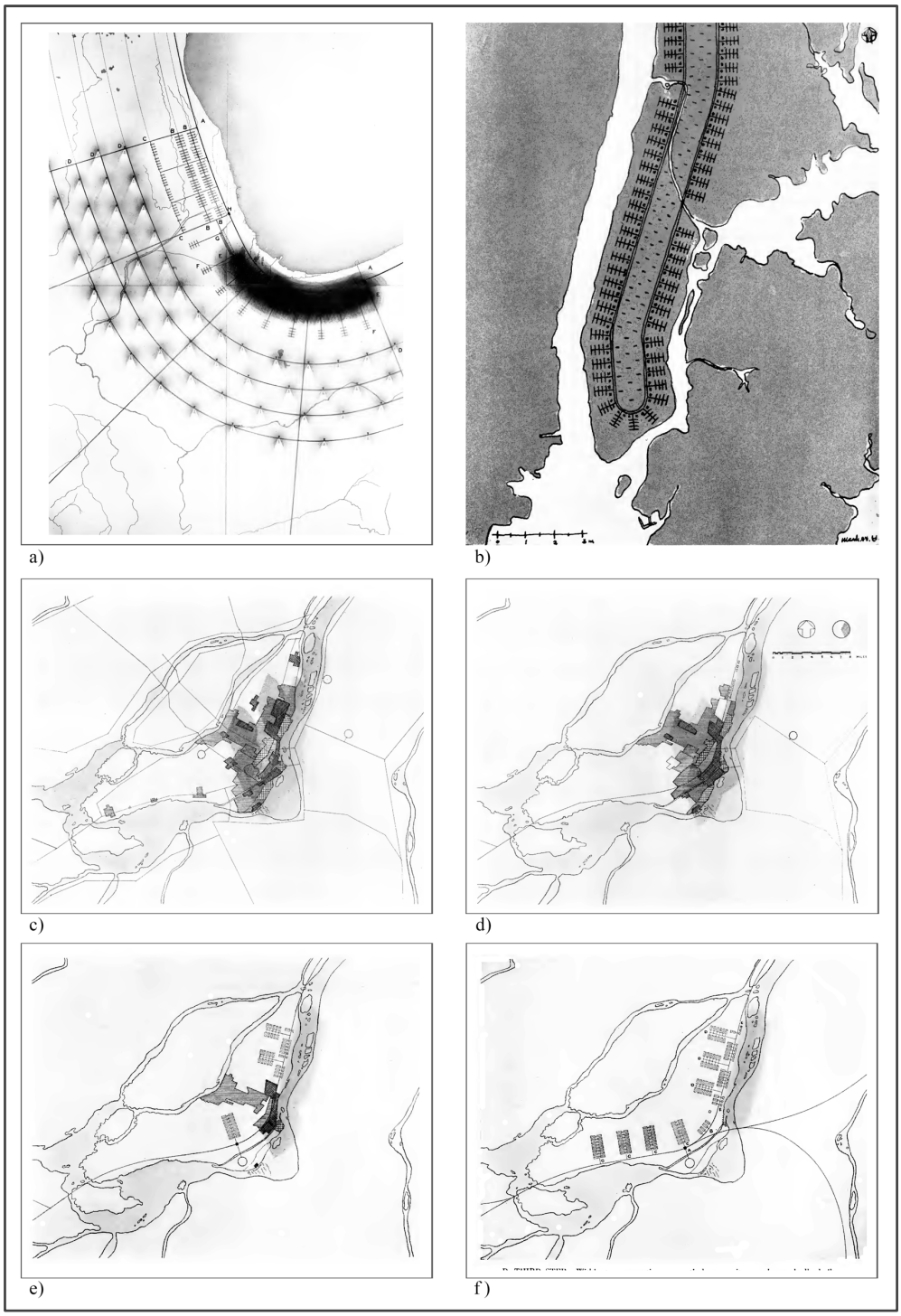


Figure 3-66: Des propositions de Hilberseimer pour la replanification de quelques villes nord-américaines : a) Proposition de replanification de la ville de Chicago, 1940. Source : (Hilberseimer, 1944, p. 143) **; b) Proposition de replanification de l'île de Manhattan, New York.** Source : (Hilberseimer, 1944, p. 159) **; c-d-e et f) Différentes étapes proposées pour la replanification de l'île de Montréal, Québec. (Le nom de la ville n'a pas été mentionné par l'auteur).** Source : (Hilberseimer, 1944, pp. 162-163).

- **L'apport de Hilberseimer à la planification régionale**

Cet apport pourrait être résumé à travers plusieurs points. Tout d'abord, il est important de noter que le rationalisme constituait un paramètre inhérent à la démarche conceptuelle de Hilberseimer quelle que soit sa proposition théorique développée. La définition du rationalisme chez Hilberseimer partait de son postulat affirmant que la planification urbaine (ou le *City Planning*) est devenue – au début du XXe siècle – « une science » composée par des éléments rationnels. Ces derniers –consistant principalement en l'abstraction de la forme et en l'usage d'une architecture et d'un urbanisme purement fonctionnels– seraient la base d'une certaine liberté artistique qui permettrait – selon l'architecte – de créer une architecture ou une planification urbaine « légitime » (Hilberseimer, 1944 ; Grassi, 1979 ; Pommer et al., 1988 ; Harrington, 1988). « *Reason is the first principle of all human work. Consciously or unconsciously, L. Hilberseimer follows this principle and makes it the basis of his work in the complicated field of city planning* », estimait Mies van der Rohe en introduisant l'ouvrage de Hilberseimer *The New City Principles of Planning.* À travers les formes architecturales et urbaines élaborées dans les projets de *Highrise City*, *Mischbebauung* ou encore ceux proposés dans *New City*, Hilberseimer cherchait un langage délibéré de la dimension esthétique et poétique dans le but de rationaliser l'usage de l'espace particulièrement en ce qui a trait à la planification de la circulation (ou du trafic). Cet extrait de Kevin Harrington illustre cet aspect particulier dans la logique conceptuelle de Hilberseimer:

> « The key element for Hilberseimer, therefore, was perception – the ability to see, recognize, and comprehend inherent pattern and form – rather than imagination or creativity. Furthermore, the technological age was, he believed, fundamentally rational and would be progressive if people studied and acted according to its rational, scientific basis » (Harrington, 1988, p. 70).

Penser à l'échelle métropolitaine de l'espace urbain tout en composant la ville par des éléments rationnels reproductibles à l'infini constituait un principal aspect ayant accompagné la pensée urbaine et architecturale de Hilberseimer en Allemagne et aux États-Unis. Toutefois, le s*ettlement unit,* proposé dans *The New City*, et dont l'assise théorique était déjà en développement depuis l'ouvrage *Grossstadtarchitektur* (1927), semble beaucoup plus large que la cellule d'habitation proposée dans ce dernier ouvrage. À travers l'extrait ci-dessous, M. Tafuri soulignait cette préoccupation chez Hilberseimer tout en considérant ces « éléments

rationnels reproductibles à l'infini » comme des « unités réelles du cycle de production » :

> « Pour l'architecte, il ne s'agit plus de donner une forme à des éléments isolés du tissu urbain, ni même à de simples prototypes ; la seule tâche réellement adaptée à cette situation, c'est d'identifier dans la ville l'unité réelle du cycle de production et de l'avenir organisateur de ce cycle. En poussant les choses à l'extrême, l'activité qui consiste à élaborer des modèles d'organisation du cycle de production (activité essentielle pour Hilberseimer) est la seule qui corresponde à la fois à la nécessité de tayloriser la production du cadre bâti, et à la nouvelle fonction du technicien, qui s'intègre à cette production au niveau le plus élevé. […] C'est là que réside, comme on a pu le dire à juste titre, le plus grand mérite de la contribution d'Hilberseimer » (Tafuri, 1979, p. 89).

Tel que Hilberseimer l'avait exposé dans son texte *The New City*, la vaste échelle métropolitaine devrait être construite avec des *settlement units*. En utilisant particulièrement les îles de Manhattan et de Montréal comme exemples, l'architecte cherchait vraisemblablement à rendre son idée plus facile à comprendre[201]. Constituant une sorte de lien entre l'échelle régionale globale et l'échelle de l'entité architecturale, le *settlement unit* était alors envisagé comme une unité de la planification régionale, pouvant – selon l'architecte – résoudre d'une manière rationnelle le problème de circulation à l'échelle locale[202]. Selon Pope (1996), une telle unité de dimension limitée permettrait aux municipalités, après avoir élaboré un règlement de zonage et un réseau de routes principales, à produire des unités de croissance économique[203] sur leurs territoires qui pourraient être exécutées par des promoteurs en tant que « parties qui composent un ensemble »[204].

3.5.2.17. Le centre commercial régional en tant qu'élément central dans la planification de la banlieue automobile

Historiquement, les lieux de commerce ont connu différentes relations avec l'espace urbain : de la place commerciale s'exprimant à travers l'agora à l'époque de la Grèce

[201] En se basant sur deux contextes géographiques naturellement délimités.
[202] À l'échelle régionale, le problème de circulation serait résolu à travers les autoroutes régionales.
[203] Ces unités pourraient être évaluées en termes de rapport coûts/bénéfices.
[204] Hilberseimer - faisant fréquemment référence à la définition bien connue de la beauté physique humaine comme « le rapport harmonieux des parties à l'ensemble » - propose ainsi l'application d'un tel principe à l'échelle régionale.

antique[205], le forum romain à l'époque de la Rome antique ainsi que la place du marché à l'époque des villes médiévales, aux souks des médinas arabo-islamiques, aux passages couverts qui ont marqué le XIXe siècle et particulièrement le début de l'ère industrielle et allant jusqu'au grand magasin à Paris et au *department store* aux États-Unis[206].

Il semble essentiel de mentionner qu'en dépit de ces transformations des relations avec l'espace urbain, depuis les premières périodes jusqu'au XIXe siècle, ce sont les rues ainsi que les places commerçantes qui demeuraient le « support urbain » marquant l'activité commerciale, que ce soit en Europe ou aux États-Unis (Figure 3-67). En outre, l'activité commerciale cohabitait avec les autres fonctions urbaines telles que les lieux de travail, la fonction résidentielle et les lieux de déplacement.

Figure 3-67: Photo de rues commerçantes à New York, 1884. Source : (Wolfe, 1975, p. 202).

[205] L'Agora était la place publique principale de la cité d'Athènes jouant le rôle de marché et servant également pour certains actes civils et politiques.
[206] Le grand magasin (à Paris) et son homologue le *department store* (aux États-Unis) représentaient les premiers édifices commerciaux exprimant les principes de la grande distribution. C'étaient également les premiers espaces commerciaux où le consommateur a le libre accès, sans obligation d'achat. Notons également qu'au début du 20e siècle, le concept de libre-service a évolué pour donner naissance au supermarché en Europe et à ce qu'on appelle le *supermarket* aux États-Unis, les hyper-marchés appelés s*upercenters* aux États-Unis représentent le même principe mais sur une surface plus grande.

Tel qu'expliquée précédemment[207], c'est en 1929 que le concept de centre commercial (*shopping center*) a vu le jour aux États-Unis avec Jesse Clyde Nichols – promoteur immobilier – qui réalisait la première génération de centres commerciaux conçus essentiellement pour répondre aux besoins des automobilistes : le *Country Club Plazza* au centre-ville de Kansas City, Missouri. Comment cette forme architecturale apparue en 1929 a-t-elle donné naissance au centre commercial régional 25 ans après cette date ? Autrement dit, qu'est-ce qui explique cette transition du centre commercial vers le centre commercial régional?

- **Le contexte d'émergence du centre commercial régional**

Pour pouvoir comprendre la transition du centre commercial vers le centre commercial régional, nous devons nous placer dans le contexte particulier des États-Unis, là où certains phénomènes majeurs se sont produits au début du XXe siècle et ont donné une sorte de climat favorable à la naissance de cette nouvelle forme architecturale dans le paysage suburbain urbain américain. Parmi ces phénomènes, on peut citer le développement fulgurant de l'industrie automobile, la congestion du trafic routier, la dispersion urbaine suite à la construction du système d'autoroutes inter-États (*Interstate Highway System*), la croissance de la banlieue résidentielle [208].

Tel qu'on l'a expliqué précédemment et depuis que la guerre froide s'était installée entre les États-Unis et l'U.R.S.S. à la fin de la Seconde Guerre mondiale, le président américain, Harry S. Truman, avait annoncé vers 1951 une politique nationale pour la dispersion des structures industrielles dans des zones de commercialisation (*marketing areas*) en tenant compte de leurs localisations par rapport aux différentes infrastructures (telles que les chemins de fer, les autoroutes, les ports et les aéroports). Encourager les industriels et les promoteurs à investir constituait un des moyens adoptés par les autorités fédérales afin de matérialiser la dispersion industrielle qui allait de pair avec la dispersion de la population. Cependant, les promoteurs se trouvaient devant une question essentielle : De quelle manière les nouvelles populations dispersées allaient-elles être desservies en matière de biens de consommation et de

[207] Dans la section 3.5.2.9 de ce chapitre.
[208] Ces quatre phénomènes que nous avons expliqués précédemment, ne sont pas les seuls qui pourraient expliquer l'émergence du centre commercial régional. Néanmoins, ils peuvent être considérés parmi les faits historiques les plus remarquables.

service? Bien que l'objectif des autorités américaines fût de disperser les populations pour des raisons sécuritaires, les promoteurs étaient conscients du fait qu'il fallait créer un environnement favorable encourageant les populations à s'installer à long terme dans ces nouveaux espaces urbanisés. Bien que certains promoteurs aient eu recours aux *department stores*[209] pour répondre aux besoins des habitants en matière de consommation, cette forme d'architecture commerciale n'arrivait pas à satisfaire les besoins des populations des nouvelles régions urbanisées. Il semble qu'il y ait eu une certaine inadéquation entre ce type d'espace commercial –destiné aux populations des villes traditionnelles denses ou encore des petites villes périphériques– et ce nouveau contexte urbain à caractère régional.

- **Victor Gruen et la naissance du centre commercial régional**

C'est dans ce contexte que l'idée de créer des « centres commerciaux régionaux » a vu le jour. Certains architectes et planificateurs comme Clarence Stein, Matthew Nowicki, John Graham et Morris Ketchum ont essayé de matérialiser cette idée de centre commercial à caractère régional (Longstreth, 1998). Cependant, c'est avec Victor Gruen[210], architecte américain d'origine autrichienne que la conception avant-gardiste du centre commercial régional a vu le jour[211]. L'une des principales préoccupations de Gruen était de faire en sorte que le centre commercial régional devienne un *centre vital* pour la communauté dispersée tout en essayant de l'intégrer dans « le nouveau paysage de l'automobile ». Par ailleurs, Gruen tenait à ce que son centre soit planifié en tant que composante importante du programme de décentralisation en jouant le rôle d'un éventuel espace d'évacuation, de refuge et de soutien en

[209] On peut citer à titre d'exemple les compagnies *Halle Brothers* à Cleveland, *J. L. Hudson* à Detroit, *Emery & Co* à Kansas City (Longstreth, 2010).

[210] Victor Gruen (1903-1980), un concepteur de boutiques à Vienne (1934-1936), a fui vers les États-Unis après l'annexion de l'Autriche par Hitler en 1938. Dès 1940, Gruen devenait le premier concepteur de boutiques et de magasins à New York. Il s'installa avec son partenaire Elsie Krummeck à Los Angeles vers la fin des années 1940, où il a réalisé quelques boutiques et magasins avant l'introduction d'un nouveau type d'architecture commerciale : le centre commercial régional qui a changé radicalement le paysage suburbain en Amérique du nord. Avec sa nouvelle firme *Victor Gruen Associates* (VGA), il a réalisé des projets de réaménagement urbain et a conçu des schémas directeurs pour de villes nouvelles (Wall, 2005).

[211] Notons également que le centre commercial trouve ses origines par rapport à la période de bouillonnement intellectuel, urbanistique, esthétique et architectural qu'a vécue Gruen juste avant d'émigrer aux États-Unis. À travers leurs utopies urbaines, les désurbanistes russes, Le Corbusier et les congrès internationaux de l'architecture moderne (C.I.A.M) ont cherché – d'une manière ou d'une autre -à inventer un nouveau cadre architectural et urbain pour « l'homme nouveau » de « l'ère moderne ». C'est dans la continuité de ces réflexions que se situe l'apport de Victor Gruen dans le contexte américain.

cas de bombardements aériens[212] (Wall, 2005). De quelle manière Victor Gruen aurait-t-il donc implanter son centre commercial dans ce nouveau cadre suburbain caractérisé essentiellement par la dispersion ? Comment serait-il possible de parler d'un « centre » au cœur d'un projet de décentralisation ?

- **Quelle implantation dans la ville région ?**

L'implantation du centre commercial régional par rapport à la ville région pourrait être présentée à travers ces trois aspects : la position, l'accessibilité et la nature du rapport entre le centre commercial régional et les entités urbaines avoisinantes.

Quelle position ?

Le premier terrain d'étude et de projection de Gruen fut celui de la ville région de Detroit. Là, en s'alliant avec la compagnie de J. L. Hudson connue pour ses grands magasins, il créa un plan de commercialisation à caractère régional dans lequel figuraient les éventuels centres commerciaux régionaux qui pourraient s'implanter dans la périphérie de la ville-centre et à proximité des grands axes routiers (Figure 3-68). Le choix de la ville de Détroit comme premier terrain d'application s'explique par le fait qu'elle se trouvait au cœur de la production automobile de l'époque[213] et qu'elle était desservie par un système autoroutier à l'échelle régionale pouvant profiter du taux de motorisation élevé de la population. Détroit était ainsi le type même de la ville région où le centre commercial régional pouvait se développer de façon systématique, et où la désignation des éventuels centres commerciaux était basée sur leur localisation dans la région (Northland Center, Eastland Center, Westland Center, Southland Center). Évidemment, pour que ces centres d'achat soient accessibles en voiture, la position suggérée était celle près du croisement de deux autoroutes du système interrégional (Figure 3-68).

---

[212] Dans chacun de ses centres commerciaux, V. Gruen a prévu la création d'un tunnel de service entièrement construit en béton armé qui pourrait être utilisé comme refuge. Les aires de stationnement peuvent également accueillir un grand nombre de réfugiés, des espaces sanitaires sont dispersés sur tout l'espace du centre. Le centre commercial est doté également d'une centrale électrique capable de fournir le chauffage et tous les besoins en électricité pour une grande concentration de personnes (Wall, 2005).

[213] Principalement avec *Ford* et *General Motors,* la production automobile de masse qu'a connue la ville région de Detroit lui a attribué le surnom de *Motor City* ou la ville de l'automobile.

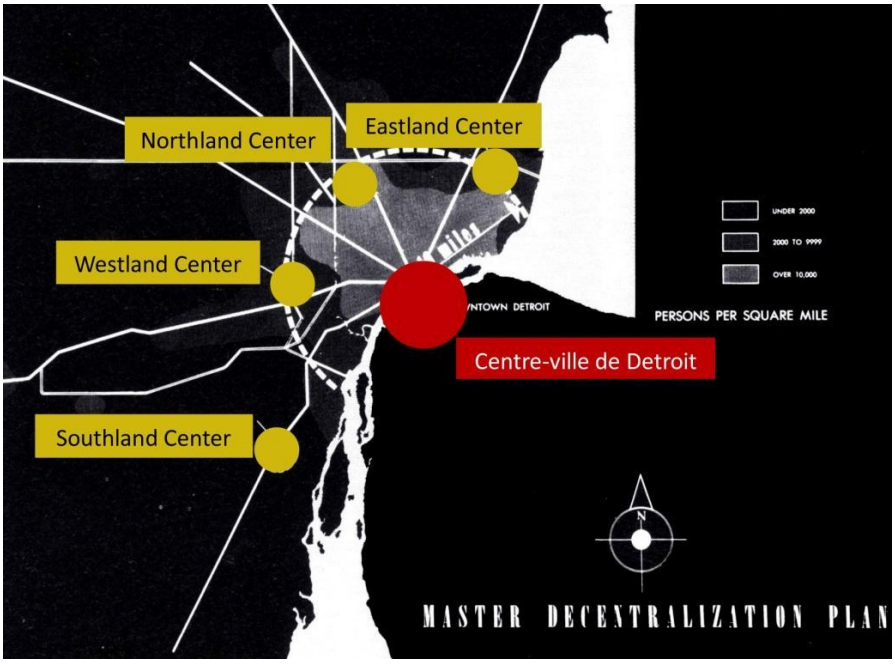


Figure 3-68: Plan de décentralisation et de marketing de la ville région de Detroit, réalisé par Gruen pour la compagnie J. L. Hudson, 1949. Source: (Wall, 2005, p. 74). Illustration traitée par l'auteur.

Conformément à ce qui a été prévu dans le plan ci-dessus, Gruen ouvrait la voie à une nouvelle génération de centre commerciaux à travers son projet de *Northland Shopping Center* à Detroit édifié en 1954 (Figure 3-69), sorte de centre commercial multifonctionnel se déployant sur un seul niveau autour de plusieurs boutiques et comprenant un grand magasin à chaque extrémité. En les situant au croisement de deux autoroutes régionales et en l'entourant de vastes parkings, Gruen a cherché à attribuer une portée régionale à son centre commercial. Deux ans plus tard (1956), Gruen concevait le premier centre commercial clos (à architecture introvertie) à Southdale en périphérie de la ville de Minneapolis incluant outre le centre commercial, un auditorium, une école, une patinoire ainsi qu'une grande variété de boutiques. C'est pour ces deux ouvrages (*Northland Shopping Center* et *Southdale Shopping Center)* que Gruen est connu comme le père des centres commerciaux régionaux, celui qui a réussi à imposer à long terme, son modèle architectural sur l'ensemble du territoire américain et ailleurs dans le monde.

Figure 3-69: Photo aérienne du *Northland Shopping Center*, 1954, Detroit.
Source: (Wall, 2005, p. 90).

Admettant que la pratique architecturale se prolonge au-delà de la conception des bâtiments isolés, V. Gruen a essayé d'intégrer le centre commercial dans un contexte régional regroupant une multitude de fonctions urbaines. Ainsi, Gruen a appelé à la création d'environnements suburbains tout en transformant les modes de vie habituels en faisant valoir que ses centres commerciaux périphériques (par rapport à la ville-centre) pourraient prendre la place des centres civiques traditionnels (Caves, 2005). Les plans directeurs de *Palm Springs* (Figure 3-70) en Californie (lancé par le promoteur *Indian Lands Development*) ainsi que celui de *Maryvale Subdivision* (Figure 3-71) à Phoenix (Arizona) montrent que Gruen ne s'est pas contenté de concevoir uniquement des centres commerciaux régionaux mais qu'il a essayé

aussi d'attribuer une portée régionale à cet espace architectural en l'articulant avec les infrastructures viaires ainsi qu'avec la fonction résidentielle.

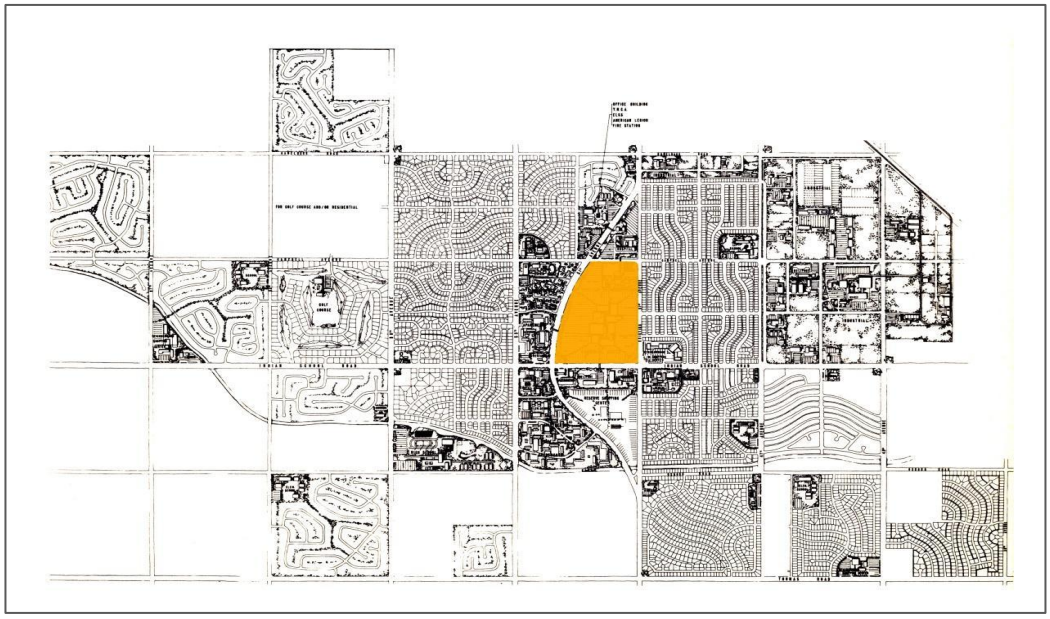


Figure 3-70: Plan directeur du centre commercial *Palm Springs* lancé par le promoteur *Indian Lands Development*, Californie, *Victor Gruen Associates*. (Le centre commercial est représenté en couleur orange). Source: (Gruen et Smith, 1960, p. 103). Illustration traitée par l'auteur.

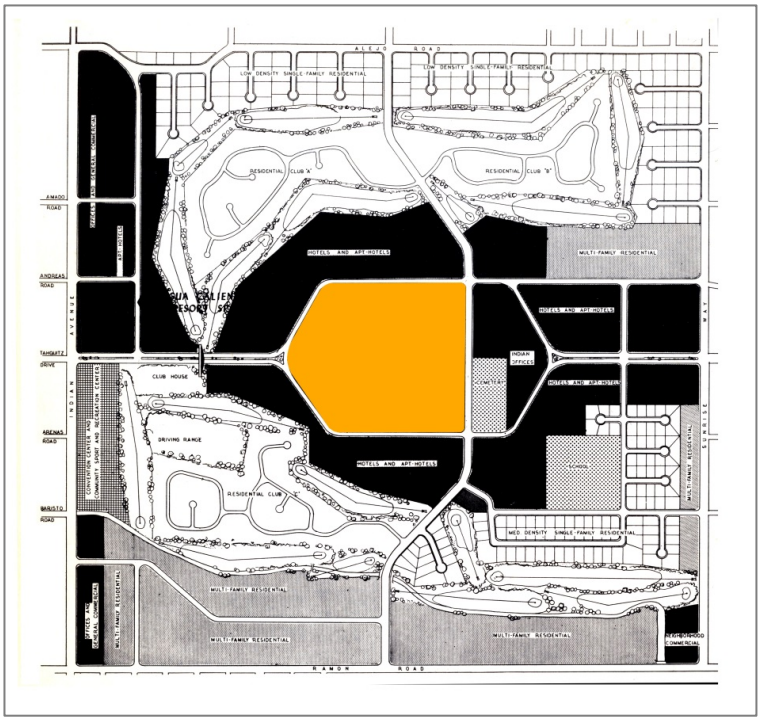


Figure 3-71: Plan directeur de *Maryvale Subdivision*, Phoenix, Arizona, *Victor Gruen Associates*. (Le centre commercial est représenté en couleur orange). Source: (Gruen et Smith, 1960, p. 104). Illustration traitée par l'auteur.

Quelle accessibilité ?

La question de l'accessibilité du centre commercial régional était l'une des préoccupations majeures dans le travail de conception de Gruen qui disait dans son livre *Shopping Towns USA* « Lors de l'étude de la question de la circulation, il est essentiel de garder à l'esprit que le centre commercial ne doit pas être planifié pour s'adapter à la circulation routière, bien au contraire, c'est cette dernière qui doit être planifiée pour servir le centre commercial »[214] (Gruen, 1960, p. 115). Comme le révèle cet extrait, l'étude des infrastructures viaires – selon Gruen – fait partie intégrante du travail de conception d'un centre commercial régional. Gruen allait même jusqu'au point de considérer le centre commercial comme élément central de son étude de conception autour duquel s'articulent d'autres études telles que celles des infrastructures routières qui devraient selon lui desservir son édifice commercial. Pour ce faire, l'étude consiste à identifier les points d'origine du trafic routier allant vers le centre commercial ainsi que les routes utilisées par les clients pour s'y rendre (dans le cas d'un site déjà choisi par le promoteur), à cela s'ajoute une collecte d'informations concernant le trafic existant ainsi qu'une prévision de l'état du trafic pendant les heures de pointe lorsque le projet serait réalisé. C'est en fonction de ces données collectées que le choix de l'implantation du centre commercial va s'établir et que des modifications des infrastructures existantes vont avoir lieu. La Figure 3-72 montre des plans issus du rapport d'analyse de la circulation routière pour le projet du centre commercial régional de Garden State à New Jersey (1957). L'étude des infrastructures que Gruen menait en collaboration avec une équipe d'ingénieurs s'élaborait en partant de l'échelle de la région dans son ensemble et en arrivant jusqu'à l'échelle locale (celle du centre commercial).

> « Il est très significatif que l'expression – Shopping center – (centre d'achat) soit utilisée pour désigner le centre commercial régional au lieu de celle de – Selling-center – (centre de vente). Cela indique clairement que les attentes de l'acheteur ont la priorité sur celles du vendeur. Le besoin fondamental de l'acheteur de la banlieue est de disposer d'un espace commercial facilement accessible avec des aires de stationnement abondantes et gratuites. C'est la nécessité purement pratique pour laquelle le centre commercial a été

[214] Extrait traduit par l'auteur.

conçu à l'origine et que de nombreux centres sont en train d'y répondre »[215] (Gruen et Smith, 1960, p. 23).

Comme le souligne l'extrait ci-dessus, l'étude de l'accessibilité représentait pour Gruen un paramètre décisif dans la conception du centre commercial et plus particulièrement dans la détermination de sa taille, de sa configuration et de l'emplacement de chacun des magasins qui le composent. À l'échelle du centre commercial lui-même (voir par exemple celui de *Northland Shopping Center* - Figure 3-69 et Figure 3-73), la conception des aires de stationnement faisait partie intégrante de la planification de l'ensemble du centre afin d'offrir aux automobilistes une facilité d'accès et de sortie optimale quel que soit l'itinéraire que les visiteurs et les employés voulaient suivre.

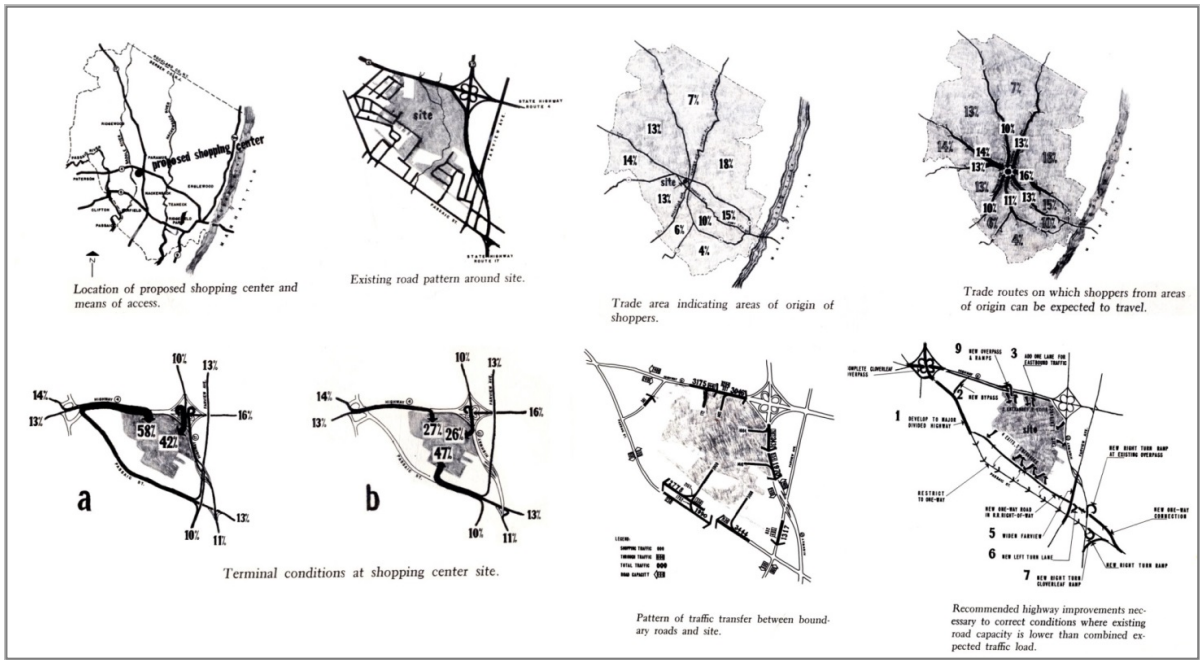


Figure 3-72: Plans issus du rapport d'analyse du trafic de circulation (*Traffic Analysis Report*) pour le projet du centre commercial de *Garden State Plaza*, Paramus, New Jersey, *Victor Gruen Associates*. Source: (Gruen et Smith, 1960, pp. 116-118).

[215] Extrait traduit par l'auteur.

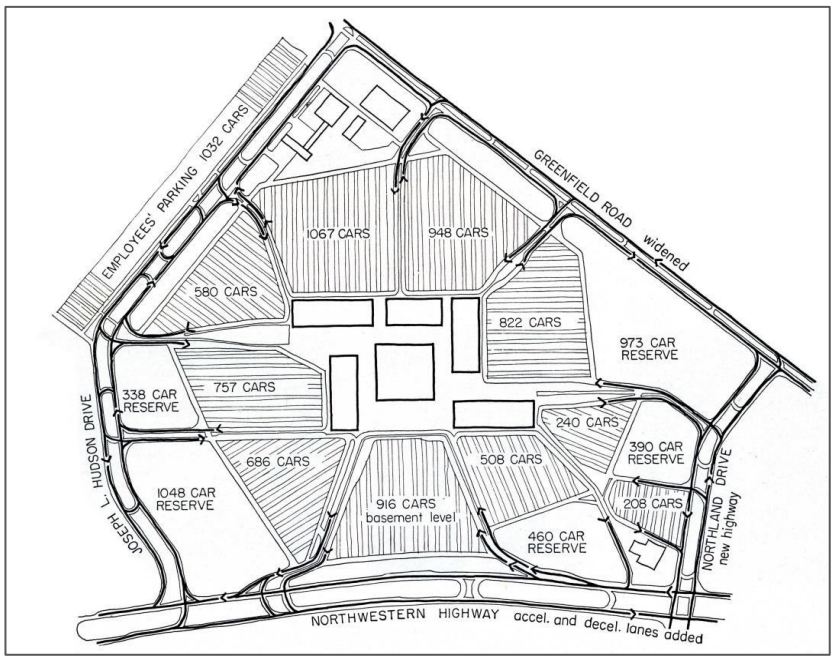


Figure 3-73: Plan d'accès au centre commercial *Northland Shopping Center*, Detroit, 1954. Source: (Wall, 2005, p. 82).

Ruptures ou continuités par rapport à la ville ?

Le dernier aspect à mettre en évidence dans l'étude de l'implantation du centre commercial régional serait celui d'étudier son rapport avec son environnement plus large et notamment de comprendre dans quelle mesure il est en rupture ou en continuité par rapport à la ville. Si on observe l'exemple du *Southdale Shopping Center* de Minneapolis (Figure 3-74), on s'aperçoit que l'édifice a été conçu de telle sorte qu'il soit complètement entouré par des voies de circulation qui l'articulent avec son environnement extérieur : des espaces de service et des petits commerces ont été juxtaposés au centre commercial tandis que les zones résidentielles se trouvent en deuxième plan par rapport au centre commercial[216]. Il faut noter ici que ces différentes entités urbaines sont liées entre elles par les infrastructures routières, ce qui répond en particulier aux besoins des personnes qui utilisent l'automobile comme mode de déplacement. Cependant, pour un piéton, l'accessibilité au centre commercial semble plus difficile (voire même impossible) vu l'absence de connexions piétonnes de part et d'autre des voies rapides entourant le centre et également à partir des zones résidentielles enclavées

[216] Cette discontinuité entre le centre commercial et les zones résidentielles a été représentée sur la figure par des flèches blanches discontinues.

caractérisées par leur configuration en cul-de-sac. Ainsi, le centre commercial régional n'est autre qu'une entité urbaine qui maintient son rapport avec son voisinage essentiellement – voire même uniquement – grâce aux infrastructures viaires au sein d'un environnement global conçu pour un seul type d'utilisateur: l'automobiliste et non pas le piéton, ni le cycliste ni l'utilisateur du transport en commun. Dans ce sens, cette infrastructure monofonctionnelle dédiée uniquement à la circulation automobile exclut tout autre mode de déplacement et réduit l'interaction entre les fonctions urbaines[217].

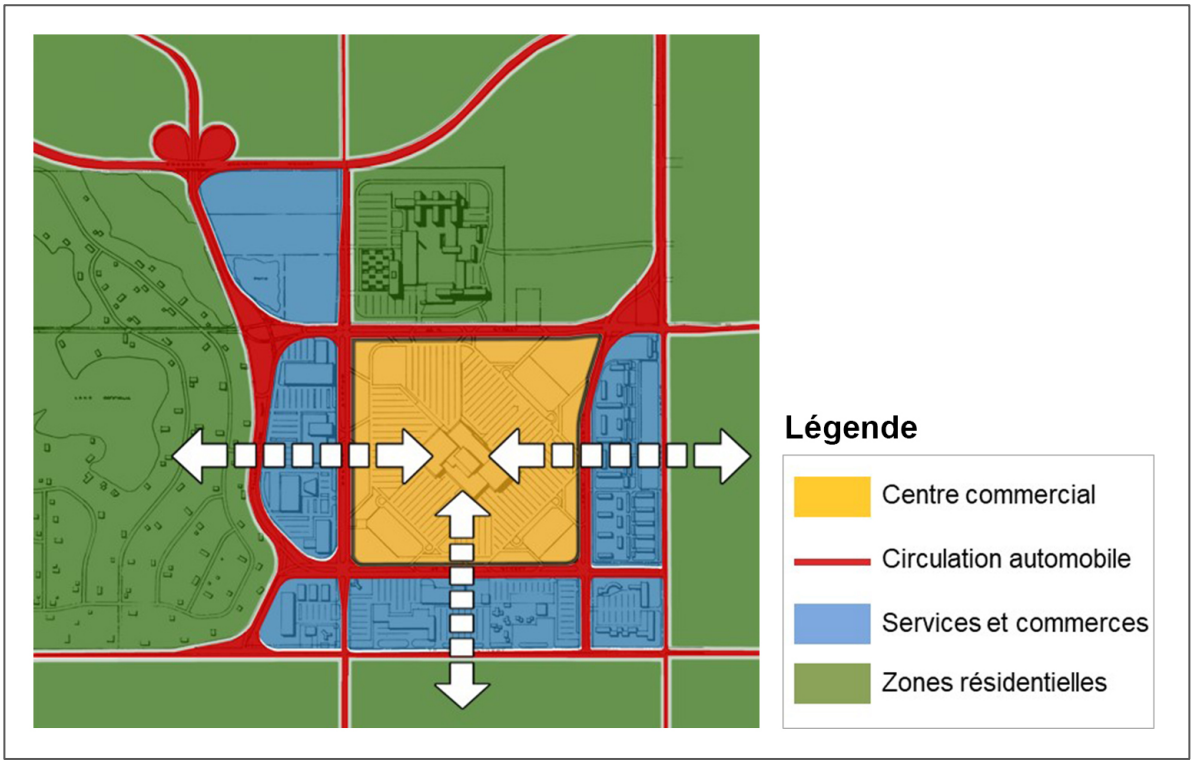


Figure 3-74:Southdale Shopping Center et son rapport avec son environnement extérieur. Source: (Gruen et Smith, 1960, p. 108) – Plan découpé et traité par l'auteur.

Quant à son expression architecturale, le centre commercial régional se trouve généralement en retrait par rapport aux axes de circulation, laissant – en premier plan – les étendues énormes de parking et les enseignes publicitaires. La discontinuité architecturale est

[217] L'infrastructure perd ainsi son rôle de support de l'urbanité, perçue en tant que paramètre qui définit la ville en tant que telle. Il s'agit d'une rupture avec la rue – celle qui a joué un rôle central dans la mise en forme de l'urbanité au sein de la ville moderne (avant les années 1950) – en tant que le lieu de la rencontre où s'effectue le mouvement, le brassage sans lesquels il n'y a pas de vie urbaine (Lefebvre, 1970).

également matérialisée par les façades opaques du centre commercial (Figure 3-75) qui ne présentent aucune ouverture vers l'extérieur lui donnant ainsi l'aspect d'une boite aveugle (Pope, 2011a). La rupture du centre commercial régional par rapport à son environnement extérieur s'exprime également à travers son ambiance intérieure en contradiction totale avec ce qui se passe à l'extérieur : c'est une ambiance qui se veut conviviale à travers des aménagements offrant – selon l'architecte – différentes possibilités de vie sociale, de loisirs et de participation à la vie communautaire dans un environnement piétonnier protégé contrastant avec la domination de l'automobile à l'extérieur (Figure 3-76). Les aménagements tels que les aires de restauration, les boutiques, les vitrines des magasins, le haut-éclairage, les fontaines, le mobilier urbain et les jardins intérieurs, représentent une tentative de reproduire les rues commerciales de la ville traditionnelle compacte, à l'intérieur d'un espace privé clos.

Figure 3-75: Photo du *Northland Shopping Center* montrant son aspect extérieur, Detroit. Source: (Gruen, 1973, p. 31).

Bien que Gruen tentait principalement d'articuler son centre commercial régional avec les infrastructures routières (échangeurs, autoroutes, bretelles, boulevards, etc…) à travers l'étude de leur implantation, des flux qu'elles supportent afin d'offrir aux automobilistes une accessibilité meilleure et une facilité de stationnement, le centre commercial régional pourrait cependant être considéré comme une unité architecturale introvertie et « non ouverte » aux autres entités urbaines, traduisant ainsi une certaine « discontinuité » par rapport à son environnement extérieur. L'implantation du centre commercial, son expression architecturale ainsi que son usage marquent un changement radical en termes de rapport entre les lieux d'habitations et les lieux de commerce : De la rue commerçante ouverte traversant les quartiers

et qui relève du domaine public vers le centre commercial fermé dissocié des lieux d'habitation et qui relève du domaine privé.

Figure 3-76: Photo du *Southdale Shopping Center* montrant son ambiance intérieure. Source : (Gruen et Smith, 1960, p. 147). Crédit *Warren Reynolds.*

Le centre commercial régional a émergé aux États-Unis au milieu du XXe siècle en tant que composante d'un projet de décentralisation urbaine politiquement initié pour répondre à des exigences de sécurité nationale. Cependant, cette préoccupation d'ordre sécuritaire a été accompagnée par le souci de maintenir la population à long terme dans les nouveaux espaces urbanisés. Dans cette optique, le centre commercial régional constituait une réponse à un besoin en termes de services et offrait aussi une nouvelle piste d'ordre économique pour certains promoteurs voulant profiter de l'émergence d'une nouvelle réalité urbanistique. En tant qu'élément architectural d'une nouvelle réalité « urbaine », le centre commercial régional a

marqué – de par son implantation – une mutation de l'espace commercial public ouvert aux autres composantes urbaines vers l'espace commercial privé introverti. Également, son émergence a marqué le passage de la ville dense, compacte et continue disposant de multiples choix de déplacement, vers la ville région dispersée et fragmentée mettant en œuvre l'hégémonie de l'automobile. En ce qui concerne le cas particulier de la ville de Kirkland ou encore de la ville région de Montréal, rien ne permet de penser que les promoteurs montréalais de centres commerciaux ont été influencés par les écrits et les réalisations de Gruen notamment en ce qui a trait à la préoccupation de défense nationale. Néanmoins, nous estimons que l'émergence et la propagation de ce type d'architecture commerciale dans le paysage suburbain américain aurait pu influencer les promoteurs de centres commerciaux montréalais[218] relativement à leurs choix en ce qui a trait au mode d'implantation, à l'accessibilité et au rapport d'un tel édifice à son environnement extérieur.

3.5.2.18. Synthèse

Dans l'illustration graphique ci-dessous (Figure 3-77), nous avons essayé de représenter le climat idéologique de la pensée urbanistique et architecturale en Europe et aux États-Unis, entre la fin du XIXe siècle et au cours de la première moitié du XXe siècle. Dans cette illustration, on a tenté de dégager les principaux aspects et dimensions de la configuration urbaine ou régionale qui caractérisent chacun des modèles précédemment présentés.

[218] Et notamment celui de *Fairview* Pointe-Claire dont il est question dans notre cas d'étude.

Figure 3-77: Le climat idéologique de la pensée urbanistique et architecturale en Europe et aux États-Unis, entre la fin du XIXe siècle et au cours de la première moitié du XXe siècle : un essai de synthèse. Illustration réalisée par l'auteur

3.5.3. Les références idéologiques éventuelles de l'urbanisme au Québec

À travers la revue non exhaustive des moments de l'histoire des théories urbanistiques précédemment présentées, nous avons tenté de dégager les principaux éléments qui auraient conditionné le climat idéologique en matière d'urbanisme en Europe et aux États-Unis entre la fin du XIXe siècle et durant la première moitié du XXe siècle. L'intérêt était de mettre en évidence le contexte idéologique qui régnait tout au long de l'urbanisation de la ville de Kirkland sans pour autant établir des liens de causalité entre ce contexte et la forme urbaine de la ville en question. Toutefois, il serait pertinent aussi de présenter les références idéologiques éventuelles des urbanistes qui ont œuvré au Québec et dans la ville région de Montréal particulièrement, notamment à l'échelle municipale. Un tel travail nous aidera à identifier les principaux traits du « climat idéologique » caractérisant le contexte particulier de l'urbanisme au Québec Pour ce faire, nous nous sommes référés à un ouvrage clé publié par André Boisvert en 2014, dans lequel il expose une série de « témoignages de pionniers et pionnières de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme depuis la Révolution tranquille » au Québec.

Un premier constat important ressort des différents témoignages recueillis par Boisvert : « Plusieurs de ceux et celles dont les témoignages figurent au présent ouvrage ont reçu leur formation dans les années 1940 et 1950. Ils sont nés au Québec et ont reçu la formation qui leur était offerte, soit à la Faculté des sciences sociales de l'Université Laval ou dans les universités américaines » (2014, p. 660-661). En ce qui a trait des premiers urbanistes qui ont exercé dans le milieu pratique au Québec dans les années 1950, Boisvert ajoute : « il y avait peu d'urbanistes et d'aménagistes au Québec. À défaut d'un cursus universitaire complet en urbanisme, les premiers praticiens avaient reçu leur formation aux États-Unis, mais aussi en Angleterre, en France, en Belgique ou en Hongrie » (Ibid., p. 663).

En ce qui concerne leurs éventuelles références idéologiques, Boisvert souligne la multitude de courants de pensée auxquels les urbanistes interviewés ont adhéré : « Ils ont souscrit à de grands courants de pensée tels que les CIAM et le mouvement City Beautiful. Ils ont joué un rôle dans l'élaboration des institutions et la pratique de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire durant la seconde moitié du XXe siècle » (Ibid., p. 661). Plus loin, il ajoute :

> « La dimension physicospatiale avait formé jusque-là l'épine dorsale de l'urbanisme qui se réclamait du mouvement City Beautiful, des cités-jardins britanniques, des CIAM et de la Chartes d'Athènes. Les urbanistes se faisaient connaître au public comme les experts de la confection des plans, selon l'expression anglo-américaine des praticiens du *physical planning* » (Ibid., p. 678).

Outre les courants de pensées précédemment cités, certains urbanistes tels que Benoît Bégin, Victor Lambert et Jean-Claude La Haye furent influencés par « le contraste qu'ils avaient observé entre les villes et villages typiques du Québec et certains établissements nés avec l'industrialisation » entre autres, Shawinigan et Arvida (Ibid., p. 661). À titre d'exemple, Jean-Claude La Haye, originaire de Kapuskasing dans le Nord ontarien, fut influencé par la plus ancienne cité-jardin canadienne qui y fut réalisée par une entreprise privée industrielle (Ibid.). Nous présenterons ultérieurement dans ce chapitre[219], les références idéologiques de J.-C. La Haye lors de son élaboration du plan directeur de Saint-Bruno-de-Montarville, en 1962, où il expose les lignes directrices relatives à la planification d'une ville de banlieue au début des années 1960.

La ville de Préville, sur la Rive Sud de Montréal, fut planifiée par l'urbaniste célèbre Jacques Simard après la fin de la Seconde Guerre mondiale tout en se référant au modèle des cités-jardins élaboré par Howard :

> « Jacques Simard, plus tard un des membres fondateurs de l'AUPQ et de l'OUQ, conçoit le concept d'aménagement avec la collaboration de John Bland et Harold Spence-Sales de l'Université McGill. Préville – une ville à la campagne – s'inspire du mouvement britannique des *Garden Cities of Tomorrow* » (Ibid., p. 686).

Tout au long des témoignages, Boisvert a pu soulever l'interaction des références idéologiques des urbanistes interrogés avec le contexte culturel québécois, le rôle joué par les spéculateurs immobiliers et les élus à l'échelle municipale, et le rôle joué par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial :

> « Le dernier demi-siècle a donc été marqué par la mise en œuvre de nouvelles idées et par des emprunts à diverses sources qu'il a fallu adapter afin de les rendre acceptables à la sensibilité culturelle des Québécois. En démocratie, une telle évolution – et les règles du jeu qui l'accompagnent – requiert un consensus minimal. La prise de décisions

[219] Voir la section « 3.6.3. L'influence de certains modèles de banlieues au Québec : le cas de Saint-Bruno-de-Montarville, 1962 ».

relatives à l'occupation du sol et à l'urbanisation avait d'abord été le privilège d'une minorité de spéculateurs et d'élus locaux » (Ibid., p. 653).

Boisvert met également l'accent sur l'interaction qui avait eu lieu entre l'idéologie de certaines agences d'urbanisme et les spécificités sociopolitiques et culturelles du milieu municipal québécois :

> « Les premières agences d'urbanisme mandatées par des municipalités petites et moyennes ont cherché à adapter au contexte québécois les idées et les méthodes de source européenne et étatsunienne. Même dans une approche physicospatiale, l'aménagement au Québec présente des particularités sociopolitiques et culturelles avec par exemple le Code Civil, le système de rang, et la paroisse religieuse » (Ibid., p. 686).

Le gouvernement fédéral avait également joué un rôle de premier plan dans « la mise en place du cadre organisationnel de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire au Québec » (Ibid., p. 661), notamment à travers la Société centrale d'hypothèque et de logement[220], possédant, elle aussi, son propre cadre référentiel en termes d'idéologie urbanistique :

> « Par deux démarches distinctes, le gouvernement canadien devient un instigateur déterminant dans la mise en place du cadre organisationnel de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire au Québec. D'abord par l'entremise de la SCHL responsable des politiques sur le logement, mais aussi avec l'entente ARDA, sous-jacente aux premières interventions du gouvernement québécois en matière d'aménagement et de développement régional » (Ibid., p. 661).

3.6. Les municipalités de banlieue en tant que nouveaux cadres de la vie communautaire à Montréal

Entre 1880 et 1939[221], l'île de Montréal avait connu progressivement une suburbanisation qui se déployait sur l'espace périphérique de sa ville-centre (Bérubé, 2014a). Résultant de « la prospérité économique de la métropole, de l'activité des promoteurs qui y œuvrent et du réseau de transport qui s'y déploie »[222] (Ibid., p. 28), cette extension suburbaine

[220] L'influence de la S.C.H.L sur l'urbanisme en tant que discipline et pratique au Canada et au Québec en particulier sera traitée dans la section 3.9.3 du présent chapitre.
[221] La première date correspond à la fin d'une dépression économique que connut Montréal vers 1873 et qui fut suivie par son émergence en tant que grand centre industriel au Canada et en Amérique du Nord. La deuxième date correspond à la fin d'une décennie de crise économique apparue 1929 (Bérubé, 2014a).
[222] Nous présenterons le rôle joué par les réseaux de transport ferroviaire et routier dans la matérialisation de cette suburbanisation dans la section : « 3.8.2. L'échelle provinciale » du présent chapitre.

avait donné naissance aux premières municipalités de banlieue telles que le montre la Figure 3-78. Qu'elles soient bourgeoises ou ouvrières, ces municipalités de banlieue devinrent de nouveaux cadres de la vie communautaire à Montréal.

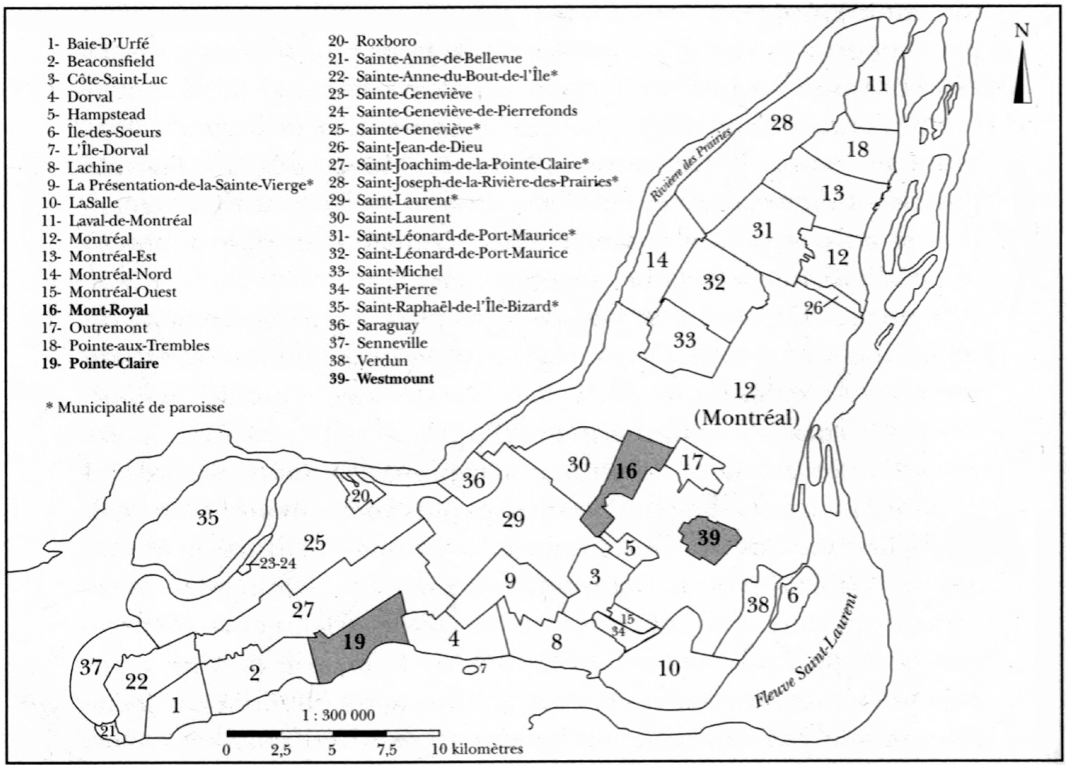


Figure 3-78: Les municipalités de l'île de Montréal au début des années 1920.
Source: (Bérubé, 2014a, p. 32).

3.6.1. Les municipalités de banlieue : entre le désir d'une autonomie municipale et les ambitions d'une gouvernance métropolitaine

Dès leurs créations, la plupart de ces municipalités manifestaient un certain désir d'autonomie relativement à la ville-centre dans le but de développer leurs propres modes de gouvernance : « Sur le plan politique, elles ne représentent pas des excroissances de la ville-centre. Au contraire, elles offrent l'exemple de projets distincts, d'acteurs dotés d'un degré d'autonomie dont ils profiteront parfois ou pendant un temps pour développer des modes de gouvernance particuliers » (Ibid., p. 103). Cette quête d'autonomie émergea notamment dans des municipalités cossues telles que Westmount et Outremont, où certains habitants demandaient la constitution de leur territoire en municipalité « pour pallier les insuffisances des promoteurs ou encore parer à certains de leurs abus » (Ibid., p. 105). D'autre part, la création

de plusieurs municipalités de banlieue pourrait être considérée comme un moyen de se doter d'une structure politique locale qui encouragerait les promoteurs immobiliers à investir tel que l'illustre Bérubé à travers cet extrait :

> « La plupart de ces entités ne font que répondre aux impératifs des projets de promotion foncière et immobilière, sans véritable référence à des communautés locales et préexistantes. Ces projets nécessitent des moyens financiers considérables pour mettre en place les services urbains de base, la constitution en municipalité représente une solution idéale pour les promoteurs qui peuvent ainsi investir et utiliser ces gouvernements pour faire les emprunts et les travaux nécessaires sans mettre en péril leur propre capital. La création de nouvelles municipalités permet également aux promoteurs, puis aux habitants de ces territoires d'en guider le développement à l'aide de différents outils » (Ibid., p. 105).

Avant la fin de la Seconde Guerre mondiale, plusieurs municipalités de banlieue, notamment celles à caractère industriel, avaient suivi un modèle d'urbanisation dont les étapes ont été explicitées par Bérubé :

> « Plusieurs de ces gouvernements suburbains suivent un modèle qu'on peut résumer de la sorte : achat et lotissement de terres agricoles par les promoteurs, constitution du territoire en municipalité à leur demande, endettement dans le cadre de la mise en place des services urbains qui permettront le développement et la rentabilisation des lots et, finalement, annexion à la ville-centre une fois la vente des lots bien entamée » (Ibid., p. 105).

Néanmoins, ce « mode opératoire » dressé par Bérubé ne s'appliquait pas de la sorte dans toutes les municipalités de banlieue montréalaise. L'annexion à la ville-centre ne constituait pas l'étape ultime vers laquelle aspiraient certaines municipalités aisées où l'administration municipale fut dominée par les propres intérêts d'une élite citoyenne considérant l'annexion comme « une menace contre laquelle il faut lutter à tout prix » (Ibid., p. 108). Dans cette optique, « l'annexion devient alors moins probable et ces banlieues se retranchent dans une autonomie en partie garante de la qualité des services qu'elles ont été en mesure d'obtenir et, plus largement, du mode de gouvernance qu'elles se sont donné » (Ibid., p. 105). D'autre part, nous devons souligner que, pendant cette période entre la fin du XIXe siècle et vers les années 1920, le désir d'autonomie de certaines municipalités se fut conjugué à une volonté d'une gouvernance métropolitaine de la part de la ville-centre (Ibid.). Les consultations aboutirent vers 1921, à l'adoption de la loi créant la Commission métropolitaine

de Montréal (CMM), une structure métropolitaine couvrant essentiellement les municipalités limitrophes à Montréal (Ibid.) et qui ne compromettait pas l'autonomie des municipalités de certaines banlieues lointaines à l'égard de Pointe-Claire ou de Saint-Joachim-de-la-Pointe-Claire (Ibid.). Entre les deux guerres, les élites politiques de Montréal proposaient une solution qui alliait à la fois les ambitions régionales de la ville-centre et garantirait l'autonomie aux municipalités de banlieue s'opposant à l'annexion (Ibid.). Cette proposition consistait en l'établissement d'un « gouvernement métropolitain de type fédéral » (Ibid., p. 108) qualifié également de « système d'arrondissements » (Ibid., p. 111) inspiré du système des *boroughs* instaurés à Londres en 1888 (Ibid.). Selon cette « métropolisation à la suburbaine » (Ibid., p. 115), pour reprendre les termes de Bérubé, les conseils d'arrondissements jouiraient de leur autonomie politique à l'échelle locale tout en se laissant supervisés financièrement par le conseil central de la Ville de Montréal, qui serait, lui aussi, supervisé par le gouvernement du Québec (Ibid.). Une telle proposition demeurait au stade idéel même après la fin de la Seconde Guerre mondiale et jusqu'à ce que le gouvernement provincial remplaçât la Commission métropolitaine de Montréal par la Corporation de Montréal métropolitain en 1959[223].

Les prérogatives de la Corporation de Montréal métropolitain, son statut politique et sa structure technocratique ne lui permettaient pas d'imposer ses orientations (Sénécal et Vachon, 2014). Ainsi, en l'absence d'un organisme métropolitain pouvant concrétiser les différents aspects urbanistiques du plan *Montréal Horizon 2000* élaboré en 1967[224], le champ d'action a été laissé au ministère des Transports qui avait pu, notamment à travers l'élaboration du *Plan directeur des routes métropolitaines* (1961), agir comme le grand planificateur à l'échelle métropolitaine [225] (Ibid.). Le plan *Montréal Horizon 2000* n'avait pas été mis en opération non

[223] En vertu d'une loi de la législature de la province de Québec, la Corporation de Montréal métropolitain a été créée en 1959 en tant que successeur à la Commission métropolitaine de Montréal (créée en 1921) héritant ainsi ses droits et pouvoirs. Dans le cadre du mandat qui lui a été attribué, la Corporation de Montréal métropolitain devait préparer un plan directeur du transport et une planification d'ensemble du territoire de l'île de Montréal. Outre cette tâche conceptuelle, ce nouvel organisme se permettait de procéder à des expropriations et d'effectuer un contrôle financier des municipalités sur le territoire montréalais. (Archives de la ville de Montréal, 2017).

[224] Le projet du plan directeur de la région de Montréal à l'horizon de l'an 2000 projetait le dépassement des limites géographiques et administratives de la ville de Montréal afin d'aboutir à un aménagement métropolitain. S'appuyant sur les conseils de l'urbaniste de renommée internationale Hans Blumenfeld tout en se référant aux travaux de Gaston Bardet, Yona Friedman et Kevin Lynch (Lortie, 2004), cette étude prévoyait le développement morphologique de la région métropolitaine de Montréal en se basant sur des prévisions démographiques projetant une population de 7 millions d'habitants au tournant du siècle (Service d'urbanisme, Ville de Montréal, 1967a).

[225] Cet aspect sera développé dans la section « 3.8.3. L'échelle régionale » du présent chapitre.

seulement pour les raisons précédemment citées mais également pour des raisons d'ordre politique. En fait, l'administration de la Ville de Montréal, sous l'égide du maire Jean Drapeau[226], s'opposait à « toute structure métropolitaine qui ne reconnaîtrait pas la prépondérance effective de Montréal sur la banlieue » (Lortie, 2004, p. 83), et avait privilégié ainsi l'option insulaire, « une île, une ville », consistant à annexer les banlieues de l'île de Montréal (Ibid.). C'est ainsi que « les municipalités suburbaines, après les inquiétudes suscitées lors de la création de la CMM, réalisent qu'il est désormais envisageable d'échapper entièrement à l'emprise de la ville-centre » (Bérubé, 2014b, p. 116). Ce ne fut qu'en 2001 que la Communauté Métropolitaine de Montréal, a été créée en 2001 en vertu de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal adoptée par l'Assemblée nationale du Québec, constituant ainsi l'organisme administratif régional régissant la région urbaine de Montréal en termes d'aménagement du territoire, de développement économique, de gestion des transports, de logement social et d'équipements métropolitains (Site web de la CMM, 2017). Les efforts en termes de planification régionale de ce nouvel organisme ont été finalement conclus en 2012 par la publication du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement.* André Boisvert revient sur cette complexité d'une concertation à l'échelle métropolitaine dans cet extrait :

> « Durant ce dernier demi-siècle, rien n'a été plus ardu dans les communautés urbaines et les zones métropolitaines, que d'amener les décideurs locaux à se rapporter à un chef d'orchestre et à suivre ses indications afin de produire un opus cohérent et signifiant. Plusieurs jouaient allègrement leur propre partition dans le déni de faire partie d'un ensemble. Dans la région montréalaise – avant que l'on arrive enfin, en 2012, à adopter le SMAD[227] de la CMM – combien de tentatives infructueuses de concertation a-t-il fallu mener depuis le lancement, en 1967, de Montréal Horizon 2000? » (Boisvert, 2014, p. 706).

3.6.2. L'émergence des municipalités de banlieue telle que Westmount, Pointe-Claire, Outremont et Mont-Royal

S'intéressant aux cas particuliers de trois banlieues dites « bourgeoises » de l'île de Montréal qui sont Westmount, Pointe-Claire et Mont-Royal, Harold Bérubé estime dans son

[226] Jean Drapeau occupait le poste du maire de Montréal pendant les périodes de 1954 à 1957 et de 1960 à 1986.
[227] Il s'agit du *Schéma métropolitain d'aménagement et de développement*, adopté en 2005. Toutefois, c'était le PMAD qui fut adopté en 2012.

ouvrage *Sociétés distinctes* (2014a) que ces banlieues ont représenté entre 1880 et 1939[228], « le théâtre d'un effort conscient et élaboré de construction communautaire[229], un effort pour en faire des espaces distincts et distingués » (p. 4). Cet « effort » exercé par les municipalités de banlieue se reflétait sur l'espace suburbain qu'elles occupaient, notamment à travers leur « caractère résidentiel, leur urbanisme, leur architecture » (Ibid., p. 5). Afin de parvenir à établir une distinction sur le plan physique de la banlieue, le gouvernement local cherchait tout d'abord à mettre en place les infrastructures viaires nécessaires pour le déplacement des résidents, à assurer leur approvisionnement en eau potable et en électricité et à leur équiper d'un réseau d'égouts. Soulignons à cet égard l'effort mené par le maire William D. Lighthall entre 1900 et 1902 afin d'établir l'autonomie en électricité de la municipalité de Westmount[230]. Cet objectif a été atteint en 1904 à travers l'adoption d'un règlement municipal donnant le feu vert au financement et à la construction d'une centrale électrique, une réalisation qui s'est concrétisée deux ans plus tard (Figure 3-79). Cette dernière assurait à la fois l'éclairage municipal et l'approvisionnement électrique pour l'ensemble de la population de Westmount. Bien qu'elle n'ait pas réussi à installer un équipement pareil sur son territoire, la municipalité de Saint-Joachim de la Pointe-Claire[231] a parvenu, vers 1912, à mettre en place son propre système de distribution électrique lui permettant de jouer le rôle d'intermédiaire entre la MLH&P et les habitants et de déterminer ainsi ses propres tarifs (Ibid.).

Dans la continuité des mesures ci-dessus cités, les municipalités de Mont-Royal, de Westmount et de Pointe-Claire visaient – à des degrés différents – à instaurer une certaine « homogénéité » non seulement à travers une recherche d'harmonie relativement à l'expression architecturale des édifices, mais également à travers la mise en œuvre des codes de construction et des règlements de zonage[232] assurant cette finalité (Figure 3-80).

---

[228] Il s'agit ici de la période choisie par l'auteur pour étudier ces banlieues.
[229] Harold Bérubé définit cette construction communautaire comme un processus se traduisant par une « recherche de l'homogénéité dans la forme physique de la banlieue » et dans « la composition socioéconomique de la population » (2014a, p. p.7).
[230] Afin de briser avec la dépendance à l'égard de *Montreal Light, Heat & Water* (MLH&P), entreprise monopole fournissant l'électricité à l'échelle provinciale à l'époque (Bérubé, 2014a).
[231] Portant actuellement le nom de « Kirkland ».
[232] Cet aspect sera développé ultérieurement dans la section : 3.7.3. L'émergence du zonage à Montréal et dans ses banlieues.

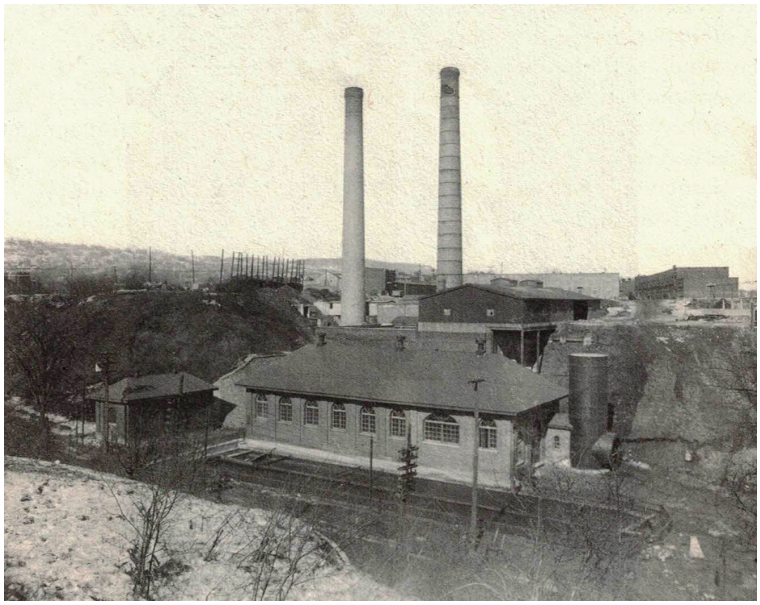


Figure 3-79: Centrale électrique de Westmount, 1926.
Source: (Bérubé, 2014a, p. 114).

Figure 3-80: Photo du *Mountstephen Avenue* à Westmount en 1910 montrant la réglementation du milieu municipal que l'on peut observer à travers la disposition et l'agencement de l'avenue, des trottoirs, des pelouses, des arbres et des habitations. Source : (Collin, 1984, p. 20)[233].

[233] La source initiale de cette photo, telle que citée par J.-P. Collin (1982), est les fonds E.Z. Massicotte, Bibliothèque Nationale du Québec.

3.6.3. L'influence de certains modèles de banlieues au Québec : le cas de Saint-Bruno-de-Montarville, 1962

Le plan directeur de Saint-Bruno-de-Montarville a été conçu en 1962 par le célèbre urbaniste québécois J.-C. La Haye surnommé « le père de l'urbanisme au Québec » (Boisvert, 2013). Outre les divers documents de planification présentés, ce plan directeur reposait sur une étude théorique à travers laquelle l'urbaniste exposait les lignes directrices de comment planifier une ville de banlieue au début des années 1960. Nous considérons ainsi ce document, de par sa consistance théorique et de par l'importance de son auteur[234], comme une référence en termes de planification, qui aurait influencé d'une manière ou d'une autre la pensée urbanistique particulièrement au Québec à cette époque. Il sera donc question de présenter dans ce qui suit, les principales idées véhiculées par cette étude notamment en ce qui trait au choix entrepris relativement à la configuration urbaine, à l'occupation du sol et à l'organisation du système d'infrastructures viaires. Notons tout d'abord que la conception du plan directeur fut précédée par une étude des données existantes à la banlieue de Saint-Bruno-de-Montarville notamment en ce qui a trait aux aspects historiques, géographiques, topographiques, démographiques, économiques ainsi que l'occupation spatiale existante. Considérant Saint-Bruno de Montarville comme une « ville dortoir » dont le plan est « un exemple typique des développements chaotiques et désordonnés » (La Haye, 1961, p. 58) des banlieues de l'époque, J.-C. La Haye proposa à travers « Le plan directeur de Saint-Bruno-de-Montarville » de mettre les bases d'un plan d'ensemble mettant fin au « manque total de coordination et de cohésion » (Ibid., p 58) en freinant « la construction sur certains lotissements et voire même en ignorer certains autres au nom d'une organisation cohérente de l'espace » (Ibid., p. 58). Le plan directeur de Saint-Bruno-de-Montarville reflète, selon son auteur :

> « Une philosophie de l'urbanisme particulièrement bien adaptée à la cité banlieue. Cette philosophie a pour thème la paroisse ou le 'neighborhood unit'. Elle se préoccupe avant tout, sans pour autant négliger les autres fonctions urbaines, de créer des cadres

[234] J-C. La Haye fut l'un des pionniers de l'urbanisme au Québec tant au niveau idéologique que professionnel. Il était actif au cours des années 1950 au sein du Service provincial de l'urbanisme (rattaché au ministère des affaires municipales) avant d'occuper, entre 1963 et 1966, le poste de président de la corporation professionnelle des urbanistes du Québec, devenue l'Ordre des urbanistes du Québec en 1994 (Boisvert, 2013). Parmi ses principales œuvres, on peut citer les plans d'aménagement de la Cité des jeunes de Vaudreuil, ainsi que ceux des villes de Sainte-Foy et de Saint-Bruno-de-Montarville. Il a également présidé la Commission La Haye qui avait conduit à l'adoption de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.A.U) en 1979 (Trépanier, 2013).

résidentiels capables de satisfaire aux besoins quotidiens des résidents, et propices à l'adhésion d'une vie communautaire et d'une cohésion sociale » (Ibid., p. 61).

- **Composantes de l'unité de voisinage selon La Haye**

Tout en plaidant principalement pour son utilité fonctionnelle, La Haye considérait l'unité de voisinage ou la *neighborhood unit* (Figure 3-81) comme un « module de l'arrangement physique des groupements d'habitations à travers lequel il serait possible d'articuler les milieux urbains de la ville contemporaine » et d'y introduire une certaine « ordonnance rationnelle » (Ibid., p. 68). Dans cette optique, l'usage de l'unité de voisinage serait traduit par la « création de cellules domiciliaires semi-autonomes » (Ibid., p. 69) dont les principaux traits seraient : la diversité de la population et des habitations[235], la présence des équipements publics, communautaires, commerciaux et récréatifs nécessaires à la vie quotidienne[236], la hiérarchisation du réseau viaire[237]. Par ailleurs, le contrôle de la densité constitue une des recommandations principales de La Haye. Variant selon le type d'habitation, la densité recommandée représente le nombre de logements ou de familles par acre net de terrain résidentiel[238] ou par acre de terrain paroissial (voir Tableau 5).

- **Le règlement de zonage**

Contrairement à la pratique législative courante plaçant le règlement de zonage en amont de toute opération de planification urbaine, La Haye estimait que ce document n'est autre qu'un « outil de mise en œuvre du plan directeur » (Ibid., p. 97) dans le sens où il « précise les conditions d'implantation des usages » (Ibid., p. 97) préalablement localisés dans le plan. Tout en s'engageant à réaliser ce qu'il considère comme principal but du zonage, à savoir « protéger les valeurs immobilières » et « garantir un minimum d'espace libre autour des habitations » (Ibid., p. 97), J.-C. La Haye visait également, à travers son projet de règlement, à accomplir des

[235] La diversité de la population se traduit, selon La Haye, en termes d'origine ethnique, d'identité religieuse, d'âge, de revenu familial et de grandeur de famille. La diversité des habitations se réaliserait, quant à elle, par le biais de la présence de propriétaires et des locataires ainsi que par la présence d'habitations unifamiliales et multifamiliales qui s'adapteraient aux différents types de revenus familiaux (La Haye, 1962).
[236] À travers la mise en place des écoles, des édifices de culte, des salles communautaires, des espaces à caractère récréatif et des établissements de vente de détails pour les besoins quotidiens (Ibid.)
[237] Ces deux derniers aspects seront explicités ci-après.
[238] La Haye définit le terrain résidentiel par « l'espace occupé par les habitations et ses usages complémentaires » tout en excluant « les rues, les parcs, les terrains de jeu et tout édifice ou usage non résidentiel » (Ibid., p. 72). Le terrain paroissial comprend, quant à lui, « le terrain résidentiel bet et les rues de desserte résidentielles, les parcs, les terrains de jeux, les églises, écoles, magasins et autres équipements paroissiaux » (Ibid., p. 72).

objectifs « physico-sociaux », notamment par le biais de l'unité de voisinage précédemment présentée, à garantir « un minimum d'esthétique urbaine » et à « dégager les rues publiques des voitures en stationnement » (Ibid., p. 99). À la lumière de cette approche, l'urbaniste recommanda des dispositions distinctes[239] applicables à trois échelles différentes : celle des constructions individuelles situées dans les zones d'habitations unifamiliales, celle des groupements d'habitations et celle touchant les opérations d'ensemble ou des unités de voisinage entières (Ibid.). Également, La Haye attribua une certaine souplesse à son plan directeur dans le sens où il projeta des secteurs où des promoteurs pourraient proposer des futures unités de voisinage tout en se conformant aux exigences du plan directeur, au dispositions mentionnées dans le règlement de zonage et au jugement du conseil municipal de la ville (Ibid.).

Tableau 5: Les densités recommandées par type d'habitation, en nombre de logements à l'acre. Source : (La Haye, 1962, p. 76)

Type d' habitation	Densité recommandée nette	Densité Paroissiale
habitation unifamiliale isolée	7	5
habitation unifamiliale jumelée	10	7
habitation u nifamiliale triplée	14	10
habitation unifamil. quadruplée	16	11.5
habitation unifamil. contigue	16	11.5
habitation bi-familiale isolée	10	7
habitation bi-familiale jumelée	16	11.5
habitation bi-fam. contigue de deux étages	18	13
habitation bi-fam. contigue de plus de 2 étages:	20	14
habitation multi-familiale:	30 à 50	20 à 35

[239] Les dispositions proposées se rapportent à la marge de recul ainsi que les marges latérales, la dimension de la cour arrière, la largeur minimale et la hauteur maximale des habitations, la proportion à ne pas dépasser entre la superficie totale du plancher d'une construction et la superficie du terrain où celle dernière s'implante, la superficie d'espace libre commune relativement à la densité d'occupation ainsi que les aires de stationnement hors-rue en fonction du nombre de logements (Ibid.).

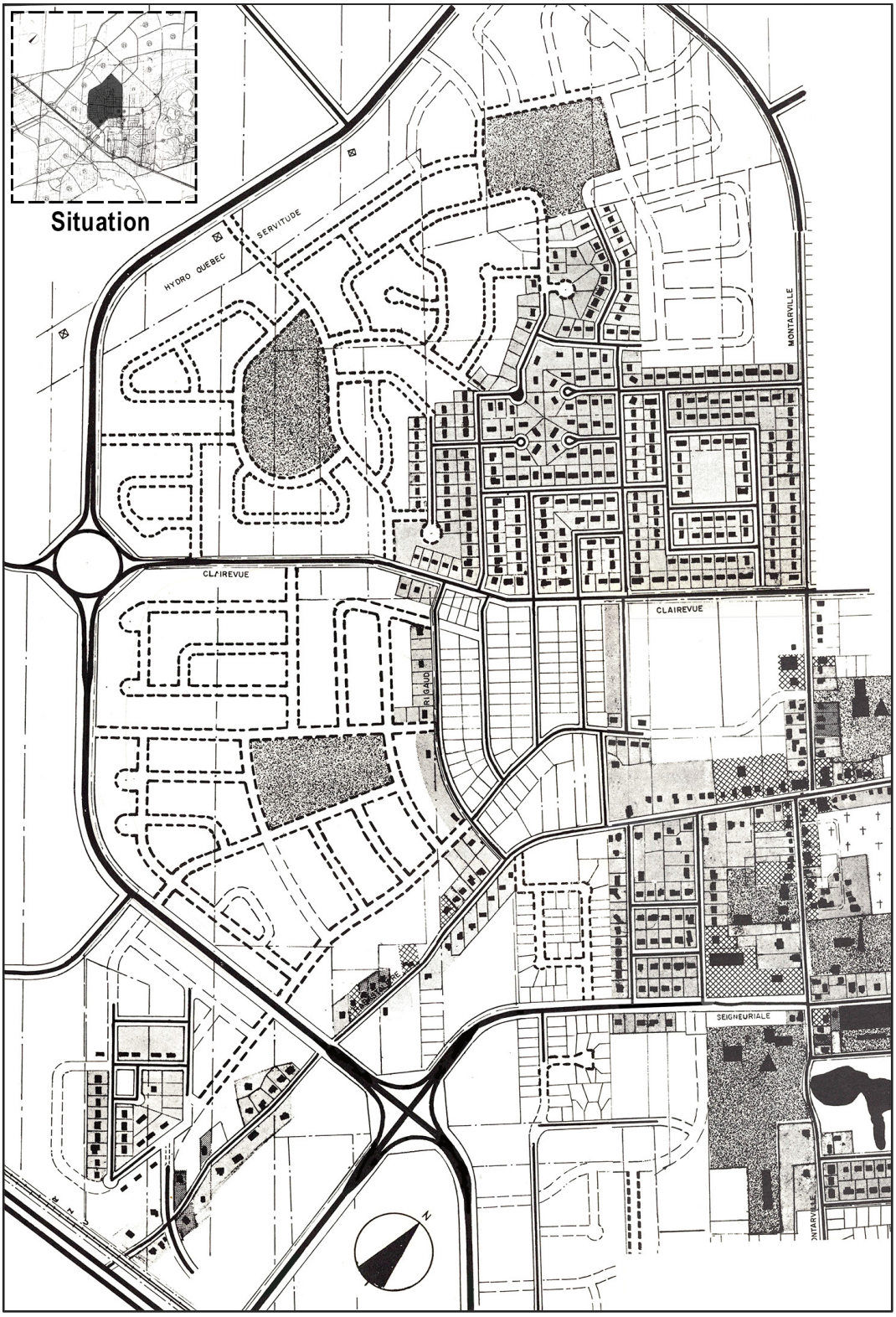


Figure 3-81: Trois unités de voisinage ou cellules domiciliaires (1, 6 et 7) de la ville de Saint-Bruno-de-Montarville proposées par l'urbaniste J.-C. La Haye. Source : (La Haye, 1962, pp. 82-88). Montage des trois unités de voisinage réalisé par l'auteur sur la base du plan directeur de J.-C. La Haye.

Figure 3-82: L'implantation des zones industrielles et des zones commerciales. En haut: L'implantation des différentes catégories de zones industrielles. Source : (La Haye, 1962, p. 176) **; En bas : L'implantation des différentes catégories de zones commerciales.** Source : (La Haye, 1962, p. 186). Plans légèrement recadrés et traités par l'auteur.

Dans le but de préserver l'intimité des unités de voisinage et d'y empêcher toute source de nuisance, La Haye opta pour une ségrégation fonctionnelle en plaçant les principales zones commerciales ainsi que les zones industrielles en dehors des zones résidentielles (voir Figure 3-82). Il identifia trois catégories de zones industrielles : des zones à caractère mixte industriel-commercial (I-A) qui s'étendent le long de la route (9)[240] et à proximité de l'intersection de cette dernière avec l'autoroute de ceinture[241] du côté ouest de la ville ; les parcs industriels (P-I) et les zones industrielles (I-B) qui seraient placées à l'écart (vers l'est et vers le nord), en raison des nuisances qu'elles pourraient présenter pour le voisinage (Ibid.).

Quant aux zones commerciales, l'urbaniste distingua trois catégories ; une première catégorie de type « parroissial »[242] qui s'implanterait au sein même des zones résidentielles pour répondre aux besoins quotidiens des résidents de chaque cellule domiciliaire ; une deuxième catégorie de type « intermédiaire » consistant aussi en deux zones qui serait placées chacune, au centre des groupements d'unités de voisinage, à l'intersection d'une voie radiale et d'une voie de ceinture ; et une troisième catégorie nommées *business district*, consistant en deux zones commerciales principales qui seraient placées à l'intersection de la route 9 et d'une voie radiale[243]. Cette dernière catégorie prendrait l'expression de centres d'achat dont La Haye exposa les avantages à travers cet extrait :

> « L'on doit dire, cependant, que cet exode (vers la banlieue) a amené avec lui des initiations heureuses : le centre d'achat, en particulier. Le souci de redonner au piéton sa suprématie, de mettre l'automobile à sa place et de laisser à la grande artère sa fonction primordiale de circulation, est à la base de cette innovation sur le plan commercial. Cette sorte de concentration suivant un plan préétabli, aura pour effet d'empêcher l'éparpillement des établissements commerciaux par toute la ville, parmi l'habitation surtout, et facilitera l'identité des différentes fonctions urbaines. C'est dans cet esprit que nous traitons l'aménagement des districts commerciaux dans la ville de Saint-Bruno » (Ibid., p. 167).

[240] Il s'agit de l'actuelle route R-116.
[241] Il s'agit de l'actuelle autoroute A-30.
[242] La Haye utilise le terme « paroisse » pour désigner l'unité de voisinage.
[243] Il s'agit de l'actuel boulevard Seigneurial.

Figure 3-83: Les infrastructures viaires et l'organisation des cellules domiciliaires : En haut: la hiérarchisation du système de voirie. Source: (La Haye, 1962, p. 144) **; En bas : les unités de voisinage ou cellules domiciliaires en cours de développement et à projeter.** Source : (La Haye, 1962, p. 74). Plans légèrement recadrés et traités par l'auteur.

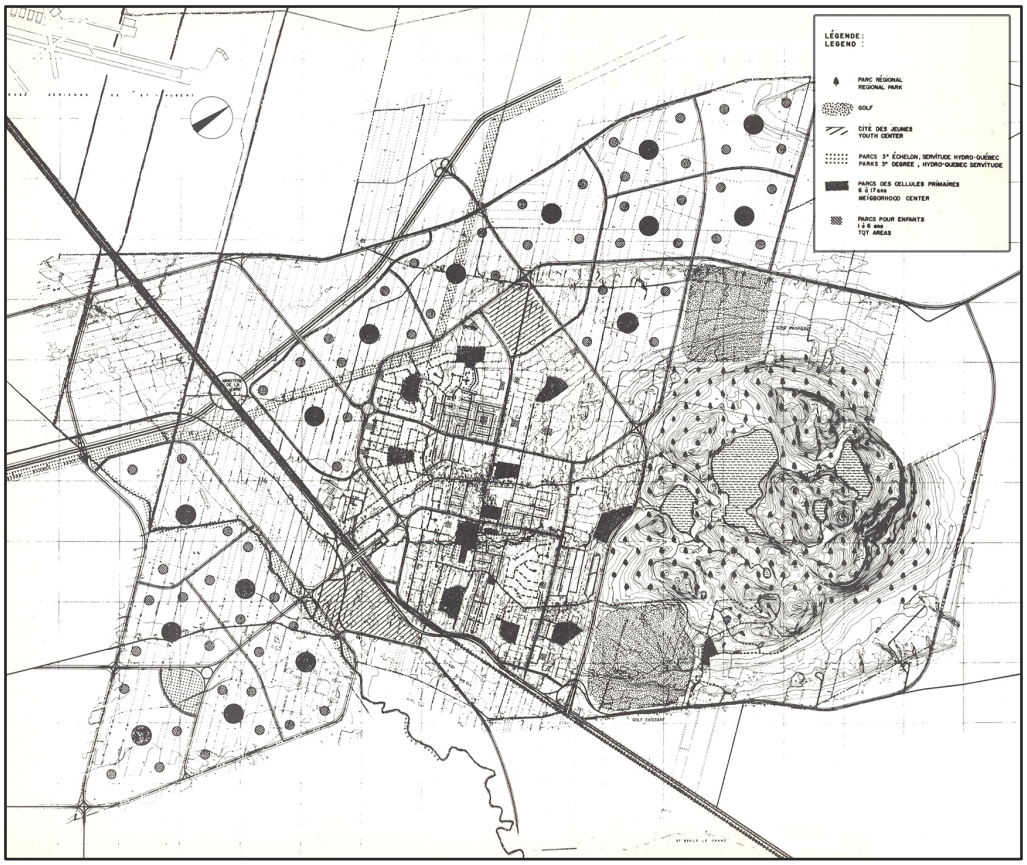


Figure 3-84: Localisation projetée des parcs et des terrains de jeux au sein de la banlieue de Saint-Bruno-de-Montarville. Source : (La Haye, 1962, p. 136). Plan légèrement recadré et traité par l'auteur.

En ce qui concerne la fonction récréative, le plan directeur prévit l'aménagement de parcs et de terrains de jeux qui seraient classés en fonction des différentes catégories d'âge de la population. Dans ce sens, La Haye distingua cinq types d'espaces récréatifs : des parcs pour les enfants de six ans et moins, des terrains de jeux pour les enfants de six à 14 ans, des terrains sportifs pour jeunes, des parcs municipaux ainsi que des terrains divers pour tous les âges (voir Figure 3-84). Ces espaces seraient aménagés sur des terrains de grandeurs différentes en fonction de leurs types. Également, leur nombre ainsi que leurs localisations dépendraient du nombre de la population à desservir, tel que La Haye le précisa dans le tableau ci-dessous :

Tableau 6: Les normes souhaitables par J.-C. La Haye pour l'aménagement des parcs et des terrains de jeux. Source : (La Haye, 1962, p. 116)

Echelon	Nature du terrain	Age desservi	Grandeur du terrain	Population desservie
1	"tot lot"	6 ans et moins	½ acre	1 par 200 à 250 familles.
2	terrain de jeux.	6 à 14 ans	6 à 8 acres	Un minimum de 1.5 acre par 200 familles, situées dans un rayon de 1/4 à ½ mille des résidences desservies.
3	terrain sportif ou athlétique.	jeunes gens et jeunes adultes.	25 à 40 acres.	Un minimum de 1 acre par 200 familles, situées dans un rayon de 1 à 1½ mille des résidences desserv.
4	parc municipal.	tous les âges.	100 acr. et plus	Un parc par cinquante mille de population.
5	terrain divers	tous les âges.	aucune norme précise.	Trois (3) acres par mille de population.

- **Le système de voirie**

Selon La Haye, la conception de la banlieue doit répondre à une exigence primordiale en termes d'infrastructures viaires à mettre en place : elle doit se doter d'une liaison rapide avec la ville-centre[244]. Une telle mesure déterminerait le temps et le coût de déplacement entre la ville-centre et la banlieue et permettrait en conséquence au banlieusard de prendre le choix de s'établir loin de son lieu de travail (Ibid.). Dans cette optique, La Haye projeta la liaison de l'ensemble des voies principales de la banlieue à deux axes routiers d'ordre provincial : la route 9, et une autoroute de ceinture[245] reliant la banlieue à l'autoroute Montréal-Sherbrooke[246], à la route 9 et à l'autoroute transcanadienne.

S'inspirant de la *neighborhood unit* de Clarence Perry (1929) dans le sens où elle est « délimitée par une ceinture de voies rapides contournant la zone résidentielle sans jamais la pénétrer » (Ibid., p. 67), La Haye proposa un système de voirie classé en deux catégories : des voies de desserte résidentielles et des voies principales destinées à la circulation de transit. Ces dernières – prenant dans leur globalité une forme radio-centrique – consistent en quatre voies de ceinture (ou concentriques) ainsi que trois voies de pénétration (ou radiales) (voir Figure 3-83, en haut). Au sein des unités de voisinage, les voies de dessertes se caractérisent par leur

[244] Évidemment, il s'agit de Montréal dans le cas de la banlieue de Saint-Bruno-de-Montarville (Ibid.).
[245] Il s'agit ici de l'autoroute A-30 appelée également autoroute de l'Acier.
[246] Il s'agit de l'actuelle autoroute A-10.

discontinuité donnant ainsi lieu à des rues en forme de boucle, de « L » et de cul-de-sac, et engendrant des intersections en « T » (voir Figure 3-81).

En présentant le plan directeur de Saint-Bruno ainsi que les aspects relatifs aux composantes de l'unité de voisinage, au règlement de zonage et à l'organisation du système de voirie, J.-C. La Haye expose une manière selon laquelle la banlieue devrait être conçue au début des années 1960. Une telle étude détaillée produite par une figure remarquable du milieu académique, universitaire et professionnel de l'urbanisme au Québec ne pourrait pas passer sans avoir une influence, du moins idéologique, sur la manière de faire les banlieues dans la province en général et dans la ville région de Montréal en particulier.

3.7. Le rôle du de zonage

3.7.1. Définition

Consistant en un système de répartition du foncier pour des usages et/ou des densités différentes, le zonage est considéré universellement comme une base pour contrôler l'utilisation du sol dans le but de protéger les droits de propriété en excluant les usages considérés indésirables (Hall, 2002 ; Cowan, 2005). De point de vue juridique, le zonage est perçu au Québec comme « un modèle législatif qui a marqué la trajectoire propre au droit de l'urbanisme » (Trépanier, 1982, p. 11). Marc-André LeChasseur le définit comme étant « une technique d'aménagement du territoire utilisée en droit québécois pour régir l'implantation des différents usages et l'aménagement des constructions sur le territoire municipal » (2006, p. 5). LeChasseur ajoute que le zonage repose généralement sur « le découpage préalable du territoire municipal en « zones » ou « secteurs de zones » à l'intérieur desquels seront autorisés certains usages dont les normes d'implantation pourront, de manière subsidiaire, varier en fonction des secteurs » (Ibid., p. 5).

Selon Marie-Odile Trépanier, le zonage est considéré par certains comme « un important instrument de mise en œuvre des plans d'urbanisme » (1982, p. 13), tandis que d'autres le perçoivent comme « un mécanisme de protection de la propriété privée » (Ibid., p.

13). Ces deux perceptions – qui semblent différentes voire même contradictoires[247] – pourraient se rejoindre dans le sens où les urbanistes – à travers leur planification – ont souvent reconnu les exigences de la propriété privée, et ont constamment collaboré avec les milieux d'affaires (Van Nus, 1975 ; Trépanier, 1982 ; Collin, 1984) montrant ainsi, que le zonage – en tant que forme réglementaire – a primé sur la planification à travers l'histoire urbaine de plusieurs villes dans le monde (Fischler, 2014, 2018). Weaver va même jusqu'à qualifier le zonage et autres règlements de construction et de contrôle de l'utilisation du sol de « dispositifs à caractère technique et administratif de faible impact sur les problèmes urbains fondamentaux » (Trépanier, 1982, p. 15) [248]. Trépanier explicite davantage ce rapport entre les urbanistes et les milieux d'affaire à travers cet extrait :

> « Dès lors, les urbanistes durent admettre que la planification qu'ils pourraient faire consistait moins à dicter aux milieux d'affaires des orientations pour le futur développement des villes que de les aider à coordonner leurs activités de façon à en diminuer les coûts et augmenter les profits » (Trépanier, 1982, p. 13).

J. P. Collin ajoute à cet égard :

> « La corporation municipale constitue un centre de pouvoir parce qu'elle permet à des groupes particuliers, à travers le conseil municipal, de se modeler un environnement particulier; elle leur fournit une base concrète d'organisation pour faire valoir localement leurs intérêts spécifiques. […] Dans ces cas, l'activité réglementaire ne se borne pas à confirmer un état de fait et n'est pas l'expression directe ou indirecte d'une « commande » en provenance de l'État central : elle représente un produit original, issu des rapports sociaux caractéristiques de la municipalité. Elle permet de légitimer politiquement l'appropriation privée d'un espace déterminé » (Collin, 1984, pp. 32-33).

3.7.2. Le zonage: le contexte d'émergence aux États-Unis

> « Good environment, as the economists would say, is an income-elastic good: as people, and societies generally, get richer, they demand proportionally more of it. And, apart from building private estates with walls around them, the only way they are going to get it is through public action. The fact that people are willing and even anxious to spend more and more of their precious time in defending their own environment, through

[247] Si on admet que l'urbanisme en tant qu'acte de planification, est supposé établir des objectifs pour l'action collective (Fischler, 2014).

[248] Ces propos ont été rapportés par Marie-Odile Trépanier dans son texte « Formes traditionnelles et réforme récente du droit de l'urbanisme au Québec : changement de fond ou changement de formes ? » (1982), en se reposant sur l'ouvrage de John C. Weaver (1977) *Shaping the Canadian City: Essays on Urban Politics and Policy, 1890-1920*.

membership of all kinds of voluntary organizations and through attendance at public inquiries, is testimony to that fact –as also to the fact that, not seldom, my good environment in my neighbor's bad one » (Hall, 2002, p. 402).

« The standard zoning ordinance of American cities was originally conceived from a union of two fears –fear of the Chinese and fear of skyscrapers » (Warner, 1972, p. 28).

« With zoning, businessmen could have their cake and eat it too; "the character" of the neighborhoods where they lived would be maintained while they could reap enormous profits from the neighborhoods of those they exploited » (Goodman, 1971, p. 151).

Vers 1826, des prémices du zonage apparurent à Boston sous forme de mesures restrictives exercées par des groupes privés, lorsqu'un comité de propriétaires se fut réuni afin de conserver le caractère de Louisburg Square, un lotissement « haut de gamme » de Boston (Hirt, 2018, p. 13). Entre 1870 et 1890, le zonage émergea en Californie du Nord dans les villes de San Francisco et de Modesto en tant que forme de ségrégation raciale implicite dans le but d'interdire les commerces de buanderies dominés à l'époque par les immigrants chinois (Warner, 1972 ; Interboro, 2017 ; Hirt, 2018). À Modesto à titre d'exemple, un règlement datant de 1885 énonce: « *it shall be unlawful for any purpose to establish, maintain, or carry on the business of a public laundry or washhouse where articles are washed and cleansed for hire, within the City of Modesto, except within that part of the city which lies west of the railroad track and south of G Street* »[249] (Hirt, 2018, p. 14). Ainsi, le zonage apparaissait historiquement comme outil politique pour limiter, voire même empêcher certaines occupations[250] considérées comme des nuisances. Les trois extraits de Hall, Warner et Goodman ci-dessus cités appuient cette dimension politique du zonage[251].

Par ailleurs, le zonage avait été également conçu pour contrer la construction des gratte-ciels au centre-ville de New York au début du XXe siècle. Les commerçants de détails[252] occupant des îlots de faible hauteur sur la 5^{è} avenue voyaient en cette expansion des immeubles

[249] Cité par Pollard, Outline of the law of zoning in the United States. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 155(Part 2), Zoning in the United States, 15–33.
[250] Associées ici à une communauté particulière.
[251] En considérant l'espace comme support de l'activité économique.
[252] Spécialisés dans le commerce des vêtements de luxe.

à grande hauteur, tout près de leurs boutiques, une vraie menace pour leurs commerces[253] (Toll, 1969 ; Warner, 1972). Cette situation avait déclenché l'élaboration du règlement de zonage de New York en 1916, qui pourrait être considéré dans ce cas précis, comme un « instrument de ségrégation sociale utilisé par ou pour les groupes de propriétaires dominants » (Trépanier, 1982, p. 16) pour atteindre des intérêts privés. L'élaboration de ce règlement de zonage avait incité 591 villes américaines à produire leurs propres règlements, pendant la décennie suivante (Warner, 1972).

Au début du XXe siècle, après le « boom » que connut le domaine de la construction aux États-Unis, et suite à la période de « récession » de 1913 qui déstabilisa en quelques sorte le marché foncier (Tréapanier, 1982), le zonage émergea comme élément de régulation du marché foncier et des valeurs immobilières en « réduisant les incertitudes dues à l'environnement immédiat » et en « permettant de séparer les usages incompatibles et d'éloigner les nuisances » (Ibid., p. 17). Également, le zonage fut utilisé en 1911 pour limiter les nuisances de l'activité industrielle pouvant affecter[254] la fonction résidentielle au sein de la ville de Chicago (Schweitermann, 2006 ; Vincent Leszczynski, 2007). Avec l'avènement de l'automobile au début du XXe siècle, le zonage a été utilisé comme moyen non seulement pour décongestionner les villes-centres en donnant plus d'espaces de circulation et de stationnement pour les véhicules[255] mais aussi pour attirer les populations à venir s'établir dans les nouvelles banlieues devenues facilement accessibles (Scott, 1969).

3.7.3. L'émergence du zonage à Montréal et dans ses banlieues

Bien qu'il fût influencé par les pratiques américaines notamment au cours du XXe siècle, le zonage à Montréal possède des racines très profondes qui se manifestaient à travers la réglementation et les pratiques de gouvernance régissant l'occupation spatiale. Raphaël Fischler nous rapporte que :

> « Les règlements de Montréal remontent de manière directe aux ordonnances adoptées à la suite de la création de Ville-Marie en 1642 et, de manière indirecte, à la *Coutume*

[253] Les commerçants de détails considéraient que la construction des immeubles à grande hauteur favoriserait la multiplication des lofts qui seraient habités par une classe sociale à faible revenu d'une part et d'autre part, engendrait une grande congestion et réduirait les places de stationnement pour leur clientèle riche (Warner, 1972).
[254] En termes d'hygiène et de tranquillité des habitants.
[255] On désigne ici les camions et les voitures transportant les personnes et les marchandises.

de Paris, texte de loi codifié en 1510 mais dont les règles sur la vie urbaine, l'édification et la justice remontent au moyen Âge » (2014, p. 73).

Les iroquois du Saint-Laurent ayant occupé et cultivé le territoire montréalais au cours du XVIe siècle, avaient manifesté des pratiques de gouvernance qui se traduisait à travers leur manière d'occuper l'espace. Ceci nous a été rapporté par Jacques Cartier lors de son passage en 1535 où il parlait de la bourgade d'Hochelaga comptant une cinquantaine de maisons longues protégées par une palissade de trois rangées (Robichaud, 2014). Toutefois, le zonage en tant que dispositif de réglementation de l'espace urbain ou suburbain, et tel qu'il se présente à Montréal aujourd'hui, a été profondément influencé par une période marquante de l'histoire montréalaise : celle de 1840 à 1913 (Fischler, 2014), c'est-à-dire depuis que la Ville de Montréal fut créée ou incorporé en tant que municipalité et où les premiers règlements liés à l'utilisation du sol furent adoptés, jusqu'à 1913, année où la Ville mit en place « un règlement de zonage moderne concernant un district entier de la ville » (op. cit., p. 74). Relativement aux défis de l'urbanisation et de l'industrialisation qui se présentaient à la Ville de Montréal le long de cette période, une série de règlements régissant l'utilisation du sol et la construction des bâtiments furent adoptés et avaient ainsi façonné l'organisation fonctionnelle, sociale et spatiale de la ville (Figure 3-85). Vers la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle, la réglementation municipale à Montréal s'est également manifestée à travers l'émergence de deux types de milieux suburbains : d'une part, les faubourgs industriels ou les banlieues ouvrières telles que Maisonneuve et Saint-Henri, et d'autre part, les banlieues bourgeoises à caractère résidentiel telles que Westmount, Outremont, Mont-Royal et Pointe-Claire (Collin, 1984 ; Bérubé, 2014a).

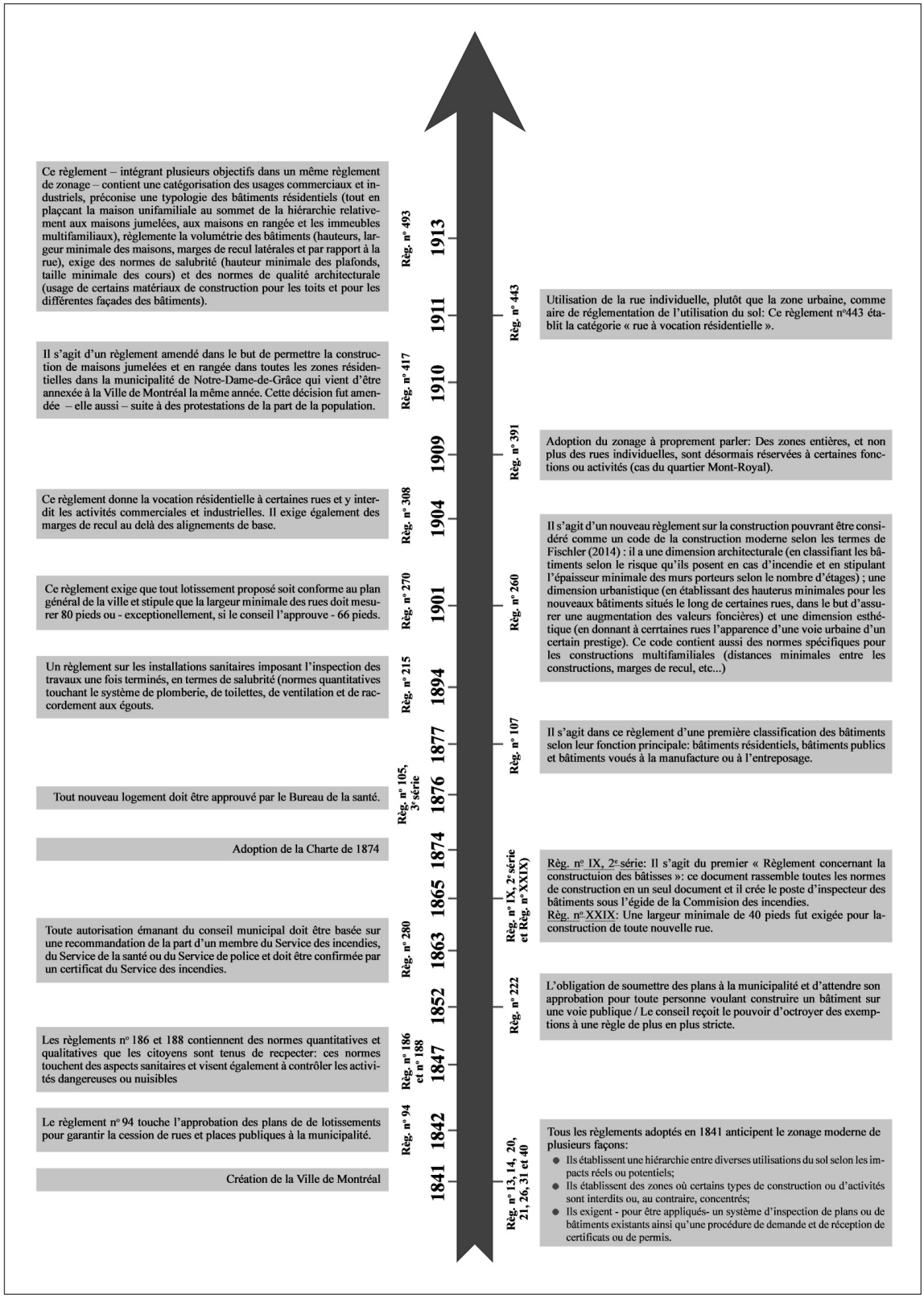


Figure 3-85: Les principaux règlements adoptés par la Ville de Montréal entre 1841 et 1913.
Source: Illustration réalisée par l'auteur sur la base des propos de Raphaël Fischler (2014, pp. 74-78).

Les premières mesures réglementaires qui avaient apparu dans les deux types de banlieues visaient principalement la lutte contre les incendies et les épidémies, et ce, dans le cadre d'un code de la construction des bâtiments (Collin, 1984). Ce dernier contenait des normes touchant – entre autres – aux matériaux autorisés, aux règles de la construction, à la plomberie et à l'implantation de certaines activités industrielles[256]. Ces préoccupations avaient connu, graduellement, une certaine dimension urbanistique à travers l'introduction de mesures portant sur les marges de recul, et à travers l'établissement d'un plan de voirie ou encore d'un plan pour l'ensemble de la ville (Ibid.).

Les municipalités de Westmount (Figure 3-86), Pointe-Claire (Figure 3-87) et de Mont-Royal (Figure 3-88) visaient – à des degrés différents – à travers l'application « des normes de zonage assurant une basse densité et la présence de multiples espaces verts »[257] (Ibid., p. 8), à préserver un certain « cachet » ou « valeur d'ensemble de leurs propriétés et, par conséquent, l'homogénéité socioéconomique de leur population » (Ibid., p. 8). En 1897, une première étape considérable dans le zonage de Westmount consistait à limiter la construction des maisons en rangée à la partie basse de la ville, s'arrêtant à l'avenue Montrose. Une telle mesure fut suivie par un deuxième découpage en 1909 (Figure 3-86), définissant trois zones distinctes : une zone industrielle linéaire entre la ligne de chemin de fer et la rue Saint-Antoine, une zone commerciale et résidentielle à haute densité entre la ligne de chemin de fer et l'avenue Montrose et une zone résidentielle à basse densité dans la partie haute de la ville (Ibid.). Pareillement, vers 1900, Outremont stipulait dans sa réglementation que « l'implantation d'industries, d'entrepôts et de commerces de gros ne se fera que dans un petit secteur de la municipalité adjacent à la voie ferrée » (Ibid., p. 24) tandis que « le commerce de détail est confiné à quelques

[256] À Westmount, un code de construction « rudimentaire » fut adopté en 1892. Il décrivait les responsabilités et les pouvoirs de l'inspecteur des bâtiments, précisait certaines directives quant à l'usage de certains matériaux et établissait des mesures de contrôle relativement aux industries les plus néfastes ainsi que des mesures de lutte contre les incendies et les épidémies. En 1909, un code de construction plus élaboré fut adopté : il intégrait « un certain nombre de mesures urbanistiques plus restrictives » traduisant ainsi « une sensibilité grandissante des élus dans ce domaine et d'un projet suburbain qui se raffine » (Bérubé, 2014a, p. 118). À titre d'exemple, ce code stipulait que les résidences unifamiliales et semi-détachées devaient avoir au moins deux étages en plus du sous-sol, et occuper des lots d'au moins cinquante et soixante-quinze pieds de façade sans que la partie construite dépasse 60% de la superficie du lot (Ibid.).

[257] Ce désir d'assurer une basse densité concerne la majeure partie des différents territoires en question. Toutefois, ce désir n'empêche pas la définition de certains secteurs à haute densité où des habitations multifamiliales et des commerces pourraient être autorisés.

rues ou portions de rues. Tout le reste du territoire devient une zone résidentielle laquelle est, à son tour, spécialisée en sous-zones définies par les types de logements acceptés » (Ibid., p. 24). Dans ce sens, les maisons unifamiliales isolées et jumelées occupaient la majeure partie du territoire municipal tandis que les maisons en rangée et les immeubles multifamiliaux s'implantaient dans la zone manufacturière, dans le quartier qui lui est adjacent ainsi que dans les rues commerciales (Ibid.). Outre la séparation des habitations unifamiliales et multifamiliales, la réglementation municipale, à Westmount et à Outremont, touchait l'environnement immédiat de ces deux types de logement, dans le but de promouvoir un style de vie urbaine homogène pour chacun d'eux (Ibid.).

À Pointe-Claire, encore au début du XXe siècle, des mesures semblables furent prises notamment en termes de définition des marges de recul dans les nouveaux lotissements suburbains (vingt pieds) et dans les lotissements qui prolongent la zone villageoise (dix pieds). Ces mêmes marges de recul furent nuancées, en 1913, selon les rues et les quartiers. Treize ans plus tard, ces règlements furent complétés par la création de secteurs commerciaux dans le village (Ibid.).

Un premier règlement de zonage fut adopté à Mont-Royal en 1925, autorisant seulement la construction des habitations détachées et semi-détachées d'au moins deux étages[258], tout en respectant une ligne de recul de quinze pieds sur l'ensemble du territoire. Cette mesure fut modifiée par la suite en autorisant d'autres types de logements à l'égard des duplex et des immeubles à appartements, dans la zone centrale et sud de la ville (Ibid.). Vers 1928, la municipalité adopte un règlement de zonage (Figure 3-88) permettant la construction d'immeubles à appartements dans un secteur plus vaste du centre-ville, et délimitant une zone commerciale au centre et sur une partie du boulevard Graham et une zone industrielle dans un large secteur isolé à l'ouest de la ville (Ibid.).

[258] Tout en exigeant pour ces habitations, une valeur minimale située entre 3500$ et 10 000$, qui varie selon le secteur (Bérubé, 2014a, p. 122).

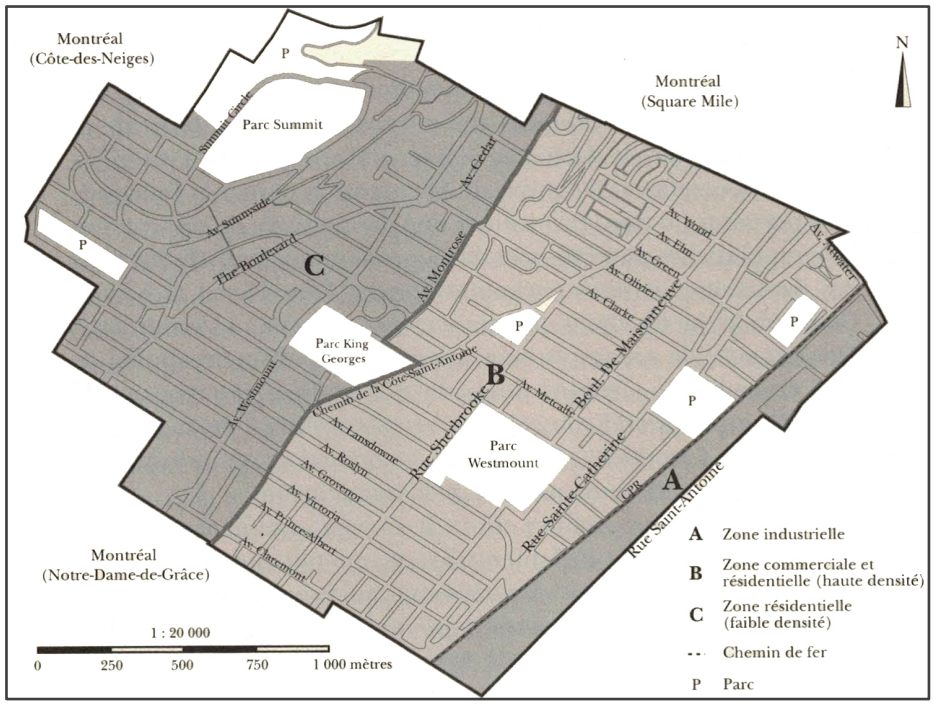


Figure 3-86: Le zonage de Westmount en 1909. Source : (Bérubé, 2014a, p. 120).

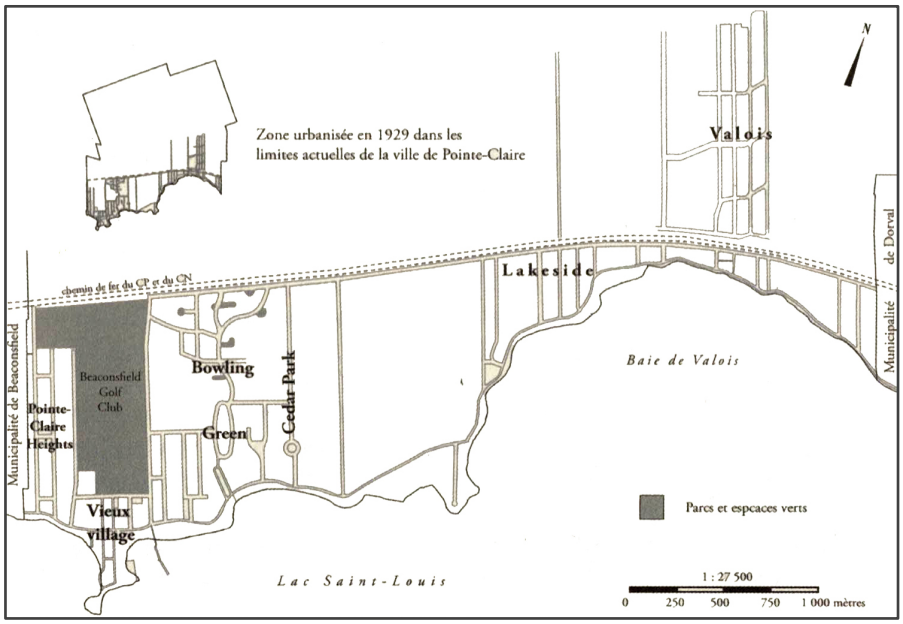


Figure 3-87: La ville de Pointe-Claire en 1929. Source: (Bérubé, 2014a, p. 120).

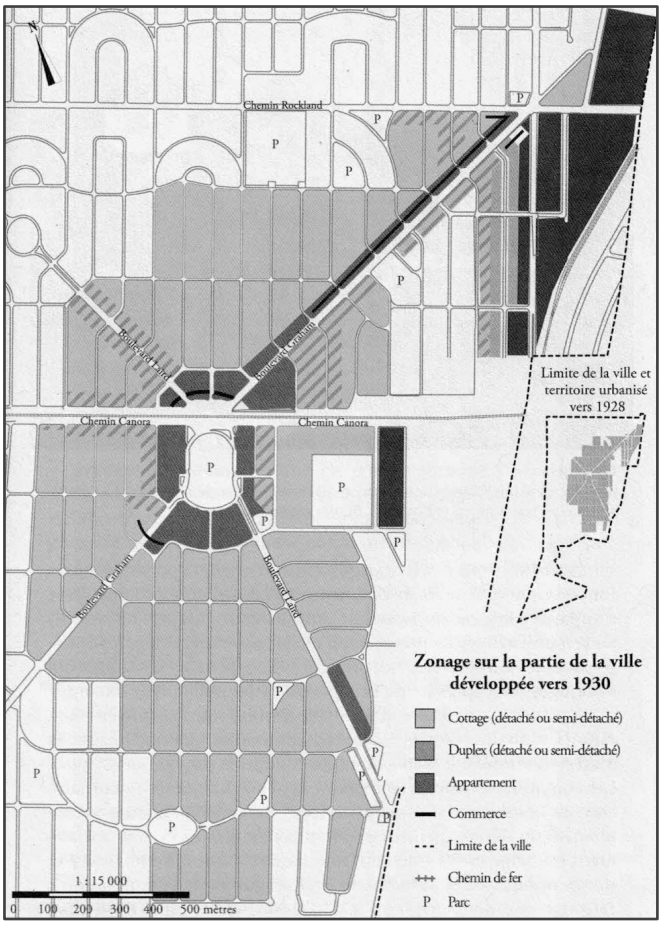


Figure 3-88: Le zonage de la ville de Mont-Royal en 1928.
Source : (Bérubé, 2014a, p. 123).

3.7.4. Les finalités du zonage dans les banlieues de Montréal

Outre « la préservation de certaines banlieues ou villages en voie de suburbanisation contre les envahissements urbains négatifs » (Trépanier, 1982, p. 18), le zonage fut utilisé – notamment à Westmount, à Mont-Royal et à Outremont (Collin, 1984 ; Bérubé, 2014a) – comme un outil de réglementation physique du milieu suburbain tout en visant des fins socio-économiques. Selon les termes de Bérubé, le zonage représentait un dispositif permettant d'établir « l'ordre des choses » en « réglementant le milieu » ainsi que « l'ordre social » en « réglementant la population » (pp. 92-164). Ce positionnement s'illustre davantage à travers cet extrait :

> « Le zonage est donc utilisé pour ordonner le territoire. Il permet de formaliser l'idéal suburbain en affirmant le caractère résolument résidentiel, mais quasi privilégié, des municipalités étudiées. La valeur minimale que doivent avoir les résidences,

> particulièrement à Westmount et Mont-Royal, assure qu'elles auront un certain cachet et constitue un filtre socio-économique difficile à contourner. Toutefois, le modèle de l'unifamiliale détachée ou semi-détachée, même s'il est prédominant, n'est pas le seul envisagé […] Le zonage crée également une hiérarchisation du territoire et de ses occupants » (Bérubé, 2014a, pp. 122-123).

Bien que le zonage ait été utilisé, dans les deux banlieues bourgeoises et ouvrières, comme un outil de ségrégation spatiale des fonctions résidentielle, commerciale et industrielle, il serait important de noter que les deux corps municipaux des faubourgs industriels de Maisonneuve et de Saint-Henri avaient laissé aux promoteurs une marge de manœuvre plus remarquable, en comparaison avec celle qu'on venait de décrire à Westmount et à Outremont (Collin, 1984). Ces promoteurs jouissaient d'une certaine liberté dans la définition de la localisation des différentes fonctions urbaines et dans l'organisation sociale de l'occupation spatiale. Dans ce sens, « la réglementation n'encadre étroitement ni la qualité des constructions résidentielles, ni le modelage de l'environnement résidentiel » (Ibid., p. 25).

Par ailleurs, la réglementation constituaient une préoccupation principale des municipalités de banlieues afin de préserver la sécurité et l'hygiène pour les citoyens d'une part, et d'autre part, en vue d'« encadrer » l'intervention des divers promoteurs tel que l'illustre cet extrait de H. Bérubé :

> « Ainsi, aux incendies et aux épidémies s'ajoute une autre menace à laquelle on veut parer rapidement : le promoteur. Il est clair que, dans les banlieues étudiées, les codes de construction visent à encadrer les activités de ces acteurs économiques avec lesquels les habitants des banlieues bourgeoises entretiennent un rapport ambivalent […] À ces codes de construction s'ajoute une autre mesure qui distingue les banlieues étudiées du reste de l'île de Montréal : le zonage […] Il constitue une des mesures de ségrégation géographiques les plus efficaces de l'Arsenal municipal » (Bérubé, 2014a, pp. 117-122).

3.8. Les choix en matière d'infrastructures viaires au Canada, au Québec et à Montréal

Au début du XXe siècle, le Canada n'était pas à l'abri de l'émergence du véhicule à moteur et de sa production en série à prix abordable chez le voisin étatsunien. Entre 1905 et

1915[259], un grand nombre de voitures était arrivé au Canada et avait engendré non seulement une forte demande en termes de routes carrossables au sein des automobilistes mais également une volonté manifeste d'élargir et de développer le réseau routier de la part de la classe politique à l'échelle fédérale et à l'échelle provinciale, considérant l'automobile comme moyen potentiel pouvant assurer la relance économique (Monaghan, 2002).

3.8.1. L'échelle fédérale

Selon la loi de 1867 connue sous le nom de *British North America Act,* la construction ainsi que l'entretien des infrastructures routières relevaient de la responsabilité des gouvernements provinciaux tandis que le gouvernement fédéral s'occupait seulement des infrastructures ferroviaires et maritimes (Ibid.). Cependant, en 1919, le gouvernement fédéral offrit des subventions conditionnelles aux provinces leur permettant de développer un réseau de routes à échelle nationale[260] afin de relier l'ensemble des provinces canadiennes (Ibid.). Bien que le gouvernement fédéral ait mis fin à cette offre en raison des circonstances de la Seconde Guerre mondiale, il engagea de nouveau en 1948 à réaliser un projet plus ambitieux, celui de l'autoroute transcanadienne, avec une longueur colossale de 7821 kilomètres, traversant l'ensemble des provinces canadiennes du pacifique à l'atlantique[261] (Figure 3-89) (Ibid.). Cet engagement se manifesta à travers le *Trans-Canada Highway Act* de 1949 qui fut modifiée par la suite en 1956. Ce fut donc en 1950 que la mise en place de cette autoroute commença, avant qu'elle soit achevée en 1970[262] (Ibid.).

---

[259] Particulièrement avec la production en série de la voiture de Ford le *Model T* à partir de 1908.

[260] L'intérêt du gouvernement fédéral derrière une telle subvention était de résoudre le problème de chômage en créant des emplois en procédant à des grands travaux d'infrastructures routières (Monaghan, 2002).

[261] Selon une statistique datant de 1965, la construction de l'autoroute transcanadienne – la plus longue autoroute au monde- a exigé 14 millions jours de travail. Lors de la fin officielle de ce projet en 1970, le coût global de l'ensemble des travaux réalisés par le gouvernement fédéral a atteint 825 millions de dollars (Monaghan, 2002).

[262] David Monaghan (2002) a dévoilé une certaine austérité du gouvernement fédéral au niveau du financement de la construction de l'autoroute transcanadienne malgré son engagement initial de l'assumer à part entière. Néanmoins, le rôle fondamental du gouvernement fédéral dans le déclenchement de ce projet ne pourrait pas être nié. À ceci s'ajoute le rôle qu'ont joué les associations automobiles (Figure 3-90), les entreprises et les ingénieurs agissant dans le domaine de la construction des infrastructures routières ainsi que les responsables politiques à l'échelle des provinces, particulièrement les hauts cadres des ministères des voiries (Ibid.).

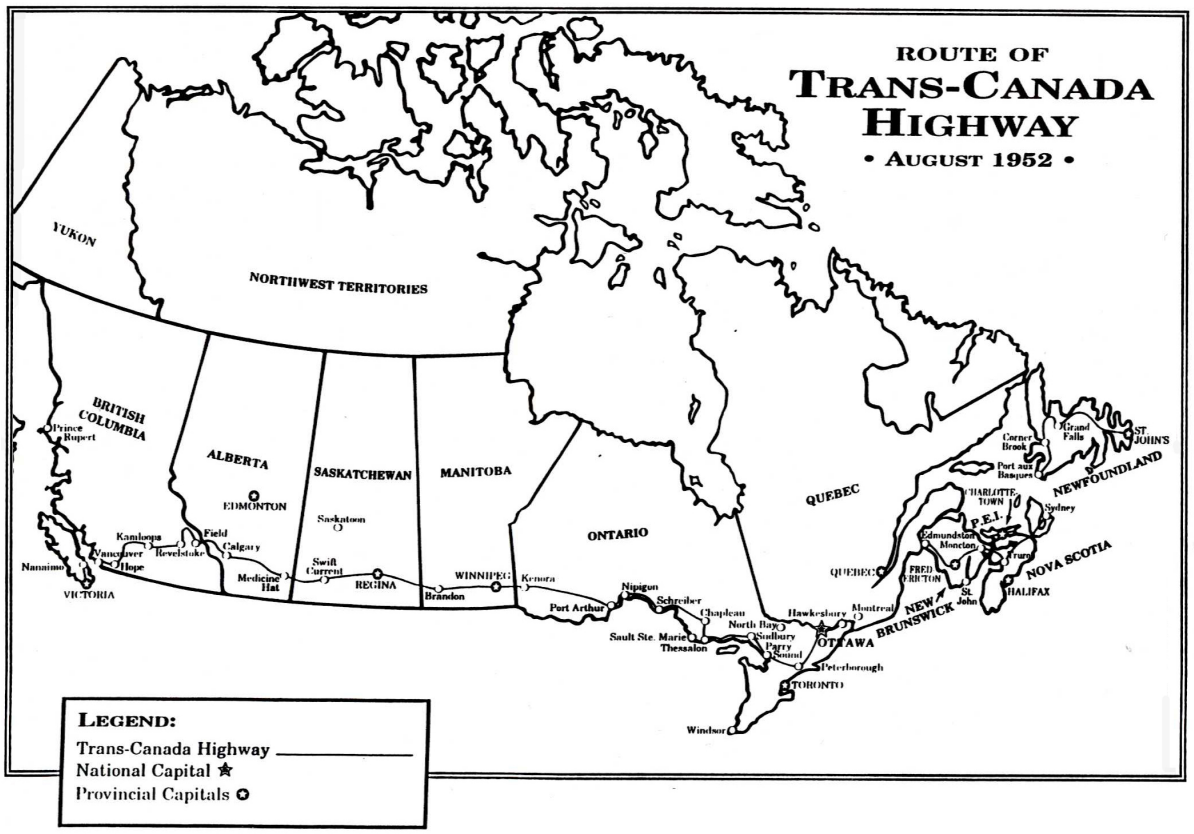


Figure 3-89: Le tracé de l'autoroute transcanadienne en 1952. Source : (Monaghan, 2002, p. 70).

Figure 3-90: Les participants à la 7ème convention canadienne *Good Roads* à Winnipeg, 1920. Créée en 1914, *Canadian Good Roads Association* représentait un lobby de pression visant la construction des routes à travers le Canada. Source : (Monaghan, 2002, p. 11).

3.8.2. L'échelle provinciale

La mise en place d'un réseau d'infrastructures routières dans la province du Québec commença depuis les années 1910[263] et se poursuivait à grands pas pendant toute la première

[263] Qui a été rendue possible grâce à l'adoption d'une loi en 1912 autorisant des prêts aux municipalités permettant l'amélioration de leurs routes et également avec la création d'un département de voirie en 1914 au sein du gouvernement provincial (Hanna, 1998).

moitié du XXe siècle (Figure 3-91 et Figure 3-92) (Ibid.). Ces travaux de voiries furent considérés par le gouvernement provincial comme un outil nécessaire au développement économique qui permettrait –entre-autres– de se doter de revenus considérables issus essentiellement des taxes imposées sur le carburant et les droits de passage (Ibid.). Ces recettes provenant de l'automobile représentaient –dans les années 1920– la majeure partie des revenues des provinces canadiennes (Ibid.). David Hanna (1993) ajoute le fait que sous les deux gouvernements québécois de Taschereau (1920-1936) et de Duplessis (1936-1939), une politique favorisant le transport routier collectif et individuel avait été mise en avant aux dépens du transport ferroviaire[264]. La mise en place d'un réseau d'infrastructures routières –pendant la première moitié du XXe siècle – a joué un rôle stimulateur d'une urbanisation qui fut déjà appuyée par les trains et les tramways de banlieue, tel que le révèle cet extrait :

> « Les axes routiers permettent, de toute évidence, l'accès au territoire en dehors du rayon d'accessibilité des axes ferroviaires, notamment vers les rangs et montées ruraux de la région, sur lesquels les fermiers se font un plaisir de lotir leurs champs au bord des routes pour accommoder les banlieusards. La notion de banlieue linéaire s'ajoute au vocabulaire urbain. Les banlieues ferroviaires s'accroissent rapidement aussi puisque leurs résidants sont libérés de la contrainte de l'accès piétonnier à la gare » (Hanna, 1993, pp. 30-31).

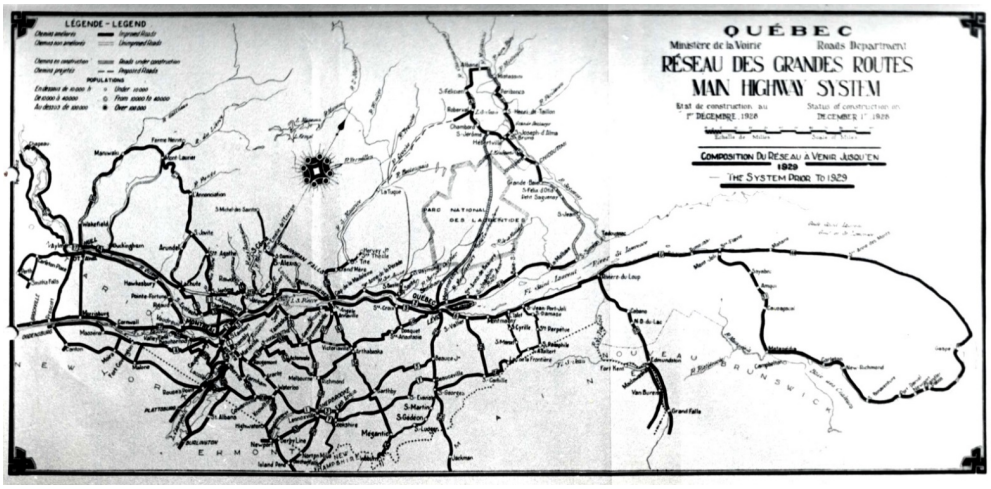


Figure 3-91: Réseau des grandes routes au Québec en 1928.
Source : (Bérard, 1961, p. 18).

[264] Cette orientation a été adoptée malgré le fait que le transport ferroviaire avait connu un certain essor pendant cette période. « Les sociétés ferroviaires Canadien Pacifique, Canadien National et New York Central, ainsi que la société de tramway Montréal & *Southern Counties*, atteignent leur apogée en termes de dessertes de banlieues, entre 1920 et 1945. Les fréquences sont au maximum, le matériel roulant est passablement neuf et le service génère généralement des profits » (Ibid., p. 28).

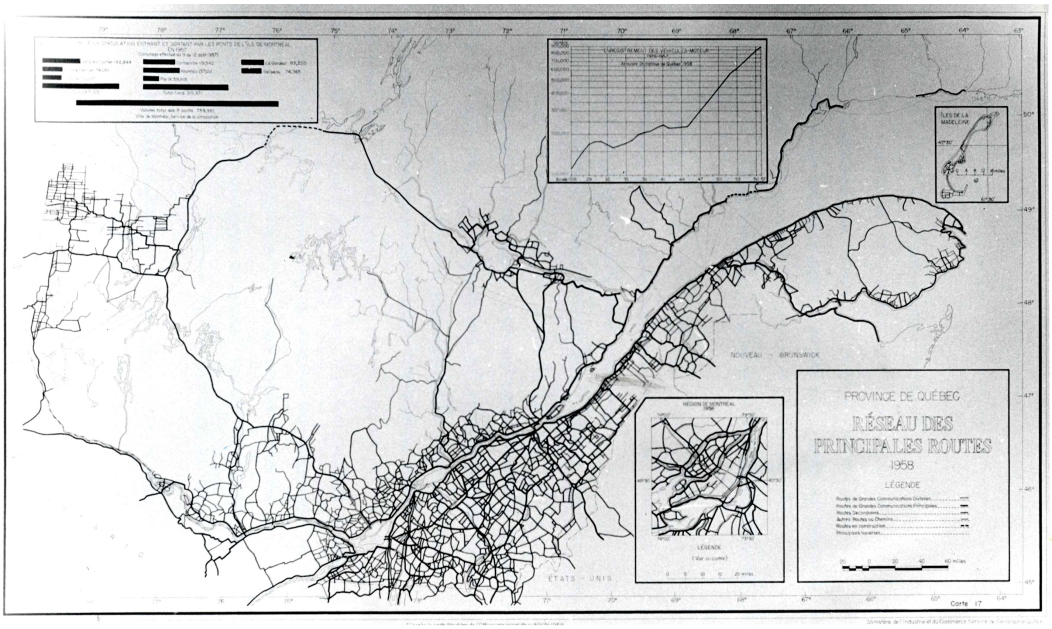


Figure 3-92: Réseau des principales routes au Québec et dans la région de Montréal en 1958.
Source : (Bérard, 2002, p. 69).

Bien que le Québec ait refusé en 1949 la signature à la loi sur la route transcanadienne exprimant ainsi son opposition à la construction de cette route [265], le gouvernement libéral de Jean Lesage s'entenda avec le gouvernement fédéral en 1960 pour la construction de la portion québécoise de cette autoroute d'une longueur de 650 kilomètres. L'exposition universelle de 1967 (Expo-67) constituait également un événement marquant de l'histoire de Montréal qui avait contraint l'État à l'échelle fédérale, provinciale et municipale à faire en sorte que Montréal serait dotée d'un réseau d'infrastructures « complet » qui lui permettrait d'accueillir les visiteurs venant de toutes les directions (Hanna, 1998). Une telle mise en place des infrastructures viaires vint ainsi intensifier une décentralisation déjà entamée de la population et des industries :

> « L'accroissement du parc automobile, la transformation des styles de vie, la décentralisation des activités manufacturières à la suite de la fermeture du canal de Lachine suivie de celle des grandes usines des quartiers péricentraux de Montréal et, surtout, de nouvelles infrastructures assurant la mobilité concourent à ce vaste

[265] C'était sous l'égide du premier ministre conservateur Maurice Duplessis que cette opposition a eu lieu. Duplessis n'était pas contre le principe de l'édification de la transcanadienne mais il s'objectait au fait que le tracé ainsi que les normes soient déterminés par le gouvernement fédéral d'une part, et considérait d'autre part qu'un tel projet visait essentiellement à permettre au fédéral le plein contrôle du transport au Canada (Monaghan, 2002).

mouvement de décentralisation de la population de ces mêmes quartiers centraux vers la banlieue » (Sénécal et Vachon, 2014, pp. 10-11).

3.8.3. L'échelle régionale

Pendant la première moitié du XXe siècle, la région de Montréal était dotée d'un réseau de routes et de ponts rayonnant dans tous les sens et facilitant l'accès des habitants de l'île de Montréal à la compagne et à la banlieue (Figure 3-93). Cependant, la deuxième moitié du XXe siècle a connu un nouvel élan dans la mise en place des infrastructures routières régionales. L'entente du gouvernement du Québec avec le gouvernement fédéral pour construire la portion québécoise de l'autoroute transcanadienne avait coïncidé avec une mission confiée à la Corporation de Montréal métropolitain[266] en 1959 consistant à établir un plan directeur des routes à caractère métropolitain ou régional sur tout le territoire de l'île de Montréal. La zone de cette étude s'étalait sur un rayon de 30 milles (48 kilomètres environ) du centre de Montréal (Figure 3-94). Selon les auteurs de l'étude[267], la définition de cette zone se basait sur le périmètre d'influence régionale qu'exerçait Montréal sur son environnement géographique (Corporation de Montréal métropolitain, 1961).

En se basant sur des prévisions portant essentiellement sur l'accroissement de la population, des véhicules, des tendances de déplacement et des volumes de circulation (Figure 3-96 et Figure 3-97) dans les prochaines vingt années, la Corporation de Montréal métropolitain considéra le réseau de voies existantes sur l'île de Montréal (Figure 3-95) inapte à répondre aux

[266] Selon les Archives de la Ville de Montréal, la Corporation de Montréal Métropolitain fut constituée en vertu de La Loi concernant La Corporation de Montréal métropolitain, sanctionnée le 5 mars 1959 (Statuts de la province de Québec, 1959, 7-8 Elizabeth II, Chapitre 52, section 2) et entrée en vigueur le 4 avril 1959. Elle remplace la Commission métropolitaine de Montréal (créée en 1921) et elle hérite de ses droits et pouvoirs. La Corporation de Montréal Métropolitain regroupe les municipalités suivantes : Montréal, Westmount, Outremont, Verdun, Saint-Laurent, Lachine, Mont-Royal, Lasalle, Saint-Pierre, Hampstead, Montréal-Ouest, Montréal-Est, Pointe-aux-trembles, Montréal-Nord et Saint-Michel. Le mandat de la Corporation fut d'effectuer un contrôle financier des municipalités sur le territoire de l'île de Montréal ainsi que de procéder à des expropriations, de s'occuper des grands enjeux intermunicipaux, dont l'élaboration d'un réseau routier métropolitain. La Corporation de Montréal Métropolitain est abolie et remplacée le 1er janvier 1970 par la même loi qui crée son successeur, la Communauté urbaine de Montréal (L.R.Q., 1969, c. C-37.2) (Source : https://archivesdemontreal.ica-atom.org/corporation-de-montreal-metropolitain. Consulté le 12 octobre 2018 ; http://archivesdemontreal.com/greffe/guide-archives/pdf-catalogues/CUM5.pdf. Consulté le 12 octobre 2018).

[267] Il convient ici de préciser que la Corporation de Montréal métropolitain a confié l'élaboration du plan directeur des routes à caractère métropolitain à un bureau d'étude composé des ingénieurs conseils J. A. Lalonde, L. Girouard et L. Letendre (Corporation de Montréal métropolitain, 1961).

besoins futurs en termes de circulation. Ainsi, la solution à une telle situation selon la CMM consistait essentiellement à mettre en place un nouveau réseau d'infrastructures routières rapides (Figure 3-98 et Figure 3-99).

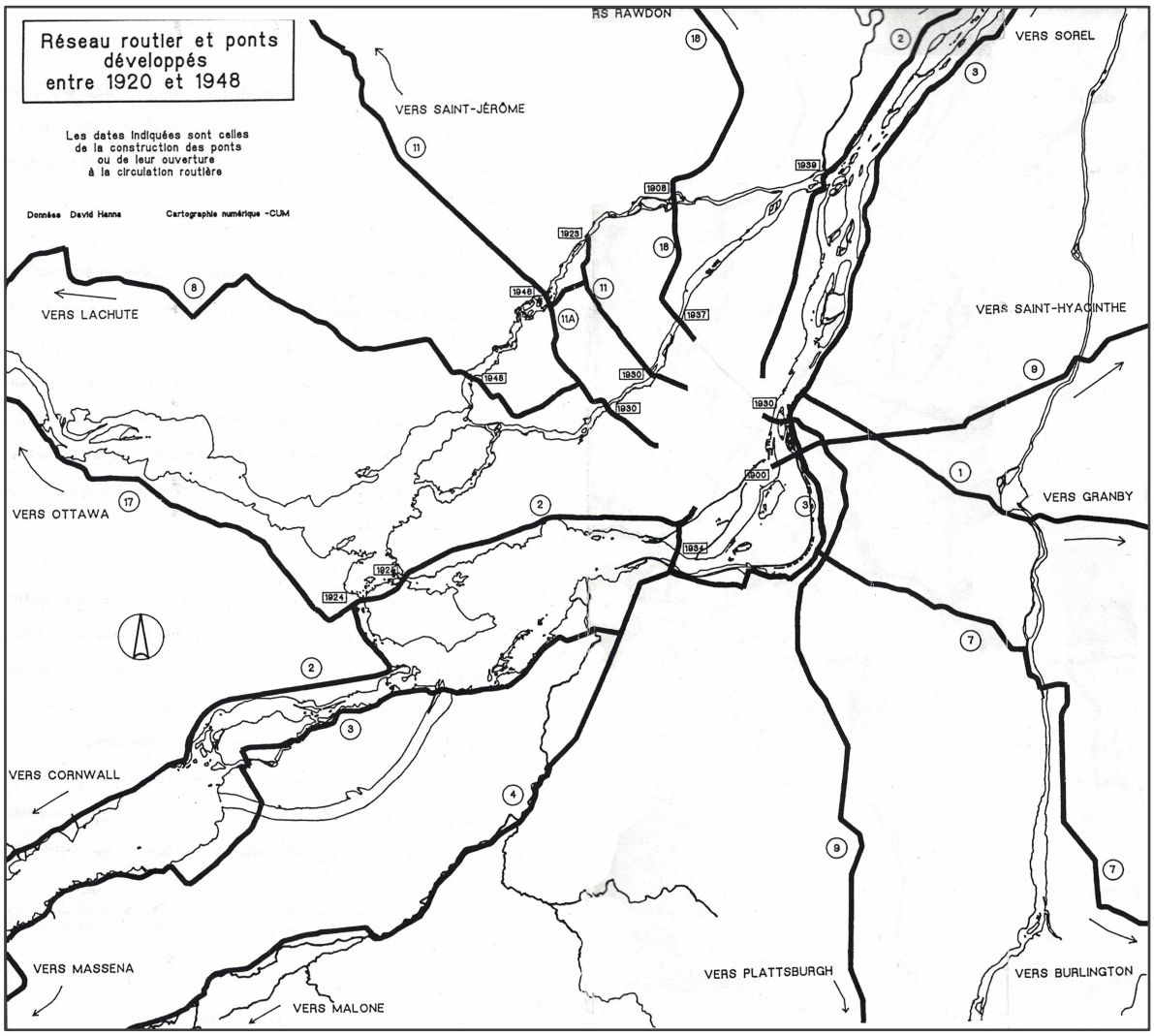


Figure 3-93: Réseau routier et ponts développés entre 1920 et 1948. Source: (Hanna, 1993, p. 29).

Figure 3-94: Plan directeur des routes métropolitaines telles que définies par la Corporation de Montréal métropolitain en 1960. Source : (Corporation de Montréal métropolitain, 1960).

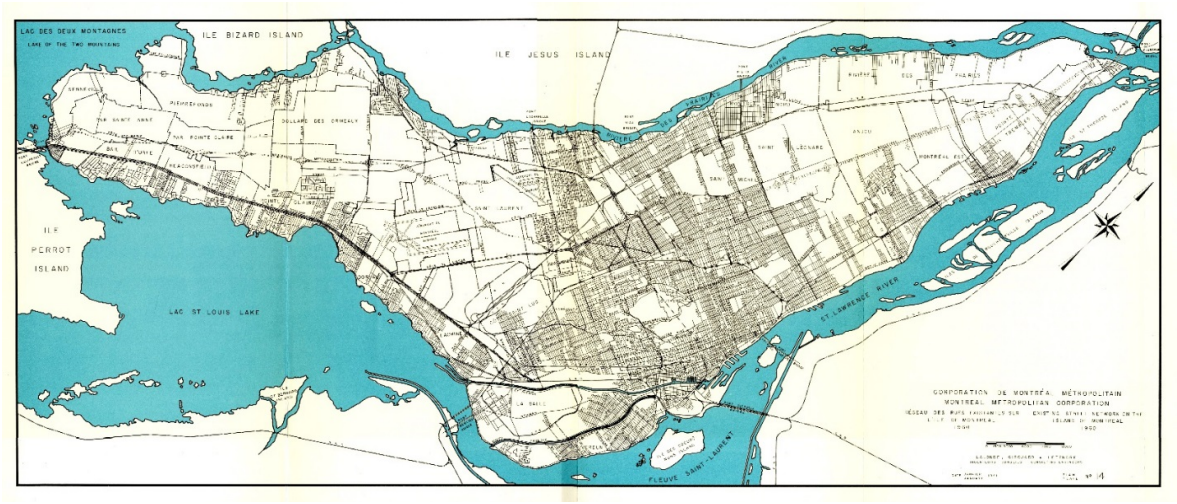


Figure 3-95: Réseau des rues existantes sur l'île de Montréal en 1960.
Source : (Corporation de Montréal métropolitain, 1961, Plan n. 14).

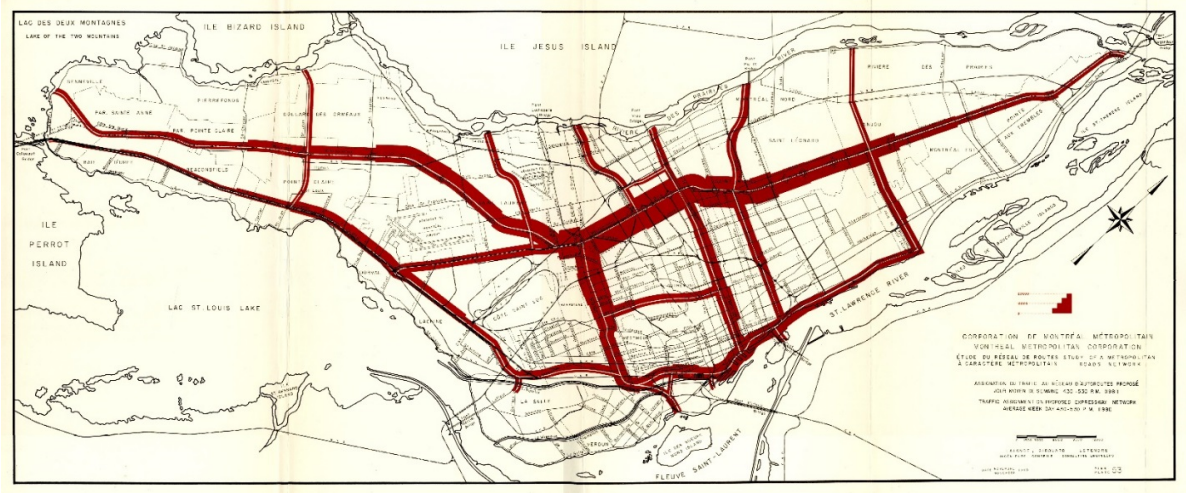


Figure 3-96: Volume de la circulation sur le réseau de « voies express » en 1958.
Source : (Corporation de Montréal métropolitain, 1961, Plan n. 51).

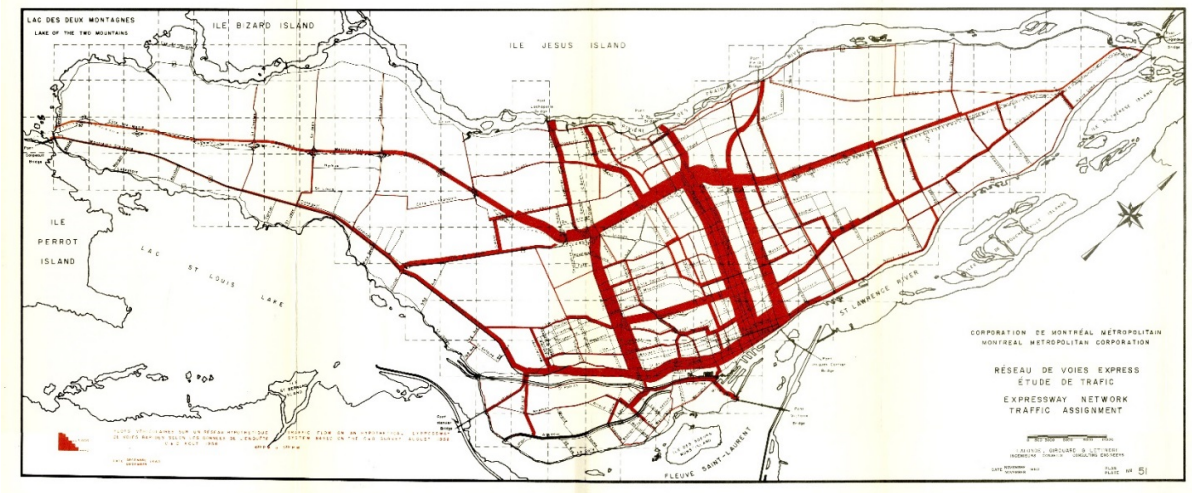


Figure 3-97: Prévision des volumes de circulation véhiculaire en 1981 sur le réseau d'autoroutes proposées.
Source : (Corporation de Montréal métropolitain, 1961, Plan n. 53).

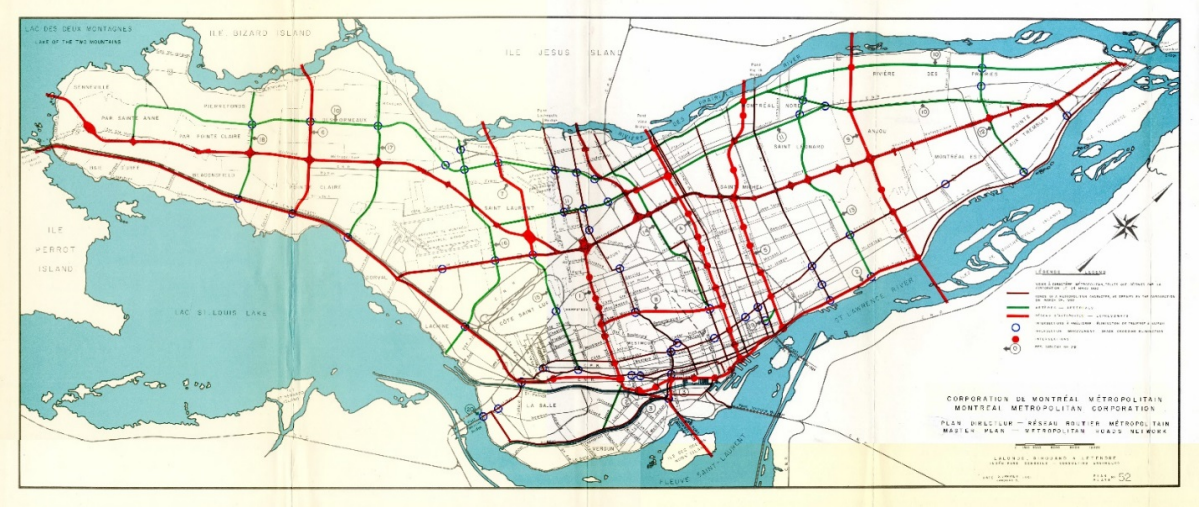


Figure 3-98: Plan directeur du réseau de routes à caractère métropolitain. Source : (Corporation de Montréal métropolitain, 1961, Plan n. 52).

Figure 3-99: L'échangeur Décarie ouvert à la circulation en 1960 (croisement de l'autoroute transcanadienne et de l'autoroute Décarie). Source : (Corporation de Montréal métropolitain, 1961, p. 1).

La Corporation de Montréal métropolitain, en définissant le plan directeur des routes métropolitaines en 1961 nous laisse comprendre à quel point la planification des infrastructures routières constituait une préoccupation prioritaire dans la planification de la région montréalaise au début des années 1960. Cette priorité donnée à la planification des infrastructures routières régionales avait été également confirmée par la rapidité de leur exécution juste avant l'exposition universelle de 1967, vingt ans avant que le schéma de la Communauté urbaine de Montréal soit adopté (Divay et Gaudreau, 1982). Disposant de peu de pouvoir politique, la CUM se trouvait limitée par l'absence d'une concertation entre la Ville de Montréal et certaines de ses banlieues qui aspiraient à l'autonomie plutôt qu'à une vision commune en termes d'aménagement métropolitain (Bérubé, 2014b). Le schéma adopté par la CUM en 1986 reflétait essentiellement les faits établis et les trajectoires de développement existantes, déterminées entre autres, par les principaux axes routiers tracés et projetés en 1961 par la Corporation de Montréal métropolitain.

3.9. Le rôle de la Société centrale d'hypothèques et de logement

> « Le fait que d'immenses banlieues s'étalent autour de nos grandes cités n'est pas dû au hasard, et encore moins à un choix librement exercé par les gens entre la ville et la banlieue ; on a en effet considérablement favorisé cet état de choses (en pratique imposé à un bon nombre de familles) en organisant quelques chose qui, jusque vers 1935, faisait défaut aux États-Unis : un marché hypothécaire à l'échelon national, créé tout spécialement pour faciliter la construction de maisons individuelles en banlieue » (Jacobs, 2012, p. 305).

Telle était la situation aux États-Unis, le pays voisin qui avait inspiré le Canada par sa politique de logement, pendant la première moitié du XXe siècle. Il s'agit dans ce qui suit, de présenter en quoi la société centrale d'hypothèques et de logement [268] a-t-elle participé à mettre les assises de la « banlieue automobile » au Canada notamment à travers les aspects idéologiques et pratiques. Pour ce faire, nous présenterons en premier lieu le contexte d'émergence de cette instance ainsi que sa vision urbanistique à travers son programme de logement. En deuxième lieu, nous mettrons la lumière sur l'influence que la SCHL a pu exercer sur l'urbanisme en tant que discipline et en tant que pratique à l'échelle nationale, provinciale

[268] Connue depuis 1979 sous le nom de société canadienne d'hypothèques et de logement.

et municipale. En dernier lieu, il s'agira de montrer les liens qu'on a pu identifier entre la SCHL et la ville de Kirkland tout en évaluant leur degré d'influence sur la configuration urbaine de la ville de Kirkland.

3.9.1. Le contexte de création de la SCHL

Plusieurs facteurs expliquent la création de la SCHL en 1946. Le Canada a connu une longue période de dépression économique qui a été accentuée par les années de la première et de la Seconde Guerre mondiale ainsi que par la crise économique des années 1930. Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, La croissance démographique engendrée par le *Baby-boom* conjuguée à l'exode massif de la population rurale vers les villes et le retour des soldats au pays avaient entraîné une forte demande en matière de logement. Ainsi, le gouvernement canadien se trouve contraint à créer un grand nombre d'habitations tout en facilitant l'accès à la propriété. Bien qu'il y eût –avant la naissance de la SCHL – des organismes chargés de la production de divers types de logements, chacun de ces intervenants agissaient dans un cadre juridique particulier, selon des normes particulières, et pour servir une clientèle spécifique[269]. C'est suite à ce contexte que la SCHL fut créée pour mettre fin à cette fragmentation au niveau de l'administration du logement, et vient ainsi concrétiser l'une des recommandations principales mentionnées dans le Rapport Curtis[270] insistant sur la nécessité de créer un organisme ou un ministère fédéral unique qui sera en mesure de gérer tout programme de logement émanant des secteurs public ou privé (Lachance, 2009).

En vertu d'une loi adoptée par le parlement canadien en 1946, la société centrale d'hypothèques et de logement (SCHL) fut fondée en tant qu'instance suprême en matière d'habitation au Canada ayant pour mission principale de rendre toute intervention en matière de logement au Canada l'objet d'une concertation centralisée. Cette instance fondée –juste après la Seconde Guerre mondiale– pour promouvoir la production de masse et l'achat de maisons

[269] On peut citer à titre d'exemple la société de la Couronne ou la WHL (*Wartime Housing Limited*) chargée de loger les familles des ouvriers qui manufacturaient les matériaux de guerre, ou encore la compagnie *Housing Enterprise of Canada Limited* (HECL) constituée par des groupes d'assurance-vie ayant pour tâche de produire des logements à loyer pour les vétérans (Lachance, 2009).

[270] Ce rapport a été rédigé par W. A. Curtis, président du sous-comité du logement et de l'urbanisme (créé en 1942) et agissant au sein du comité consultatif pour la reconstruction d'après-guerre (formé en 194l). Ce rapport fournit une analyse des besoins en matière de logement pendant la période d'après-guerre en prévoyant une pénurie de logements dans les villes canadiennes (Ibid.).

unifamiliales, fut chargée d'administrer la loi nationale sur l'habitation (LNH)[271] proclamée en 1944. Cette dernière prévoyait des prêts hypothécaires aux entrepreneurs et aux particuliers pour « la construction de nouvelles maisons, la réparation et la modernisation de maisons existantes, l'amélioration des conditions de logement et de vie et l'expansion de l'emploi au cours de l'après-guerre »[272]. Agissant à la fois à titre de prêteur direct et également comme assureur des prêts effectués par des institutions financières agréées (Divay, 1981), la SCHL promouvait un système de financement hypothécaire qui serait lié à de nouvelles méthodes de construction et de subdivision de terres (Harris, 2004). Ces méthodes –que la SCHL considérait comme des principes ou normes que tout « demandeur de prêt » devait s'y confirmer– permettaient à la société de s'assurer de la pérennité de son investissement dans le sens où une qualité minimale stable sur le long terme soit maintenue, en garantie des prêts hypothécaires octroyés. Selon la SCHL, la qualité architecturale de la construction en tant que telle est étroitement liée à la qualité du contexte urbain. Cette dernière serait essentiellement garantie non seulement moyennant la qualité du design urbain mais avant tout, par le biais du zonage, qui, à travers la ségrégation des fonctions urbaines, assurerait la protection des valeurs des propriétés immobilières (Lachance, 2009). Dans cette optique, et en vertu des dispositions de la loi nationale sur l'habitation, la SCHL se donne le droit de :

> « […] faire prendre toutes mesures jugées nécessaires ou appropriées en vue de stimuler la construction d'ensembles d'habitation qui, à son avis, sont pratiques et économiques et d'encourager la propagation de meilleures constructions et d'un bon aménagement communautaire. […] La règlementation de l'aménagement des espaces extérieurs et de la construction prévue par la loi relève des gouvernements provinciaux. La Société doit, toutefois, examiner les projets de constructions d'habitations pour lesquels une aide financière en vertu de la loi nationale sur l'habitation est sollicitée » (SCHL, 1970, p. 1).

[271] Cette loi vient remplacer l'ancienne loi sur l'habitation de 1938 dans le but de regrouper la majeure partie des lois fédérales déjà existantes. Cette loi propose dix différentes catégories d'aide à la production de logements qui sont : 1- Les prêts pour l'accession à la propriété privée ; 2- Les prêts pour le logement locatif ; 3- L'assurance-prêt ; 4- Les prêts pour compagnies à dividende limité ; 5- Les prêts aux producteurs de matière première ; 6- L'élimination des taudis ; 7- le logement en zones rurales ; 8- Les prêts directs ; 9- Le regroupement de terrain ; 10- Le logement public (Ibid.).

[272] Extrait tiré de G. Lillie, Robert. (1966). *Vingt années d'habitation ; la SCHL de 1946 à 1966*. Partie I. *Habitat.* 9(3-4), mai-juin-juillet-août 1966. p. 16.

3.9.2. La vision urbanistique de la SCHL à travers son programme de logement

> « Housebuilding is no longer a simple task of constructing individual houses for particular owner. It is now a large-scale operation for producing each community's stock of housing; it requires the collaboration of many parties including, amongst others, land-subdividers, financial institutions, building organizations and various government authorities » (SCHL, 1952, p. 1).

Tel que le montre cet extrait de la publication *Housing Design*[273]*,* la SCHL considère que la construction des habitations a dépassé l'ère du projet de la maison individuelle conçue à la demande d'un client particulier. La société annonce plutôt l'entame d'une nouvelle ère, celle du projet résidentiel à grande échelle qui répondra aux besoins d'une clientèle beaucoup plus large. Cette vision s'affirme encore à travers cet extrait du manuel *Principes pour le groupement de petites maisons* publié en 1954 :

> « Une maison fait partie d'un groupe d'habitations.
> Un groupe d'habitation fait partie d'un voisinage.
> Un voisinage fait partie d'une cité » (SCHL, 1954, p. 2).

3.9.2.1. Le cadre référentiel de la SCHL

La mise en évidence du cadre référentiel ayant déterminé les choix conceptuels la SCHL a été possible grâce à une de ses propres premières publications intitulée *Housing Design* réalisée en deux parties (une partie en 1952 et l'autre en 1953) en tant que supplément au journal de l'Institut Royal d'architecture du Canada (IRAC). La SCHL y annonçait que le modèle *Radburn*[274] constituait sa principale source d'inspiration, tant à l'échelle architecturale qu'à l'échelle urbanistique :

> « At the present time, the strongest influence upon the design of housing project is the plan of Radburn, New Jersey […]. This familiar plan is therefore illustrated here as a classic example demonstrating the concept of a whole neighborhoods, based upon a

[273] Cette publication a été réalisée en deux parties: CMHC. (1953). Housing Design. Part 2. *Journal of the Royal Institute of Architecture*, 30(5). Et: CMHC. (1952). Housing Design. Part 1. *Journal of the Royal Institute of Architecture*, 29(9).
[274] Les principaux traits de ce modèle ont été déjà explicité précédemment dans la section : 3.5.2.9. *Regional Plan of New York and its Environs*, 1921-1929.

street system separating vehicular from pedestrian traffic and introducing the arrangements of housing groups » (SCHL, 1952, p. 3).

Tel que le révèle cet extrait, le plan *Radburn* inspirait la SCHL relativement à trois principaux paramètres : la manière selon laquelle a été conçu le voisinage, la séparation de la circulation piétonne et véhiculaire, et le mode d'arrangement des groupements d'habitations.

D'autre part, certains projets réalisés au Canada après la Seconde Guerre mondiale avaient retenu l'attention de la SCHL. Parmi lesquels, on peut citer *Wildwood* à Winnipeg au Manitoba conçu et réalisé par un développeur privé et qui représente selon la SCHL une variation du modèle *Radburn* avec le remplacement de la rue en cul-de-sac par une rue en forme de boucle dépourvue de trottoirs (Figure 3-100). L'emploi de cette forme avait été justifié par la SCHL en raison des avantages qu'elle pourrait offrir en matière de facilité du déneigement et de protection en cas d'éventuels incendies (CMHC, 1953). Le projet constituait également une référence en termes de variation des types d'habitations individuelles permettant ainsi d'éviter la monotonie architecturale telle que c'était le cas dans le modèle *Radburn*. (SCHL, 1952).

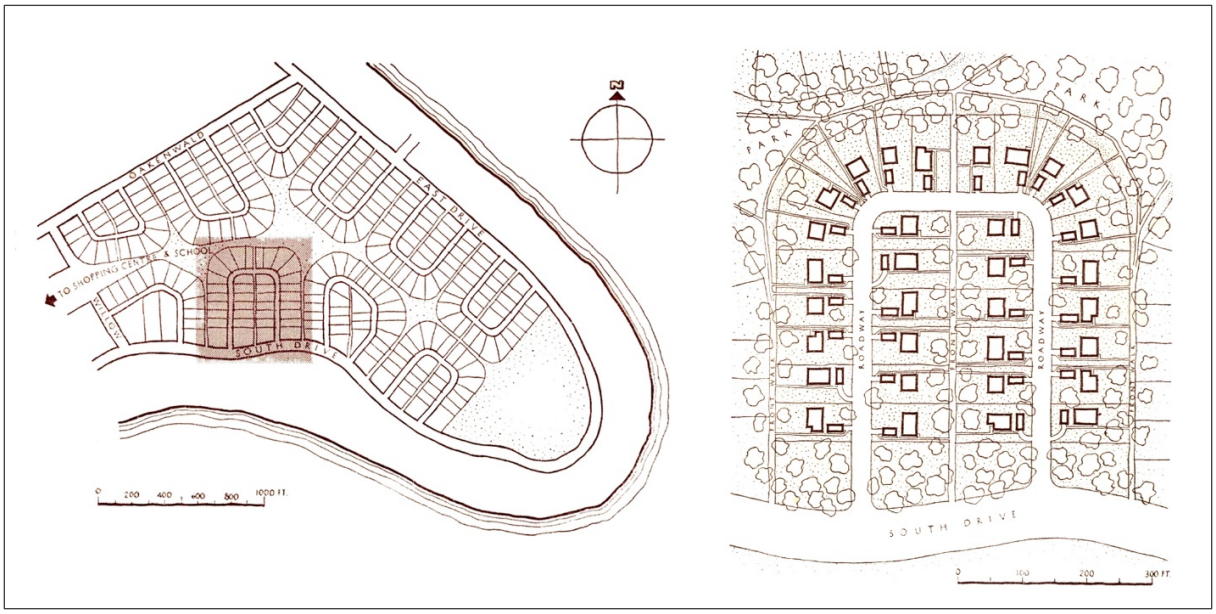


Figure 3-100: Wildwood, Winnipeg, Manitoba : À gauche, le plan de l'ensemble résidentiel ; À droite : Le groupement d'habitations sur une rue en forme de boucle en tant qu'entité constitutive de l'ensemble résidentiel. Source : (CMHC, 1953, pp. 4-5).

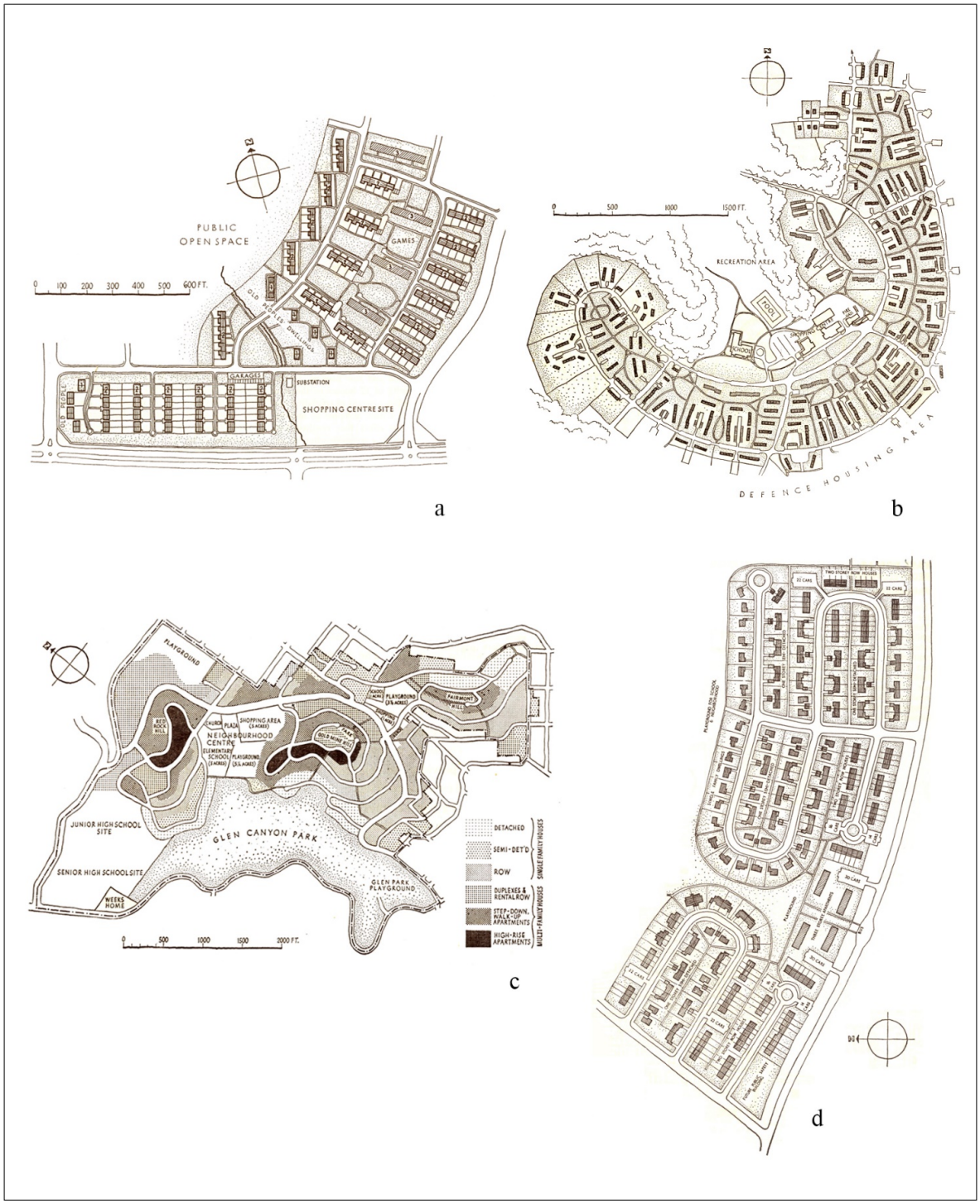


Figure 3-101: Quelques références de la SCHL en matière de diversité de types de logements : a) Stonebridge Highway Estate, Coventry, Angleterre. Source: (CMHC, 1953, p. 53); **b) Greenbelt, Maryland, États-Unis**. Source: (CMHC, 1953, p. 55); **c) Diamond Heights Redevelopment Project, San Francisco, États-Unis.** Source (CMHC, 1953, p. 60) ; **d) Kitimat, Colombie Britannique**. Source : (CMHC, 1953, p. 59).

La tendance des pays industriels vers l'uniformisation des goûts et des modes de vie de leurs populations avait conduit vers une certaine normalisation et standardisation des besoins en termes de produits et de services. Ceci se traduisait à travers la vision architecturale et urbanistique de la SCHL se basant sur le principe de l'économie[275] par le biais de la normalisation des parties constituantes de l'habitation en tant que telle (portes, fenêtres, etc…) et des composantes du groupement d'habitations[276]. Néanmoins, ceci ne devrait pas induire – selon la SCHL – vers une monotonie de la production architecturale qui pourrait s'accentuer encore plus avec les politiques municipales de zonage. Dans ce sens, la SCHL se référait à quelques projets aux États-Unis, en Angleterre et au Canada (Figure 3-101) présentant une diversité en matière de types d'habitations.

La maison unifamiliale détachée, semi-détachée ou en rangée ainsi que les habitations multifamiliales telles que les appartements en duplex et les appartements dans un immeuble à grande hauteur offrent –selon la SCHL – une certaine variété qui pourrait être exploitée afin d'éviter la monotonie dans la conception des projets résidentiels (SCHL, 1953). Cependant, la SCHL avait voulu développer d'avantage ce principe en ciblant une nouvelle clientèle type, qui n'était plus celle de la famille de l'ouvrier travaillant dans les industries de guerre ni celle de la famille des vétérans, mais celle de la famille de la classe moyenne salariée désirant fonder un foyer en temps de paix. Dans cette optique, la SCHL considérait la maison individuelle de banlieue comme la forme la mieux adaptée à sa clientèle cible[277] (Lachance, 2009). Bien que la SCHL ait essayé d'introduire une certaine variété à travers les modèles de maisons individuelles proposées[278], ces dernières seraient toujours groupées selon des normes et des principes prédéterminés pour former les divers ensembles résidentiels. En effet, dans un document publié en 1954 qui s'intitule : *Principes pour le groupement de petites maisons* (Figure 3-102), la SCHL avait présenté sa vision urbanistique selon laquelle les petites maisons devraient être regroupées pour former le quartier dit résidentiel ou le voisinage. Partant de l'échelle de

[275] La SCHL a hérité ce principe de l'économie par la normalisation de la société *Wartime Housing Limited* et son projet de la maison ouvrière (Lachance, 2009).
[276] À travers, entre autres, la normalisation de rues et des intersections, la normalisation des rapports entre les habitations d'une part et du rapport entre l'habitation et la rue d'autre part.
[277] La SCHL a également matérialisé ses programmes de logement à travers d'autres types d'habitations telles que les appartements, les duplexes et les maisons en rangée (CMHC, 1953).
[278] À travers 24 catalogues contenant 630 modèles de maisons, et ce, dans la période entre 1946 et 1974 (Lachance, 2009).

l'habitation et allant jusqu'à l'échelle de la cité (Figure 3-103), la SCHL se voulait porteuse non seulement d'une vision urbanistique globale du projet résidentiel mais également d'un cadre conceptuel déterminant les choix des promoteurs immobiliers.

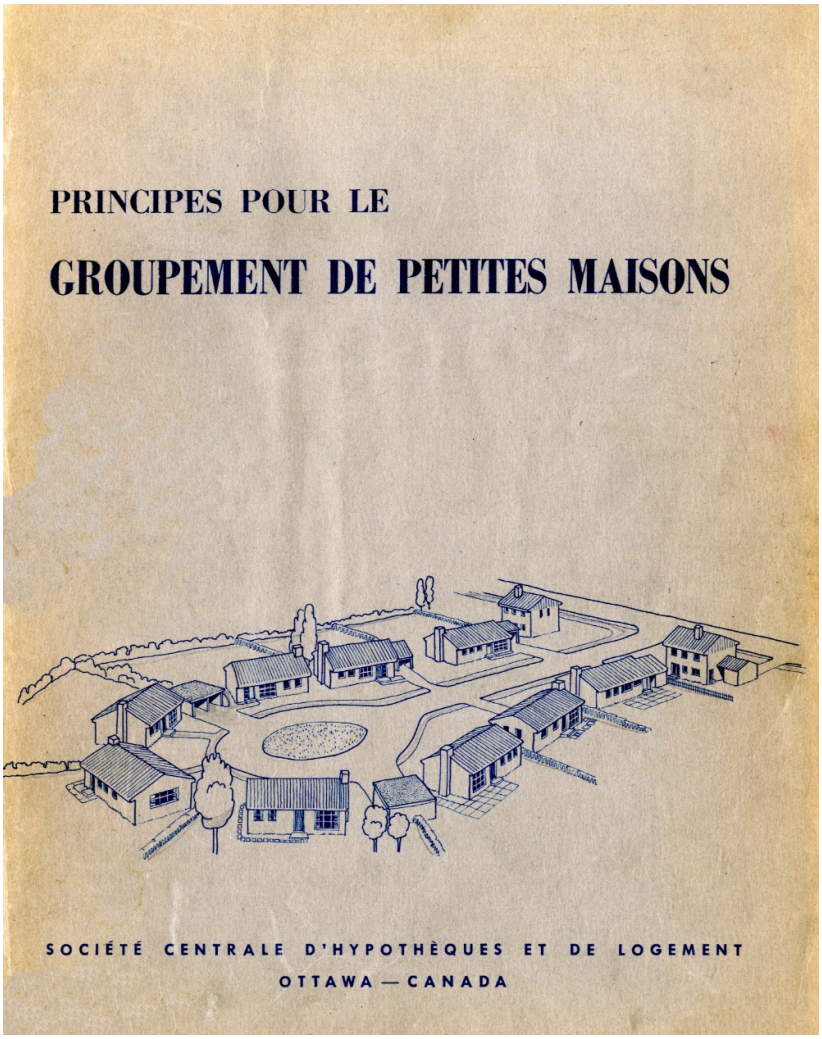


Figure 3-102: La page de couverture du guide « Principes pour le groupement de petites maisons ». Source : (SCHL, 1954).

En se reposant principalement sur les données présentées dans ce manuel tout en se focalisant sur le rapport entre les entités urbaines et les infrastructures viaires, la vision urbanistique de la SCHL sera explicitée à travers les échelles suivantes :

- L'échelle de l'ensemble résidentiel ou de la cité
- L'échelle du voisinage
- L'échelle du groupement d'habitations
- L'échelle de l'habitation

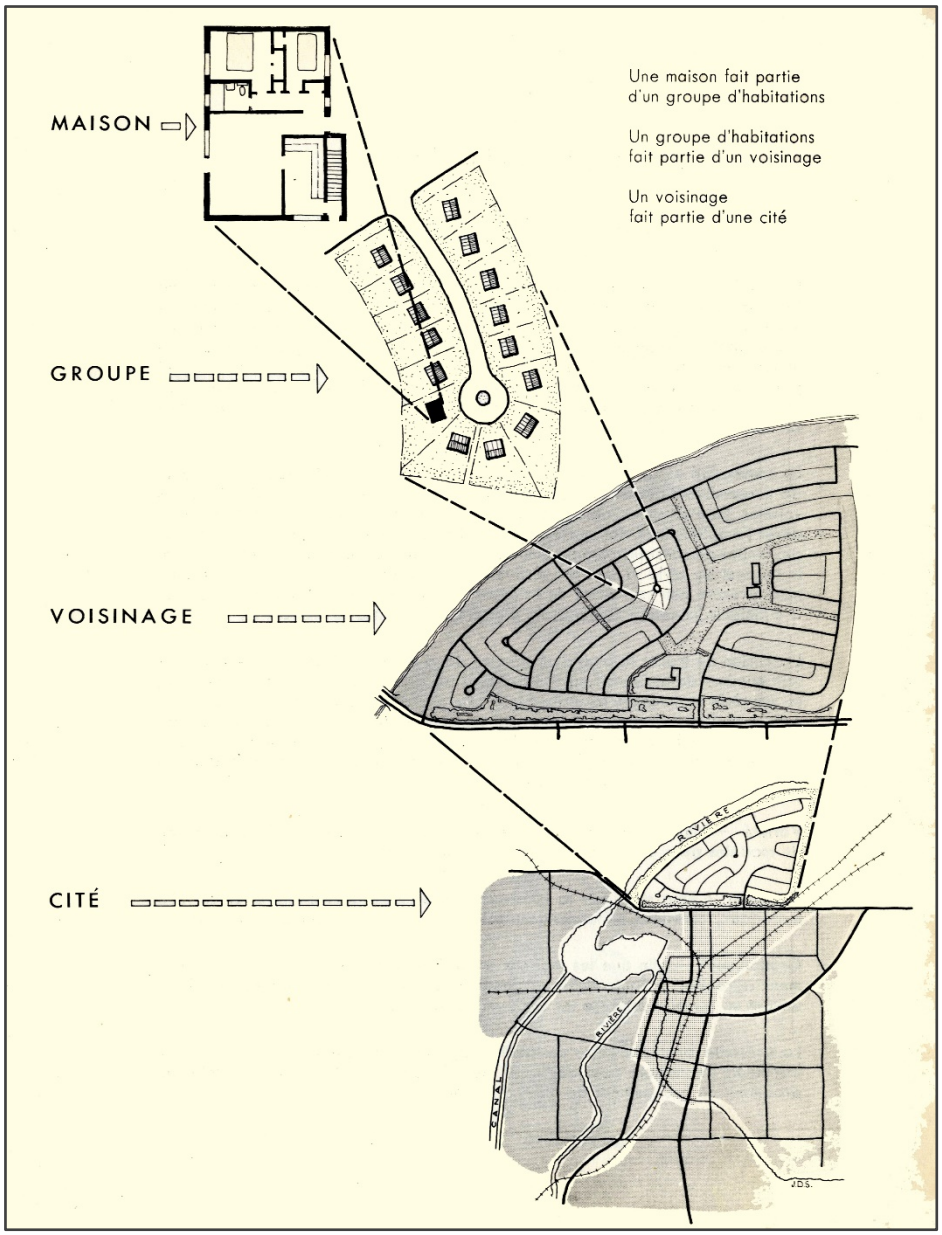


Figure 3-103: De l'échelle de l'habitation à l'échelle de la « cité ».
Source : (SCHL, 1954, p. 3).

3.9.2.2. L'échelle de l'ensemble résidentiel ou de la « cité »

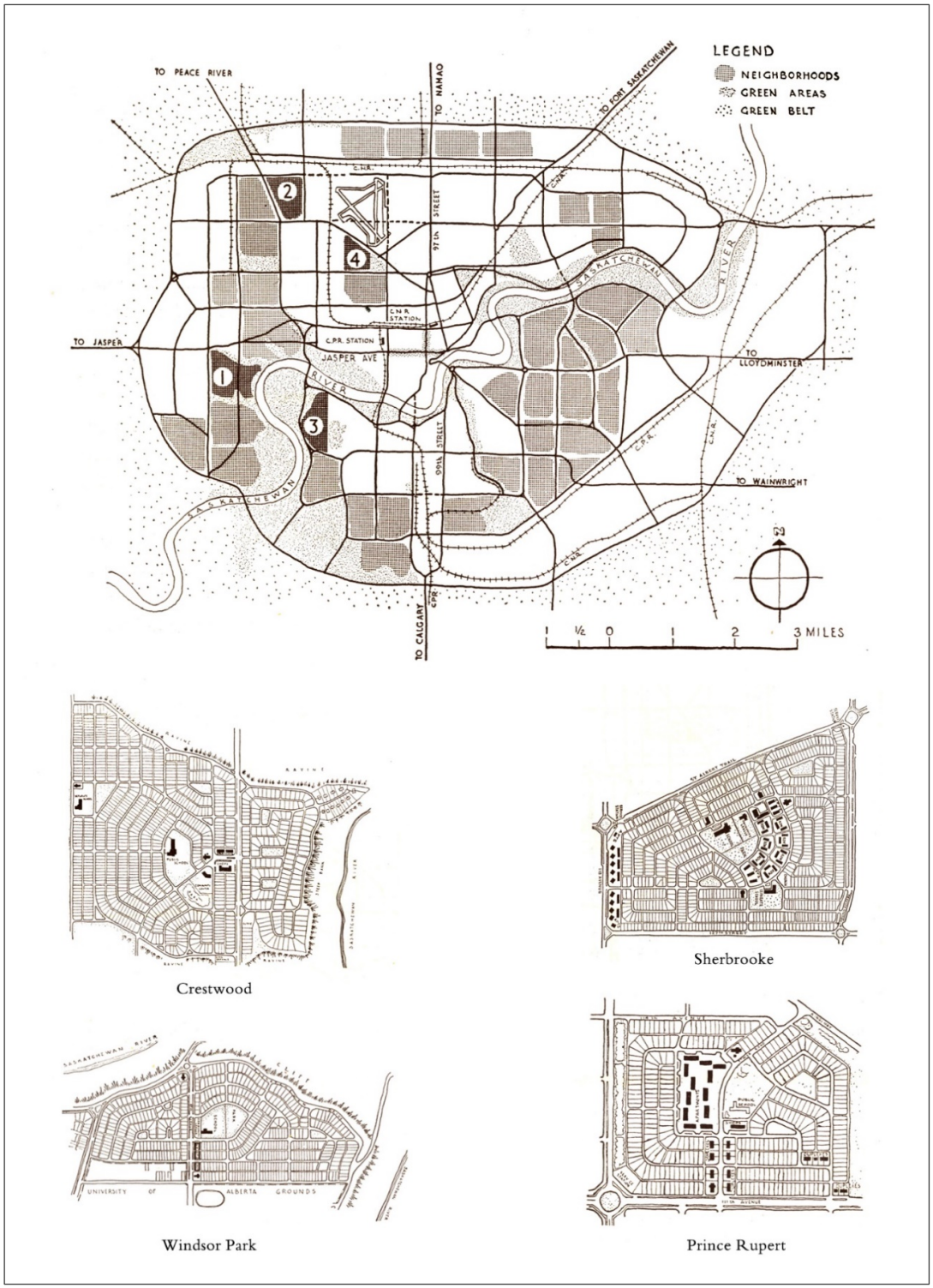


Figure 3-104: La planification des voisinages dans la périphérie de la ville d'Edmonton en 1950.
Source : (CMHC, 1953, p. 4).

La vision de la SCHL du projet résidentiel à l'échelle urbaine et plus particulièrement dans le contexte périurbain se manifestait à travers l'exemple des voisinages développés dans la périphérie de la ville d'Edmonton en 1950 [279] (Figure 3-104). Ce plan avait été cité par la SCHL [280] en tant que référence en matière de planification des aires résidentielles dans l'espace suburbain. Par ailleurs, il révèle que les voisinages sont des composantes du projet de planification résultant du découpage de l'espace périurbain en secteurs délimités par des artères principales est-ouest ou nord-sud.

3.9.2.3. L'échelle du voisinage

En se reposant sur la Figure 3-105 montrant un voisinage recommandé par la SCHL, on peut dire que ce dernier se compose des éléments suivants :

- Un réseau de voies hiérarchisées
- Des ruelles et des sentiers pour les piétons
- Des groupements d'habitations reliés par un système de voies hiérarchisées destinées principalement à la circulation automobile. Ces derniers – pouvant avoir plusieurs formes – seraient composés d'un nombre limité de maisons et seraient accessibles depuis une seule rue dite résidentielle.
- Un espace vert partagé entre les groupements d'habitations et qui serait accessible par la partie arrière des habitations permettant de relier les groupements entre eux, aux espaces de services et aux équipements divers par le biais de sentiers piétonniers. Cet espace vert joue aussi le rôle d'espace de détente pour les habitants.
- Des équipements publics (école, etc…)
- Des entités commerciales (magasins, centres commerciaux…)

[279] Ces voisinages faisaient partie d'un plan global conçu par le département de la planification des villes (*Town Planning Department*) sous la direction de Noel Dant (CMHC, 1953).
[280] Dans sa publication *Housing Design* en 1953.

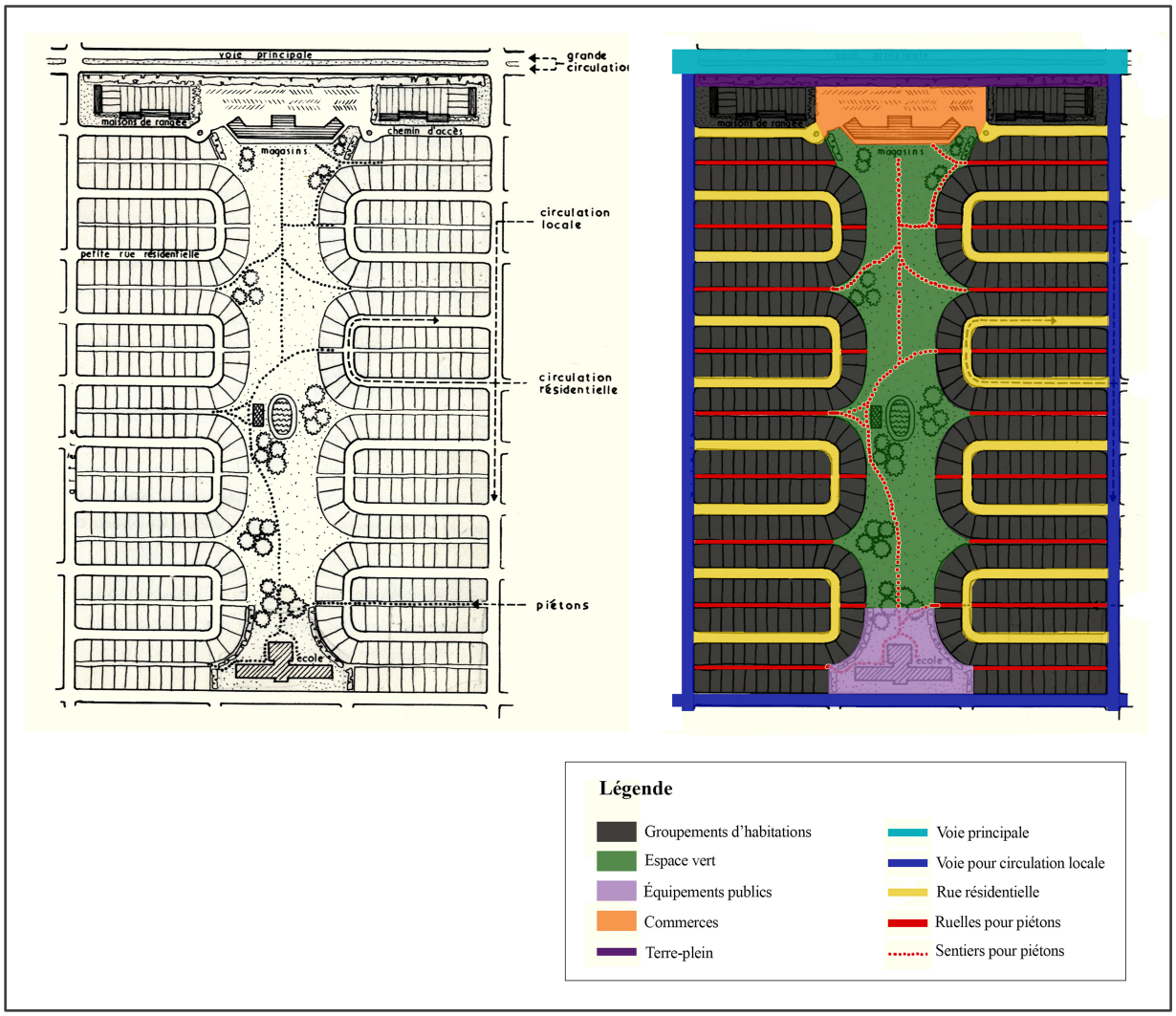


Figure 3-105: Ensemble de groupements d'habitations dans un voisinage. Source : (SCHL, 1954, p. 33). Illustration à droite traitée par l'auteur.

Depuis sa création, la SCHL avait financé plusieurs études architecturales et urbanistiques afin de produire sa propre assise théorique notamment en termes de méthodes de subdivision de terres[281]. Dans un article intitulé *Subdivision Planning* publié en 1955 dans la revue *Community Planning Review,* Alan Crossley[282] estimait qu'une subdivision planifiée et ordonnée pourrait faire éviter les municipalités le gaspillage en termes de coûts et d'espace.

[281] Rappelons ici, que ces méthodes doivent être respectées par tout promoteur voulant avoir accès à des prêts hypothécaires de la part de la SCHL.
[282] Alan Crossley, l'auteur de cet article, est un architecte et urbaniste d'origine britannique qui a travaillé au sein du département d'architecture de la SCHL pour préparer des plans et des catalogues entre 1949 et 1955 (Lachance, 2008 ; Teodorescu, 2012).

Crossley (1955) pensait que le manque de compréhension des principes de la subdivision de la part des agents municipaux et des promoteurs pourrait expliquer la pauvreté conceptuelle de certains lotissements produits. « À part les « dollars perdus » dans les plans mal-conçus, il y a également les occasions manquées d'aménager des rues sûres, commodes et d'un aspect agréable où les propriétés auront du caractère », ajoutait l'architecte (Ibid., p. 77). Selon Crossley, toute subdivision devrait se baser, entre-autres, sur les principes suivants :

- Quand cela est possible, pas plus de deux rues devraient se rencontrer à une intersection. Les intersections en « T » réduisent les risques de la circulation et donneront une meilleure apparence aux rues en fermant les perspectives.
- La circulation en transit par le biais des raccourcis ne doit pas avoir lieu dans une subdivision. Les artères principales de circulation devraient être dirigées autour du périmètre extérieur du quartier, avec un nombre limité de point d'accès.
- Dans l'aménagement des terrains, ceux-ci doivent faire face à la direction opposée du terrain vague adjacent dont le développement peut ne pas être régi, chose qui comporte toujours un certain élément d'incertitude.
- Autant que possible, les terrains doivent être à peu près rectangulaires et les côtés perpendiculaires à la rue. Normalement, la proportion de la largeur à la longueur ne devrait pas dépasser 1:3. On devrait éviter les angles aigus et les formes coniques étroites, sauf là où ils sont inévitables à cause de la courbe de la rue.

Dans la continuité des propos de Crossley, l'économie dans la construction et la sécurité des habitants constituent les deux exigences principales de la SCHL dans toute opération de planification des aires résidentielles. L'économie dans le coût de l'habitation en tant que telle, dans la réalisation des voies de circulation et dans le système d'égouts et d'approvisionnement en eau potable ne pourraient être réalisées – selon la vision de la SCHL – que par le rejet de la trame « couteuse » de rues continues et la remplacer par une configuration plus économique. Cette vision s'illustre à travers cet extrait:

> « The cost of constructing streets and ground services becomes part of the cost of a house, whether the cost is collected by a municipality in the form of local improvement taxes or whether it is incorporated in the price of the house and lot. Reductions in cost

> may arise out of careful designing to give an economical circulation system. The main flow of traffic should be restricted to streets designed for the purpose so that residential streets may be designed to smaller dimensions and lighter surface materials. Similarly, sewers and water lines can be most economically designed in direct relationship with the number of dwellings served. […] The universal grid plan is the most expensive type of street layout because it must provide for the contingency of maximum loads on all streets » (CMHC, 1953, pp. 62-62).

Une configuration économique des voies de circulation passe inévitablement par une hiérarchie dans le système viaire et par une réduction de la longueur des voies (calculée en pied ou en mètre linéaire). Afin de réaliser ces objectifs, la SCHL recommande les principes conceptuels suivants :

- Ne pas opter pour une trame de rues continue avec des « lots uniformisés » abritant les habitations : ce « système quadrillé régulier » tel que désigné par la SCHL n'offre ni sécurité, ni intimité des rues résidentielles puisqu'il permet la circulation dans toutes les directions sans aucune séparation des piétons et des véhicules ;
- La séparation des piétons et des véhicules ;
- La spécialisation ou la hiérarchisation des voies à l'intérieur de l'ensemble résidentiel (voir Figure 3-105 et Figure 3-106): **1**- des voies principales consacrées à la grande circulation permettant aux automobilistes d'accéder au quartier résidentiel et de se connecter à d'autres grandes routes (boulevards ou voies de service) ; **2**- des voies pour la circulation locale dans le voisinage (appelées également voies collectrices ou *collecting streets*) permettant aux automobilistes d'accéder à certains groupements de maisons et d'y sortir vers les voies principales. Ces voies collectrices devraient être planifiées de telle sorte qu'elles n'offrent pas de raccourcis entre les voies principales et qu'elles n'invitent pas les voitures et les camions qui n'ont pas de destination au sein du voisinage. Les intersections entre les voies collectrices et les voies principales devraient être limitées de telles sorte que la distance entre deux intersections ne devrait pas être inférieure à un quart de mille (environ 402 mètres). Dans la planification des zones résidentielles et des subdivisions (ou lotissements), le déploiement des rues collectrices détermine – selon la SCHL – le cadre général de la conception. Ces voies devraient être continues, clairement repérables et différenciées des rues résidentielles ; **3**- des voies pour la circulation résidentielle (ou *minor streets*)

permettant aux automobilistes (habitants ou visiteurs) d'accéder à un seul groupement d'habitations ; **4**- des ruelles et des sentiers piétonniers permettant le déplacement exclusif des piétons à l'intérieur de l'ensemble résidentiel. Cette hiérarchisation rejoint les recommandations d'Alan Crossley :

> « La circulation au sein de la subdivision doit être canalisée vers des rues collectrices qui mènent aux rues principales. Le principe qui consiste à désigner les rues en ordre décroissant d'importance comme le système de la circulation humaine avec ses artères et capillaires fournira une large mesure de sécurité et d'économie. Lorsque le plan est tracé suivant cette conception, il est possible de calculer le flux de circulation à tous les points de la subdivision, indiquant ainsi où des économies dans la construction de routes peuvent être faites sans danger » (Crossley, 1955, pp. 82-83).

- Éviter le « plan carré » (avec les rues droites) qui se caractérise par la « monotonie » et opter plutôt pour des rues courbes pouvant offrir un « intérêt visuel » (Figure 3-107) et donnant « l'apparence d'un espace fermé ».

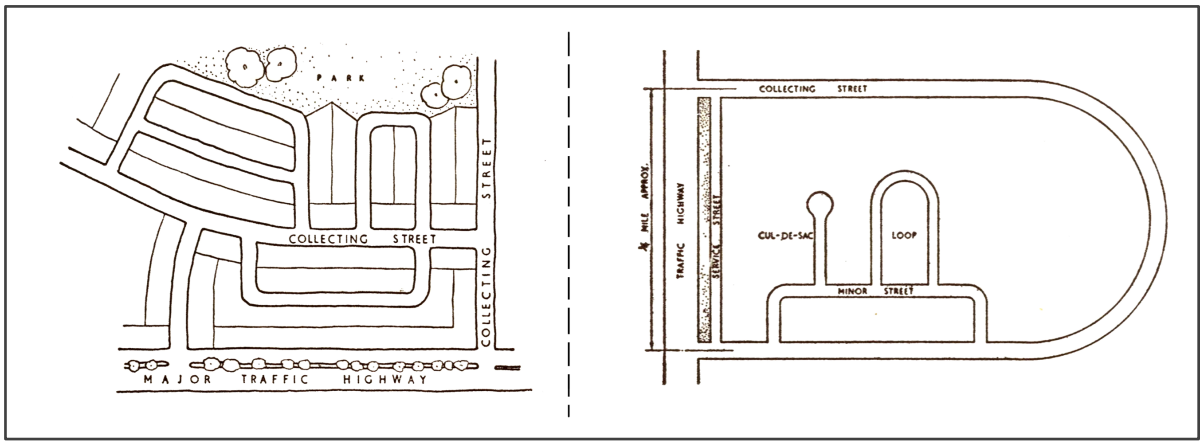


Figure 3-106: Deux propositions de configurations économiques de rues selon la SCHL : Dans les deux propositions, la SCHL suggère la hiérarchie suivante : l'autoroute (Major traffic highway), la voie principale qui pourrait être une voie de service (*service street*), la voie pour la circulation locale ou la voie collectrice (*collecting street*), et la voie pour la circulation résidentielle (*minor streets*).
Source : (CMHC, 1953, pp. 62-65).

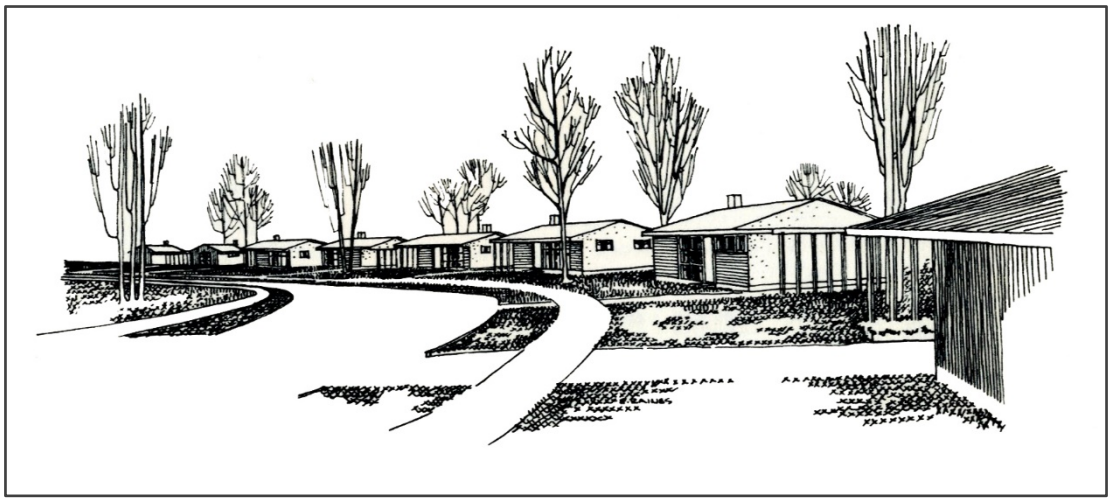


Figure 3-107: Un exemple de rue courbe offrant un intérêt visuel, selon la SCHL. Source : (SCHL, 1954, p. 47).

Ces recommandations visent selon la SCHL, à assurer l'intimité des rues résidentielles en limitant la circulation automobile à l'intérieur de l'ensemble résidentiel. Ainsi, l'habitant ou le visiteur se trouve contraint de suivre un seul itinéraire prédéterminé qui commence par prendre la voie principale, dévier (tourner) vers la voie dédiée à la circulation locale (collectrice) et finir par prendre la rue résidentielle sur laquelle se trouve l'habitation (la destination). La limitation de la circulation s'effectue ainsi par la limitation des choix de déplacement et par l'élimination des déplacements ayant des destinations à l'extérieur du voisinage. Évidemment, cet objectif ne pourrait pas être atteint à travers un plan avec une trame de rues ouvertes, continues et bidirectionnelles offrant une multitude de choix de déplacement.

3.9.2.4. L'échelle du groupement d'habitations

> « Le groupement des maisons est un point intermédiaire entre le plan des maisons et le procédé plus vaste de l'aménagement des districts résidentiels et des cités toutes entières. […] Un groupement heureux de maisons est donc le produit de l'aménagement judicieux d'une localité et le résultat de l'aménagement soigné du terrain et de bons plans particuliers de maisons » (SCHL, 1954, p. 2).

Tel que la montre cette première phrase du Manuel *Principes pour le groupement de petites maisons*[283], la SCHL considère la conception du groupement de maisons comme l'élément clé qui permettrait non seulement de concevoir l'habitation mais aussi la conception des « districts résidentiels » et des « cités tout entières ». Ce manuel expose plusieurs types de groupements possibles d'habitations (Figure 3-108)[284] :

- Type 1 : Des maisons groupées de part et d'autre d'une rue droite ou courbe (faisant partie d'une trame de rues continues)
- Type 2 : Des maisons groupées de part et d'autre d'une rue en forme de boucle
- Type 3 : Des maisons groupées de part et d'autre d'une rue fermée en forme de cul-de-sac[285]
- Type 4 : Des maisons groupées autour d'un espace de stationnement.

Bien que les habitations puissent –selon la SCHL – être groupées selon quatre dispositions possibles, la société considère que « le plan carré ordinaire »[286] ne permettrait pas de grouper des maisons de façon « efficace » et « satisfaisante »[287]. Ceci s'illustre à travers cet extrait :

> « Une rue où les maisons sont alignées suivant une ligne droite et continue est comme un corridor sans fin qui s'étend à perte de vue […] L'aménagement des rues suivant le plan carré est la disposition la plus difficile pour y grouper des maisons, parce que les rues elles-mêmes n'offrent pas un ensemble de vues et d'espaces fermés. […] L'une des premières exigences à observer quand on fait le plan des espaces réservées aux rues droites, est d'arrêter la vue à l'extrémité ; autrement, l'œil pourrait voir jusqu'à l'infini. Cela peut se faire en plaçant un gros bâtiment massif au bout de la rue » (SCHL, 1954, pp. 47-48).

---

[283] Les propos de ce manuel rejoignent les recommandations de V. J. Kostka publiés dans la revue *Community Planning Review* en 1952 dans son article *Design of Groups of Detached Houses*. Les recommandations de Kostka représentaient le fruit d'une recherche financée par la SCHL et menée au sein du centre de la recherche sur la planification (*Planning Research Centre*) de l'université de Manitoba.
[284] Sur chacun des plans, la ligne discontinue désigne la limite de la parcelle de terrain de l'habitation projetée.
[285] Appelée aussi impasse.
[286] Faisant allusion ici au plan ouvert de la ville du début du XXe siècle et sa trame de rues continues.
[287] Dans le sens où il contraint les habitations à être disposées en rangées, sur des rues droites infinies et ouvertes à « la grosse circulation » (SCHL, 1954).

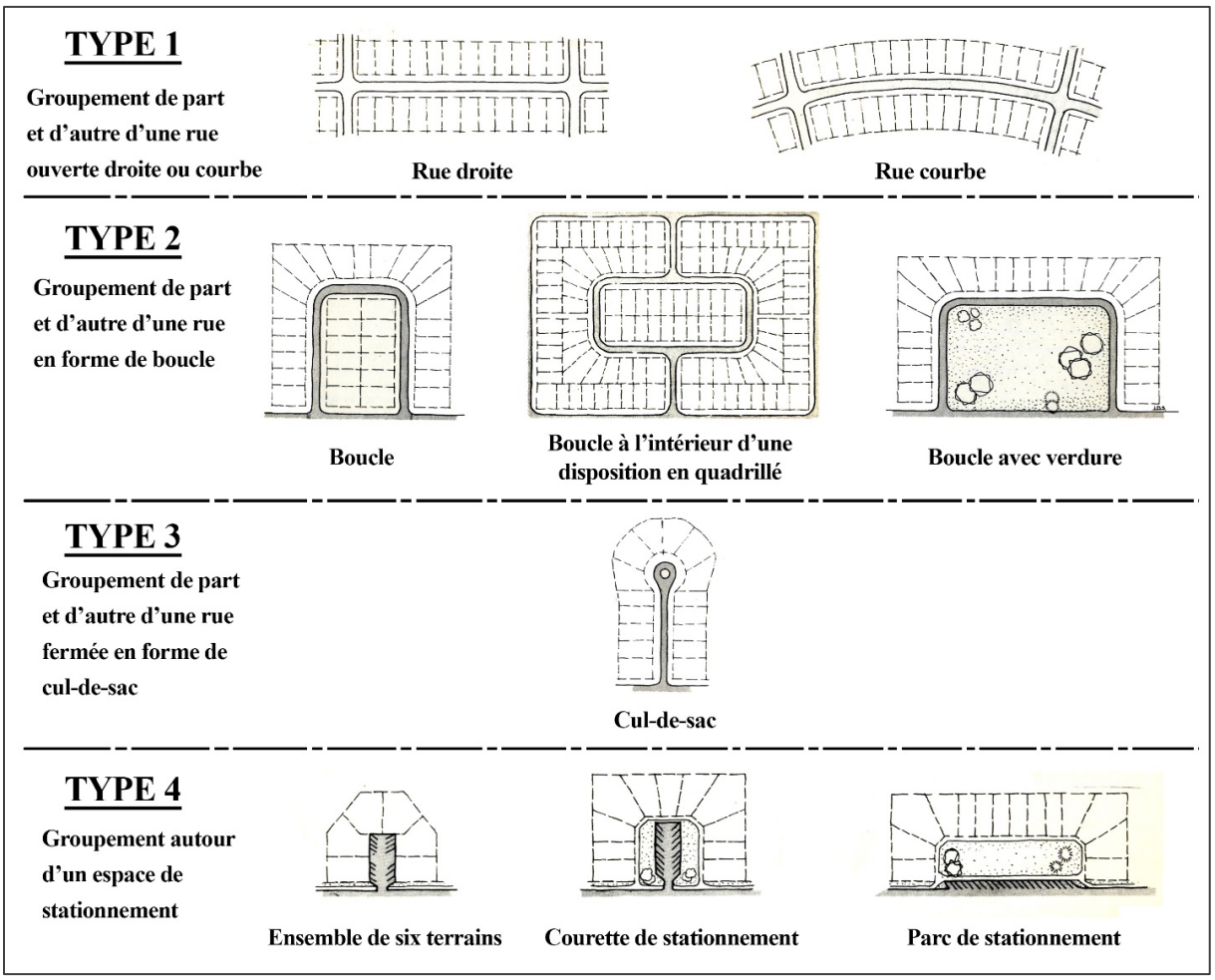


Figure 3-108: Différentes variantes de groupements de maison selon la SCHL. Illustration traitée par l'auteur sur la base des plans de la SCHL (SCHL, 1954, p. 35).

La SCHL suggère que les habitations doivent être groupées de manière à ce qu'elles soient éloignées de la circulation[288], placées sur une rue « courte » et fermée, idéalement dans un cul-de-sac (Figure 3-109, Figure 3-110 et Figure 3-111). En répondant à ces critères, le groupement dit « heureux » va jouir d'une intimité et d'une individualité. Les principes conceptuels recommandés par la SCHL partent ainsi d'une certaine perception de la beauté, de la satisfaction, de l'efficacité, de la joie et de la commodité associées à deux configurations privilégiées de groupement de maisons : la boucle et le cul-de-sac. « L'impasse ou la boucle est un traitement idéal pour le groupement de maisons parce que le plan de ces rues crée

[288] On comprend qu'il s'agit ici des voies permettant la circulation des véhicules, à une grande vitesse.

naturellement un espace enfermé dont la délimitation est agréable à la vue » (SCHL, 1954, p. 47).

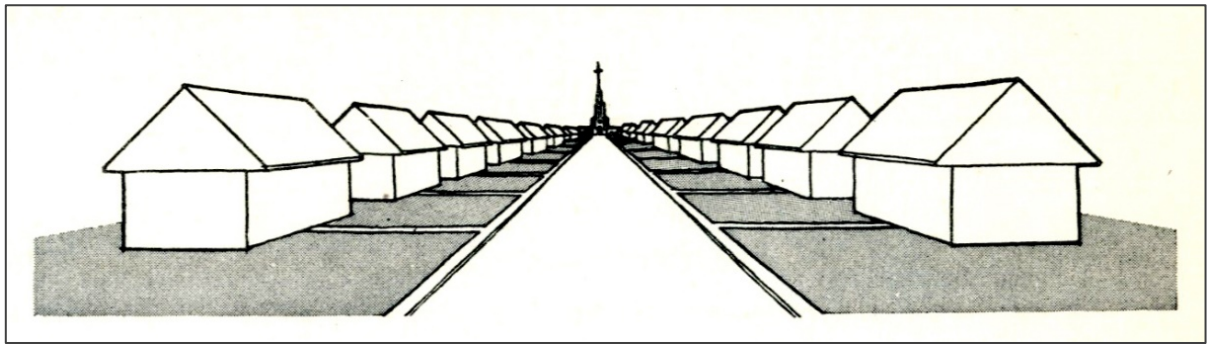


Figure 3-109: Rue droite fermée par un bâtiment massif. Source : (SCHL, 1954, p. 47).

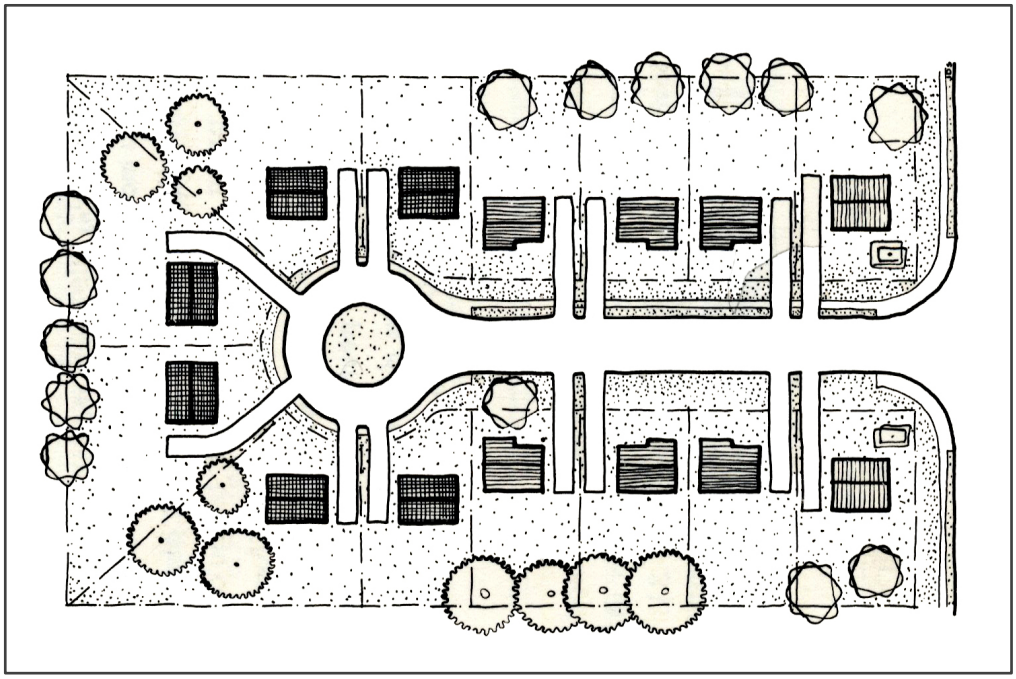


Figure 3-110: Groupement en cul-de-sac. Source : (SCHL, 1954, p. 5).

Il est à souligner également que les modes de groupement des appartements ne diffèrent pas de ceux des maisons individuelles. Les appartements pourraient être groupés de part et d'autre d'une rue continue (ou discontinue donnant sur une intersection et « T »), de part et d'autre d'une rue en forme de boucle ou d'une rue en forme de cul-de-sac, ou autour d'un espace de stationnement (Figure 3-112).

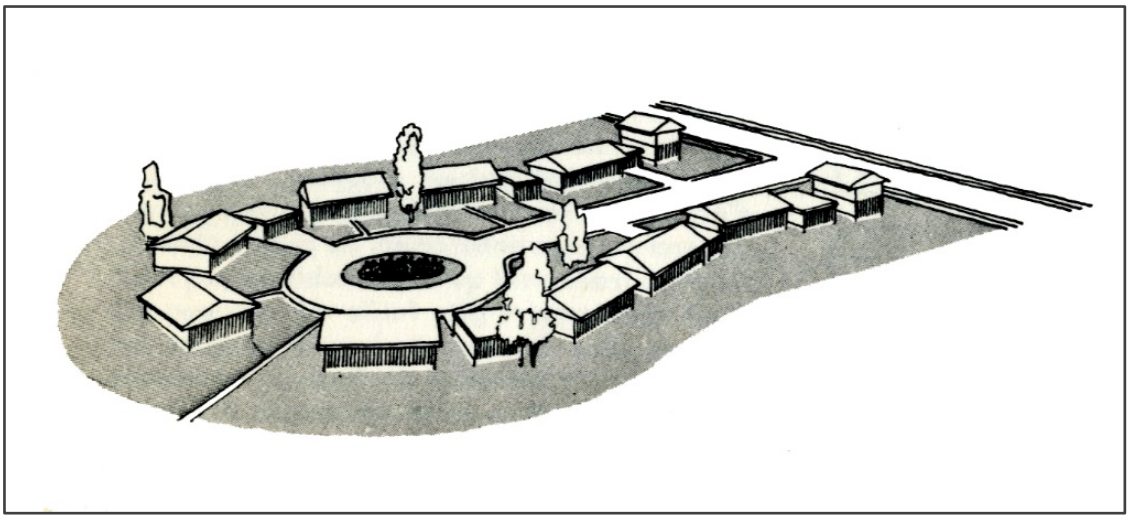


Figure 3-111: Vue en perspective d'un groupement en cul-de-sac. Source : (SCHL, 1954, p. 47).

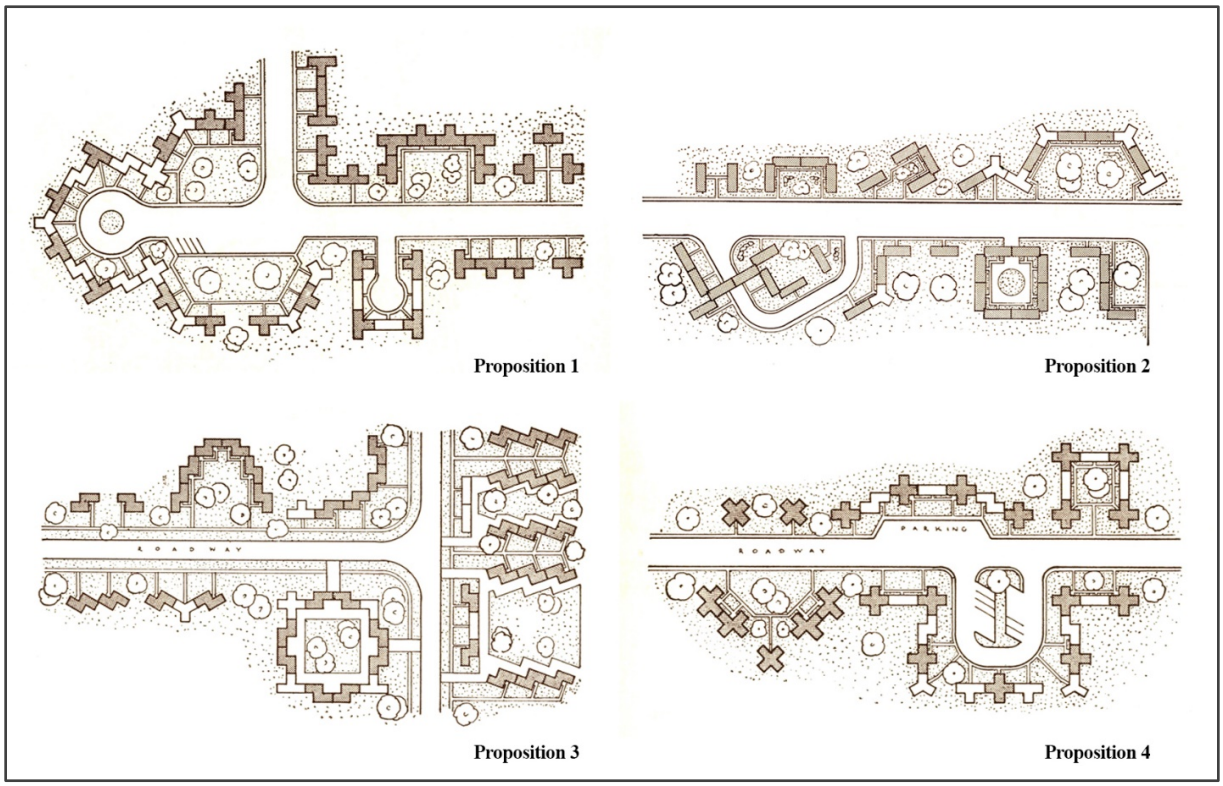


Figure 3-112: Quelques propositions de groupements d'appartements. Source : (SCHL, 1953, pp. 37-39).

3.9.2.5. L'échelle de l'habitation unifamiliale détachée

En prenant le cas de la maison unifamiliale détachée (Figure 3-113), la SCHL suggère que l'entrée principale de l'habitation, ainsi que l'entrée de garage (faisant partie de la maison)

et de service devraient être effectuées depuis la rue résidentielle[289]. La SCHL exige également un retrait de l'habitation par rapport à la rue et par rapport aux habitations avoisinantes. Un accès piétonnier devrait être projeté dans la partie arrière de la parcelle pour permettre l'accès à l'espace vert partagé entre les groupements d'habitations, aux équipements et aux commerces (écoles, magasins, centres commerciaux, etc…).

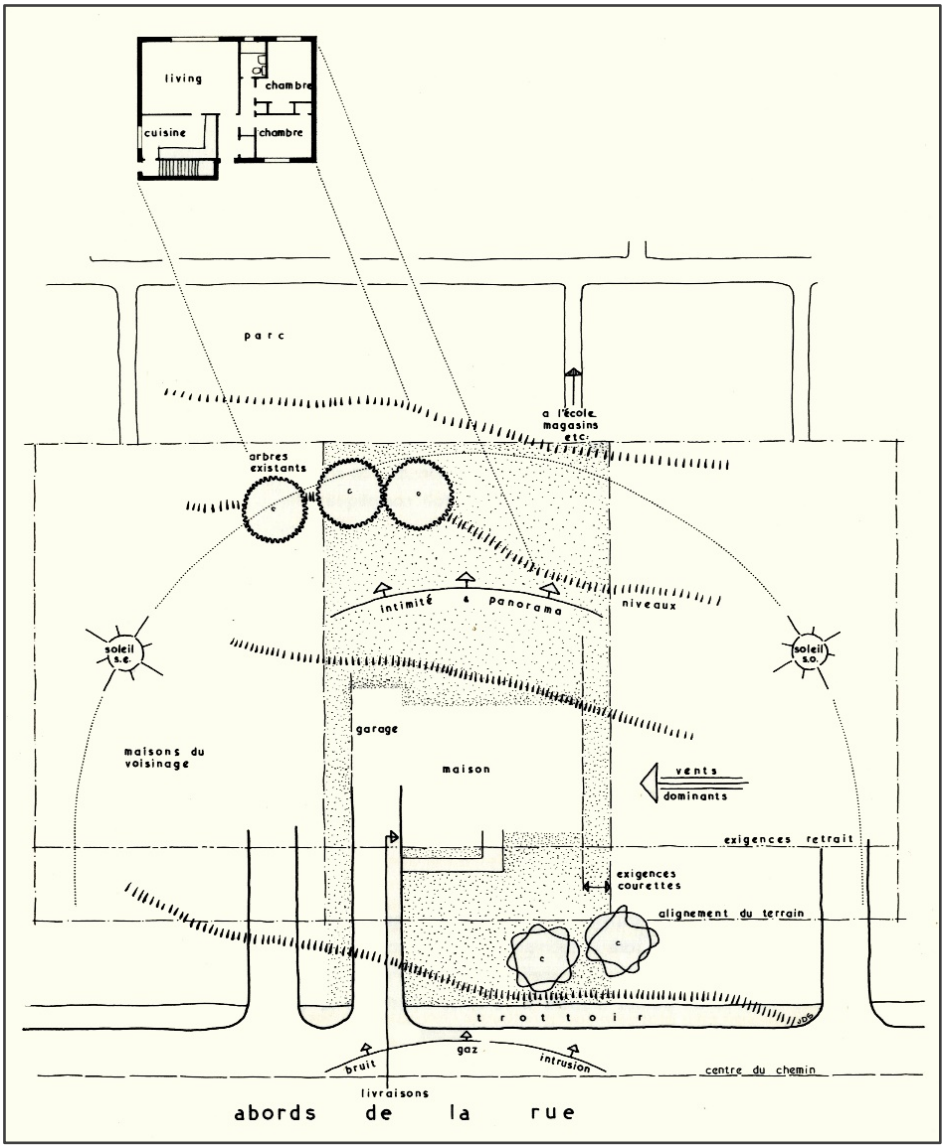


Figure 3-113: Facteurs qui influent sur l'aménagement et l'orientation d'une maison. Source : (SCHL, 1954, p. 11).

[289] La SCHL souligne le fait que l'emplacement du garage devrait offrir l'accès le plus facile à la maison (SCHL, 1954, p.10).

3.9.3. La SCHL et son influence sur l'urbanisme en tant que discipline et pratique au Canada et au Québec en particulier

> « Selon moi, la SCHL a joué un rôle de premier plan dans l'implantation et la diffusion de l'urbanisme au Québec » (Boisvert, 2014, p. 42).

Tel était le constat de Benoît Bégin[290] lors d'une entrevue réalisée avec André Boisvert en 1996. Pour comprendre ce rôle « de premier plan » selon les termes de Bégin, nous devons le situer travers l'activité de la SCHL à l'échelle nationale, provinciale et municipale.

3.9.3.1. Le rôle de la SCHL à travers les structures organisationnelles de l'urbanisme à l'échelle provinciale

Pour pouvoir formuler et mettre en application sa vision urbanistique en matière de logement, la SCHL avaient besoin – depuis sa création – d'urbanistes qui seraient en mesure de matérialiser ses objectifs dans les différentes provinces canadiennes. Dans cette optique, la SCHL avait fondé et financé la *Community Planning Association of Canada* en 1946 à travers laquelle elle recrutait des adhérents principalement chez les élus et les membres des commissions d'urbanisme afin de « promouvoir cette activité dans les villes canadiennes et susciter la participation du public et des élus » (Ibid., 2013, p. 26)

Dans ce même cadre, chaque année, une conférence fut organisée par la SCHL dans une ville du Canada. Parmi des conférences, on peut citer celle tenue en 1953 au château Frontenac et dont l'organisation fut confiée à J.-C. La Haye qui venait à l'époque d'obtenir son diplôme de la *Harvard School of Design*. André Boisvert nous rapporte cet extrait d'une entrevue qu'il avait réalisée avec La Haye où il évoquait certains détails de cette conférence :

> « C'était la première fois, disait-il, que l'on disposait vraiment d'un programme détaillé et d'une brochette de conférenciers pour étudier systématiquement l'ensemble des questions urbanistiques à l'heure. Je me souviens d'y avoir invité Yves Dubé, professeur en économie de l'Université Laval ainsi que Guy Rocher, sociologue éminent, qui avait terminé ses études à Harvard en même temps que moi. J'avais aussi invité Gérard

[290] Diplômé en architecture de paysage et en urbanisme à l'Université Cornell, Benoît Bégin est un pionnier de l'urbanisme au Québec depuis le début des années 1950. Outre le rôle qu'il a joué en tant que cofondateur de l'Association des urbanistes professionnels du Québec (AUPQ) et de la Corporation professionnelle des urbanistes du Québec (CPUQ), il a été le premier directeur de l'Institut d'urbaniste de l'Université de Montréal (Boisvert, 2014) actuellement connu sous le nom de l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage.

Pelletier, Humphrey Carver et plusieurs autres hauts fonctionnaires d'Ottawa. Benoit Bégin était aussi du groupe » (Boisvert, 2013, p. 27).

Bien qu'une grande partie des activités de la SCHL se déroulaient à travers la CPAC, la société avait également appuyé, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, le *Town Planning Institute of Canada* (TPIC), une structure organisationnelle regroupant des praticiens du domaine de l'urbanisme, fondée depuis 1919 (Ibid.). Malgré l'augmentation du nombre d'adhérents au sein du TPIC depuis sa création, la crise de 1929 l'avait affecté et ait mis terme à ses activités. Néanmoins, des efforts de réorganisation avaient été déployés au sein de cet organisme après la fin de la Seconde Guerre mondiale, notamment à travers l'instauration de sections provinciales avec l'appui de la SCHL [291] (Ibid.).

3.9.3.2. Le recrutement des urbanistes britanniques

Depuis sa création, la SCHL se trouvaient face à une pénurie d'urbanistes et de personnel qualifié dans le domaine urbanistique liée principalement à l'inexistence de programme complet au sein des universités canadiennes menant à un diplôme en urbanisme (Boisvert, 2013). Un tel contexte poussait la SCHL à lancer une campagne de recrutement d'urbanistes en Grande Bretagne suite à laquelle une cinquantaine de diplômés venaient s'installer au Canada vers la fin de 1954 (Ibid.). Après avoir pris connaissance du contexte canadien, notamment en ce qui a trait à l'influence du climat sur l'architecture et l'urbanisme, huit candidats furent choisis par la SCHL pour occuper chacun le poste d'urbaniste régional dans le but d'assurer le bon déroulement des activités de la société dans les diverses régions du pays[292] (Ibid., 2014 ; 2013). Parmi ces urbanistes, on peut citer Rolf Latté, un diplômé en architecture et en urbanisme de l'université de Manchester, à qui fut confié le poste d'architecte-urbaniste pour la région du Québec. Outre cette tâche, Latté fut chargé par Humphrey Carver[293]

[291] Nous y revenons ci-après.
[292] Soulignons ici, que ces urbanistes régionaux étaient « responsables du travail technique dans leur province respective; ils devaient notamment formuler des recommandations sur les demandes de prêts pour les projets d'aménagement urbain et encadrer les délégués des sociétés d'habitation provinciales » (Boisvert, 2014, p. 93).
[293] Humphrey Carver est un architecte britannique, établi au Canada depuis 1930, qui ait influencé le gouvernement canadien et l'approche de la S.C.H.L en matière de logement. Il estimait que la politique de logement devait dépasser les aspects financiers et physiques en adoptant une assise urbanistique capable de « favoriser la formation de communautés répondant prioritairement aux besoins humains et sociaux » (Ibid., 2013, p. 25).

pour regrouper les urbanistes afin de mettre en place la section québécoise du TPIC, et dans le but de promouvoir le volet social de la loi nationale sur l'habitation[294] (Ibid., 2013).

Les discussions de R. Latté à titre individuel et en groupe au sein des urbanistes actifs au Québec avaient donné naissance à l'Association des urbanistes professionnels du Québec (AUPQ) vers 1957. Ce fut ainsi le déclenchement d'un autre processus de discussion et de réflexion autour de l'avenir de la profession d'urbaniste au Québec, dans lequel participaient des figures connus à l'égard de Charles-Édouard Campeau, David K. Linden, J.-C. La Haye et Benoît Bégin (Ibid.). C'est dans ce cadre qu'un plan d'action fut établi en vue de « faire de l'urbanisme une profession », de « prendre les moyens pour qu'un cursus universitaire complet en urbanisme soit offert en langue française au Québec » et pour « amener l'État québécois à instaurer un cadre juridico-administratif de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire » (Ibid., p. 28). C'était dans la continuité de ces objectifs que fut créé en 1963, la Corporation professionnelle des urbanistes du Québec (CPUQ), devenue en 1994, l'Ordre des urbanistes du Québec (Ibid.).

3.9.3.3. L'influence de la SCHL sur la pratique urbanistique à l'échelle municipale

La SCHL a également joué un rôle remarquable à l'échelle municipale. Pour octroyer des prêts aux entrepreneurs voulant construire des habitations, la SCHL exigeait que les plans de lotissements soient conçus par un urbaniste (Boisvert, 2014). Dans ce cadre, la société cherchait aussi à « sensibiliser les conseils municipaux aux avantages de posséder un plan et des règlements d'urbanisme. Des représentants de la SCHL rencontreraient, à cet effet, les Conseils municipaux et aussi les membres des Chambres de commerce des différentes villes du Québec » (Ibid., 2014, p. 42). D'autre part, la SCHL profitait souvent du manque d'un service d'urbanisme au sein de plusieurs municipalités au Québec et au Canada. Boisvert évoque cette réalité – qui avait marqué les années 1950 et 1960 – lorsqu'il dit « On sait qu'à l'époque, aucune municipalité sauf Montréal et Québec, ne dispose des services d'un urbaniste municipal » (Ibid., 2014, p. 286). G. Divay a mis plus de lumière sur le rôle que la SCHL a joué en ce qui a trait à la pratique urbanistique :

[294] Par le biais de la promotion du logement social à l'échelle municipale et provinciale à l'époque du gouvernement de Maurice Duplessis (Ibid., 2014).

> « La SCHL n'est pas une institution financière comme les autres, même si, dans ses activités de prêteur, elle suit la même logique qu'eux. Son influence déborde son activité de prêt, en raison de la concentration et de la qualité des ressources professionnelles dont elle dispose dans les bureaux locaux. Devant la faiblesse des services d'urbanisme municipaux, les professionnels de la SCHL ont été amenés à jouer le rôle d'un super-service d'urbanisme, au lieu de s'en tenir à l'étude technique de chaque demande de prêt direct ou assuré. En tant que super-service d'urbanisme, ils ont établi des contacts souvent étroits avec les lotisseurs, constructeurs et développeurs et ils ont exercé une influence normative par la publication de manuels de référence » (Divay, 1981, pp. 220-221).

Lors d'un témoignage accordé à André Boisvert en 2001, Claude Langlois[295] illustre ce rôle joué par la SCHL à travers cet extrait :

> « Nous de la SCHL jouions en quelque sorte le rôle qui aurait dû revenir à des urbanistes municipaux. Nous étions les urbanistes municipaux par défaut. Les municipalités nous faisaient parvenir des plans de lotissement de 3000 à 4000 lots qu'elles étaient prêtes à doter d'infrastructures. Et dans bien des cas, ces plans ne réservaient pas d'emplacements pour des usages publics ou communautaires. Nous aidions les conseils municipaux à restructurer leur plan. Nous les mettions en garde en les invitant à mieux planifier leur expansion : 'vous approuvez trop de lotissements, restreignez-vous, car dans les années à venir, nous ne pourrions consentir plus de cent prêts par an dans votre municipalité' » (Boisvert, 2014, p. 286).

3.10. Conclusion et synthèse

La phase analytico-régressive de cette recherche nous a permis de dégager les différents facteurs qui ont conditionné la forme de la banlieue automobile à travers l'histoire. L'interaction de ces éléments de différentes natures (Figure 3-114) avait constitué une sorte de climat général qui avait conditionné la matérialisation de la forme urbaine de la ville de Kirkland durant les 70 dernières années. Dans le chapitre qui suit, nous essaierons de comprendre la genèse et l'évolution de la forme urbaine de de Kirkland depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale et jusqu'à nos jours en se focalisant plutôt sur les données et les faits contextuels qui auraient déterminé son urbanisation.

[295] Claude Langlois, titulaire d'une maîtrise en urbanisme de l'Université McGill en 1957, il fut le premier urbaniste francophone qui avait rejoint le bureau de la S.C.H.L à Montréal (Boisvert, 2013).

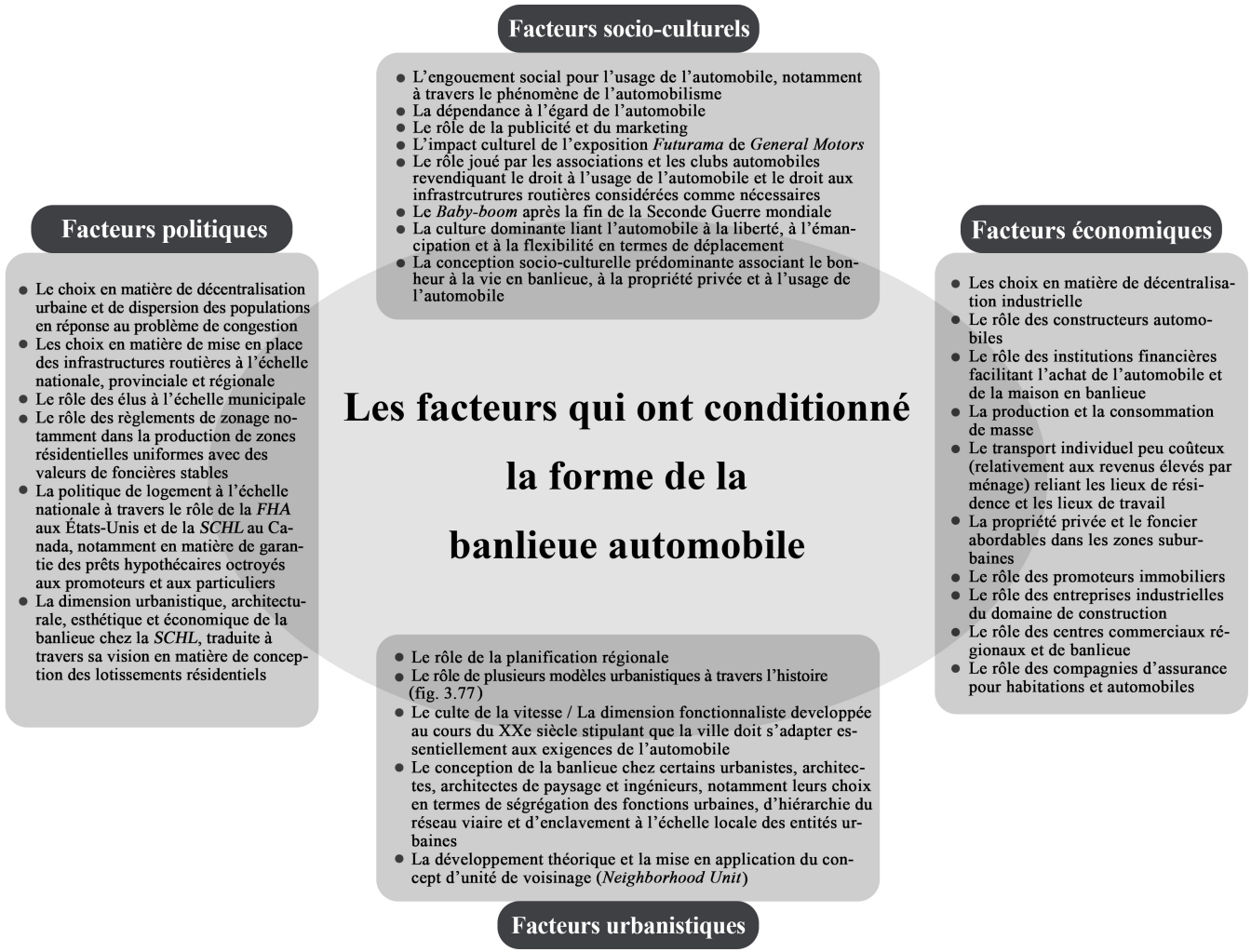


Figure 3-114: Une synthèse des principaux facteurs d'ordre socio-culturels, politiques, économiques et urbanistiques.
Illustration réalisée par l'auteur

Chapitre 4 : Phase historico-génétique : La genèse et l'évolution de la forme urbaine de Kirkland

4.1. Introduction

Dans le but de comprendre la genèse et l'évolution de la forme urbaine de Kirkland depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale et jusqu'à nos jours, on se focalisera dans ce qui suit, sur l'analyse des données historiques, des faits contextuels, de la vision et des mesures prises par les décideurs locaux et les divers intervenants, qui auraient influencé voire même déterminé l'urbanisation de cette ville. En traçant l'historique de la ville de Kirkland de point de vue morphologique, on cherchera notamment à présenter comment l'urbanisation de cette ville se fut orientée pour en produire une banlieue automobile, notamment depuis le début des années 1960 et jusqu'à l'heure actuelle. Pour ce faire, nous avons pu identifier trois principales périodes le long desquelles plusieurs facteurs s'interagissaient pour déterminer la configuration urbaine que nous connaissons aujourd'hui :

1) Du XVIIIe siècle jusqu'à 1945 : du régime seigneurial à la municipalité
2) De 1945 à 1960 : les prémices de la suburbanisation
3) De 1961 à aujourd'hui : La genèse de la banlieue automobile.

4.2. L'évolution de la forme urbaine de la ville de Kirkland

4.2.1. Du XVIIIe siècle jusqu'à 1945 : du régime seigneurial à la municipalité

4.2.1.1. La paroisse de Saint-Joachim-de-Pointe-Claire

Les origines de Kirkland remontent à plus de 300 ans. Par un édit du roi de France Louis XIV, la paroisse catholique de Saint-Joachim-de-Pointe-Claire fut fondée le 29 juin 1711 et le Père Villermaula en fut le premier curé (Houde, 1986, p. 5)[296]. Vers 1731, la côte Saint-Charles (devenue actuellement boulevard du même nom), comptait 19 fermes, 12 maisons, 17 granges et deux terrains vacants (Ibid.). La côte Sainte-Marie comportait quant à elle, 12 fermes et 9 maisons (Ibid.). Sous le gouvernement britannique, et avec l'abolition du régime seigneurial, le territoire de la paroisse devint la Municipalité de Pointe-Claire en 1845 (Figure 4-1) (Bélisle, 2011). Neuf ans plus tard, la municipalité de Pointe-Claire fut divisée pour créer la municipalité

[296] Notons ici qu'André L. Houde, l'auteur du livre *Kirkland 1961-1986* – publié à l'occasion du 25e anniversaire de la Ville de Kirkland – occupait le poste de conseiller municipal à Kirkland entre 1968 et 1975.

du village de Pointe-Claire (1854) et celle de la paroisse de Saint-Joachim de la Pointe-Claire (1855) (Ibid.).

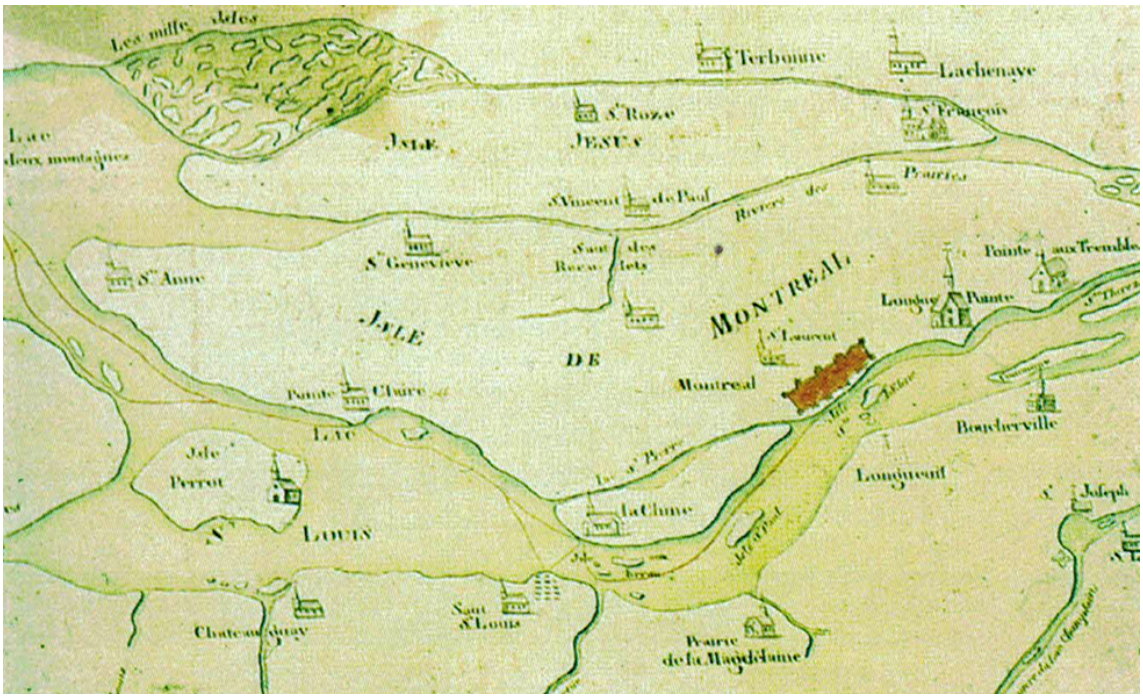


Figure 4-1: Carte générale des paroisses et missions établies des deux côtés du fleuve Saint-Laurent, 1750. Source: (Bélisle, 2001, p. 10).

4.2.1.2. L'implantation de la ligne de chemin de fer en 1854

Avec l'implantation de la ligne de chemin de fer du Grand-Tronc en 1854 (Figure 4-2), l'ouest de l'île de Montréal devint une destination très recherchée notamment par la bourgeoisie d'affaire qui s'établit sur les rives des lacs Saint-Louis et Deux-Montagnes (Ibid.). Suite à l'adoption de la loi sur les cités et villes en 1903, cette bourgeoisie d'affaire composée de l'élite anglophone montréalaise amena la constitution de la municipalité de Beaconsfield en 1910, par détachement de la municipalité de la paroisse de Saint-Joachim de la Pointe-Claire. Bénéficiant de la même loi, le village de Pointe-Claire devint en 1911, la municipalité de la Ville de Pointe-Claire (Ibid.).

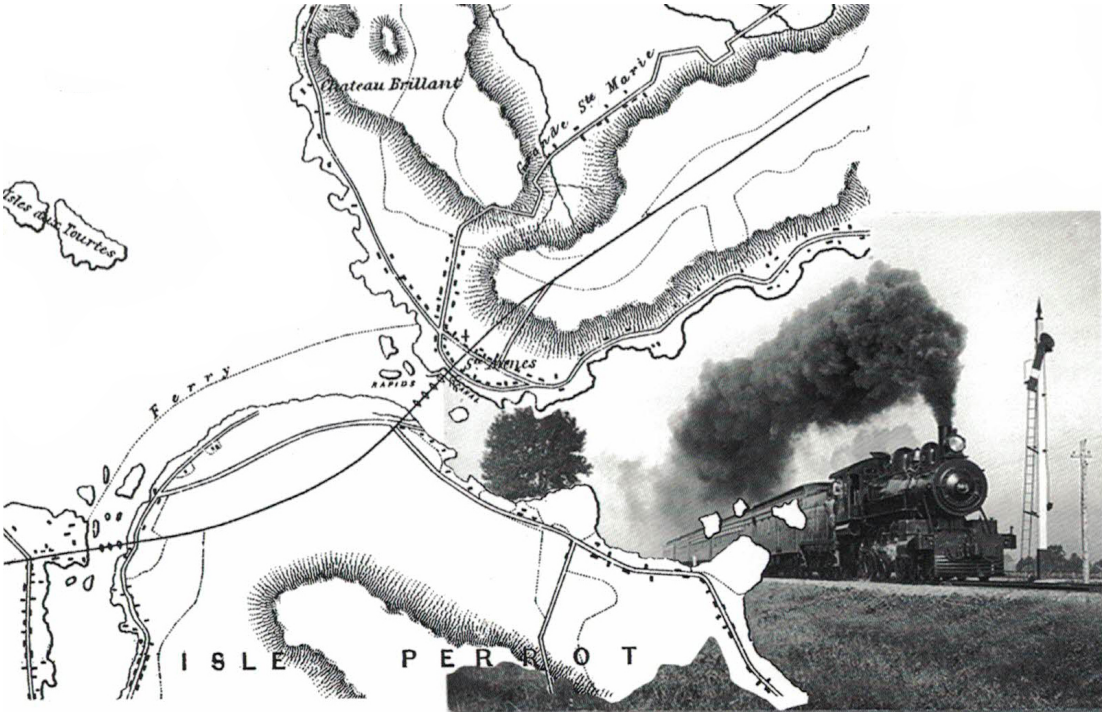


Figure 4-2: La ligne de chemin de fer du Grand-Tronc établie entre la côte Sainte-Marie et le chemin du bord de l'eau, 1863. Source: (Bélisle, 2001, p. 13).

4.2.1.3. Le cadre bâti

Au cours du XVIIe et du XVIIIe siècle, plusieurs familles se sont établies sur les côtes Saint-Charles et Sainte-Marie (Figure 4-3). Parmi ces familles dont l'activité s'appuyait sur la culture de la terre jusqu'au début des années 1950, on peut citer : les Brunet, Madore, Daoust, Laniel, Pilon, Legault, Paiement, etc… (Houde, ibid. ; Bélisle, ibid.). Parmi toutes les maisons qui ont été construites à cette époque, seulement deux ont été conservées[297] et sont classées actuellement monuments historiques: celle de Jean-Baptiste Jamme (1752) et celle de Joseph Lantier (1785) (Bélisle, ibid.).

[297] La plupart de ces maisons ont été démolies lors de l'élargissement du boulevard Saint-Charles dans les années 1980. D'autres ont été démolies bien avant, lors de la construction de l'autoroute transcanadienne et du boulevard Saint-Charles au début des années 1960 (Bélisle, ibid.).

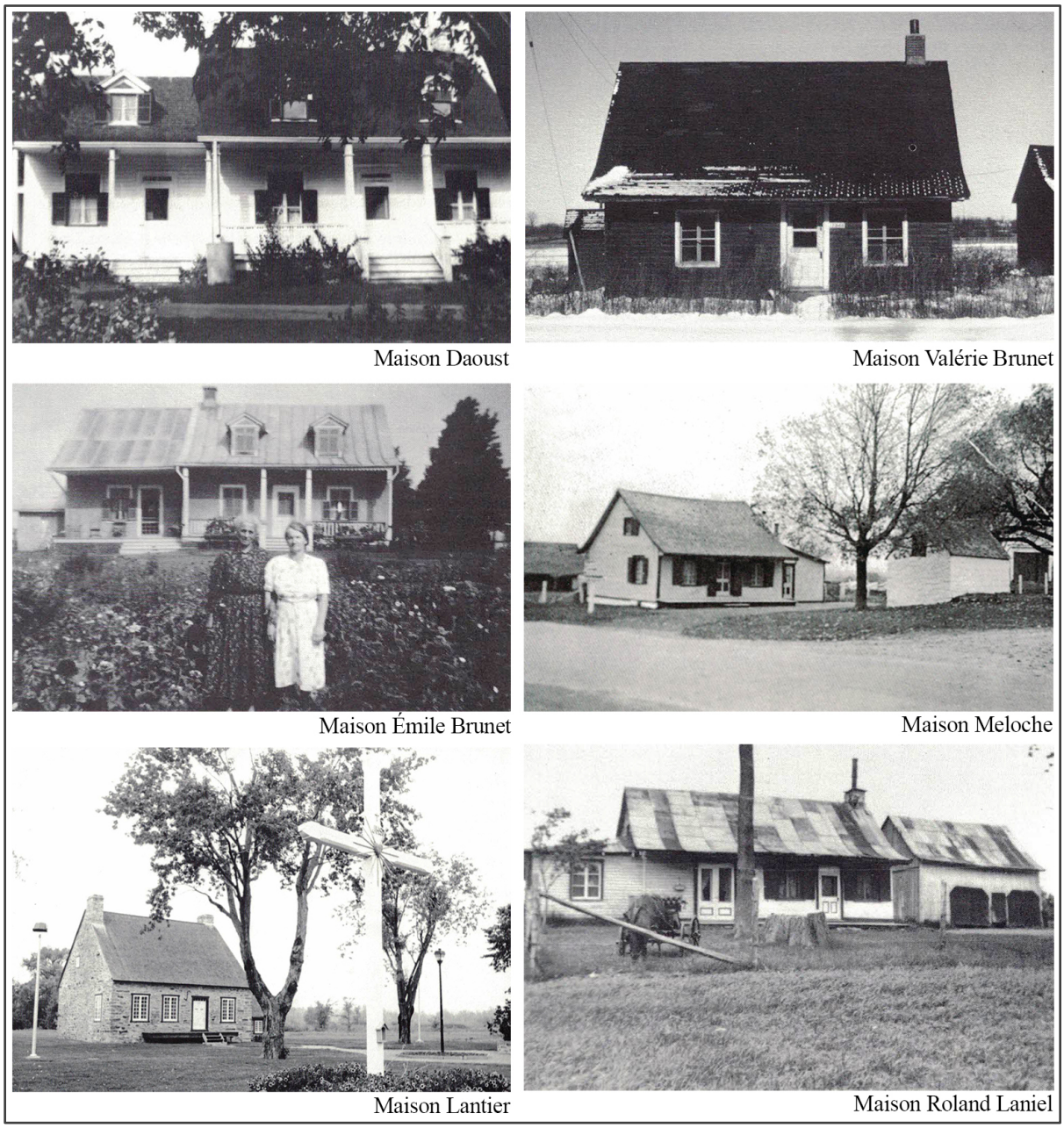


Figure 4-3: Quelques maisons ancestrales de la côte Sainte-Marie et de la côte Saint-Charles : Maison Daoust : construite au cours du XVIIIe siècle sur la côte Saint-Charles, près de l'actuel boulevard Brunswick ; Maison Valérie Brunet : Construite en 1845 et démolie lors de la construction de l'autoroute transcanadienne en 1964 ; Maison Émile Brunet : Construite au début des années 1800 sur la côte Saint-Charles, elle fut remplacée en 1973 par le restaurant Harvey's ; Maison Meloche : bâtie en 1864 sur la côte Saint-Charles, démolie vers 1965 ; Maison Lantier : Construite en 1737 près de la côte Sainte-Marie, sise actuellement sur la rue Lantier ; Maison Roland Laniel : Construite vers 1850 sur la côte Sainte-Marie. Source : (Bélisle, 2011, p. 19) et (Houde, 1986, pp. 12-16).

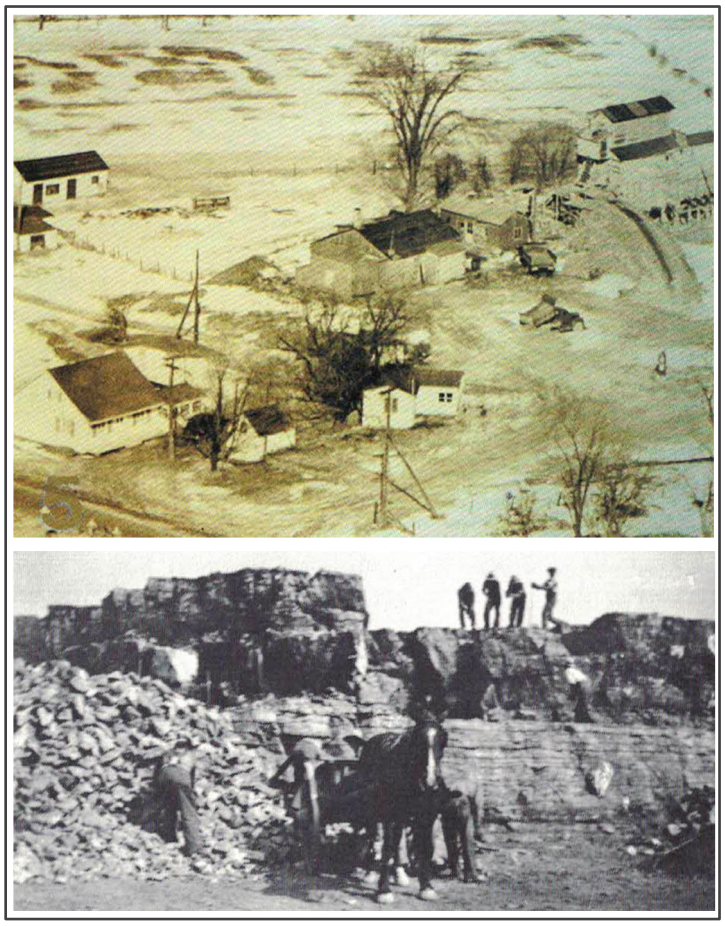


Figure 4-4: Photo en haut : La carrière Meloche dans les tous premiers débuts de ses activités, où l'on voit en premier plan la maison ancestrale de la famille. Source : (Bélisle, 2011, p. 18) **; Photo en bas : La carrière Meloche vers 1925 : l'extraction de la pierre se faisait manuellement avant qu'un premier concasseur fût installé vers 1949 (un après l'incorporation de l'entreprise, sous le nom de Carrière Pointe-Claire).** Source : (Houde, 1986, p. 13).

La seule industrie de la paroisse remonte au XIXe siècle (Figure 4-4). Elle fut reliée à la famille Meloche qui extrayait la pierre pour construire les cheminées, fours à pain, les maisons et les églises (Houde, ibid. ; Bélisle, ibid.).

4.2.1.4. Le mode de division des terres agricoles et son rapport avec la configuration urbaine actuelle de la ville de Kirkland

Tel que le montre la Figure 4-5, le mode de division des terres agricoles[298] à la paroisse de Saint-Joachim-de-Pointe-Claire et dans l'ensemble de l'île de Montréal obéissait au système de rangs instauré par la colonisation française entre le XVIIe et le XVIIIe siècle. Ces rangs sont des sortes de parcelles de largeur à peu près égale juxtaposée l'une à l'autre et prenant la forme de bandes oblongues s'étirant perpendiculairement tout d'abord au cours d'eau puis

[298] Il s'agit d'un mode institutionnel de distribution et d'occupation des terres implanté en Nouvelle-France en 1627. Ce régime fut aboli officiellement en 1854 (L'Encyclopédie Canadienne. En ligne. https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/regime-seigneurial. Consulté le 17 janvier 2018).

ultérieurement aux routes. Les rangs sont reliés entre eux par un chemin parallèle au cours d'eau et par des montées qui sont des routes perpendiculaires aux chemins (Rougier et al., Encyclopædia Universalis). Dans le cas de la paroisse de Saint-Joachim-de-Pointe-Claire, les deux principaux axes de communication furent le chemin Sainte-Marie qui garde son emprise et son nom jusqu'à l'heure actuelle, et la montée Saint-Charles devenu l'actuel boulevard Saint-Charles.

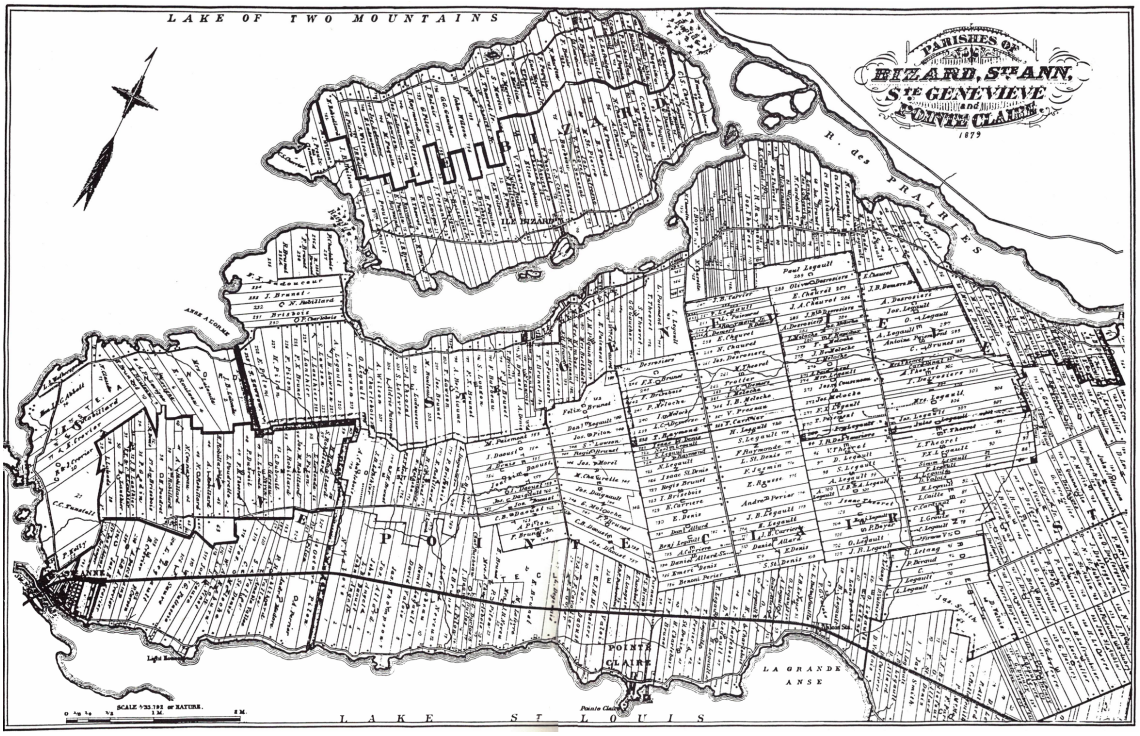


Figure 4-5: La division des terres agricoles à la paroisse de Saint-Joachim-de-Pointe-Claire et dans l'ouest de l'île de Montréal en 1879. Source: (Houde, 1986, p. 20).

Ce qu'on peut constater dans cette phase de description de l'évolution de la forme urbaine de Kirkland, c'est l'influence du système de rangs dans la production des lotissements résidentiels tout au long de l'urbanisation de la municipalité depuis 1947 jusqu'à nos jours. Tel que la Figure 4-6 le montre, en superposant le plan relatif à la division des terres agricoles de la paroisse de Saint-Joachim-de-Pointe-Claire en 1879 avec les discontinuités spatiales constatées sur la forme urbaine actuelle de la ville de Kirkland[299], on peut déduire que plusieurs de ces discontinuités coïncident plus ou moins avec les limites des terrains subdivisés.

[299] Ces discontinuités spatiales ont été expliquées dans le chapitre 2 notamment dans la figure 2.26 à la section « 2.1.5. L'échelle de la ville de Kirkland ».

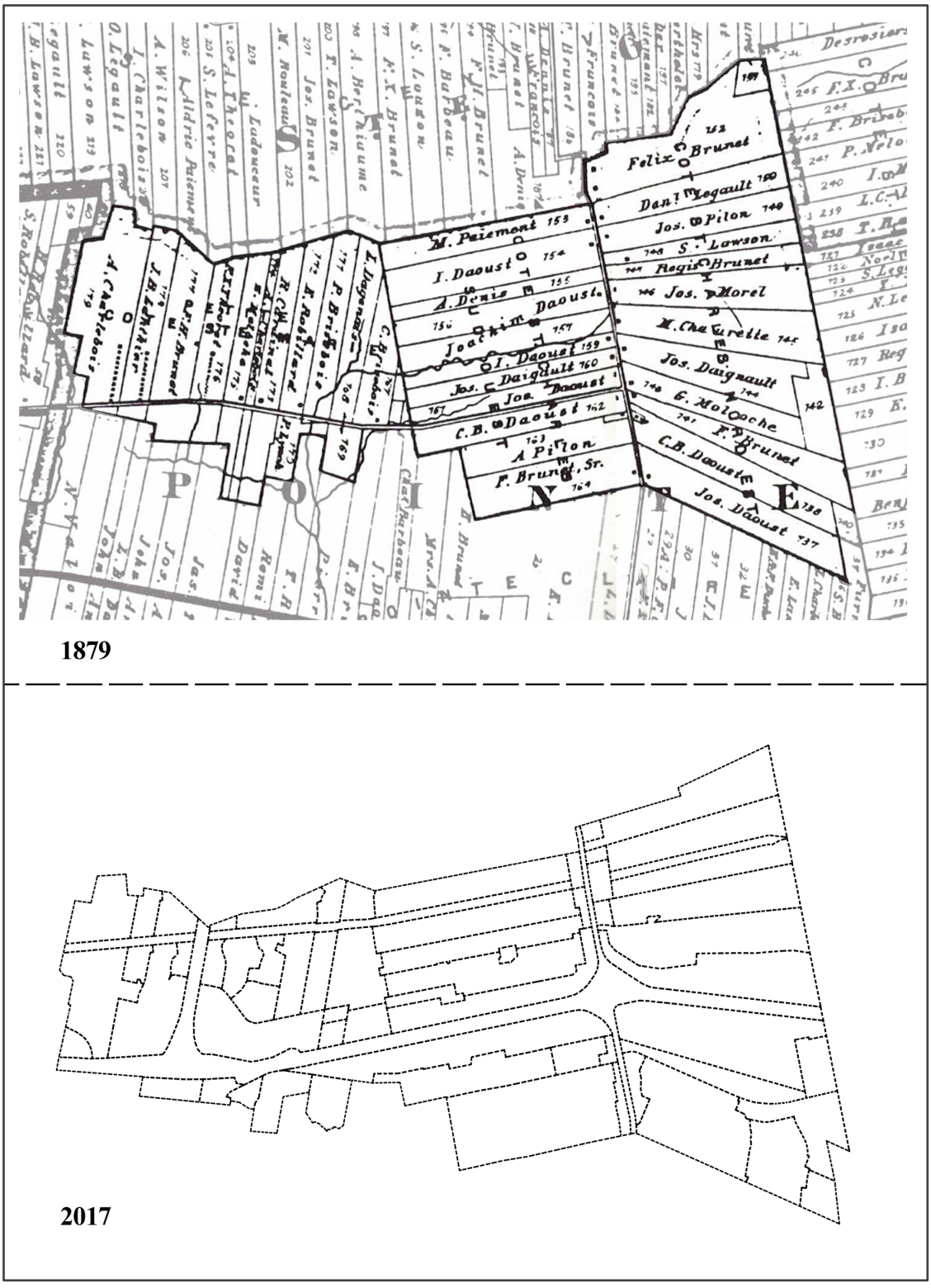


Figure 4-6: L'influence du mode de division des terres agricoles dans la production des lotissements résidentiels au sein de la ville de Kirkland. Illustration élaborée par l'auteur sur la base du plan des terres agricoles (1879) et de l'analyse des discontinuités spatiales élaborée dans le chapitre 2 de la thèse.

4.2.2. De 1945 à 1960 : les prémices de la suburbanisation

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, la municipalité de la paroisse de Saint-Joachim de la Pointe-Claire gardait encore son caractère essentiellement agricole[300] (Bélisle, ibid.). Ce dernier se reflétait d'ailleurs à travers les procès-verbaux de la municipalité, tel que rapporté par Bélisle (Ibid.), qui « mentionnent l'engagement d'inspecteurs agraires, de gardiens d'enclos et de mauvaises herbes » (Ibid., p. 19). Vers les années 1950, l'intersection de la côte Sainte-Marie avec la côte Saint-Charles pourrait être considérée comme « le point de village dans la paroisse » (Bélisle, ibid., p. 18) où se situait une épicerie et un magasin-restaurant face aux bureaux de la carrière Meloche (Figure 4-7).

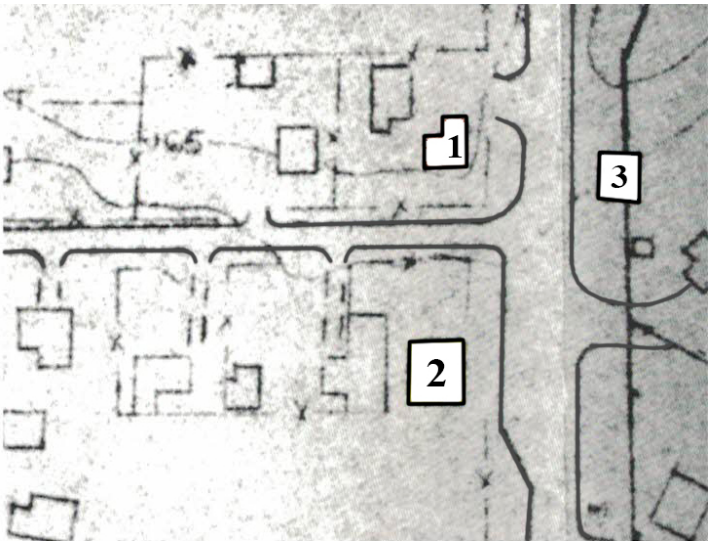


Figure 4-7: L'épicerie de Lambert-Brunet (1) et le magasin-restaurant de Madame Bruno Brunet (2) situés de part et d'autre de la côte Sainte-Marie à l'intersection avec la montée Saint-Charles. Les bureaux de la carrière Meloche (3) se trouvent du côté est de la montée Saint-Charles face aux deux commerces. Date de la production de la carte inconnue. Source : (Bélisle, 2011, p. 18).

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'ouest de l'île de Montréal – de par l'abondance de ses terres agricoles, sa proximité du centre-ville et son accessibilité notamment

[300] Étant donné que la seule activité industrielle fut celle de l'extraction de pierres menée par la famille Meloche, tel que cité ci-haut.

après l'inauguration de la route 2 [301] parallèle à la ligne ferroviaire, attirait le gouvernement fédéral qui y trouva les potentialités nécessaires pour établir les vétérans :

> « Le territoire de l'ouest de l'île au sortir de la Seconde Guerre mondiale fait envie… Plusieurs terres sont promises aux vétérans par le gouvernement fédéral. Celle de Pointe-Claire captent particulièrement l'attention des promoteurs immobiliers ! La construction de la route 2, l'actuelle 2-20, ajoute un nouveau lien routier d'accès rapide au centre-ville, tout en complétant le lien ferroviaire déjà existant. Inauguré en 1947, ce premier boulevard métropolitain remplacera avantageusement le chemin du bord du lac comme principal axe de transport, celui-ci devenant une route pittoresque, au grand plaisir de ses résidents » (Bélisle, 2011, p. 17).

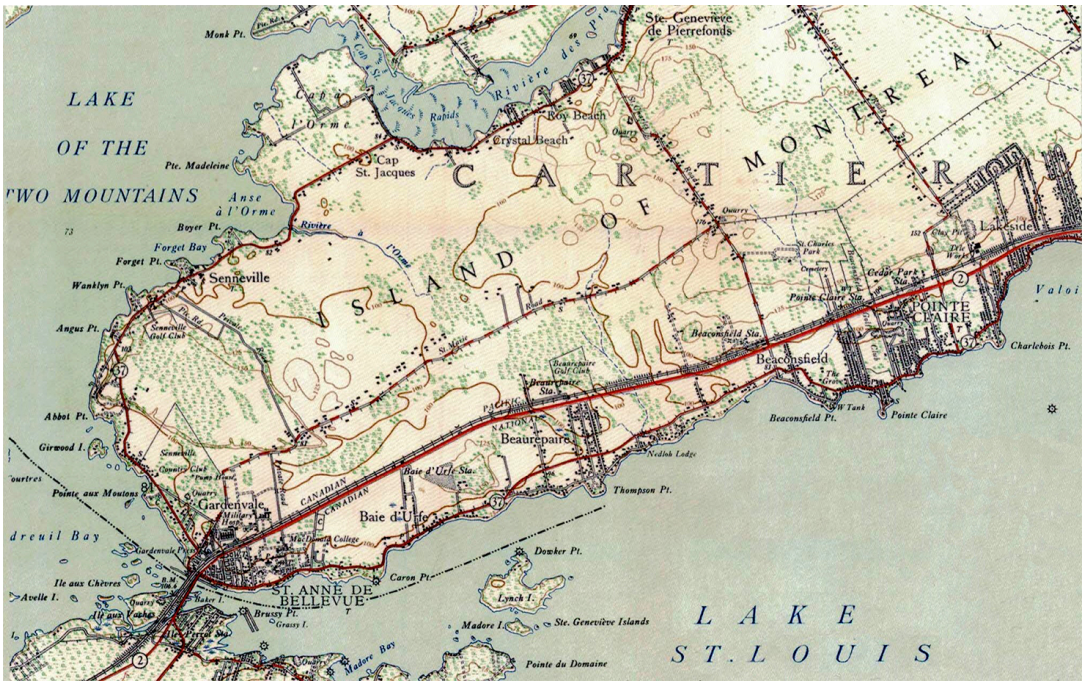


Figure 4-8: Carte topographique montrant la route 2 (trait rouge épais) se situant entre le chemin Sainte-Marie et le chemin du bord du lac tout traversant la côte Saint-Charles, 1952.
Source: (Bélisle, 2011, p. 17).

4.2.2.1. Le premier développement immobilier à caractère résidentiel : 1947

Vers 1947, la municipalité de la paroisse de Saint-Joachim de la Pointe-Claire connut son premier développement immobilier à caractère résidentiel sur les terres agricoles d'Hector Paradis à l'extrémité nord-est de la municipalité (Figure 4-9). Lancé par les promoteurs Roy H.

[301] Il s'agit de l'actuelle autoroute A-20.

et Awrey Ecclestone, ce projet de lotissement avait eu lieu sur le lot N° 150A de la municipalité et fut connu sous le nom de « village privé de *Lacey Green* » (Figure 4-10). Ce dernier fut composé de lots destinés à ériger des habitations unifamiliales (Figure 4-11) qui seraient articulées par la rue *Maple Drive* (l'actuelle rue *Lacey Green*) accessible depuis la montée Saint-Charles. La rue Maple Drive se termine par une forme en boucle qui préfigure en deux points la possibilité d'extension du lotissement vers le côté est et nord. Ce projet ainsi réalisé, suscitait l'intérêt chez les agriculteurs voisins à l'égard de Mme Aimé Brunet qui venda une partie de ses terres en 1953 au promoteur Alcide Soulard qui en fut un lotissement (Bélisle, ibid.).

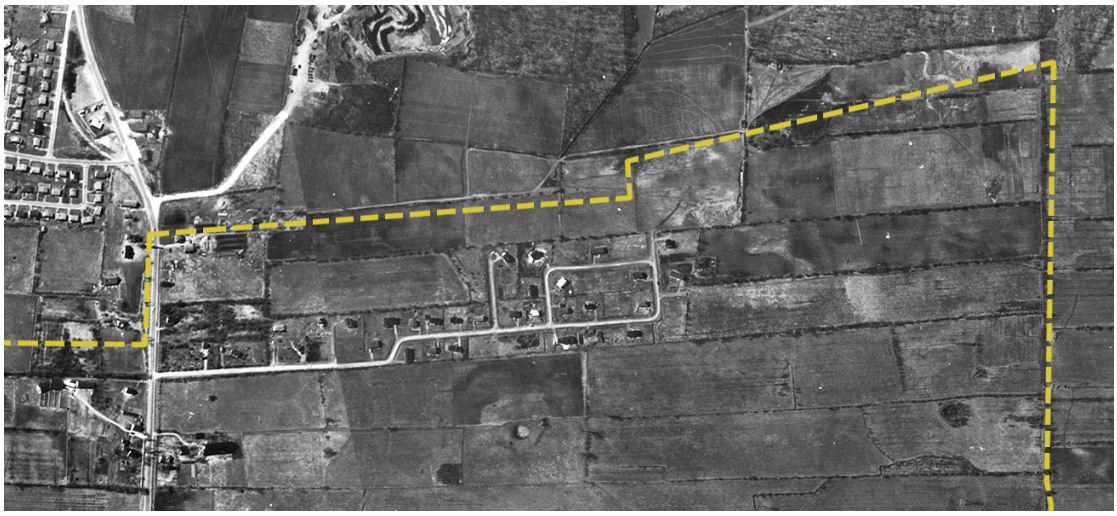


Figure 4-9: Vue aérienne du secteur résidentiel de *Lacey Green* en 1962. Source: (Portail des données ouvertes de la Ville de Montréal, Vues aériennes verticales de l'île de Montréal. 1958-1975).

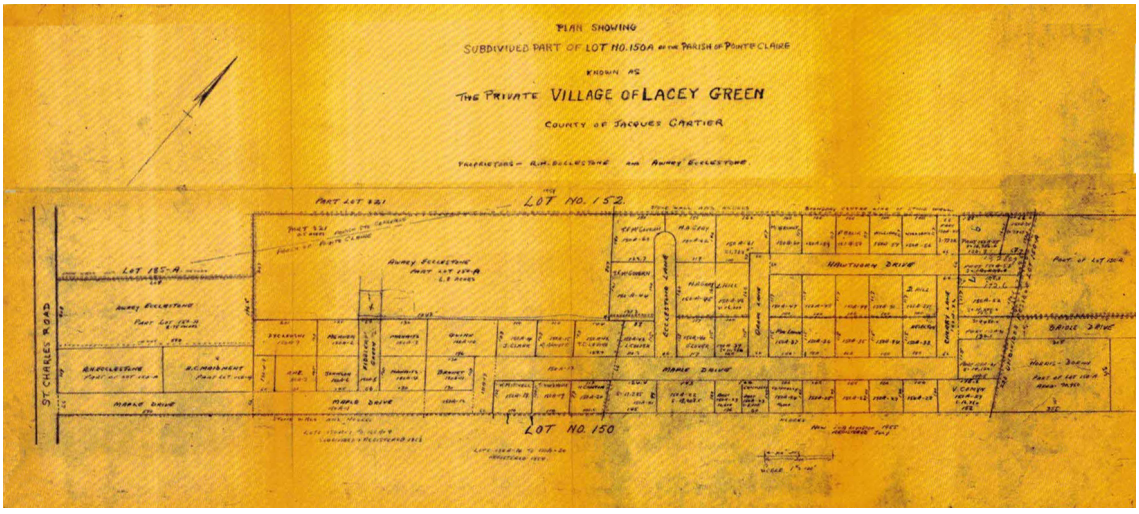


Figure 4-10: La subdivision du lot N° 150A ou « le village privé de *Lacey Green* » lancé par les promoteurs Roy H. et Awrey Ecclestone, plan réalisé par l'arpenteur Harold M. Gowle, 1953. Source : (Bélisle, 2011, p. 26).

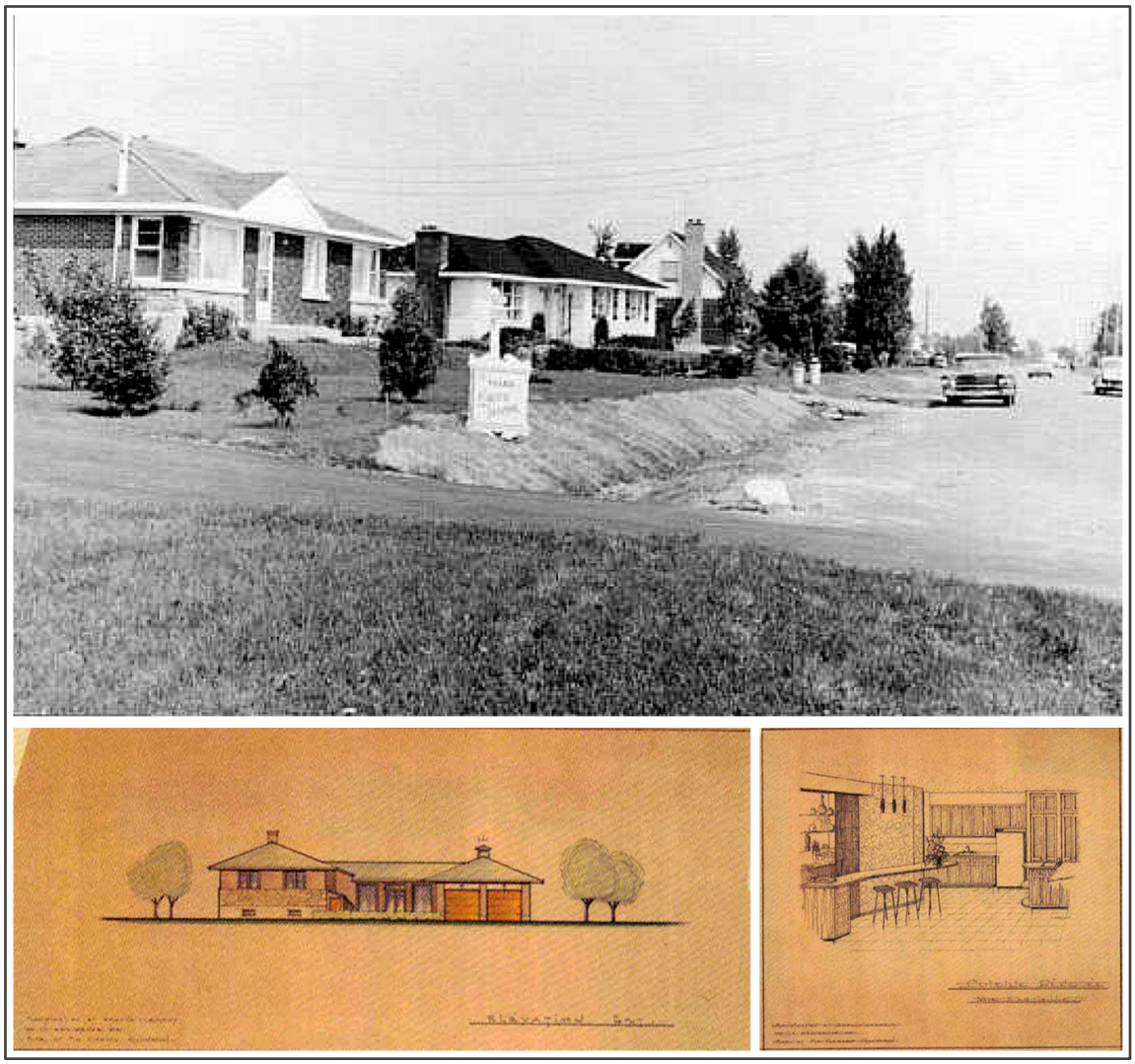


Figure 4-11: Le village privé de *Lacey Green*: Photo en haut: vue montrant quelques habitations sur la rue *Maple Drive* devenue rue *Lacey Green* en 1961. Source : (Houde, 1986, p. 22) **; Les deux illustrations en bas : Vue en élévation et vue intérieure d'un bungalow du village *Lacey Green*.** Source : (Bélisle, 2011, p. 27).

4.2.2.2. Les expropriations de terrains pour construire le boulevard métropolitain : de 1952 à 1954

Dans le but de décongestionner le réseau routier existant et d'encourager la décentralisation industrielle à l'ouest de l'île de Montréal, une phase d'expropriation de terrains fut entamée entre 1952 et 1954 en vue de construire un boulevard métropolitain au nord de la route 2 précédemment évoquée. Le tracé de cette nouvelle artère rapide à caractère régional empruntera l'emprise du chemin Sainte-Marie et constituerait ainsi une nouvelle liaison rapide vers le centre-ville de Montréal (Figure 4-12).

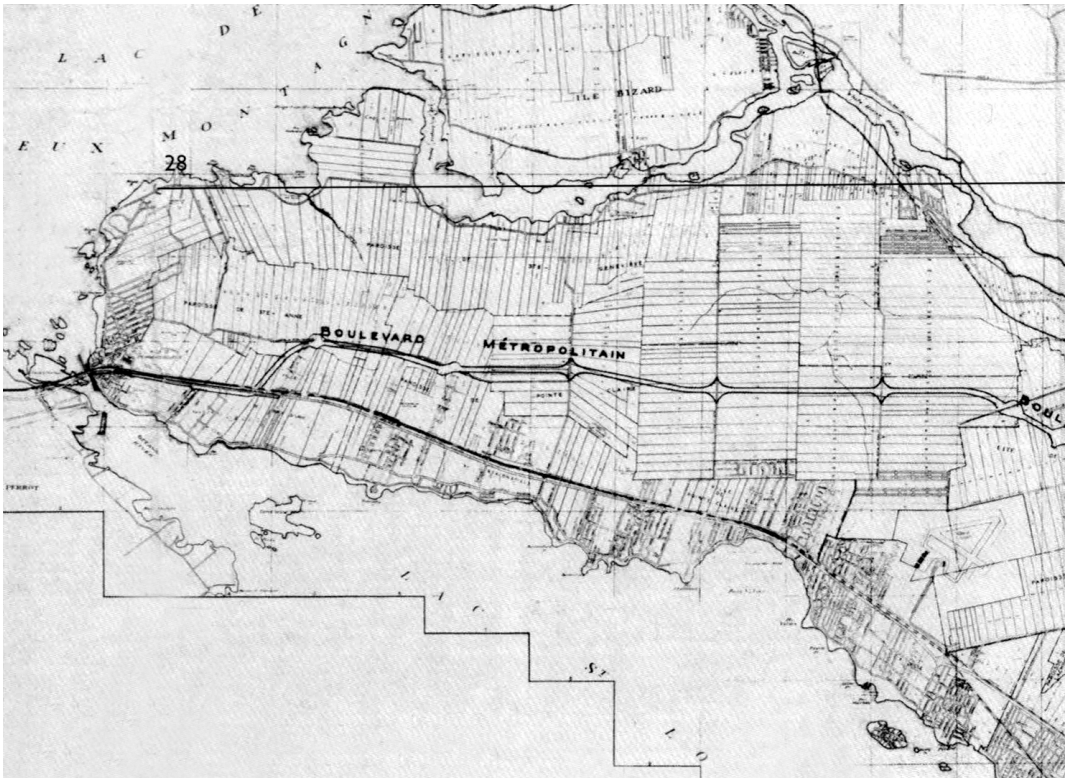


Figure 4-12: Le tracé du boulevard métropolitain longeant la côte Sainte-Marie sur les terres de la municipalité de la paroisse de Saint-Joachim de la Pointe-Claire. Source: (Bélisle, 2011, p. 28).

4.2.2.3. La municipalité « menacée » par les projets d'annexion des municipalités voisines : de 1954 à 1959

Entre 1954 et 1959, les terres de la municipalité furent non seulement convoitées par les spéculateurs immobiliers mais également menacées par des projets d'annexion de la part des municipalités voisines de Pointe-Claire et de Beaconsfield (Bélisle, ibid.) :

> « Les annexions successives de Pointe-Claire inquiètent le petit conseil municipal de la paroisse de Saint-Joachim. Celui-ci prend conscience des difficultés à s'opposer à ses puissants voisins, à la suite des annexions répétées en 1954 de plus de 4700 acres de terres de la paroisse. […] À deux reprises (en 1957 et 1958), la Ville de Beaconsfield va entreprendre des procédures pour l'annexion des territoires de la municipalité de la paroisse Saint-Joachim par le projet de loi 149. Recevant un appui de certains membres du conseil de la paroisse, ces tentatives dont toutefois l'objet d'une vive opposition de la majorité des citoyens, par voie de pétition en 1957 ; conséquemment le projet de loi sera biffé au conseil législatif. Vers la fin de 1958, le conseil de la paroisse, présidé par le nouveau maire Marcel Meloche, prend la question en délibéré » (Ibid., p. 29).

4.2.2.4. La naissance de la Ville de Kirkland

En 1959, le maire Meloche présenta au Premier Ministre Maurice Duplessis et au Ministre des Affaires municipales Jean-Louis Doucet, les pétitions contre la tentative d'annexion de la Ville de Beaconsfield, un premier plan de zonage (Figure 4-13) pour sa municipalité et un projet d'aqueduc et d'une usine d'épuration des eaux (Ibid.) Le Premier ministre se montra favorable aux demandes du maire et lui suggéra « d'entreprendre l'organisation d'une nouvelle municipalité » (Ibid., p. 29) et « lui conseilla d'entamer immédiatement les procédures d'incorporation de la Ville, la première étape étant la préparation du premier plan directeur de Kirkland »[302] (Houde, ibid., p.5). Conformément aux exigences de la Loi sur les cités et villes, les démarches de changement des statuts de la municipalité de la paroisse de Saint-Joachim de la Pointe-Claire furent conclues par l'adoption du projet de loi 143 par l'Assemblée législative le 16 mars 1961, concrétisant le statut de Ville sous l'appellation de Kirkland[303] et annonçant ainsi une nouvelle page de son histoire[304] (Ibid. ; Bélisle, ibid.).

[302] Bien que ces propos rapportés par André Houde (conseiller municipal à Kirkland entre 1968 et 1975) confirment l'existence d'un premier directeur, les recherches dans les Archives de la Ville de Kirkland ne nous ont pas conduit à le trouver. On peut donc supposer qu'il y a eu un plan directeur.
[303] En hommage à Charles-Aimé Kirkland, médecin et député du comté (Ibid.)
[304] L'inauguration officielle de la Ville a eu lieu le 15 septembre 1962 (Ibid.).

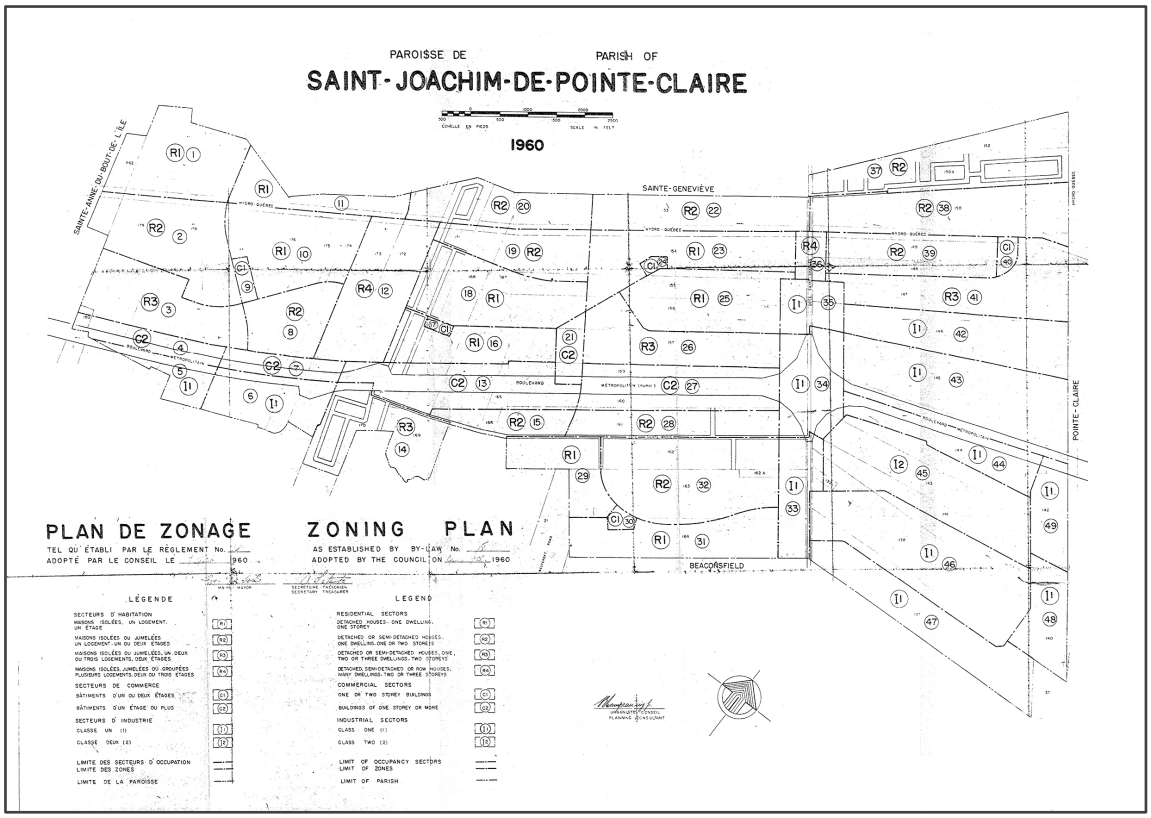


Figure 4-13: Le plan de zonage de 1960 issu du règlement de zonage Nº 18. Source: Archives de la ville de Kirkland.

S'inspirant de l'expérience de la municipalité de Pointe-Claire (Bélisle, ibid.), le premier règlement de zonage de la Ville de Kirkland identifia 49 zones reflétant les intentions suivantes :

- « Créer une municipalité avec un important parc industriel qui pourrait générer des revenus fonciers importants » (Ibid., p. 32) (à l'égard de la municipalité de Pointe-Claire qui percevait à l'époque 50% de ses revenus grâce à son parc industriel) ;
- La zone industrielle fut définie de part et d'autre du futur boulevard Saint-Charles et sur un secteur parallèle à la future autoroute transcanadienne vers l'ouest de la ville ;
- Les voies de service de la future autoroute furent zonées « commercial » ;
- Le reste du territoire municipal fut zoné « résidentiel » avec une prédominance de l'habitat unifamilial détaché, jumelé et en rangée ;
- Prévoir « la constitution d'une réserve de terrains pour être utilisés comme parcs et cela, par la contribution à un fonds de la part de tout promoteur « lorsqu'un terrain est subdivisé ». On convient que 5% des terrains des développements seront réservés à cette fin » (Ibid., p. 33) ;

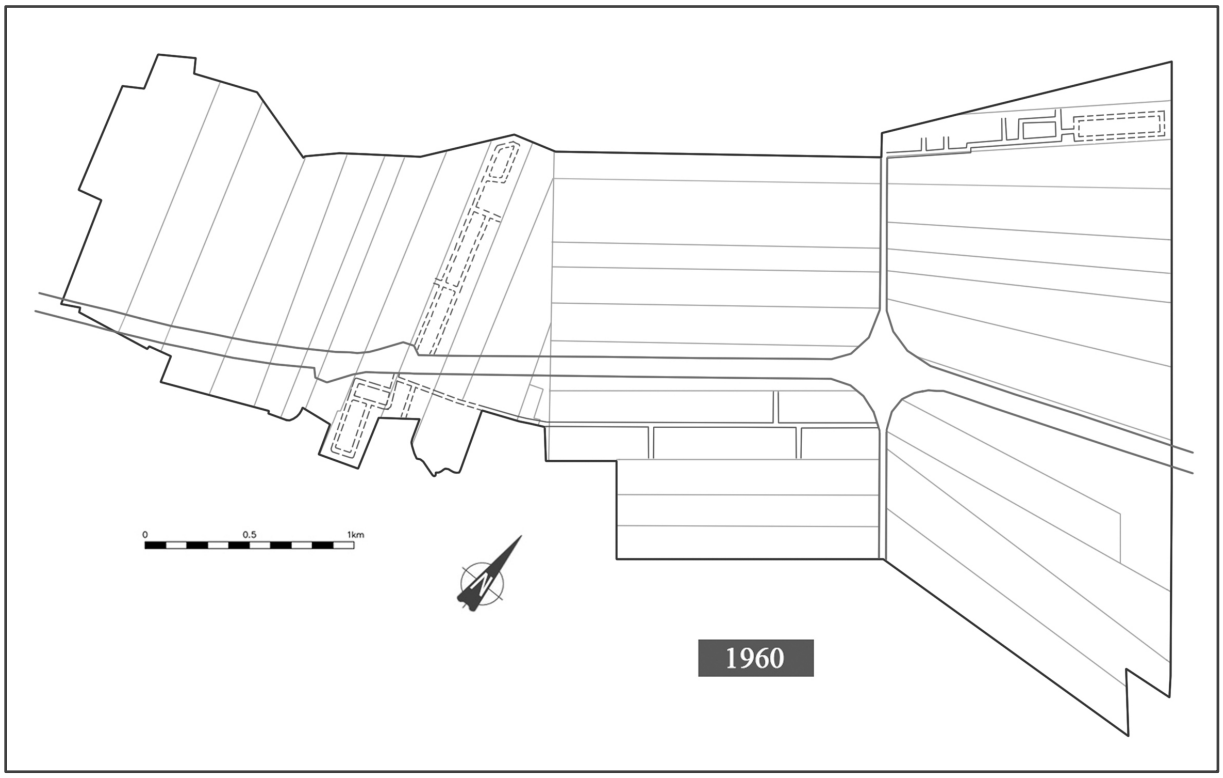


Figure 4-14: Le réseau viaire développé et projeté (en trait discontinu) dans la ville de Kirkland selon le plan de zonage de 1960. Illustration élaborée par l'auteur sur la base du plan de zonage de 1960.

4.2.3. De 1961 à aujourd'hui : La genèse de la banlieue automobile

Au début du années 1960, mis à part le village de *Lacey Green* développé au nord-est de Kirkland depuis la fin des années 1950 ainsi que l'expropriation des terres pour mettre en place le boulevard métropolitain (devenu plus tard l'autoroute transcanadienne), la ville gardait encore son paysage rural avec ses maisons implantées de part et d'autre de la montée Saint-Charles et du chemin Sainte-Marie (Figure 4-15). Dans les municipalités de Pierrefonds (au nord), de Beaconsfield (au sud) et de Pointe-Claire (au sud-est), la suburbanisation semble avoir pris quelques pas en avant.

Figure 4-15: Une vue aérienne de la ville de Kirkland en 1962 montrant le secteur résidentiel *Lacey Green* développé au nord-est. L'autoroute transcanadienne n'a pas encore été finalisée. Assemblage de 12 vues aériennes réalisé par l'auteur. Source : (Portail des données ouvertes de la Ville de Montréal, Vues aériennes verticales de l'île de Montréal. 1958-1975).

4.2.3.1. La mise en place de l'autoroute transcanadienne : de 1961 à 1963

Avec l'arrivée de Jean Lesage au pouvoir en 1960, le tracé de l'autoroute transcanadienne fut modifié relativement à ce qui a été planifié sous le gouvernement Duplessis[305] (Houde, ibid.). L'autoroute, le boulevard Saint-Charles et le viaduc seraient ainsi réalisée conformément au plan directeur des routes métropolitaines[306] publié en 1961 par la Corporation de Montréal métropolitain (Figure 4-16 et Figure 4-17). Après trois ans de travaux, Kirkland connut l'inauguration du tronçon de l'autoroute transcanadienne traversant son territoire, en 1963[307] (Figure 4-18).

[305] Duplessis avait décidé que la transcanadienne ferait partie de l'autoroute 2-20 (l'actuelle A-20).
[306] Qui a été présenté dans le chapitre précédent à la section 3.8.3.
[307] Il faut toutefois préciser qu'avec l'inauguration du pont de l'île-aux-Tourtes, le 5 juillet 1965, « le dernier tronçon de l'autoroute transcanadienne fut ouvert entre la frontière ontarienne (Pointe-Fortune sur l'autoroute A-40 et Rivière-Beaudette sur l'autoroute A-20) et le boulevard des Sources » (Houde, ibid., p. 46). À partir de cette date-là, Kirkland devenait un lieu de transit à caractère régional.

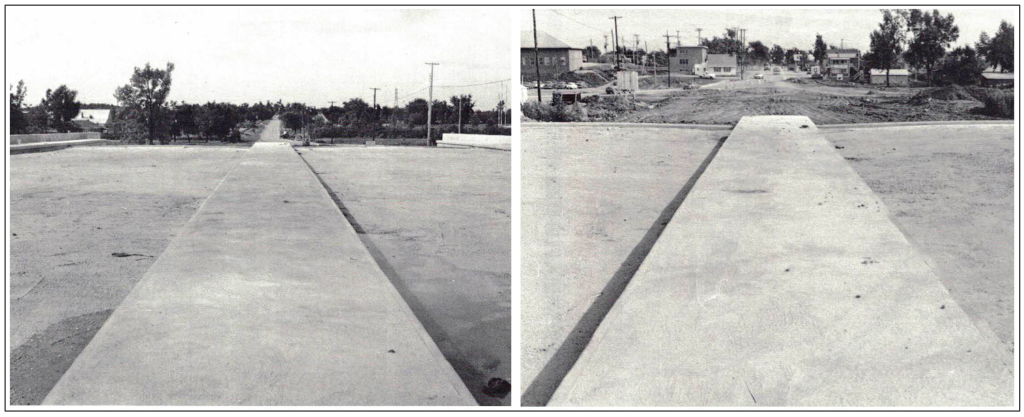


Figure 4-16: Le viaduc Saint-Charles en construction en 1962 : Photo à gauche : Une vue du boulevard Saint-Charles vers le nord ; Photo à droite : Une vue du boulevard Saint-Charles vers le sud. Source : (Houde, 1986, p. 23).

Figure 4-17: Une vue vers l'est de l'autoroute transcanadienne en construction en 1962. Source : (Houde, 1986, p. 23).

Figure 4-18: Inauguration du tronçon de l'autoroute transcanadienne traversant la ville de Kirkland par le ministre Jean Lesage à Kirkland en 1963. Source : Capture d'écran à partir du document vidéographique « 140 km d'autoroutes sur une île » (Lamontagne et al, 2007).

Avec la construction de la transcanadienne, la Carrière Pointe-Claire, devenue Compagnie Meloche en 1959, connut un grand essor durant les années 1960. En produisant de l'asphalte, du béton et du béton centrifugé, elle participa au développement de l'ouest de l'île avant que ses activités aient pris fin en 1975 (Houde, ibid. ; Bélisle, ibid.) (Figure 4-19).

Figure 4-19: La carrière de la Compagnie Meloche en 1978. Photo aérienne prise par Rhéal Benny. Source: (Portail des données ouvertes de la Ville de Montréal, Vues aériennes obliques de l'île de Montréal, 1960-1992).

4.2.3.2. Le règlement de zonage de 1965

« La ville rêvée de Marcel Meloche[308] et de ses conseillers est indissociable d'un développement d'industries aidant à financer le résidentiel ». (Bélisle, ibid., p. 45). Cependant, cet objectif ne coïncidait pas avec l'aspiration des 584 habitants de l'époque voulant attribuer moins d'espace à l'activité industrielle prévue dans le règlement de zonage de 1960 (Ibid.). À la suite d'un référendum tenu le 26 juin 1964, la population de Kirkland se prononça contre le projet du conseil municipal voulant emprunter la somme de 500,000 dollars[309] afin de développer un parc industriel pour la ville (Bélisle, ibid.). À la suite de ce résultat, un nouveau règlement de zonage N° 49 fut adopté en juillet 1965 (Figure 4-20) (Ibid.). Bien que l'on voie sur le plan issu de ce règlement de zonage l'apparition d'un nouveau développement résidentiel au sud de la transcanadienne, le déploiement de la zone industrielle[310] ne traduisait pas le changement voulu par la population. Cependant, il convient de souligner que le conseil municipal opta à cette époque pour le choix d'établir sur son territoire des établissements industriels peu contraignants en termes de pollution, « générant beaucoup d'emplois rémunérateurs, contribuant à sa croissance urbaine ainsi qu'à sa santé financière » (Bélisle, ibid., p. 46). Bélisle ajoute à cet égard : « L'industrie pharmaceutique est principalement visée et le conseil voit ses espoirs exaucés par l'arrivée de la multinationale *Merck, Sharp & Dohme of Canada Ltd* qui entreprend, dès 1968, la construction de ses laboratoires » (Ibid., p. 46).

Il convient toutefois de souligner le choix adopté par le conseil municipal au début des années 1960 et qui consistait à adopter un plan d'urbanisme[311] conçu de façon à décourager la circulation dans les quartiers résidentiels :

> « La vocation de la ville changea subitement en 1961, avec la construction de l'autoroute Transcanadienne. Même si celle-ci divise la Ville en deux, elle nous permet d'avoir un parc industriel de chaque côté. Quant au restant du territoire, il devient zone résidentielle. Le Conseil décida d'adopter un plan d'urbanisme conçu de façon à décourager la circulation dans les quartiers résidentiels, permettant ainsi à nos citoyens un environnement d'espaces verts, et un développement propice à l'épanouissement de la vie familiale » (Houde, 1986, p. 7).

---

[308] Marcel Meloche était le maire de Kirkland entre 1958 et 1965 (Houde, ibid. ; Bélisle, ibid.).
[309] Notons ici que le budget de la Ville en 1965 était de l'ordre de 37,909 $ (Houde, ibid.)
[310] Le plan de zonage de 1965 indique que la zone industrielle se déploierait linéairement de part et d'autre de l'autoroute transcanadienne y compris les abords du raccordement de l'autoroute avec le boulevard Saint-Charles ainsi que sur tout le secteur sud-est de la ville (délimité par l'autoroute transcanadienne et le boulevard Saint-Charles).
[311] Bien que Houde (1986) évoque l'existence d'un premier plan d'urbanisme au début des années 1960, celui de 1990 est le seul que nous avons trouvé dans les Archives de la Ville de Kirkland.

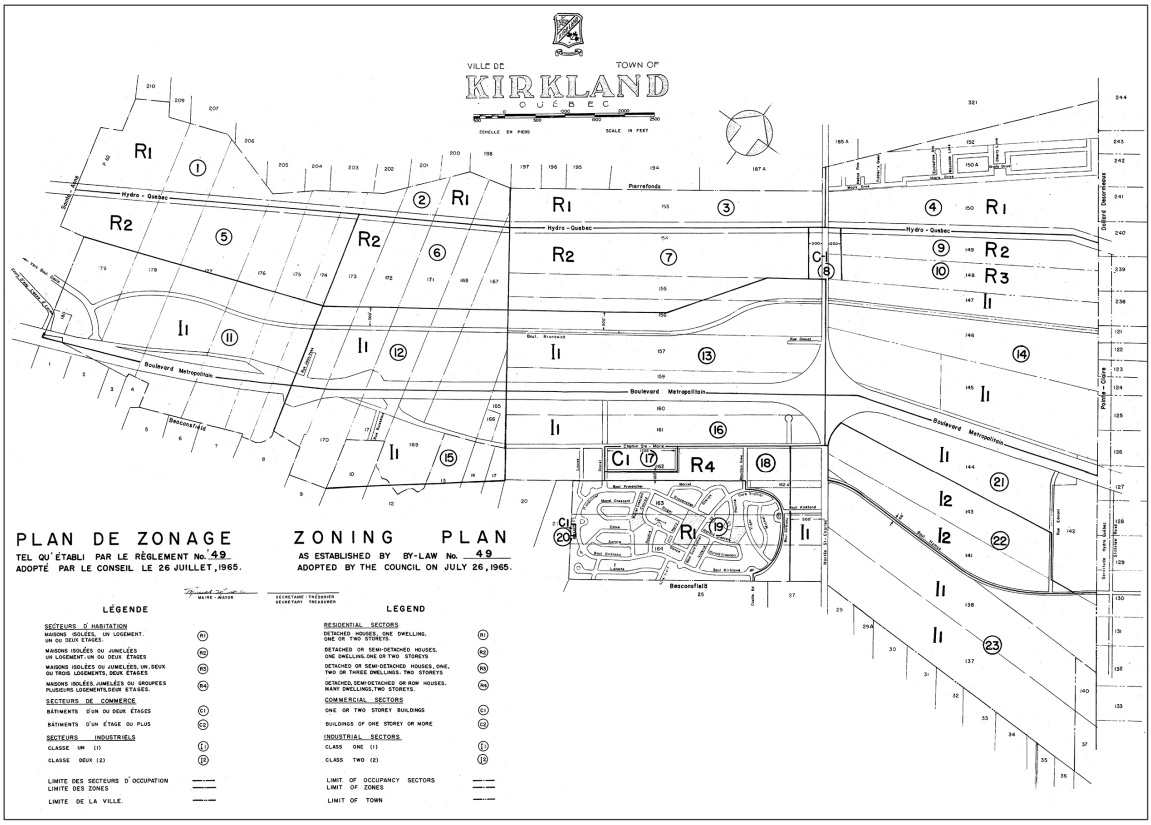

VILLE DE
TOWN OF
KIRKLAND
QUÉBEC
PLAN DE ZONAGE
TEL QU'ÉTABLI PAR LE RÈGLEMENT No. 49
ADOPTÉ PAR LE CONSEIL LE 26 JUILLET, 1965.
ZONING PLAN
AS ESTABLISHED BY BY-LAW No. 49
ADOPTED BY THE COUNCIL ON JULY 26, 1965.
LÉGENDE
LEGEND
Boulevard Metropolitain
Hydro - Québec
Pierrefonds
Bois-Franc
Bois-Papineau
Bois-Prévost
Bois-Rivière
Bois-Rolland
Bois-Rosaire
Bois-Rosemont
Bois-Rousseau
Bois-Rutherford
Bois-Sauvé
Bois-Séguin
Bois-Sévigny
Bois-Shaughnessy
Bois-Sicotte
Bois-Sorbonne
Bois-Sorel
Bois-Sylvestre
Bois-Thibault
Bois-Thibodeau
Bois-Thierry
Bois-Tremblay
Bois-Trudeau
Bois-Vaillancourt
Bois-Valcourt
Bois-Vallée
Bois-Vanier
Bois-Vaudreuil
Bois-Verdun
Bois-Vermette
Bois-Victoria
Bois-Villeneuve
Bois-Vincent
Bois-Wilfrid
Bois-Wilson
Bois-Yvon
Bois-Zénon
Bois-Zotique
Bois-Zoé
Bois-Zola
Bois-Zouave
Bois-Zéphirin
Bois-Zéphyrin
Bois-Zéphyrine
Bois-Zéphyrinien
Bois-Zéphyrinienne
Bois-Zéphyrinienne-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois-Bois
Bois-Zéphyrinienne-Bois

Figure 4-22: Une vue aérienne de la ville de Kirkland en 1966 montrant l'accomplissement des travaux de l'autoroute transcanadienne. Assemblage de 12 vues aériennes réalisé par l'auteur**.** Source : (Portail des données ouvertes de la Ville de Montréal, Vues aériennes verticales de l'île de Montréal. 1958-1975).

4.2.3.3. Le règlement de zonage de 1969

Le plan de zonage de 1965 fut remplacé quatre ans plus tard par un le nouveau règlement N° 116, donnant ainsi naissance à un nouveau plan de zonage donnant plus de place à la fonction résidentielle [312] (Figure 4-23). Depuis l'adoption de ce règlement, la ville « prend réellement son caractère d'aujourd'hui grâce à l'implantation d'un plan de zonage précis et sévère. L'objectif principal a été de créer une Ville pour attirer les jeunes familles en leur garantissant et la sécurité de leur investissement, et celle de leurs enfants, combinées avec un mode de vie très actif » (Houde, ibid., p. 4).

[312] Certains endroits initialement zonés « industriels » tels que les terres des Daoust situées à l'angle du boulevard Brunswick et du boulevard Saint-Charles subirent un changement pour avoir une vocation plutôt commerciale et résidentielle (Bélisle, ibid.). La vocation de la zone située au sud de l'échangeur du chemin Sainte-Marie fut également changée d'industrielle à résidentielle.

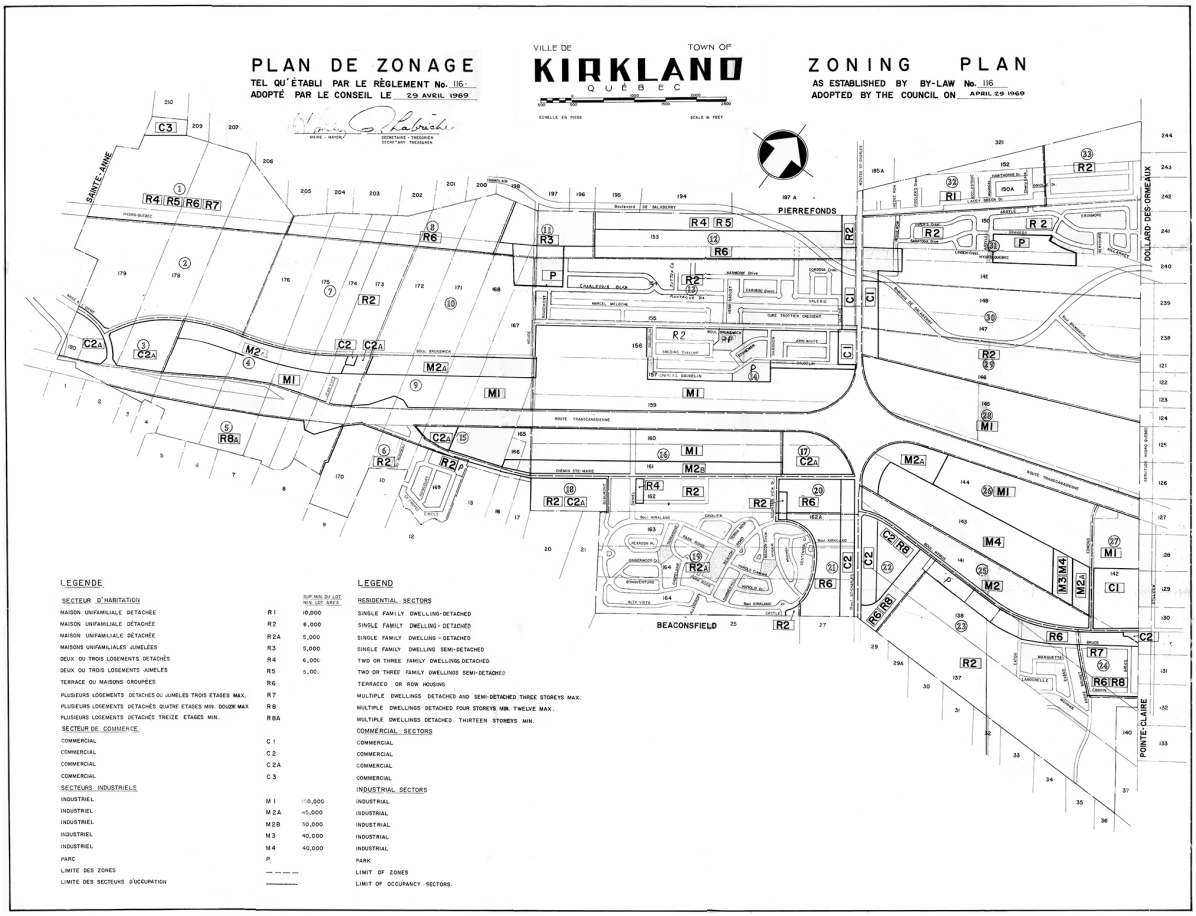


Figure 4-23: Le plan de zonage de 1969 issu du règlement de zonage Nº 116. Source: Archives de la ville de Kirkland.

4.2.3.4. Le rôle des entreprises industrielles et commerciales et des promoteurs immobiliers

La construction de l'autoroute transcanadienne influença d'une manière remarquable le développement urbain de la ville qui se manifestait notamment à travers les aspects suivants :

- Kirkland est devenue un lieu de passage d'un flux considérable de véhicules transportant les personnes et les marchandises (Bélisle, ibid.).
- Kirkland est devenue un point d'attraction pour les entreprises industrielles qui venaient s'y installer de part et d'autre de l'autoroute transcanadienne (Figure 4-25). On peut en citer principalement les grandes firmes de la production pharmaceutique telles que *Merck*

Sharp and Dohme[313] (implantée en 1968), la grande multinationale *Pfizer* (implantée en 1974), *Burroughs Wellcome*[314] (inaugurée en 1983), la compagnie *Nordic* (établie en 1986) et *Schering-Plough* (établie vers la fin de l'an 2000). Avec de telles implantations, Kirkland fut connue comme l'un des pôles de la recherche et de l'industrie pharmaceutique au Canada (Ibid.).

- La jonction de l'autoroute transcanadienne au boulevard Saint-Charles avait favorisé l'implantation du centre commercial Kirkland[315] en 1968, la *Plaza Kirkland* en 1969 (Figure 4-27), ainsi que les *Galeries Kirkland*, inaugurées plus tard, au début des années 1980 (Figure 4-28) (Ibid.).
- La liaison autoroutière et l'implantation des entreprises manufacturières et des centres commerciaux avaient encouragé plusieurs promoteurs immobiliers à investir dans les zones résidentielles attirant ainsi plusieurs familles à venir s'y établir notamment les habitants du centre-ville de Montréal. La firme *Belcourt Homes* en fut la première à avoir développé un lotissement domiciliaire en 1963 (Ibid.).
- L'apparition de plusieurs stations-services tout au long du boulevard Saint-Charles à l'égard de la station-service *Texaco* construite vers 1964 (Figure 4-26). Les éléments constitutifs d'une banlieue automobile commencèrent à s'établir :

  > « Simultanément avec la construction domiciliaire apparaissent de nombreuses stations-services sur la montée Saint-Charles, l'automobile étant le principal moyen de transport de Kirkland qui ne bénéficie pas de trains de banlieue comme Pointe-Claire et Beaconsfield » (Bélisle, ibid., p. 43).

[313] Qui s'est fusionnée avec la firme *Frosst* pour former *Merck Frosst* Canada Inc. en 1982 (Bélisle, 2011).
[314] Connue aujourd'hui sous le nom *Draxis*.
[315] Situé à l'intersection de la montée Saint-Charles (futur boulevard Saint-Charles) et du boulevard Kirkland.

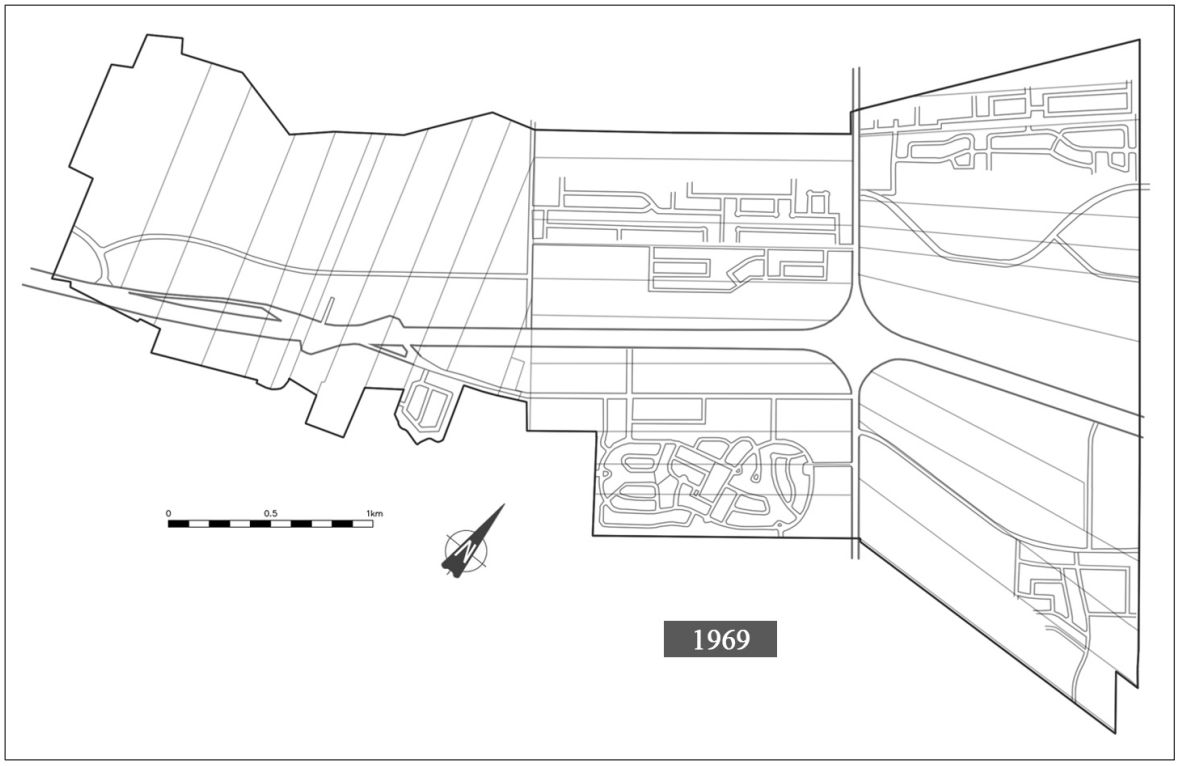


Figure 4-24: Le réseau viaire développé et projeté dans la ville de Kirkland selon le plan de zonage de 1969. Illustration élaborée par l'auteur sur la base du plan de zonage de 1969.

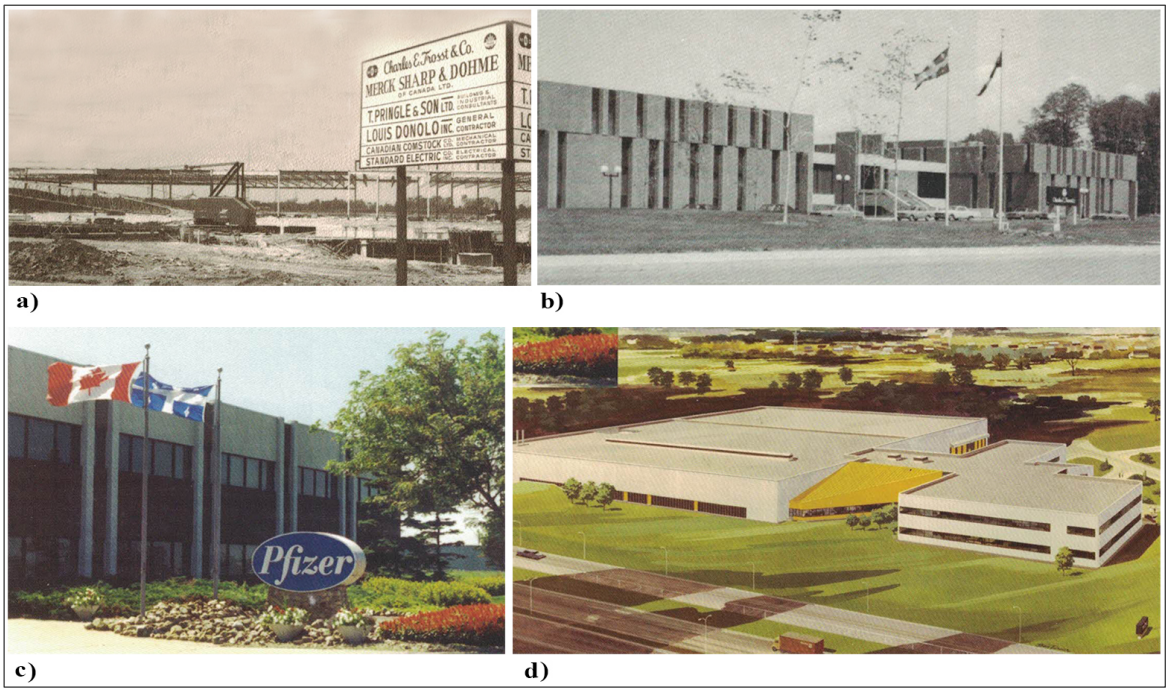


Figure 4-25: Quelques entreprises pharmaceutiques installées à Kirkland entre 1968 et 1983 de part et d'autre de l'autoroute transcanadienne: a et b) *Merck Sharp and Dohme* (1968). Source: (Bélisle, 2011, p. 46)**; c) Pfizer (1974).** Source: (Bélisle, 2011, p. 62)**; d) *Burroughs Wellcome* (1983).** Source : (Bélisle, 2011, p. 62).

Figure 4-26: La station-service Texaco construite vers 1964 à l'angle du boulevard Kirkland et du boulevard Saint-Charles. La municipalité exigea qu'un service à l'auto y soit toujours dispensé, même avec l'apparition des libres-services. Source : (Bélisle, 2011, p. 43).

Figure 4-27: Photo en haut : Le centre commercial Kirkland situé à l'intersection du boulevard Saint-Charles et du boulevard Kirkland, abritant un ensemble de boutiques et de magasins de service dont le supermarché A&P, construit en 1968 ; Les deux photos en bas : La Plaza Kirkland comportant l'ensemble de magasins *Woolco & Dominion*, situés à proximité du croisement entre l'autoroute transcanadienne et le boulevard Saint-Charles, construit en 1969. Source : (Bélisle, ibid., p. 44).

Figure 4-28: Les Galeries Kirkland situées à l'intersection du boulevard Saint-Charles et du boulevard Brunswick, inaugurées au début des années 1980. Source : (Bélisle, ibid., p. 79).

L'établissement des premiers développements à caractère industriel, commercial et résidentiel entre 1963 et 1968, avait encouragé les élus locaux à attirer les investisseurs et les jeunes familles notamment à travers les brochures promotionnelles (Figure 4-29). Toutefois, la publicité et le marketing employés par les promoteurs immobiliers furent plus remarquables (Figure 4-30), en misant notamment sur les atouts de Kirkland en termes d'accessibilité routière et en faisant valoir la disponibilité de tous les équipements et éléments nécessaires à la vie banlieusarde, particulièrement la maison unifamiliale détachée :

> « La maison unifamiliale, avec garage attenant, est indissociable de la banlieue. Elle en est l'emblème et le rêve des familles qui viennent s'y établir ; et les promoteurs immobiliers vont leur donner priorité dans Kirkland. Les premiers à s'impliquer dans de grands ensembles sont les constructeurs *Continental Housing* et *Saratoga Development corp* qui, dès 1966-1967 vont construire, à l'ouest de la montée Saint-Charles et le long des limites nord de Beaconsfield, des centaines de résidences et ce, jusqu'au chemin Sainte-Marie » (Bélisle, ibid., p. 42).

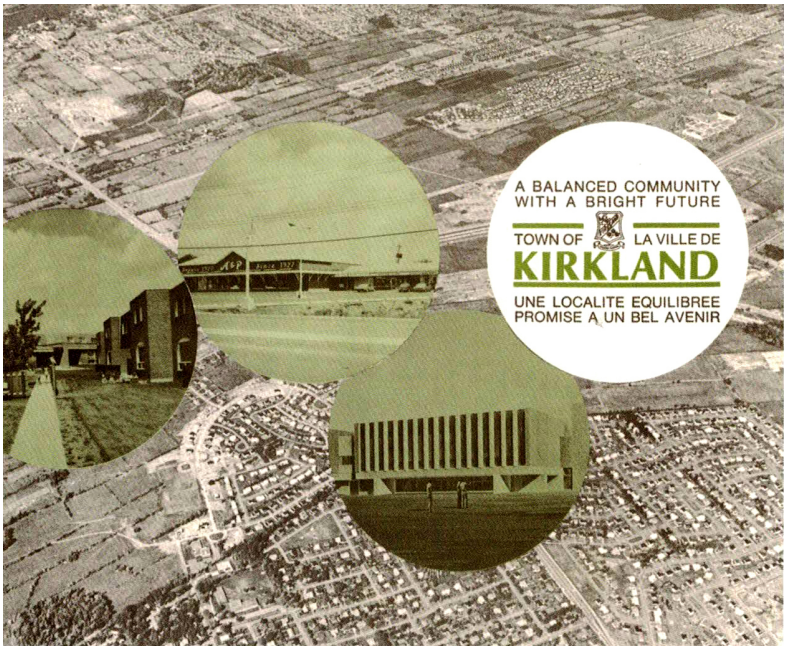


Figure 4-29: Brochure promotionnelle réalisée en 1968 par la Ville de Kirkland, invitant les industries, les promoteurs et les jeunes couples à venir s'y établir. Dans son mot d'introduction de cette brochure, le maire André Brunet mentionne que l'administration municipale « ne ménage aucun effort pour donner l'impulsion et fournir les services qui assurent le développement équilibré de Kirkland ». Sur la brochure, on voit des photos de l'ensemble résidentiel luxueux *Summerhill* destiné aux familles aisées, du centre commercial Kirkland et de l'entreprise pharmaceutique *Merck Sharp and Dohme.* Source : (Bélisle, ibid., p. 38).

Selon André L. Houde (1986), la ville de Kirkland a connu « un accroissement considérable au début des années 1970, freiné en 1976, pour reprendre en 1979 » (p. 7). Ceci se fut traduit à travers l'évolution de la forme urbaine de la ville que ne présenterons ci-après.

Sur les vues aériennes de 1971 et 1975 (Figure 4-31), nous pouvons suivre l'évolution des lotissements résidentiels suivants :

- Ceux de la firme *Belcourt Homes* qui présenta ses premiers lotissements résidentiels en 1963 au sud de la transcanadienne près du boulevard Saint-Charles. Cette firme créa le boulevard Kirkland, Beacon Road ainsi que le premier parc de la ville, le parc Kirkland (Bélisle, ibid.).
- Ceux de la firme *Beaufort Realities* qui développa des maisons unifamiliales jumelées sur le boulevard Hymus vers l'extrémité sud-est de Kirkland[316] (Ibid.).
- Ceux de la compagnie *MaBaie Construction* qui avait édifié des maisons unifamiliales de part et d'autre du boulevard Brunswick, au cours des années 1970 (Ibid.).
- Ceux de la firme *Saratoga Development Corp* qui avait construit des habitations au sud de l'autoroute au début des années 1970, ainsi qu'un autre lotissement portant le nom de Village on the Green, au sud du village privée de *Lacey Green* (Ibid.).

[316] Le premier développement de cette firme fut le groupement d'habitations analysé dans le chapitre 2 de cette thèse. (Groupement d'habitations 3).

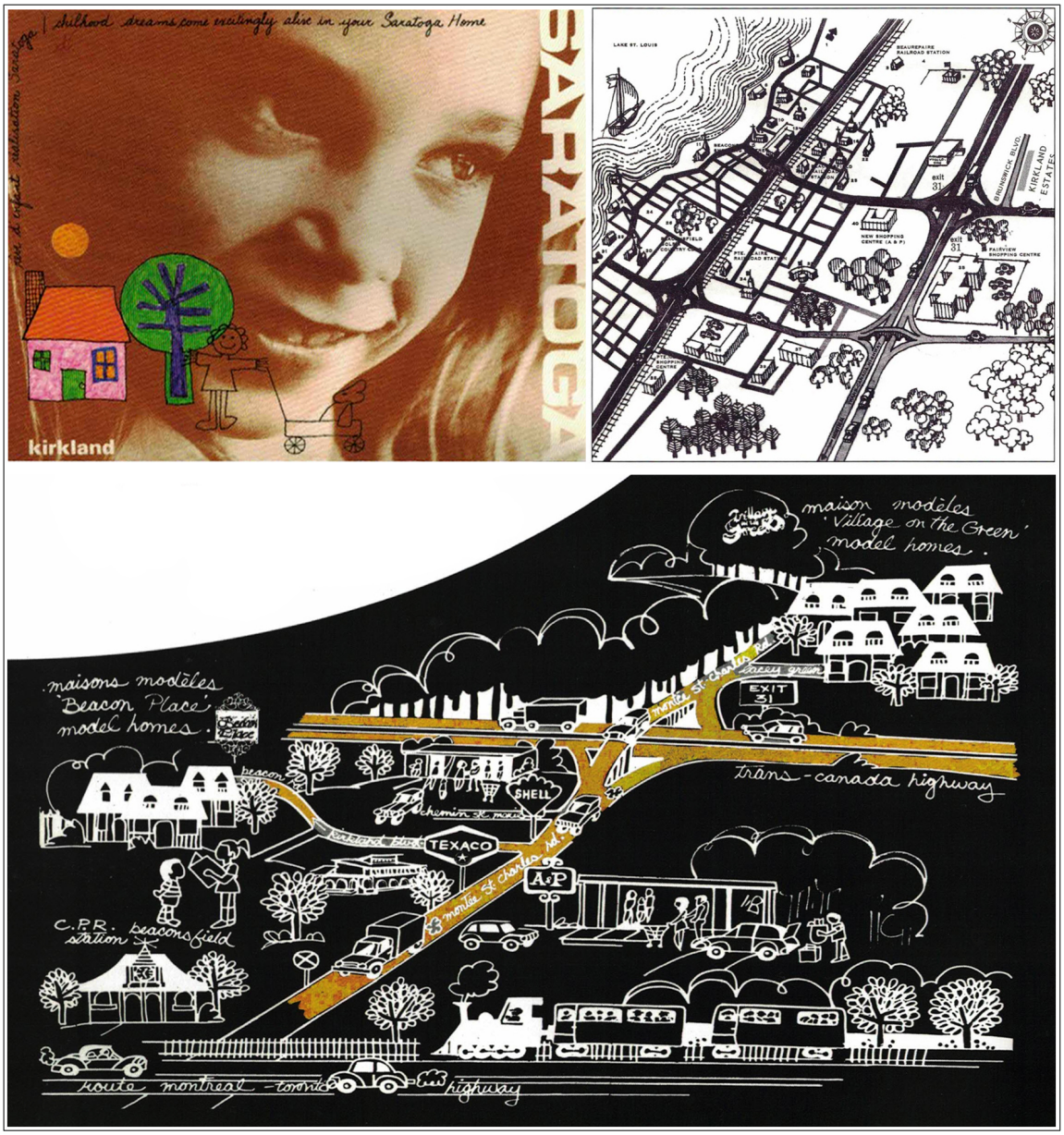


Figure 4-30: Des exemples de brochures promotionnelles réalisées par des promoteurs immobiliers : Photo en haut à gauche : page de couverture d'une brochure promotionnelle de la firme *Saratoga Development Inc*. axée sur la maison de famille offrant trois ou quatre chambres à coucher, et sur la qualité d'un environnement sécuritaire permettant aux enfants de jouer dans la rue. Source : (Bélisle, ibid., p. 43) **; Photo en bas : Brochure de la firme *Saratoga Development Inc*. utilisant, entre autres, les infrastructures viaires, les centres commerciaux, les stations-services comme moyens d'attraction pour sa future clientèle.** Source : (Bélisle, 2011, p. 48**). Photo en haut à droite : Brochure de la compagnie *MaBaie Homes* utilisant également les infrastructures viaires ainsi que les centres commerciaux (y compris le centre commercial régional Fairview) comme moyens d'attraction pour sa future clientèle.** Source : (Bélisle, 2011, p. 49).

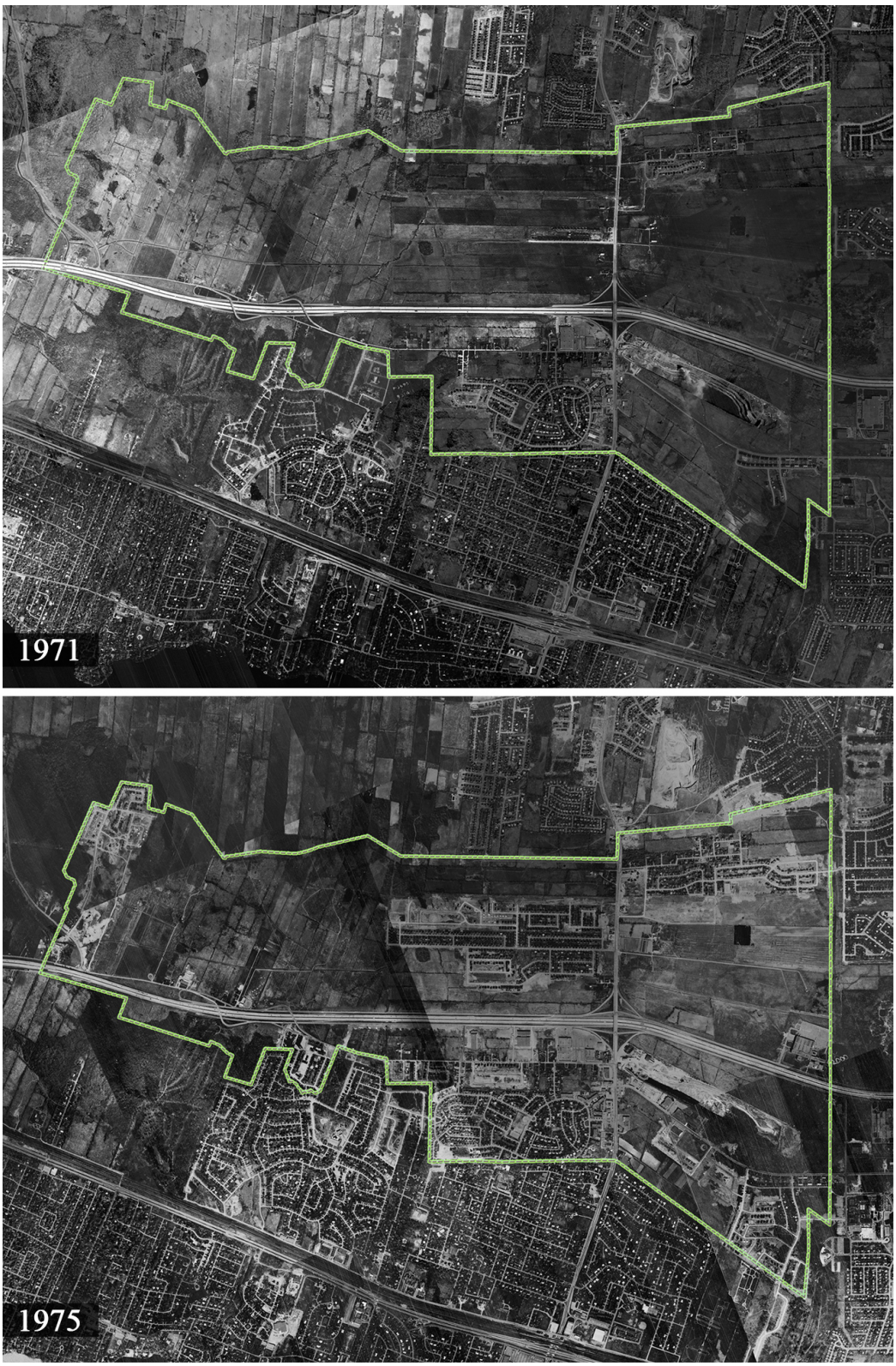


Figure 4-31: Des vues aériennes de la ville de Kirkland en 1971 et 1975 montrant l'évolution de certains lotissements résidentiels. Assemblage de 24 vues aériennes réalisé par l'auteur (12 pour chaque photo). Source : (Portail des données ouvertes de la Ville de Montréal, Vues aériennes verticales de l'île de Montréal. 1958-1975).

- **Adoption du règlement de zonage Nº 225 en 1976**

En 1976, un nouveau règlement de zonage fut adopté, il porte le numéro 225. La non-disponibilité de ce règlement dans les Archives de la Ville de Kirkland et le manque de précisions sur le plan de zonage qui en est issu, notamment en ce qui a trait à la vocation des treize zones qui y étaient identifiées, ne nous laissent pas savoir le changement qu'il apportait relativement au plan de zonage de 1969 en termes d'occupation de sol. Toutefois, ce plan faisait état de l'évolution du réseau viaire de la ville et en projetait de nouvelles extensions (Figure 4-32 et Figure 4-33).

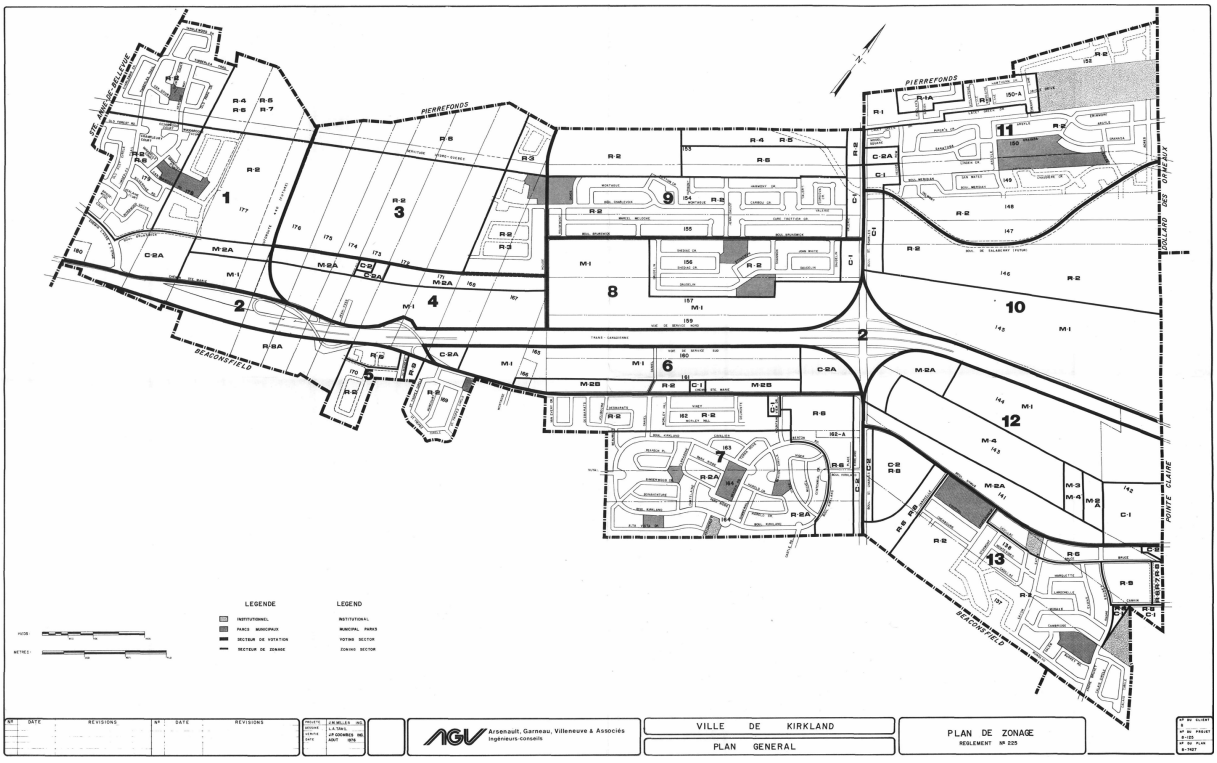


Figure 4-32: Le plan de zonage de 1976 issu du règlement de zonage Nº 225. Source: (Archives de la Ville de Kirkland).

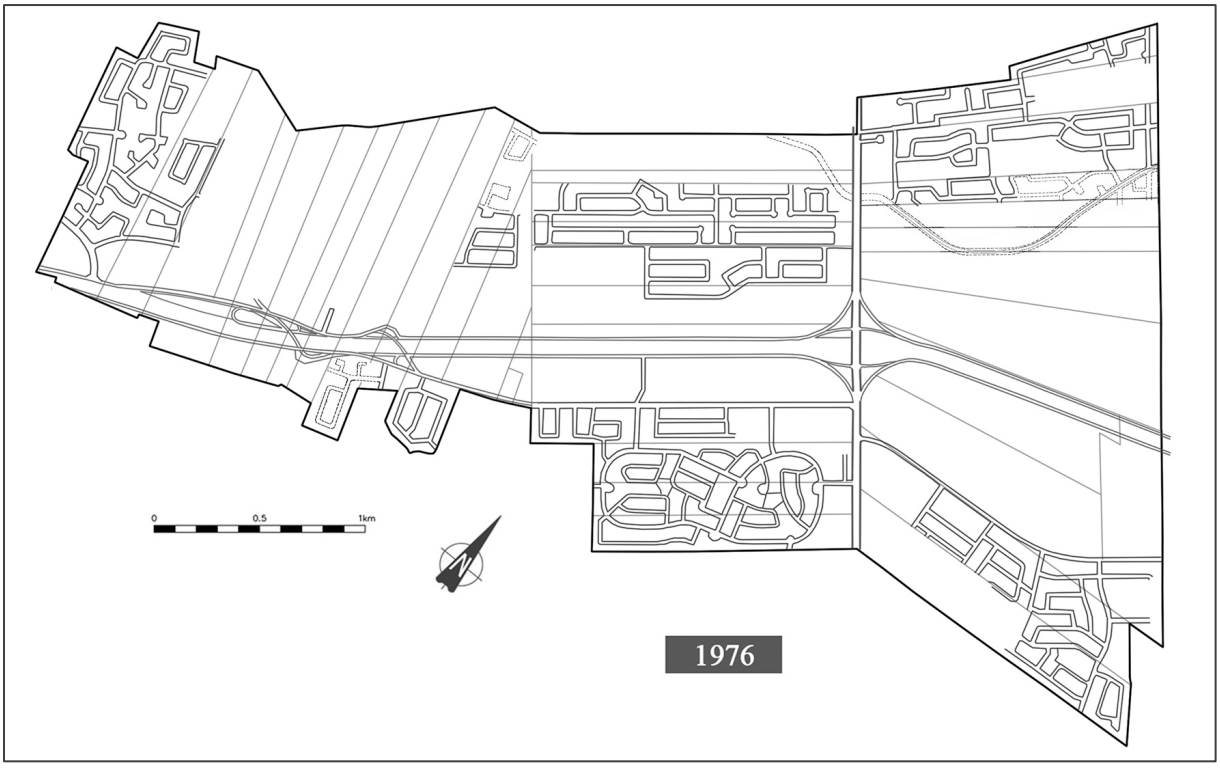


Figure 4-33: Le réseau viaire développé et projeté (en trait discontinu) dans la ville de Kirkland selon le plan de zonage de 1976. Illustration élaborée par l'auteur sur la base du plan de zonage de 1976.

Figure 4-34: Le boulevard Saint-Charles lors des travaux d'élargissement et d'embellissement des années 1985-86. À l'arrière-plan, sur le côté gauche, la maison d'Henri Daoust fut un des derniers témoins du passé agricole de Kirkland. Source : (Bélisle, ibid., p. 75).

À l'occasion de la célébration du 25e anniversaire de la Ville de Kirkland en 1986, des travaux d'élargissement et d'embellissement ont été entrepris sur toute la longueur du boulevard Saint-Charles dans le but de le transformer en boulevard urbain et d'affirmer sa vocation commerciale (Figure 4-34). À cette date, les dernières exploitations agricoles disparurent et les dernières maisons ancestrales furent démolies (Bélisle, ibid.).

Au milieu des années 1980, le groupe immobilier *Grilli* fut l'une des principales entreprises qui avaient produit des lotissements résidentiels dans les terres situées au nord de l'autoroute transcanadienne, notamment dans les quartiers *Brunswick*, *Timberlea*, *Holleuffer* et *Lacey Green* (Ibid.). Les lotissements réalisés par cette entreprise avaient modifié la forme urbaine de la ville d'une manière remarquable telle que le montrent les vues aériennes de 1986 (Figure 4-36) et de 1992 (Figure 4-40).

> « L'un des principaux projets est le développement de l'ancienne terre des *Derome*[317] avec la prolongation du boulevard Brunswick vers Pointe-Claire. Le nouveau secteur surnommé « Le Petit Westmount » est composé d'habitations imposantes à l'architecture distinctives » (Ibid., p. 78).

Figure 4-35: Le maire de Kirkland Sam Elkas (à droite de la photo) remet un permis honorifique à Mario Grilli, du Groupe immobilier Grilli, pour souligner les 300 permis de construction résidentielle accordés à cette entreprise en 1986. Source : (Bélisle, ibid., p. 78).

[317] Ces terres sont situées face au centre commercial *Les Galeries Kirkland* à l'est du boulevard Saint-Charles (voir l'illustration 4.28 ci-haut).

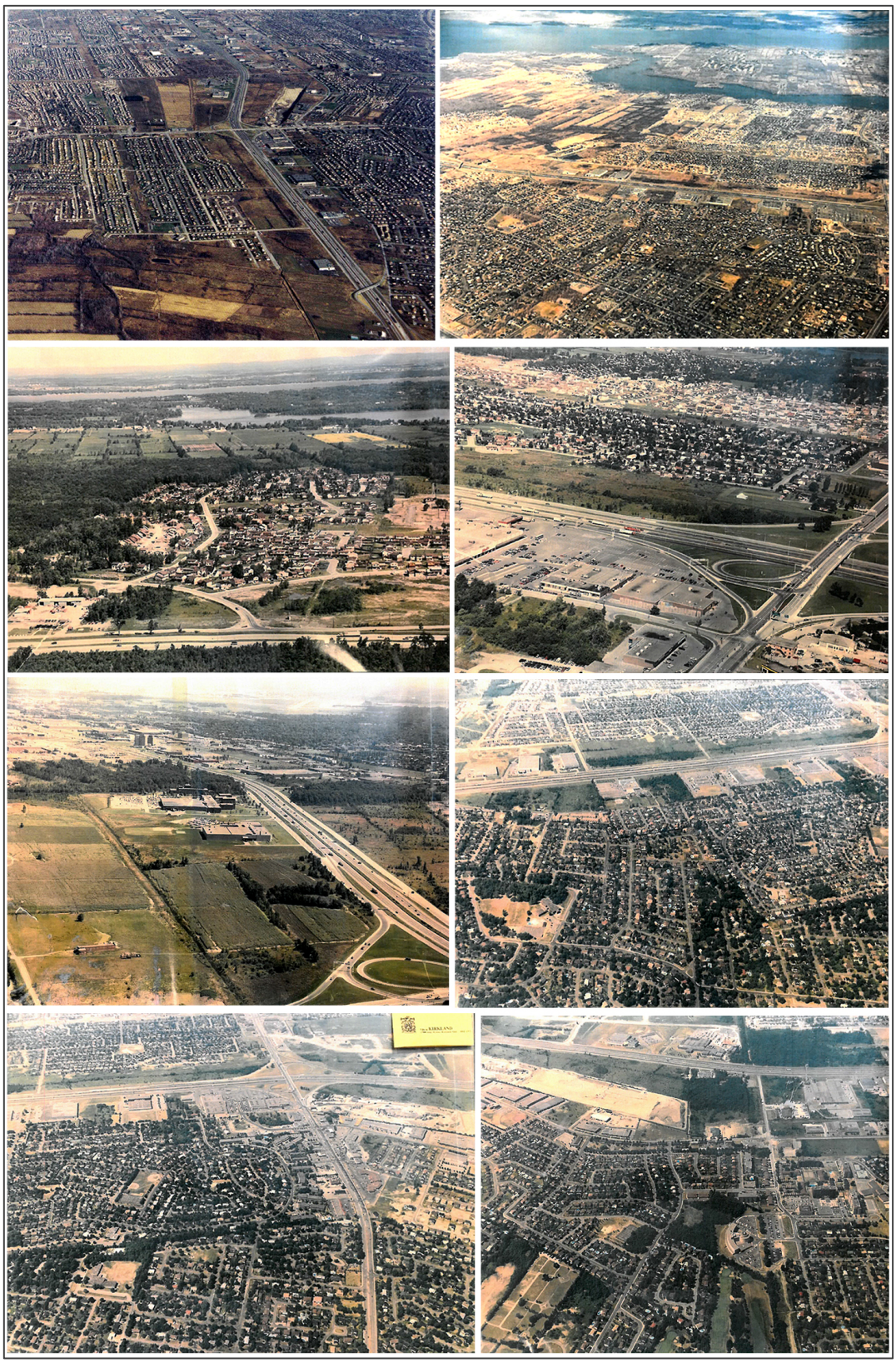


Figure 4-36: Vues obliques montrant l'évolution de la forme urbaine de Kirkland en en 1986.
Source : (Archives de la Ville de Kirkland).

- **Le règlement Nº 90-54 adoptant le plan d'urbanisme de 1990**

Le 26 mars 1990, le conseil municipal de la Ville de Kirkland met en vigueur le règlement Nº 90-54 qui vient adopter « le plan d'urbanisme de la Ville de Kirkland », préparé par l'urbaniste Pierre Landry. Ce plan d'urbanisme qui fut complété par un plan de zonage (Figure 4-37 et Figure 4-38) proposa essentiellement les points suivants :

1) Maintenir la vocation de Kirkland comme milieu composé essentiellement de résidences unifamiliales, tout en tenant compte des nouveaux besoins qu'entraîne l'évolution, et plus précisément le vieillissement de la population. Le plan projette ainsi l'ajout de 200 logements pour personnes âgées et 150 unités d'habitations qui seront destinées à une clientèle provenant de l'extérieur de Kirkland. Ces développements domiciliaires se déploieront dans la partie nord de la ville.
2) À l'échelle des voisinages, où certaines déficiences en parcs ont été constatées, réserver les terrains requis pour compléter le réseau des parcs municipaux.
3) La création d'un parc majeur dans la partie du territoire résidentiel qu'il reste à développer de part et d'autre de l'emprise réservée par le Ministère des transports pour le projet d'autoroute 440.
4) L'amélioration des liens entre la partie nord et sud de la ville en prévoyant des viaducs au-dessus de l'autoroute transcanadienne ou des tunnels passant en dessous de celle-ci.
5) Modifier le réseau routier local relativement aux nouveaux développements résidentiels que propose le plan d'urbanisme.

En observant les vues aériennes de 1998 (Figure 4-41) ainsi que le plan de zonage de 2008 (Figure 4-43), nous constatons un décalage entre ce qui a été projeté dans le plan d'urbanisme de 1990 et le développement de la forme urbaine de Kirkland dans les années suivants, notamment en ce qui a trait au développement du tissu urbain. Ce décalage pourrait être expliqué par les séries d'amendements qu'a subis le plan d'urbanisme de 1990 à cinq reprises entre 1996 et 2001: le règlement Nº 90-54-1 adopté en août 1996, le règlement Nº 90-54-2 adopté en juin 1997, le règlement Nº 90-54-3 adopté en mars 1999, le règlement Nº 90-54-4 adopté en mars 2001, le règlement Nº 90-54-5 adopté en septembre 2001. Ces amendements consistaient essentiellement en l'agrandissement de certaines aires à vocation résidentielle au détriment de certaines aires à vocation industrielle ou commerciale, le changement de la densité résidentielle au sein de quelques secteurs à développer au nord du boulevard Brunswick, le changement du tracé des rues au sein de certaines zones résidentielles et la modification du tracé prévu du boulevard Sainte-Marie et celui de l'échangeur du boulevard Saint-Charles et de l'autoroute transcanadienne (voir Annexe 9).

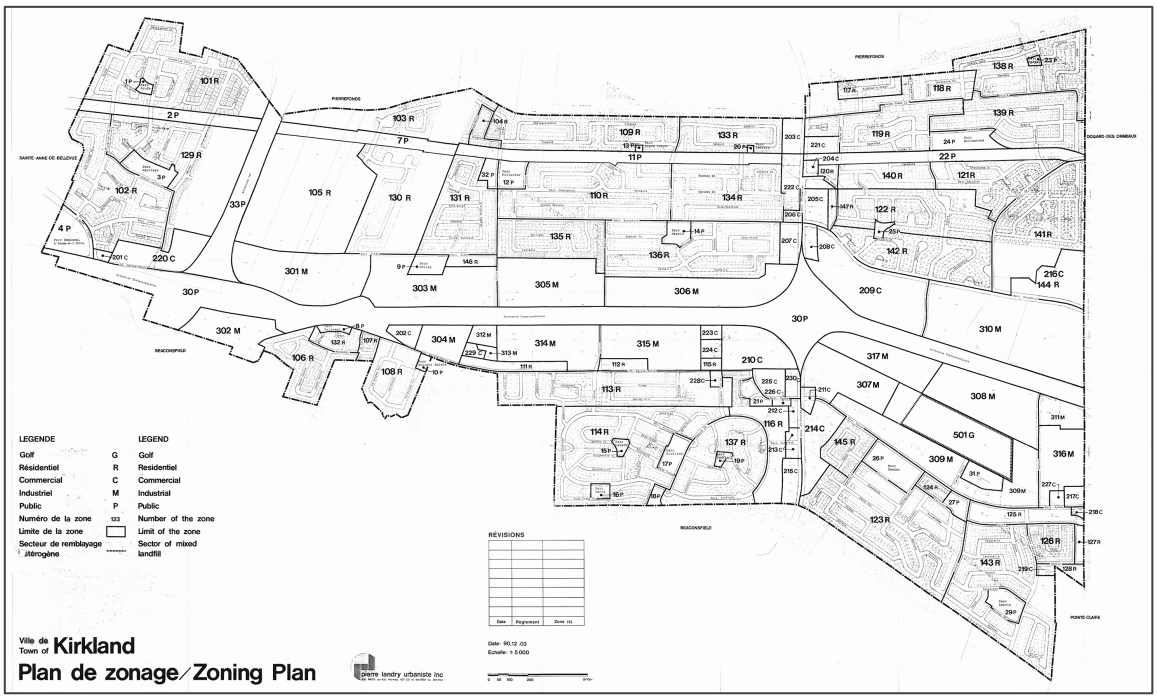


Figure 4-37: Le plan de zonage de 1990 joint au plan d'urbanisme adopté par le règlement de Nº 90-54. Plan produit par Pierre Landry Urbaniste Inc. Source: (Archives de la Ville de Kirkland).

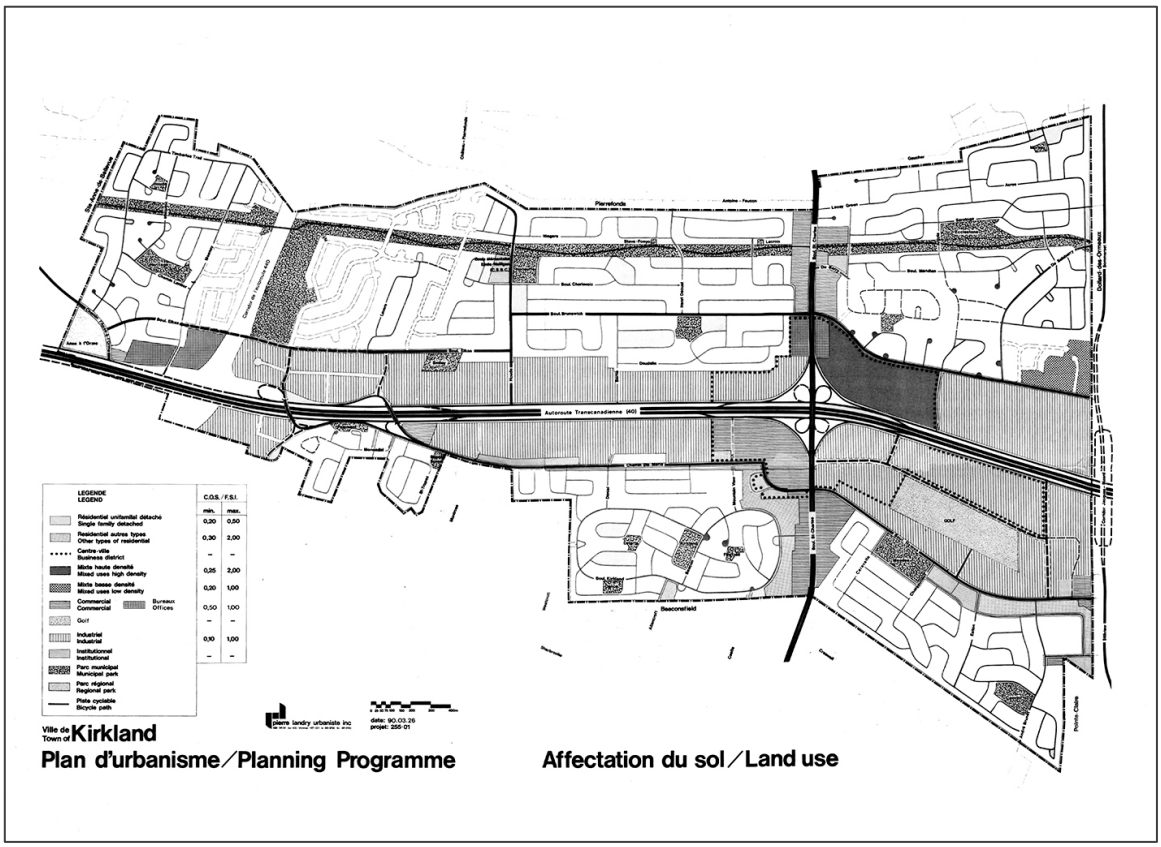


Figure 4-38: Le plan d'urbanisme de la Ville de Kirkland en 1990. Plan produit par Pierre Landry Urbaniste Inc. Source: (Archives de la Ville de Kirkland).

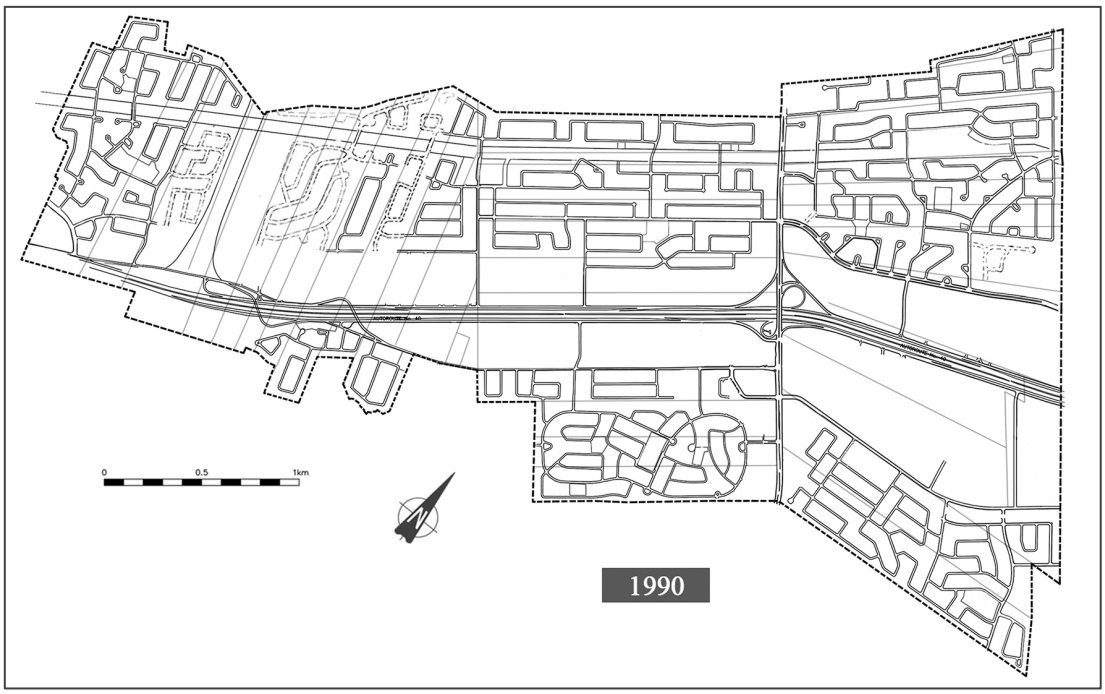


Figure 4-39: Le réseau viaire développé et projeté (en trait discontinu) dans la ville de Kirkland selon le plan d'urbanisme de 1990. Illustration élaborée par l'auteur sur la base du plan d'urbanisme de 1990.

Figure 4-40: Vues obliques montrant l'évolution de la forme urbaine de Kirkland en en 1992. Les deux vues aériennes en haut ainsi que celle en bas à droite montrent l'évolution remarquable du côté nord de l'autoroute transcanadienne, notamment à la suite des développements résidentiels réalisés par le groupe immobilier *Grilli*. Source : (Archives de la Ville de Kirkland).

Figure 4-41: Vues obliques montrant l'évolution de la forme urbaine de Kirkland en en 1998.
Source : (Archives de la Ville de Kirkland).

- **De la fusion « forcée » à l'autonomie encadrée : 2002-2006**

La volonté d'une annexation des municipalités de banlieue à la Ville de Montréal a refait surface en 1997 sous l'égide du maire Pierre Bourque et du Premier ministre du Québec Lucien Bouchard (Bélisle, ibid.). Malgré les contestations citoyennes (Figure 4-42) qui avaient eu lieu à Kirkland et dans d'autres municipalités de banlieue en novembre 2000, en opposition au projet de loi 170 consistant à regrouper les 28 municipalités de l'île de Montréal en 27 nouveaux arrondissements, cette loi fut adoptée le 20 décembre 2000 et entra en vigueur le 1er janvier 2002 (Ibid.). À cette date, Kirkland est devenue arrondissement et l'ancien territoire de la ville est subdivisé en deux districts : Côte Sainte-Marie et Brunswick (Ibid.). Toutefois, cette fusion considérée comme « forcée » par les citoyens et les élus locaux, n'a pas empêché le conseil d'arrondissement de Kirkland de se désolidariser rapidement des positions du conseil de la nouvelle Ville de Montréal (Ibid.).

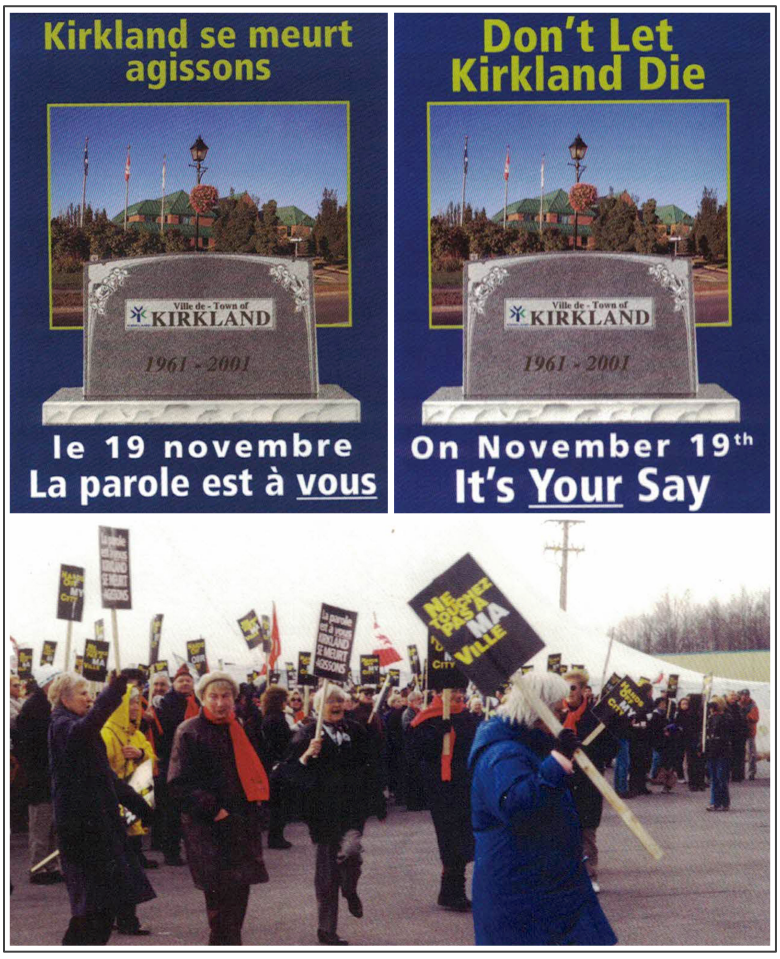


Figure 4-42: L'opposition citoyenne au projet de loi 170 portant sur la fusion de 28 municipalités de l'île de Montréal : Les deux illustrations en haut: les pages de couverture du dépliant qui a été distribué dans les foyers de Kirkland invitant les habitants à agir en signant une pétition contre la fusion « forcée » et à participer aux manifestations pour « la survie de leur municipalité ». Source : (Bélisle, ibid., p. 90)**. Illustration en bas : La manifestation du 19 novembre 2000 devant le centre commercial Fairview, avec la participation de maire John Meaney, des conseillers municipaux, Jean Charest, le chef du parti libéral du Québec et les citoyens de la Ville de Kirkland.** Source : (Bélisle, ibid., p. 92).

Les espoirs pour une « défusion » se sont renouvelés avec l'élection du parti libéral du Québec en 2003 (Ibid.). Suite à l'adoption du projet de loi 9 portant sur les défusions municipales en décembre 2003, et après le référendum tenu en juin 2004, 87,6% des citoyens de Kirkland ont voté en faveur de la reconstitution de la ville (Ibid.). Ce fut « un retour vers le futur, vers un futur en lequel nous avions tant d'espoir et qu'on nous a si abruptement dérobé en 2001 » (Ibid., p. 94), écrivait John Meaney, maire de Kirkland. En janvier 2006, la Ville de Kirkland fut ainsi reconstituée mais tout en faisant partie d'un conseil d'agglomération qui gère le développement économique et les services reliés à la police, aux pompiers et à l'eau pour l'ensemble de l'agglomération montréalaise. La nouvelle Ville de Kirkland sera composée de huit districts : Timberlea, Holleuffer, Brunswick, Lacey Green Ouest, Lacey Green est, Canvin, Saint-Charles et Summerhill. Elle gèrera les compétences de proximité tels que les loisirs, les travaux publics et l'aménagement urbain (Ibid.). Le service d'ingénierie et de l'aménagement urbain de la Ville de Kirkland « est responsable du design et de la surveillance de tous les travaux de construction ou de réhabilitation des infrastructures, des bâtiments et du réseau routier ainsi que l'émission de permis pour toutes modifications aux réseaux d'utilités publiques. Ce service est responsable des demandes de permis, des inspections de bâtiments, de l'application des règlements municipaux et de zonage » (Site web de la Ville de Kirkland, 2019). Cette « autonomie » en termes d'aménagement urbain est toutefois encadrée par la vision globale de la Communauté métropolitaine de Montréal à laquelle Kirkland faisait partie depuis 2001, date de création de cet organisme régional. Tel qu'évoqué dans le chapitre 2, la Ville de Kirkland doit se conformer à la CMM en termes de développement économique, de gestion des transports, de logement social, d'équipements métropolitains et d'aménagement du territoire, notamment en respectant les orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement adopté en 2012.

- **Le plan de zonage de 2008 et « la carte de ville » de 2019**

Le dernier plan de zonage élaboré par la Ville de Kirkland fut celui de novembre 2008. Il représente une mise à jour du plan de zonage de 1990 et il fait également état des changements apportés après l'adoption des amendements précédemment présentés notamment en termes de configuration du réseau routier et d'occupation du sol. La « carte de ville » de 2019 ainsi que les vues en image satellite de *Google Maps* (2019), nous ont aidé à illustrer la forme urbaine toute récente de Kirkland (Figure 4-44, Figure 4-45 et Figure 4-47),

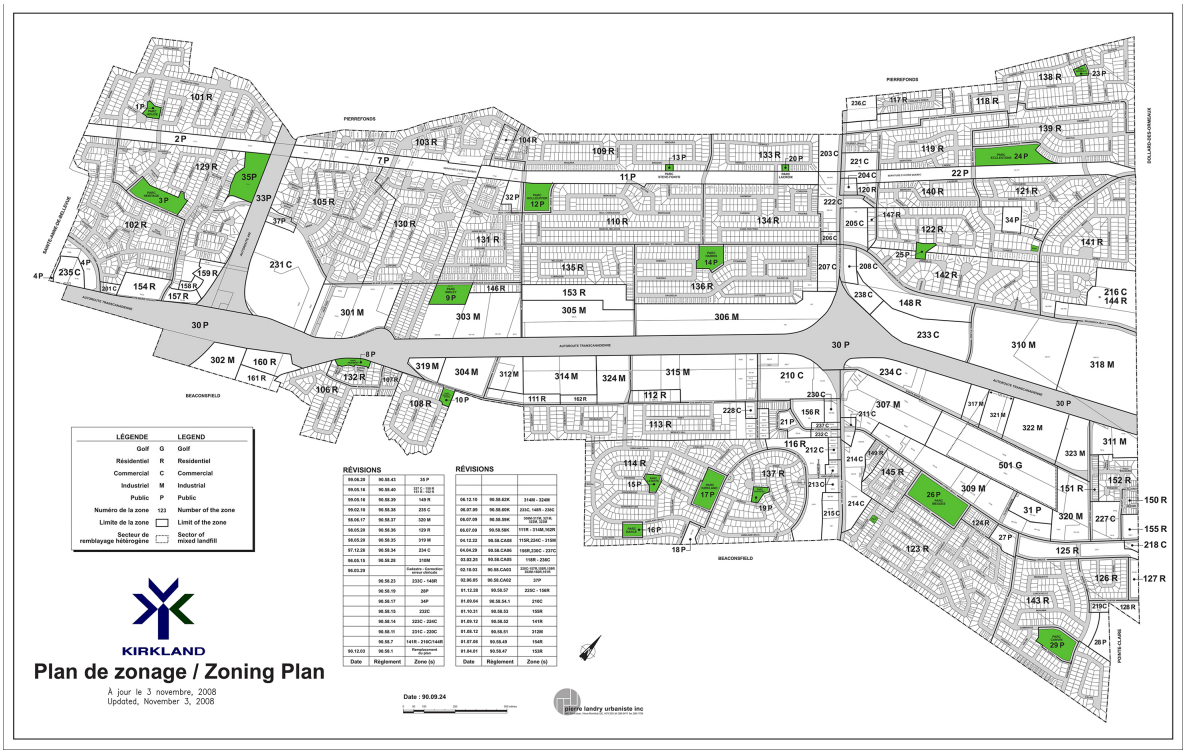


Figure 4-43: Le plan de zonage de 2008 (amendant le plan de zonage de 1990). Plan produit par Pierre Landry Urbaniste Inc. Source: (Archives de la Ville de Kirkland).

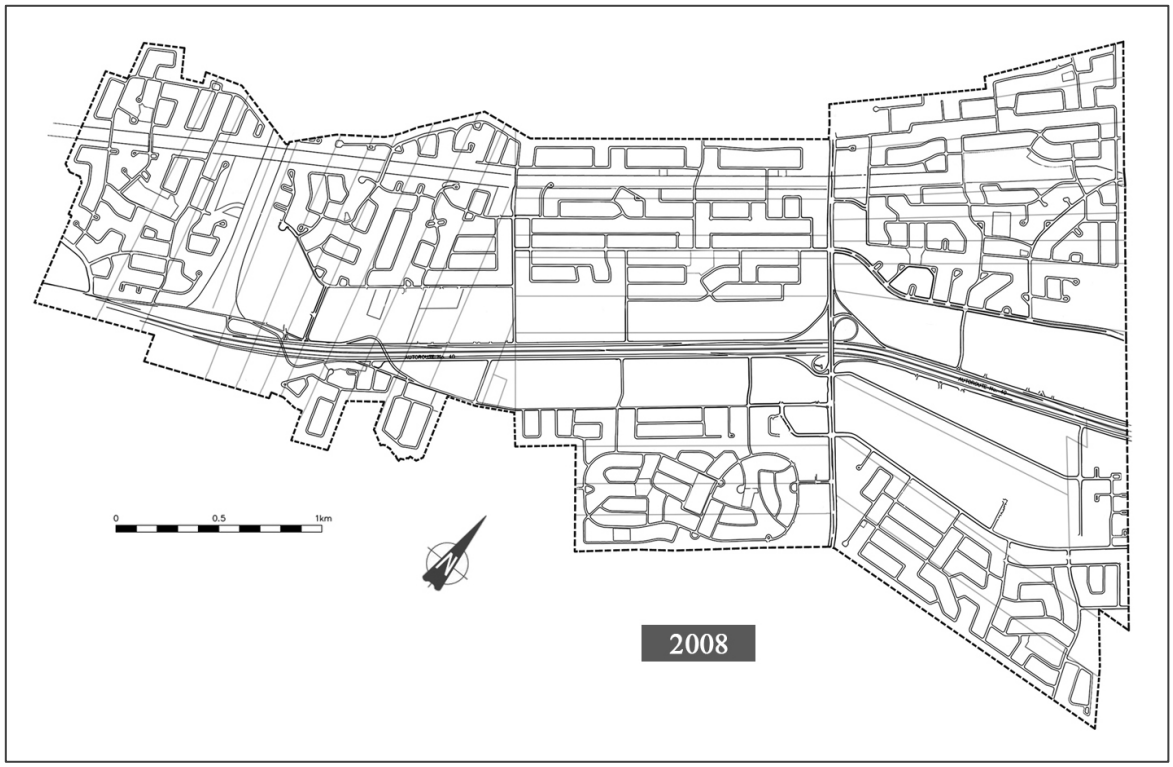


Figure 4-44: Le réseau viaire développé dans la ville de Kirkland selon le plan de zonage de 2008. Illustration élaborée par l'auteur sur la base du plan de zonage de 2008.

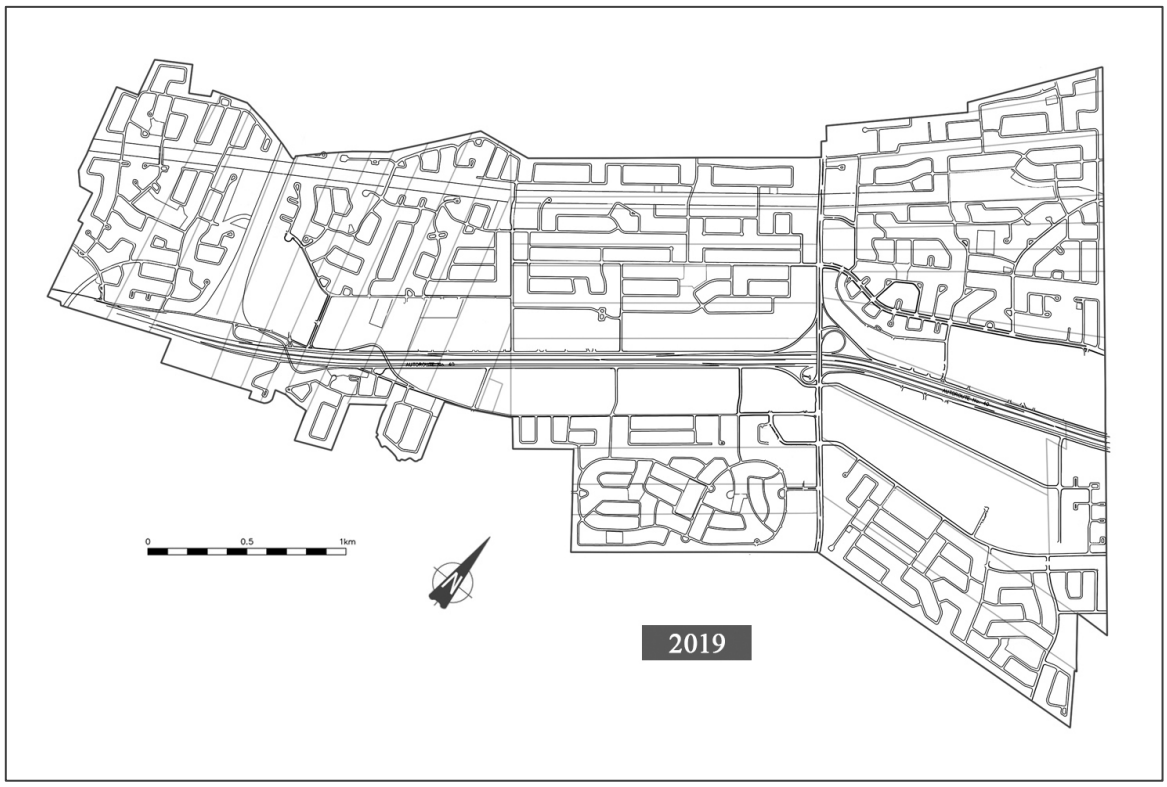


Figure 4-45: Le réseau viaire développé dans la ville de Kirkland en 2019. Illustration élaborée par l'auteur sur la base de la carte de ville de 2019 (carte présentée dans la section 2.1.5 du chapitre 2)

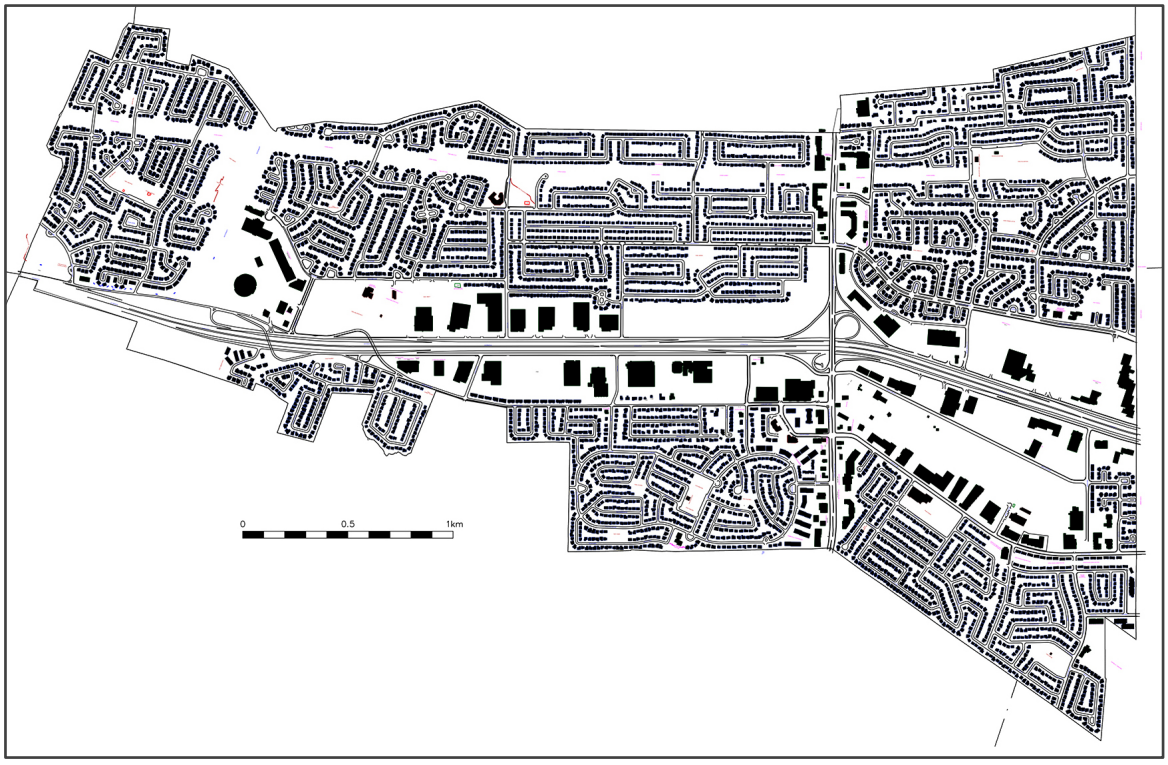


Figure 4-46: Le tissu urbain de la ville de Kirkland en 2019. Illustration déjà présentée au chapitre 2 lors de la phase de description de la configuration urbaine. Elle est présentée ici à titre récapitulatif.

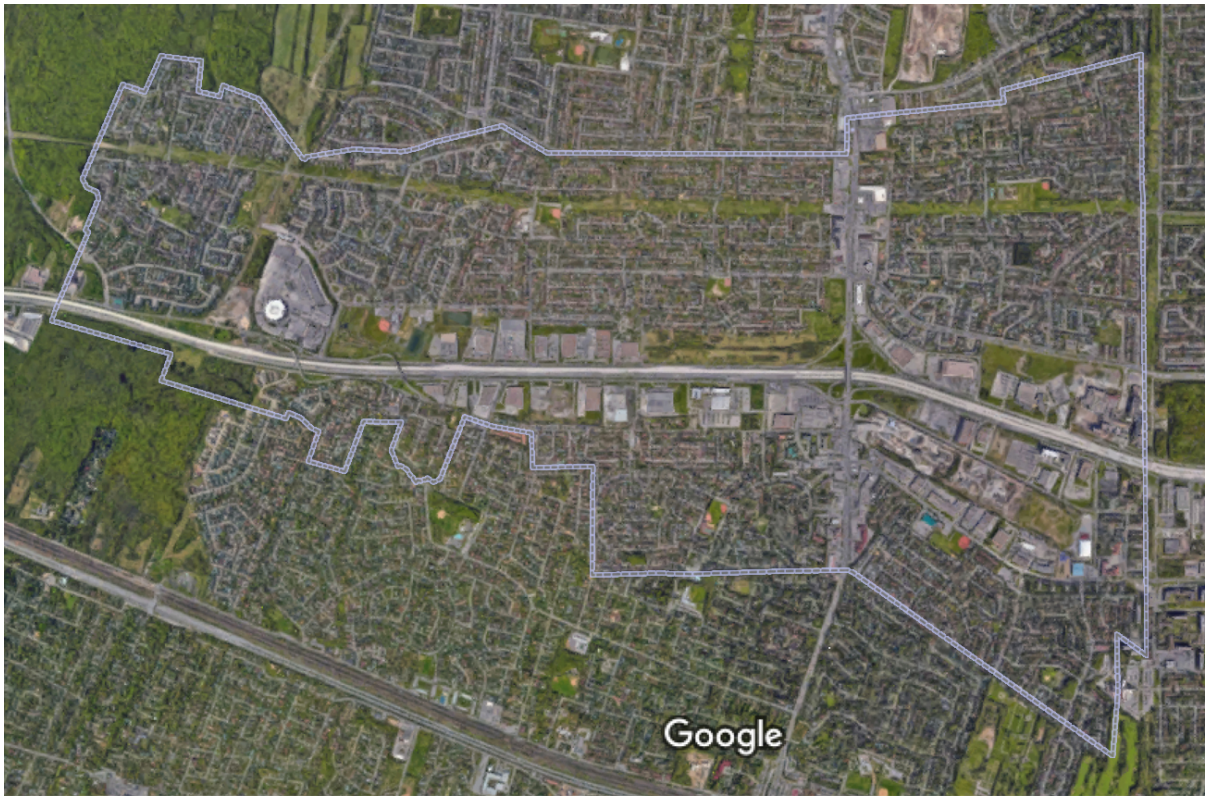


Figure 4-47: Une vue en image satellite de la ville de Kirkland en 2019. Source : *Google Maps* (2019).

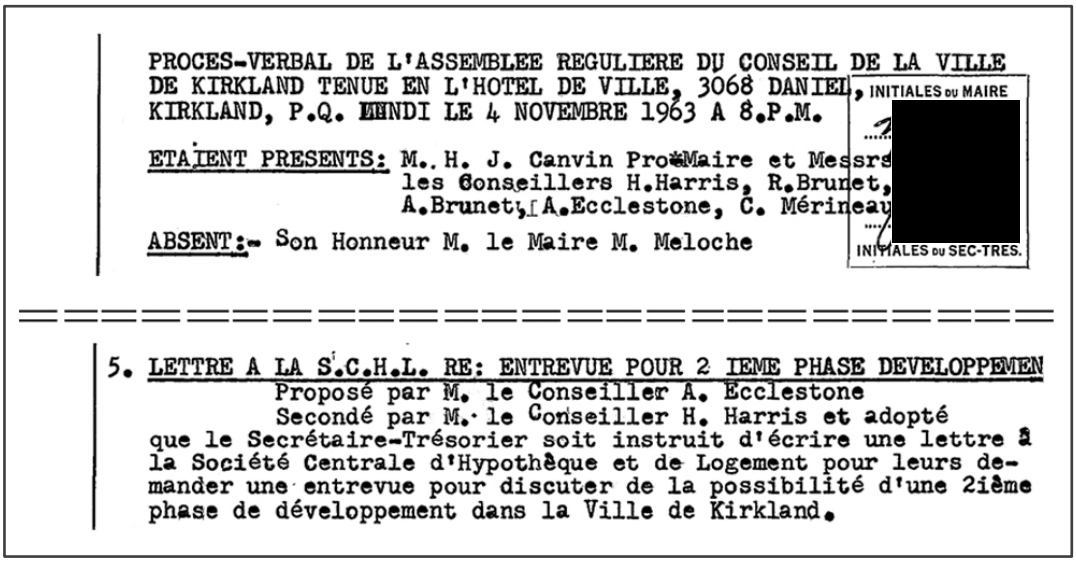
4.2.3.5. Le rôle de la SCHL

> « Calquant son développement sur celui des villes voisines, Kirkland s'inspire du concept des cités jardins valorisé par la société canadienne d'hypothèques et de logement. […] Une des principales caractéristiques est la séparation des secteurs industriels et résidentiels afin de promouvoir de meilleures conditions de vie » (Bélisle, 2011, p. 39).

Tel que le révèle cet extrait de M. Bélisle, la ville de Kirkland partageait avec la SCHL une référence urbanistique commune, celle des cités-jardins et de tous les préceptes qui y sont rattachés. Sur le plan pratique, et tel que certains procès-verbaux du conseil municipal de Kirkland le démontrent, le recours de la ville de Kirkland à la SCHL s'est manifesté à travers deux aspects : la discussion du développement urbain de la ville et le financement de certains travaux municipaux.

- **La discussion du développement urbain futur de la ville ?**

Le premier aspect se révèle à travers la décision adoptée le 4 novembre 1963 par le conseil de la ville de Kirkland, en vue de discuter avec la SCHL de la possibilité d'une deuxième phase de développement dans la ville (Figure 4-48). Bien que nous n'ayons pas pu repérer les résultats de ces éventuelles discussions, à travers les procès-verbaux émis par la ville après le 4 novembre 1963, nous pouvons admettre que la SCHL constituait – pour la ville de Kirkland – un acteur important avec lequel il serait possible d'envisager l'urbanisation de son territoire.



PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE REGULIERE DU CONSEIL DE LA VILLE DE KIRKLAND TENUE EN L'HOTEL DE VILLE, 3068 DANIEL, KIRKLAND, P.Q. LUNDI LE 4 NOVEMBRE 1963 A 8.P.M.

INITIALES DU MAIRE [redacted]

ETAIENT PRESENTS: M. H. J. Canvin Pro-Maire et Messrs les Conseillers H.Harris, R.Brunet, A.Brunet, A.Ecclestone, C. Mérineau

ABSENT:- Son Honneur M. le Maire M. Meloche

INITIALES DU SEC-TRES.

5. LETTRE A LA S.C.H.L. RE: ENTREVUE POUR 2 IEME PHASE DEVELOPPEMEN
Proposé par M. le Conseiller A. Ecclestone
Secondé par M. le Conseiller H. Harris et adopté
que le Secrétaire-Trésorier soit instruit d'écrire une lettre à la Société Centrale d'Hypothèque et de Logement pour leurs demander une entrevue pour discuter de la possibilité d'une 2ième phase de développement dans la Ville de Kirkland.

Figure 4-48: Décision adoptée le 4 novembre 1963 par le conseil de la ville de Kirkland en vue de discuter avec la SCHL de la possibilité d'une 2ème phase de développement de la ville. Source : (Archives de la ville de Kirkland).

- **Le financement de certains travaux municipaux**

Par ailleurs, la SCHL constituait pour la ville de Kirkland un organisme prêteur dans le but d'effectuer certains travaux municipaux tel que le montre le procès-verbal émis par la ville le 6 février 1978 (Figure 4-49) ainsi que d'autres procès-verbaux émis en 1964, 1979 et 1980 (voir annexe 7). Dans le même sens, le procès-verbal de l'assemblée ajournée du conseil de la ville de Kirkland tenue le 19 janvier 1976, évoque une autorisation accordée à la firme Arsenault, Garneau, Villeneuve & Associés, Ingénieurs-Conseils afin de transmettre des plans de travaux à la SCHL dans le but d'en évaluer leur admissibilité pour avoir une subvention (Figure 4-50). D'autre part, deux procès-verbaux datant de 1963, montrent l'implication de la SCHL dans la construction d'un réseau d'égout et d'une usine d'épuration des eaux dans la

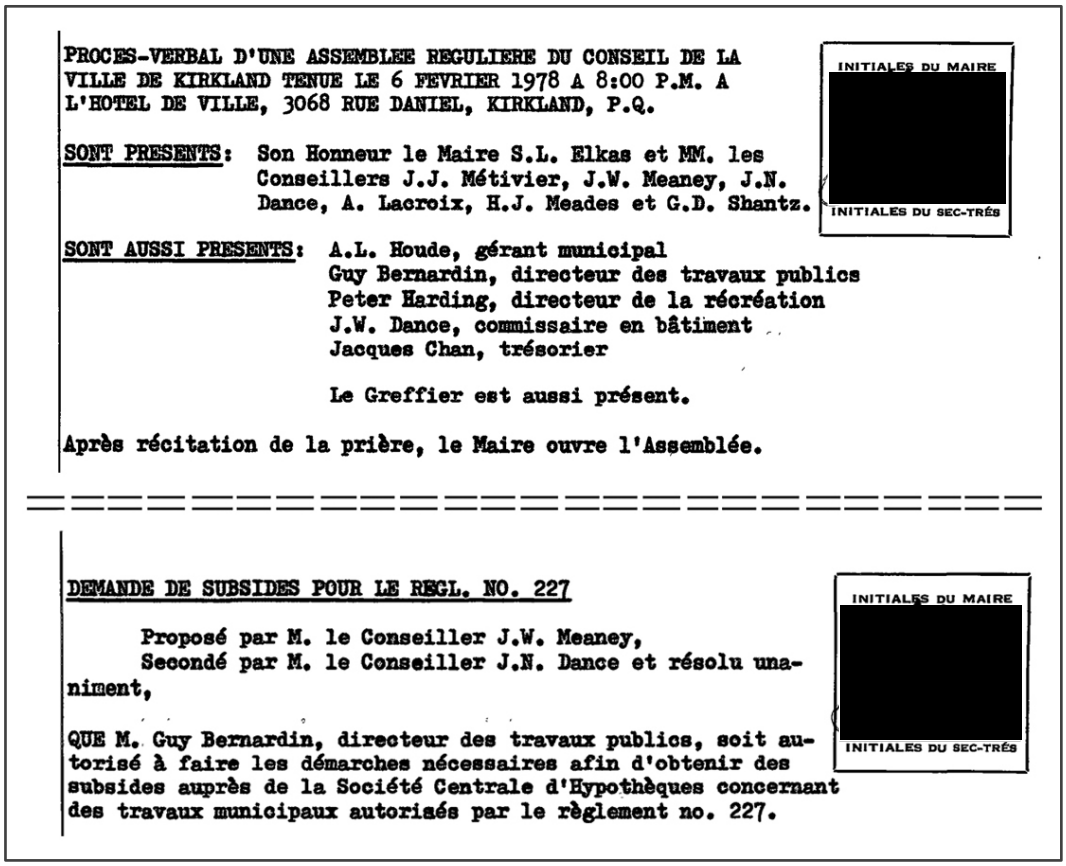
ville (Figure 4-51). Le premier procès-verbal, datant du 10 mai 1963, autorisait les ingénieurs-conseils de la ville à transmettre les soumissions relatives aux travaux précédemment cités à la SCHL avant qu'un deuxième procès-verbal, émis cinq mois plus tard, autorisait au maire et au secrétaire-trésorier de signer des contrats avec la SCHL pour passer à l'exécution des travaux en question (Figure 4-52). Ces travaux se situaient évidemment dans un cadre particulier des activités de la SCHL lui permettant d'octroyer des prêts ou de donner sa garantie à des institutions prêteuses[318] dans le but d'aménager des terrains destinés à des développements résidentiels (Parenteau, 1956). Toutefois, il convient de noter que la mise en place des systèmes d'égouts et d'approvisionnement en eau potable doit obéir au principe d'économie exigé par la SCHL, pour qu'elle soit admissible à des prêts, tel qu'expliqué dans le chapitre 3 [319]. Selon la vision de la SCHL, cette économie passe inévitablement par le rejet de la trame « couteuse » de rues continues en la remplaçant par une configuration plus économique (CMHC, 1953).

En outre, il convient de noter que la SCHL fut sollicitée en 1959 par un particulier, lui demandant un prêt en vue de construire sa maison. Un procès-verbal émis par la corporation municipale de la Paroisse Saint-Joachim de la Pointe-Claire évoque une protestation auprès de la SCHL suite à un refus d'octroi de prêt pour la construction d'une maison qui n'était pas raccordée aux réseaux d'aqueduc et d'égout nécessaires. Ainsi, la corporation estime que le problème serait résolu en exprimant à la SCHL son engagement à réaliser les services en question (Figure 4-53).

Après avoir cité les différents procès-verbaux émis par la ville de Kirkland dans lesquels nous avons pu identifier certains de ses rapports avec la SCHL, il serait difficile d'identifier d'une manière précise à quel point la configuration urbaine de la ville a-t-elle été déterminée par les directives de la société en termes de choix urbanistiques. Certes, le procès-verbal du 4 novembre 1963 révèle une éventuelle influence de la SCHL sur l'urbanisation de la ville, vue qu'une discussion au sujet d'une « une deuxième phase de développement dans la ville » aurait

[318] Il s'agit d'une mesure qui avait été prise par le gouvernement fédéral – à travers l'article II de la loi nationale sur l'habitation de 1944 (Statuts de 1944-45, chapitre 46) – pour faire face à la pénurie des terrains aménagés dans certaines municipalités incapables de fournir les services municipaux à l'égard du réseau d'aqueduc ou d'égouts (Parenteau, 1956).
[319] Voir section : « 3.9.2.3. L'échelle du voisinage ».

pu avoir lieu. Également, les prêts qu'octroyait la SCHL à la ville à plusieurs reprises, en vue de réaliser des travaux d'infrastructures municipales avaient certainement incité les promoteurs à projeter des lotissements résidentiels[320] sur des parcelles desservies par les réseaux d'égouts et d'aqueduc.



PROCES-VERBAL D'UNE ASSEMBLEE REGULIERE DU CONSEIL DE LA VILLE DE KIRKLAND TENUE LE 6 FEVRIER 1978 A 8:00 P.M. A L'HOTEL DE VILLE, 3068 RUE DANIEL, KIRKLAND, P.Q.

INITIALES DU MAIRE

INITIALES DU SEC-TRÉS

SONT PRESENTS: Son Honneur le Maire S.L. Elkas et MM. les Conseillers J.J. Métivier, J.W. Meaney, J.N. Dance, A. Lacroix, H.J. Meades et G.D. Shantz.

SONT AUSSI PRESENTS: A.L. Houde, gérant municipal
Guy Bernardin, directeur des travaux publics
Peter Harding, directeur de la récréation
J.W. Dance, commissaire en bâtiment
Jacques Chan, trésorier

Le Greffier est aussi présent.

Après récitation de la prière, le Maire ouvre l'Assemblée.

DEMANDE DE SUBSIDES POUR LE REGL. NO. 227

INITIALES DU MAIRE

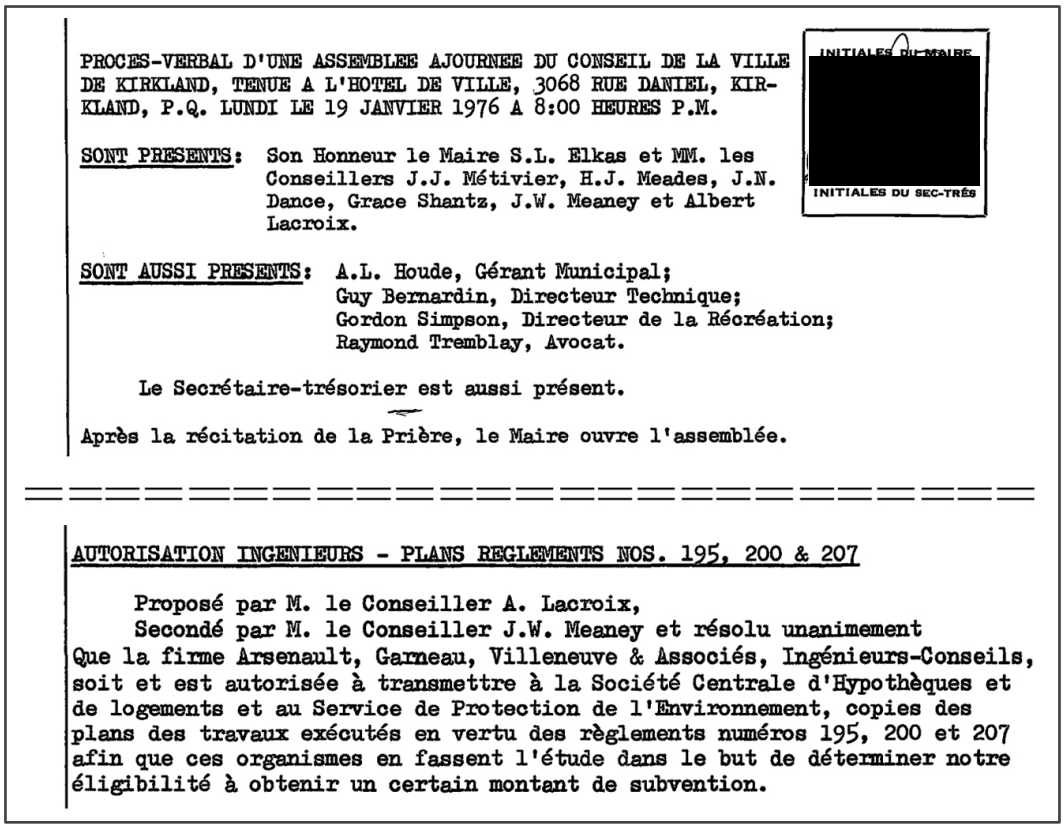
INITIALES DU SEC-TRÉS

Proposé par M. le Conseiller J.W. Meaney,
Secondé par M. le Conseiller J.N. Dance et résolu unanimement,

QUE M. Guy Bernardin, directeur des travaux publics, soit autorisé à faire les démarches nécessaires afin d'obtenir des subsides auprès de la Société Centrale d'Hypothèques concernant des travaux municipaux autorisés par le règlement no. 227.

Figure 4-49: La SCHL en tant qu'organisme prêteur pour la ville de Kirkland : Procès-verbal de l'assemblée régulière du conseil de la ville de Kirkland tenue le 6 février 1978, autorisant le directeur des travaux publics de la municipalité à faire les démarches nécessaires afin d'obtenir un appui financier de la part de la SCHL pour réaliser certains travaux municipaux.
Source : (Archives de la ville de Kirkland).

[320] Notre recherche dans les Archives de la ville de Kirkland ne nous a pas conduit à trouver des preuves indiquant que des promoteurs ont suivi les directives de la SCHL dans leurs projets de subdivisions. Nous estimons qu'une telle confirmation ou infirmation pourra – sans aucun doute – mettre plus de lumière sur la nature du développement urbain qui avait eu lieu à Kirkland depuis le début des années 1960. En fouillant dans les archives des promoteurs ayant fait des développements résidentiels à Kirkland, une possible recherche future pourra déterminer si les concepteurs des lotissements résidentiels ont bel et bien appliqué les directives de la SCHL. Sinon, il se peut simplement que la SCHL et les promoteurs de Kirkland avaient suivi les règles de l'art du développement résidentiel de leur temps.



PROCES-VERBAL D'UNE ASSEMBLEE AJOURNEE DU CONSEIL DE LA VILLE DE KIRKLAND, TENUE A L'HOTEL DE VILLE, 3068 RUE DANIEL, KIRKLAND, P.Q. LUNDI LE 19 JANVIER 1976 A 8:00 HEURES P.M.

INITIALES DU MAIRE [redacted]

INITIALES DU SEC-TRÉS

SONT PRESENTS: Son Honneur le Maire S.L. Elkas et MM. les Conseillers J.J. Métivier, H.J. Meades, J.N. Dance, Grace Shantz, J.W. Meaney et Albert Lacroix.

SONT AUSSI PRESENTS: A.L. Houde, Gérant Municipal;
Guy Bernardin, Directeur Technique;
Gordon Simpson, Directeur de la Récréation;
Raymond Tremblay, Avocat.

Le Secrétaire-trésorier est aussi présent.

Après la récitation de la Prière, le Maire ouvre l'assemblée.

AUTORISATION INGENIEURS - PLANS REGLEMENTS NOS. 195, 200 & 207

Proposé par M. le Conseiller A. Lacroix,
Secondé par M. le Conseiller J.W. Meaney et résolu unanimement
Que la firme Arsenault, Garneau, Villeneuve & Associés, Ingénieurs-Conseils, soit et est autorisée à transmettre à la Société Centrale d'Hypothèques et de logements et au Service de Protection de l'Environnement, copies des plans des travaux exécutés en vertu des règlements numéros 195, 200 et 207 afin que ces organismes en fassent l'étude dans le but de déterminer notre éligibilité à obtenir un certain montant de subvention.

Figure 4-50: Procès-verbal de l'assemblée ajournée du conseil de la ville de Kirkland tenue le 19 janvier 1976, autorisant la firme Arsenault, Garneau, Villeneuve & Associés, Ingénieurs-Conseils à transmettre des plans de travaux à la SCHL afin d'en évaluer leur admissibilité pour avoir une subvention. Source : (Archives de la ville de Kirkland).

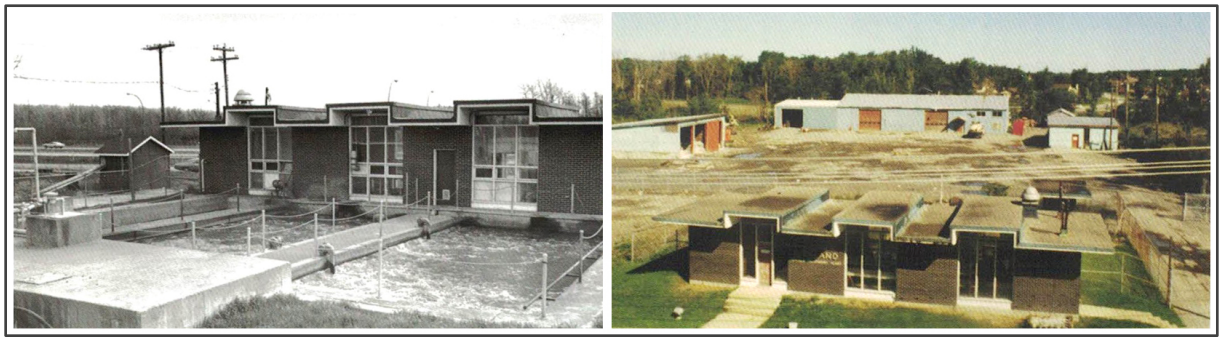
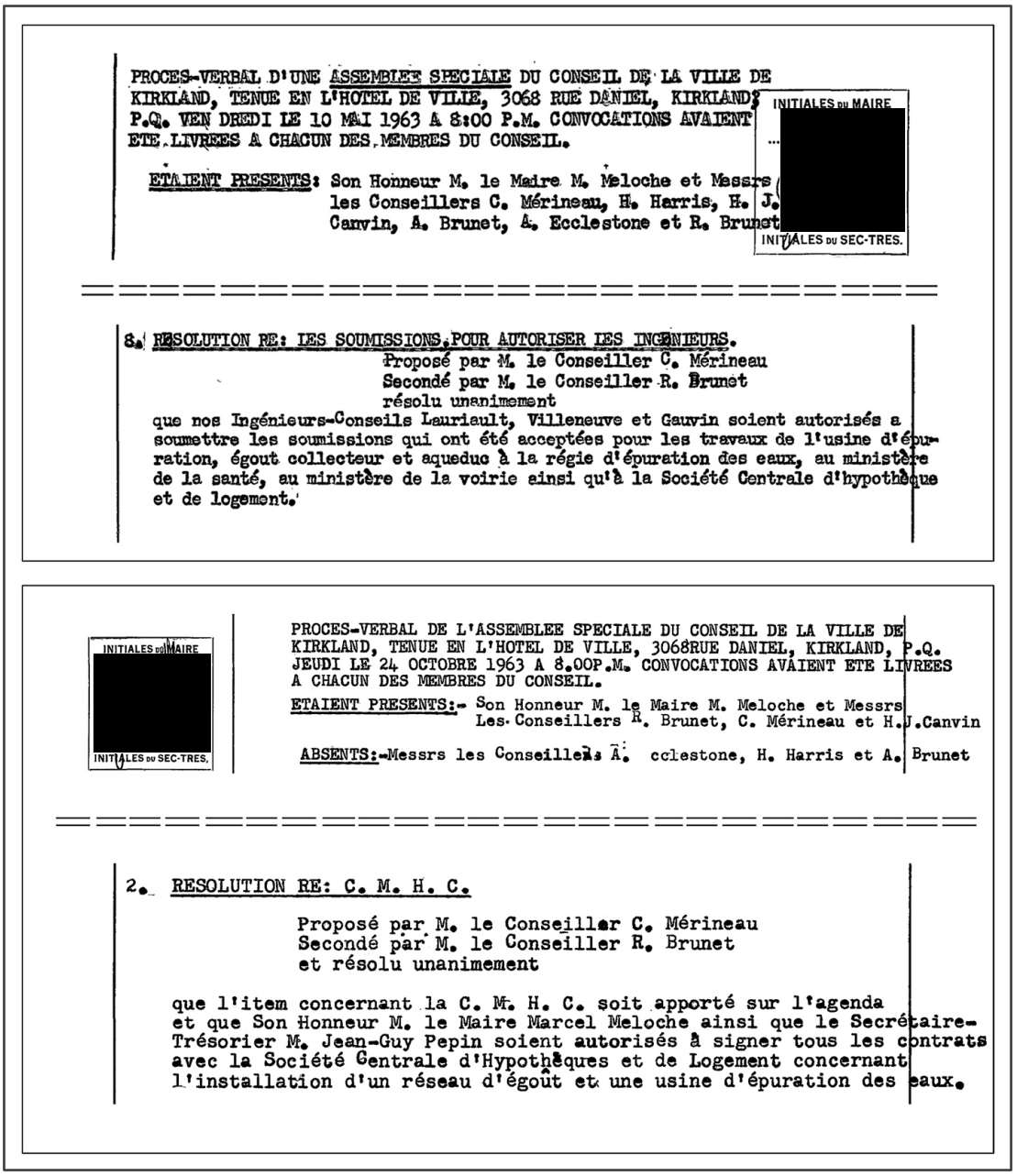


Figure 4-51: L'usine d'épuration la ville de Kirkland, bâtie sur le chemin Sainte-Marie. Sa construction venait suite à l'adoption du règlement nº 30 pourvoyant à la construction de conduites d'égouts et d'aqueduc, de puits et d'une usine d'épuration, après une entente conclue avec la SCHL en 1964. Source : (Bélisle, 2011, p. 39).



PROCES-VERBAL D'UNE ASSEMBLEE SPECIALE DU CONSEIL DE LA VILLE DE KIRKLAND, TENUE EN L'HOTEL DE VILLE, 3068 RUE DANIEL, KIRKLAND, P.Q. VENDREDI LE 10 MAI 1963 A 8:00 P.M. CONVOCATIONS AVAIENT ETE LIVREES A CHACUN DES MEMBRES DU CONSEIL.

INITIALES DU MAIRE

INITIALES DU SEC-TRES.

ETAIENT PRESENTS: Son Honneur M. le Maire M. Meloche et Messrs les Conseillers C. Mérineau, H. Harris, H. J. Canvin, A. Brunet, A. Ecclestone et R. Brunet

2. RESOLUTION RE: LES SOUMISSIONS POUR AUTORISER LES INGENIEURS.

Proposé par M. le Conseiller C. Mérineau
Secondé par M. le Conseiller R. Brunet
résolu unanimement

que nos Ingénieurs-Conseils Lauriault, Villeneuve et Gauvin soient autorisés a soumettre les soumissions qui ont été acceptées pour les travaux de l'usine d'épuration, égout collecteur et aqueduc à la régie d'épuration des eaux, au ministère de la santé, au ministère de la voirie ainsi qu'à la Société Centrale d'hypothèque et de logement.

INITIALES DU MAIRE

INITIALES DU SEC-TRES.

PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE SPECIALE DU CONSEIL DE LA VILLE DE KIRKLAND, TENUE EN L'HOTEL DE VILLE, 3068 RUE DANIEL, KIRKLAND, P.Q. JEUDI LE 24 OCTOBRE 1963 A 8.00 P.M. CONVOCATIONS AVAIENT ETE LIVREES A CHACUN DES MEMBRES DU CONSEIL.

ETAIENT PRESENTS:- Son Honneur M. le Maire M. Meloche et Messrs Les Conseillers R. Brunet, C. Mérineau et H.J.Canvin

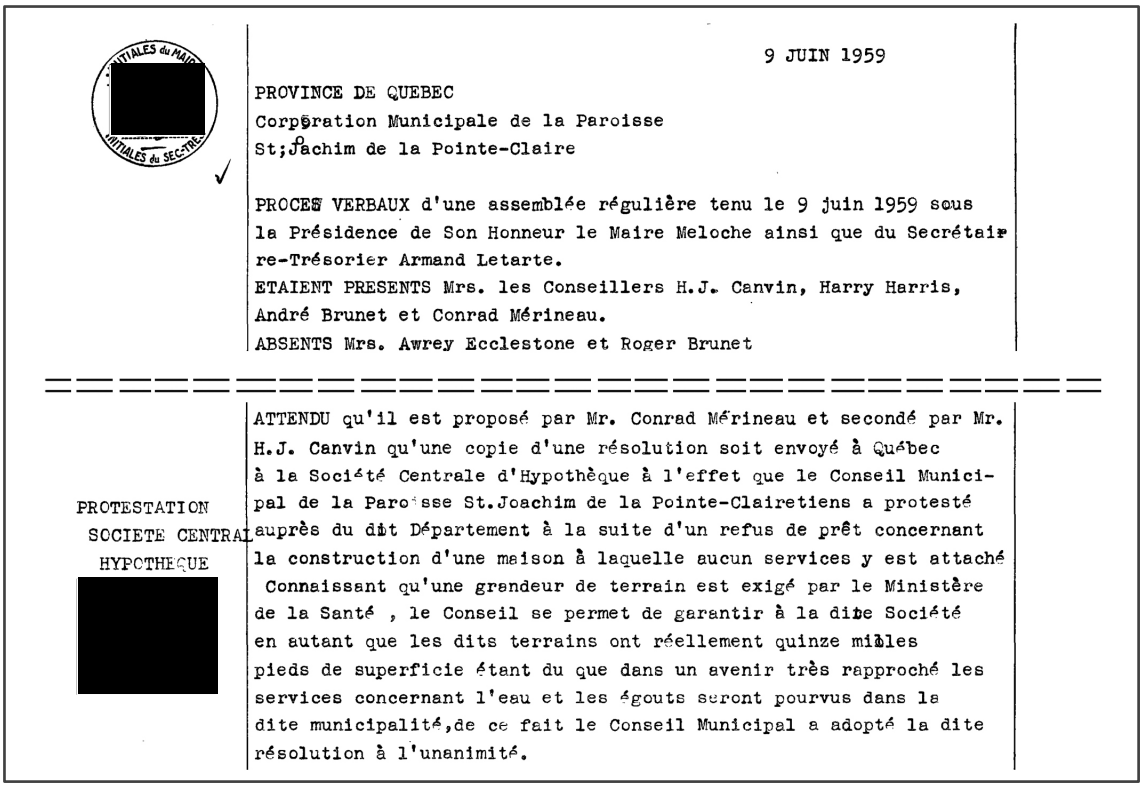
ABSENTS:- Messrs les Conseillers A. Ecclestone, H. Harris et A. Brunet

2. RESOLUTION RE: C. M. H. C.

Proposé par M. le Conseiller C. Mérineau
Secondé par M. le Conseiller R. Brunet
et résolu unanimement

que l'item concernant la C. M. H. C. soit apporté sur l'agenda et que Son Honneur M. le Maire Marcel Meloche ainsi que le Secrétaire-Trésorier M. Jean-Guy Pepin soient autorisés à signer tous les contrats avec la Société Centrale d'Hypothèques et de Logement concernant l'installation d'un réseau d'égout et une usine d'épuration des eaux.

Figure 4-52: L'implication de la SCHL dans la construction d'un réseau d'égout et d'une usine d'épuration des eaux dans la ville de Kirkland en 1963. En haut : Procès-verbal de l'assemblée spéciale du conseil de la ville de Kirkland tenue le 10 mai 1963 autorisant les ingénieurs-conseils de la ville à transmettre les soumissions relatives aux travaux précédemment cités à la SCHL ; En bas : Procès-verbal de l'assemblée spéciale du conseil de la ville de Kirkland tenue le 24 octobre 1963 autorisant la signature de contrats avec la SCHL pour construire les travaux précédemment cités. Source : (Archives de la ville de Kirkland).



9 JUIN 1959

PROVINCE DE QUEBEC
Corporation Municipale de la Paroisse
St;Joachim de la Pointe-Claire

PROCES VERBAUX d'une assemblée régulière tenu le 9 juin 1959 sous la Présidence de Son Honneur le Maire Meloche ainsi que du Secrétaire-Trésorier Armand Letarte.
ETAIENT PRESENTS Mrs. les Conseillers H.J. Canvin, Harry Harris, André Brunet et Conrad Mérineau.
ABSENTS Mrs. Awrey Ecclestone et Roger Brunet

PROTESTATION
SOCIETE CENTRAL
HYPOTHEQUE

ATTENDU qu'il est proposé par Mr. Conrad Mérineau et secondé par Mr. H.J. Canvin qu'une copie d'une résolution soit envoyé à Québec à la Société Centrale d'Hypothèque à l'effet que le Conseil Municipal de la Paroisse St.Joachim de la Pointe-Claire tiens a protesté auprès du dit Département à la suite d'un refus de prêt concernant la construction d'une maison à laquelle aucun services y est attaché Connaissant qu'une grandeur de terrain est exigé par le Ministère de la Santé , le Conseil se permet de garantir à la dite Société en autant que les dits terrains ont réellement quinze mille pieds de superficie étant du que dans un avenir très rapproché les services concernant l'eau et les égouts seront pourvus dans la dite municipalité,de ce fait le Conseil Municipal a adopté la dite résolution à l'unanimité.

Figure 4-53: Procès-verbal d'une assemblée régulière de la corporation municipale de la Paroisse Saint-Joachim de la Pointe-Claire tenue le 9 juin 1959 dans lequel la corporation désirait protester auprès de la SCHL suite à un refus d'octroi de prêt à un citoyen désirant construire une maison qui n'était pas raccordée aux réseaux d'aqueduc et d'égout nécessaires. La corporation estime que le problème serait résolu en exprimant à la SCHL son engagement à réaliser les services en question. Source : (Archives de la ville de Kirkland).

- **Les études prospectives de la SCHL à travers son « Programme relevé des terrains et infrastructure »**

Notre recherche dans les archives de la ville de Kirkland nous a révélé une correspondance entre la ville et la SCHL, datant de décembre 1986. Dans cette lettre, Douglas A. Stewart, le directeur de la division de recherche de la société, invitait la ville de Kirkland à consulter leur dernière étude de marché des terrains résidentiels dans la région de Montréal, dont Kirkland en faisait partie (Figure 4-55 et Figure 4-56). Selon la lettre de D. A. Stewart, cette étude, datant de 1982, fut réalisée par la firme d'urbanistes-conseils *Pluram Inc.*, sous la direction de la SCHL et avec la participation de plusieurs urbanistes et ingénieurs de toutes les

municipalités de la région de Montréal comprises dans le territoire représenté (Figure 4-54)[321]. Il s'agit d'une étude à caractère régional[322] que l'on peut qualifier de « prospective »[323], qui faisait partie du « Programme relevé des terrains et infrastructure » instauré depuis 1974 par la SCHL dans le but « d'assurer une évaluation continue de la disponibilité des terrains résidentiels desservis et de ce fait, découvrir et remédier aux pénuries avant que leur effet se fasse sentir sur les prix des maisons » (SCHL, 1979, p. 1). La disponibilité des terrains résidentiels se traduit selon la SCHL par leur degré de réponse à certains critères essentiels afin qu'ils puissent accueillir la construction d'habitations. Dans ce sens, toute parcelle ou partie de parcelle qui se trouve accessible aux services d'aqueduc et d'égout, qui dispose d'un système de drainage suffisant, qui fait partie d'une zone de croissance désignée par la municipalité ou le gouvernement provincial et dont le plan de subdivision fut approuvé par l'un de ces derniers pourrait être considérée comme « disponible ». Le cas échéant, la SCHL détermine pour cette parcelle ou partie de parcelle – en fonction des caractéristiques qu'elle détient ou qu'elle pourrait détenir – si elle pourrait être disponible en un an, 2 à 3 ans, 4 à 5 ans ou 6 ans ou plus (Ibid.).

[321] Notons ici, que cette carte ainsi que toutes les analyses qui y étaient liées faisaient l'objet d'une révision annuelle par la SCHL. L'étude dont il est question dans la lettre de Stewart date de 1982, et elle n'est autre qu'une révision des versions précédentes, y compris celle de 1979. Nous avons opté pour mettre une carte plus ancienne que la date de la lettre pour montrer que Kirkland faisait partie du territoire étudiée par la SCHL depuis la fin des années 1970.

[322] Cette étude nous fait rappeler une étape essentielle de la planification régionale qu'on a précédemment évoquée, qui est l'enquête ou le *Survey*.

[323] Elle comprend quatre rapports détaillés rédigés en français et en anglais touchant, entre autres, des secteurs géographiques de la ville région de Montréal. Il s'agit plus précisément des extrémités est et ouest de l'île ainsi que quelques territoires adjacents à l'ouest, de la rive nord et de la rive sud.

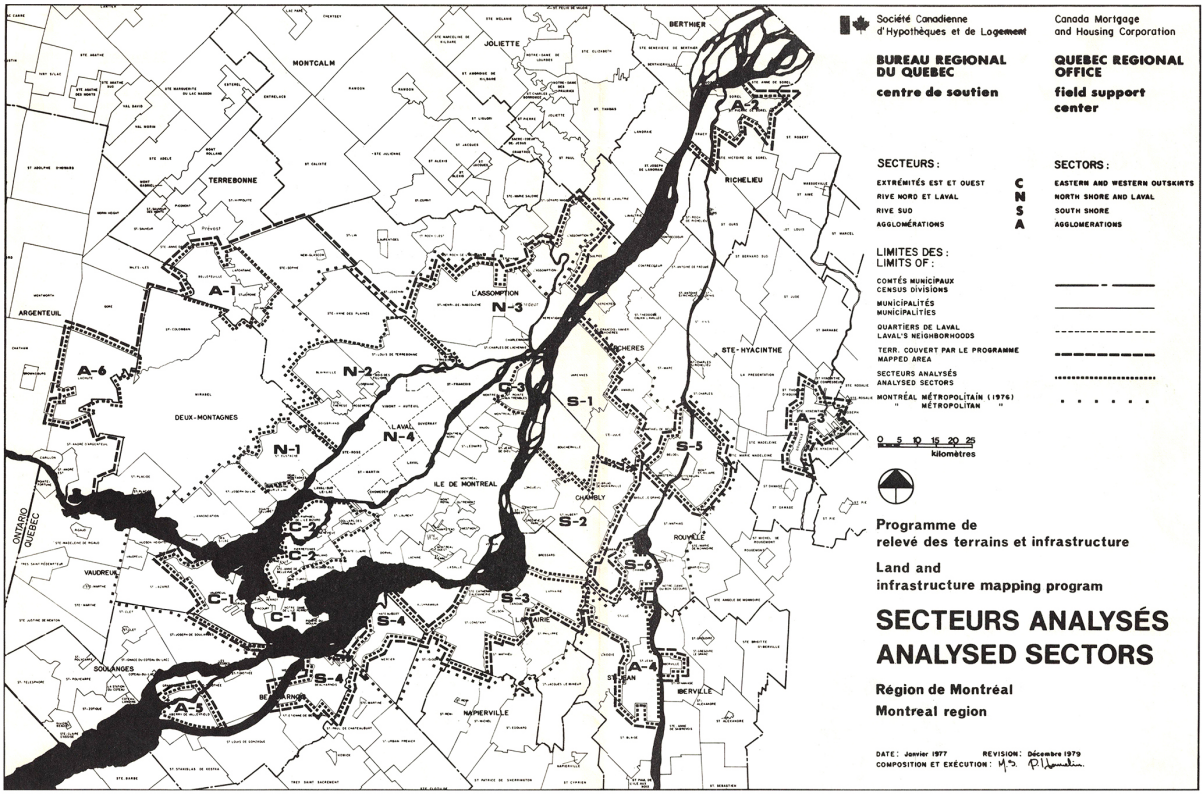


Figure 4-54: Les secteurs analysés par la SCHL (Bureau régional du Québec) dans la région de Montréal, 1979. Sur la carte, Kirkland faisait partie du secteur C2. Source : (SCHL, 1979, p. 7).

Une telle étude de la SCHL constitue certainement une sorte de relevé « prêt à être utilisé » par les municipalités concernées tel que l'illustre la conclusion de la lettre de Stewart envoyé à la ville de Kirkland :

> « Au nom de tous ceux qui ont collaboré à cet ouvrage, je vous souhaite d'y trouver l'outil qu'il vous faut pour vous aider à envisager les divers aspects et problèmes opérationnels qui vous intéressent, en matière de réserve foncière » (Archives de la ville de Kirkland).

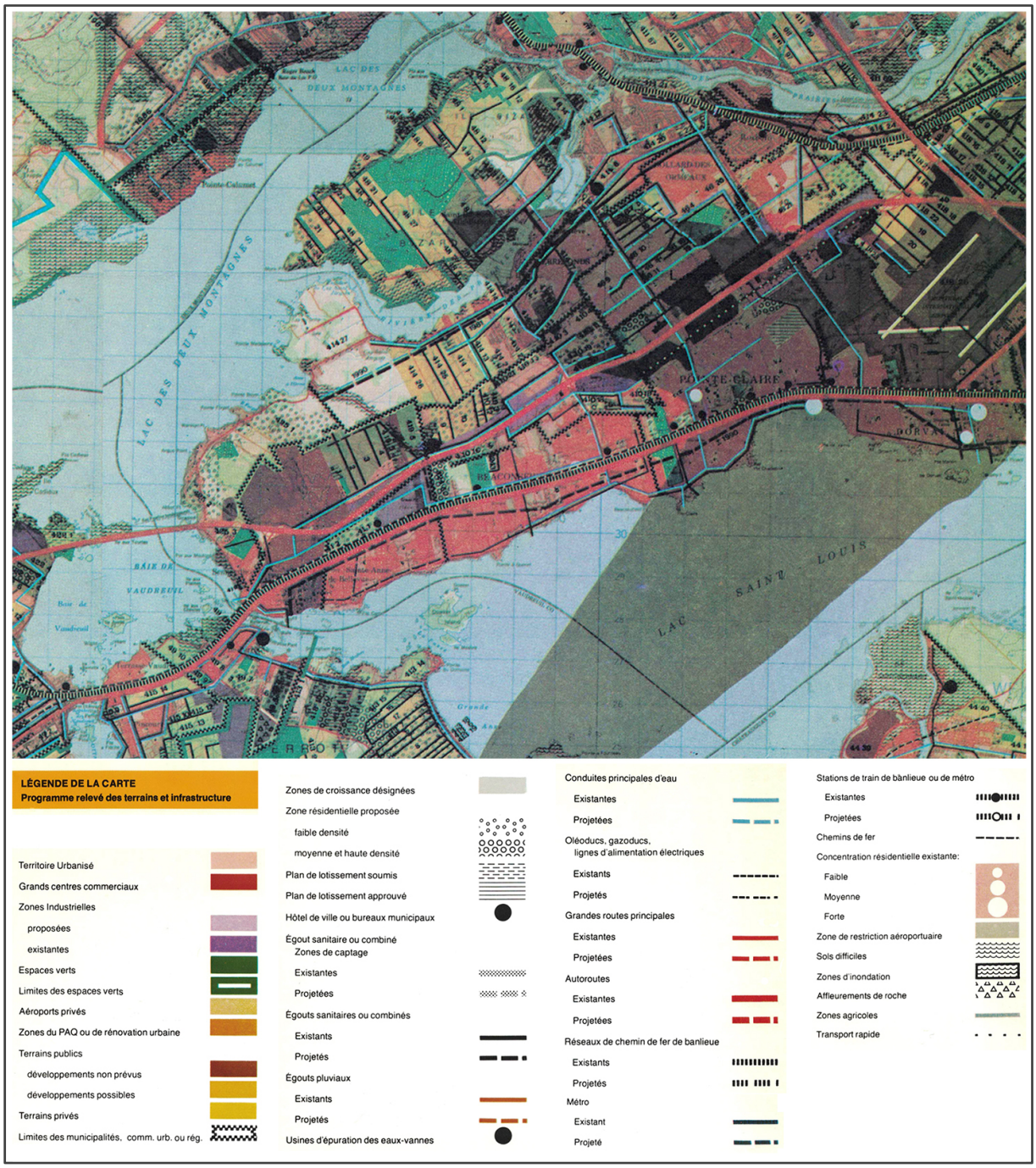


Figure 4-55: L'inventaire des terrains résidentiels et des infrastructures à l'ouest de l'île de Montréal en 1979. Source (SCHL, 1979). Carte et légende recadrées par l'auteur sur la base de la carte du module N° 21 joint à l'étude.

LISTE DES PROPRIÉTAIRES DE TERRAINS

SECTEUR C-2 MUNICIPALITÉ: KIRKLAND

Date de la liste
Juin 1979

CLASSIFICATION DES TERRAINS: Privés X
Publics, développables
Publics, non développables

NO DE LA PARCELLE	NOM DU PROPRIÉTAIRE	SUPERFICIE EN HECTARES
4.10.1	Kaufman & Bros.	15.57
4.10.2	Piercon Holding	6.48
4.10.3	Saratoga Construction	17.29
4.10.4	Cadillac Fairview	5.87
4.10.5	Monsadel	9.15
4.10.6	Malbaie	8.51
4.10.9	Pierrekand Ent. Ltd.	17.86
	Autres	5.87
4.10.10	Hudson's Bay Co.	30.49
	André Brunet	3.04
	Phenecia Land Ltd.	2.92
	Autres	.57
4.10.11	Belcourt Construction	13.73
4.10.12	Plusieurs propriétaires	15.19
4.10.13	David S. Yuile	12.35
	Autres	1.34
4.10.14	-	2.27
4.10.15	Dorval Leasholds Inc.	3.85
4.10.16	-	13.57
4.10.17	-	.57
4.10.18	Beaufort Realties 1964 Inc.	16.25
4.10.19	Derome	63.43
4.10.21	Marshfield Inc. Ltd.	11.62
	NOMBRE DE PARCELLES: 18	277.79

Figure 4-56: Liste des propriétaires de terrains résidentiels dans la ville de Kirkland en 1979. Source: (SCHL, 1979, p. 56).

4.2.4. Une synthèse de l'évolution de la forme urbaine de Kirkland

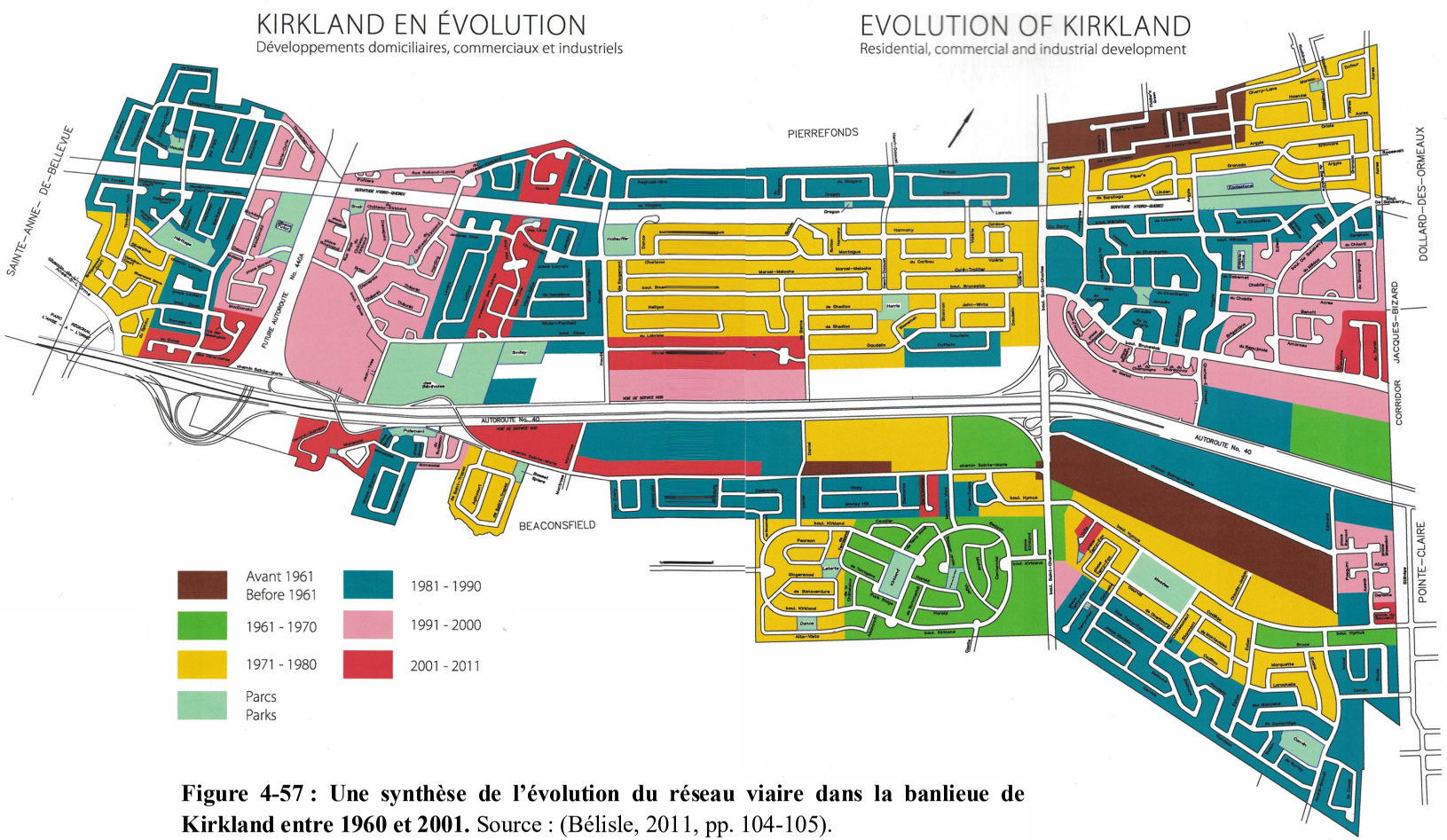


Figure 4-57 : Une synthèse de l'évolution du réseau viaire dans la banlieue de Kirkland entre 1960 et 2001. Source : (Bélisle, 2011, pp. 104-105).

4.3. Conclusion

Tout au long de cette phase historico-génétique, nous avons essayé de comprendre la genèse et l'évolution de la forme urbaine de Kirkland en évoquant les différents éléments et acteurs qui y ont été impliqués. Ces éléments et acteurs ont influencé la genèse et l'évolution de la configuration urbaine de Kirkland comme suit :

1) **Le système de division des terres agricoles de Kirkland instauré entre le XVIIe et le XVIIIe siècle** : Ce système de rangs a laissé son empreinte à travers les discontinuités spatiales constatées sur la forme urbaine actuelle de la ville de Kirkland. Les lotissements résidentiels développés au coup par coup, à des périodes différentes et en l'absence d'un plan directeur ont également contribué à la matérialisation de ces discontinuités dont plusieurs coïncident plus ou moins avec les limites des terrains subdivisés.
2) **La mise en place de infrastructures de transport : la ligne ferroviaire en 1854 et principalement l'autoroute transcanadienne en 1963** : La ligne de chemin de fer a eu un impact en ce qui a trait à la constitution de la municipalité de Beaconsfield en 1910, par détachement de la municipalité de la paroisse de Saint-Joachim de la Pointe-Claire. Avec la construction de la transcanadienne et du boulevard Saint-Charles, la ville de Kirkland avait connu une urbanisation rapide en une période relativement courte. Toutefois, ces deux principaux axes routiers avaient été accompagnés par la mise en place d'autres infrastructures viaires : les artères secondaires, les collectrices et les rues locales. Ces voies, dont la principale fonction était de desservir les zones résidentielles et de les articuler avec l'autoroute et l'artère principale qu'est le Boulevard Saint Charles, avaient été déterminées par ces principaux acteurs : la Ville de Kirkland, à travers le choix de son conseil municipal au début des années 1960 qui opta pour une configuration urbaine qui découragerait la circulation de transit au sein des zones résidentielles afin de préserver l'intimité et la tranquillité des résidents.
3) **Les politiques locales exercées par les élus notamment à travers la règlementation et le zonage :** La description de la configuration urbaine de la ville de Kirkland nous a permis de montrer que les fonctions industrielles, commerciales et résidentielles sont séparées l'une de l'autre. Cette séparation se traduit par un maintien de l'activité industrielle de part et d'autre de l'autoroute A-40 et le déploiement de l'activité commerciale de part et d'autre du

boulevard Saint-Charles tout en plaçant la zone résidentielle au-delà de ces deux grandes artères et au-delà (en arrière-plan) des fonctions industrielles et commerciales. Ce mode de déploiement s'explique essentiellement par le choix des élus en termes d'occupation du sol et qui se sont manifestés dans les plans de zonage adoptés depuis 1969 et jusqu'en 2008. Le zonage avait déterminé en grande partie la configuration spatiale de la ville de Kirkland en prédéterminant non seulement la position, la limite et l'usage de chacune des entités urbaines projetées (commerce, industrie, habitat, circulation locale) mais également en définissant leurs formes globales ainsi que leurs différentes articulations l'une par rapport à l'autre. Les règlements de zonage N° 116 de 1969 et N° 90-54 de 1990, ajoutent d'autres prescriptions touchant non seulement la définition des formes et des dimensions des lots résidentiels, industriels et commerciaux mais également l'implantation et à l'aménagement des différentes entités architecturales (retraits, dimensions des lots, coefficient d'occupation du sol, hauteur des constructions, nombre d'étages, aménagements extérieurs et stationnement).

4) **Les promoteurs immobiliers ainsi que les entreprises industrielles et commerciales :** Ces derniers, bien qu'ils viennent concrétiser la vision des différents conseils municipaux notamment en matière du mode de déploiement des fonctions industrielle, commerciale et résidentielle, ils ont participé à travers leurs investissements et à travers la pratique de subdivision notamment dans les lotissements résidentiels, à modeler au coup par coup la forme urbaine de la ville de Kirkland depuis 1947 jusqu'à nos jours.
5) **La Société centrale d'hypothèques et de logement (SCHL) :** Les différents procès-verbaux émis par certains conseils municipaux de la ville de Kirkland où nous avons pu identifier certains rapports entre cette dernière et la SCHL (notamment le procès-verbal du 4 novembre 1963) ne permettent pas de confirmer si la configuration urbaine de Kirkland a été déterminée par les directives de la société en termes de choix urbanistiques. Cependant, les prêts qu'octroyait la SCHL à la ville à plusieurs reprises, en vue de réaliser des travaux d'infrastructures municipales avaient certainement incité les promoteurs à projeter des lotissements résidentiels sur des parcelles desservies par les réseaux d'égouts et d'aqueduc. D'autre part, les études prospectives de la SCHL à travers son « Programme relevé des terrains et infrastructure » avaient probablement constitué une sorte de relevé « prêt à être utilisé » pouvant guider la Ville de Kirkland à entreprendre ses développements résidentiels

futurs. Encore une fois, nous ne détenons pas de preuves concrètes pouvant affirmer un tel recours.

Finalement, après avoir montré – dans le chapitre 3 – que la configuration urbaine de Kirkland avait été conditionnée, tout au long de son urbanisation, par un « climat général » faisant interagir plusieurs facteurs d'ordre socio-culturel, politique, économique, urbanistique et architectural, le chapitre 4 nous a aidé à faire ressortir les faits contextuels saillants qui ont influencé la genèse et l'évolution de la forme urbaine étudiée. Depuis la mise en place de l'autoroute transcanadienne, les décideurs locaux ont tenté de configurer leur territoire en fonction des atouts que présente cette artère en termes de liaison avec le centre-ville de Montréal, mais également avec le contexte régional et national. D'autre part, les premiers promoteurs immobiliers avaient réussi à attirer plusieurs familles à venir s'établir dans leurs lotissements résidentiels, par le biais de leurs approches publicitaires idéalisant la vie en banlieue tout en mettant en valeur l'usage de l'automobile, la disponibilité des infrastructures routières et la présence des centres commerciaux de banlieue. Par ailleurs, la réglementation du milieu municipal a joué également un rôle remarquable, notamment en ce qui trait à la ségrégation des fonctions urbaines, à la hiérarchisation des infrastructures routières, à la production de zones résidentielles homogènes à basse densité, dominées par les habitations unifamiliales détachées et enclavées à l'échelle locale. À ceci s'ajoute certainement l'engouement de la population et des élus pour la vie en banlieue ainsi que leur valorisation du concept de cité-jardin tel qu'il s'est exprimé avec l'avènement de l'automobile. Ceci nous a été rapporté par André L. Houde, l'auteur du livre *Kirkland 1961-1986* qui a occupé le poste de conseiller municipal à Kirkland entre 1968 et 1975, une période où la ville a mis les bases et les orientations futures de sa forme urbaine.

En dépit des aboutissements de la phase analytico-régressive (chapitre 3) et historico-génétique (chapitre 4) de cette étude, et pour pouvoir répondre d'une manière beaucoup plus fine à notre question de recherche, une analyse de l'ensemble du travail abordé dans les chapitres 2, 3 et 4 s'avère indispensable afin d'en déduire les liens implicites et explicites entre les facteurs et les faits contextuels précédemment développées et la réalité urbaine initialement observée. Tel serait l'objectif du chapitre qui suit.

Chapitre 5 : Les aboutissements des trois phases de la recherche

Afin d'apporter une réponse plus précise à notre question de recherche, il sera question dans ce qui suit de vérifier à quel point les divers facteurs explicités dans le chapitre 3 et les éléments contextuels abordés dans le chapitre 4 correspondent-ils aux constats relatifs à la forme urbaine de Kirkland observés dans le chapitre 2. En d'autres termes, il s'agit de confronter les liens implicites et explicites entre l'ensemble des facteurs et éléments contextuels avec les principaux aspects de la configuration urbaine de Kirkland qui ont été soulevés dans le chapitre 2, et qui sont :

- le continuum suburbain de l'ouest de l'île de Montréal dans lequel s'insère Kirkland;
- la ségrégation des fonctions urbaines ;
- la configuration globale et la hiérarchie du réseau viaire ;
- la séquence et la distribution des plages d'urbanisation;
- la discontinuité du réseau viaire au sein de la zone résidentielle ;
- l'enclavement des groupements d'habitations ;
- la dépendance des différentes entités architecturales à l'égard de l'automobile.

5.1. Les aboutissements des trois phases de la recherche

Les facteurs et les faits contextuels exposés dans les chapitres 3 et 4 suggèrent que leurs influences implicites ou explicites se rapportent particulièrement aux échelles méso (ordre de grandeur décamétrique à kilométrique) et macro (ordre de grandeur déca-kilométrique) de l'organisation physico-spatiale. Quant aux observations du chapitre 2, elles concernent davantage, l'échelle micro (ordre de grandeur décamétrique).

Commençons tout d'abord par discuter les éléments de réponse à notre question de recherche relativement à cette dernière échelle.

5.1.1. L'échelle micro

Quel que soit le type de logement (résidence unifamiliale détachée ou semi-détachée, maison en rangée, duplex ou immeuble d'appartements), l'enclavement des groupements

d'habitations est la règle : les fragments résidentiels se caractérisent par le déploiement des habitations autour d'une rue résidentielle ou d'une voie privée en forme de boucle, de cul-de-sac ou encore le long d'une voie discontinue débouchant sur une intersection en « T ». Relativement à ces constats, nous avons pu trouver des liens implicites avec quelques facteurs abordés dans le chapitre 3 associés à certaines approches normatives et certaines pratiques. De telles configurations évoquent les réflexions menées autour de la question de l'impact de l'automobile sur les milieux résidentiels et sur les mesures à adopter dans le but de créer des environnements résidentiels sécuritaires en limitant la circulation de transit. On retiendra en particulier le concept de *Neighbourhood Unit* développé par Clarence Perry (1929), le concept du *Superblock* élaboré par Herbert Emmerich (1928), *Broadacre City* de F. L. Wright (1932-1935), les villes satellites projetées dans le cadre du plan pour le Grand Londres (Abercrombie, 1944), le concept de *Settlement Unit* proposé par L. Hilberseimer (1931-1944), la vision urbanistique de la SCHL telle qu'exprimée dans son manuel *Principes pour le groupement de petites maisons* (1954) ou encore le plan directeur de Saint-Bruno-de-Montarville au Québec de J-C. La Haye (1961). Sur le plan pratique, cet enclavement nous rappelle particulièrement *Radburn* (1929) aux États-Unis [324].

D'autre part, cette échelle permet aussi de montrer que la mixité des usages est absente, du moins en ce qui concerne les fonctions habiter, travailler, « magasiner » et se divertir. Plus accessoirement, elle révèle la présence de certains équipements (un grand centre commercial ou une école polyvalente) dont l'aire de chalandise ne s'inscrit manifestement pas dans un espace de proximité, du moins pour la plupart des usagers, et qui, par conséquent, ne peut être associée à une mobilité active (marche, vélo et autres modes de transport apparentés). Mais encore une fois, on ne peut y voir un facteur explicatif, stricto sensu. En revanche, l'échelle micro révèle la dépendance des différentes entités architecturales industrielles, commerciales et résidentielles en termes d'accessibilité à l'égard de l'automobile ainsi que la grande place occupée par celle-ci, notamment en termes de stationnement. Ces constats ne sont pas explicatifs dans la mesure où les configurations de l'espace observées à cette échelle sont essentiellement le produit de ce qui se passe aux échelles supérieures (méso et macro) que nous

[324] Les deux premiers modèles (le *Neighbourhood Unit* de C. Perry et le *Superblock* de H. Emmerich) avaient probablement inspiré les réflexions qui leur ont succédé.

présenterons ci-après. En d'autres termes, constater la grande place accordée à l'automobile ne permet pas d'expliquer pourquoi elle occupe tant de place; le résultat ne peut s'expliquer lui-même.

5.1.2. L'échelle méso

La discussion des observations à cette échelle va s'élaborer relativement aux principaux aspects suivants : la ségrégation des fonctions urbaines ; la configuration globale et la hiérarchie du réseau viaire ; la séquence et la distribution des plages d'urbanisation et les discontinuités spatiales au sein de la zone résidentielle.

Le système de rangs instauré entre le XVII^{è} et le XVIII^{è} siècle a laissé son empreinte sur la forme urbaine actuelle de Kirkland à travers des discontinuités spatiales (Figure 4-6) dont plusieurs coïncident plus ou moins avec les limites des terres agricoles. La subdivision de ces dernières au coup par coup, à des périodes différentes et en l'absence d'un plan directeur ou d'une coordination municipale a contribué à un éparpillement des lotissements résidentiels et à une discontinuité du réseau viaire.

Il est important de souligner que la ségrégation des fonctions urbaines est au cœur des propositions théoriques et des pratiques marquantes de la planification régionale et de l'urbanisme depuis l'émergence de la suburbanisation, et ce, et jusqu'aux dernières décennies du XX^{è} siècle. Ce principe ségrégatif est un héritage du mouvement hygiéniste, dont une des préoccupations est de mettre fin aux cohabitations malsaines ou à celles qui présentent des nuisances; son application aura un impact considérable sur la distribution et l'aménagement des aires résidentielles. Ce principe ségrégatif trouve incidemment un écho dans la vision urbanistique de la SCHL développée à travers son programme en matière de logement, tel que nous l'avons exposée dans le chapitre 3. L'application de ce principe à des tissus de très basse densité, engendre une dispersion des usages par catégorie avec une atténuation considérable du potentiel de complémentarité entre les différentes fonctions. Ajoutons à cet égard que la ségrégation des fonctions urbaines à Kirkland se traduit par la mise en œuvre d'un règlement

de zonage, outil utilisé par l'ensemble des municipalités de banlieue[325] afin de formaliser l'idéal suburbain. Exigeant le déploiement de zones résidentielles homogènes dans le but de maintenir la valeur foncière des voisinages, ce cadre réglementaire renvoie – encore une fois – à une des exigences principales adoptées par la SCHL[326] pour pouvoir octroyer des prêts immobiliers [327].

Constatée à l'échelle micro de l'organisation des voisinages résidentiels qui sont dépourvus des services de première nécessité, cette ségrégation engendre l'éparpillement des fonctions urbaines. Leur déploiement sur le territoire municipal s'organise à une échelle (l'échelle méso) qui exclut pour l'essentiel le transport actif et engendre une dépendance de l'automobile.

Par ailleurs, l'intérêt accordé à la hiérarchisation du réseau viaire et à sa configuration trouve également ses assises dans le principe ségrégatif puisqu'elles visent à mieux irriguer les aires fonctionnelles tout en prenant en compte les charges de circulation véhiculaire, de telle sorte que soit accordée dans les voisinages résidentiels une place limitée à l'automobile. Il s'agit donc, à l'échelle locale de décourager les automobilistes de traverser facilement les quartiers résidentiels par le biais de l'enclavement des groupements d'habitations. Il s'agit là d'un des paradoxes d'un urbanisme qui crée des milieux suburbains accessibles essentiellement grâce à l'automobile tout en rejetant sa présence à l'échelle locale dans le but d'offrir « des milieux de vie sécuritaires ». Autrement dit, le fait de profiter des « bienfaits » de l'automobile en termes de vitesse et d'accessibilité à l'échelle régionale et municipale est en partie contredit par ce souci de se « protéger » de ces « bienfaits » à l'échelle locale, en modelant le réseau routier (intersections en « T », rues en boucles, culs-de-sac) de manière à ce qu'il soit moins accueillant pour l'automobile. Les collectrices – par leur discontinuité due à leurs intersections en forme de « T » – ont participé à dissocier la fonction résidentielle des entités industrielles et commerciales d'une part, et d'autre part, elles ont engendré des discontinuités spatiales au sein même des voisinages en circonscrivant des fragments résidentiels. Ces constats nous rappellent

[325] Cette pratique généralisée tant aux États-Unis qu'au Canada est également la règle à Montréal, tel qu'on l'a évoqué dans les sections 3.6.2, 3.6.3 et 3.7.3 de cette thèse.
[326] Nous reviendrons ci-après sur d'autres aspects concernant l'influence éventuelle de la SCHL sur la configuration urbaine de Kirkland.
[327] Rappelons-le, encore une fois, que nous n'avons pas trouvé dans le cadre de cette recherche, ce qui prouve que la SCHL aurait octroyé des prêts ou des garanties à des promoteurs immobiliers ou à des particuliers à Kirkland. Il s'agit seulement d'un lien implicite qui reste à confirmer.

les recommandations de la SCHL en matière de plans de lotissements[328], justifiées principalement par le souci de l'économie de coût et d'espace, de sécurité pour les résidents et plus particulièrement par cette volonté de donner « l'apparence d'un espace fermé » aux différentes rues résidentielles[329].

En prônant une configuration et une hiérarchisation du réseau viaire qui visent à « protéger » les aires résidentielles à l'échelle locale, on engendre implicitement une séparation des usages. Sous-tendue par l'application du zonage ségrégatif, cette approche produit une mosaïque spatiale constituée de cellules dont la configuration, la superficie et les modalités d'interface limitent significativement les complémentarités de proximité. Facilitée par l'automobile, cette ségrégation permet des configurations qui – en retour – rendent son usage presque indispensable, d'autant qu'il est difficile d'irriguer des espaces de faible densité par le transport collectif, tant en termes de densité de réseau qu'en regard de la fréquence de la desserte.

L'impact de l'application de ce principe ségrégatif est par ailleurs amplifié par les modalités de développement urbain. En revenant à l'illustration qui montre l'évolution du cadre bâti de Kirkland et de son réseau viaire (Figure 4-57), nous constatons que non seulement Kirkland s'est développée selon les principes ségrégatifs du zonage monofonctionnel, mais que le développement s'est fait en « désordre » quasi-complet dans le sens où les plages d'urbanisation se déploient d'une manière dispersée et non contiguë. Tout en s'appuyant sur le zonage comme outil essentiel encadrant l'intervention des divers promoteurs sur son territoire, la municipalité de Kirkland a favorisé un certain « laisser-faire » en permettant aux promoteurs privés de réaliser leurs lotissements en fonction d'un mode de déploiement qu'ils déterminaient eux-mêmes, sans que ne soit par ailleurs attendu un minimum de coordination. Même si l'érection de la municipalité était conditionnelle à l'adoption d'un plan d'urbanisme[330], la manière dont il a été mis en œuvre a fait en sorte que l'urbanisation a été réduite à une

[328] Voir la section 3.9.2.3.
[329] Nous pouvons ajouter à cet égard, l'influence de la SCHL sur la pratique urbanistique à l'échelle municipale au Québec et au Canada (Boisvert, 2014). Une influence qui reste à prouver pour le cas particulier de la municipalité de Kirkland.
[330] Voir la section 4.2.2.4. La naissance de la Ville de Kirkland.

juxtaposition de lotissements[331]. Tout s'est passé comme si l'application du principe ségrégatif, en induisant des cellules fermées sur elles-mêmes, rendait inutile toute coordination de la séquence et de la distribution du développement. Cela a engendré une urbanisation discontinue fortement conditionnée par la force des acteurs privés du marché foncier.

L'éparpillement des projets sur le territoire municipal engendre des discontinuités qui rendent encore plus improbable toute forme de complémentarité de voisinage, du moins dans les moments pionniers alors que les interstices sont nombreux, d'autant que la taille limitée des ensembles immobiliers résidentiels, notamment du point de vue du nombre d'habitants, est difficilement conciliable avec la mise en œuvre du concept d'unités de voisinage. Les bassins de population sont tout simplement insuffisants pour rendre viable des commerces et des services de base. Il faut en conséquence miser sur la présence de plusieurs bassins résidentiels pour pouvoir offrir une desserte viable, qui perd en conséquence et inévitablement, du moins pour la plupart des clients, son statut de proximité et nécessite l'utilisation de la voiture.

L'échelle méso permet également de constater que le réseau viaire au sein des lotissements résidentiels s'est déployé depuis le début des années 1960, selon trois différentes configurations : le « parallèle fragmenté », le « parallèle courbé » et la configuration en forme de boucles et de culs-de-sac. Bien que la vue aérienne de Kirkland en 1966 (Figure 4-22) montre un lotissement en « parallèle courbé » au sud de la ville[332], la vue aérienne de 1975 révèle l'apparition de nouveaux lotissements en « parallèle fragmenté » et en « parallèle courbé » avant que la configuration en forme de boucles et de culs-de-sac prenne forme au cours des années 1980 et 1990, tel que le montre les vues obliques de 1986 (Figure 4-36) et de 1998 (Figure 4-40). Ces constats nous permettent d'établir le lien avec les constats de la recherche élaborée par Southworth et Owens (2003) portant sur l'évolution de la forme du réseau viaire dans les banlieues résidentielles aux États-Unis (Figure 1-4). D'une part, cela montre une certaine ressemblance relativement aux trois configurations citées tout en soulignant un certain retard à

[331] Cette juxtaposition de lotissements a engendré un mode d'agrégation que la phase descriptive de cette recherche a pu repérer en observant la discontinuité du réseau viaire local (Figure 2-26).
[332] La même vue aérienne nous montre l'existence de lotissements en « parallèle fragmenté » et en « parallèle courbé » dans les municipalités avoisinantes.

Kirkland en termes de périodes de déploiement[333]. D'autre part, le passage des configurations en « parallèle fragmenté » et en « parallèle courbé » qui ont marqué les années 1970 vers la configuration en forme de boucles et de culs-de-sac à partir des années 1980 traduit une certaine tendance vers la diminution du nombre de points d'accès aux voisinages ainsi que celui des intersections des rues résidentielles[334], ce qui favorise l'enclavement à l'échelle des groupements d'habitations, limite les choix de déplacements et engendre de longs trajet à parcourir.

Tel que présenté dans le chapitre 4, le rôle des élus municipaux a été fort déterminant dans la définition du devenir de la ville de Kirkland en termes de configuration urbaine et ce, depuis le début des années 1960. S'inspirer du concept de cité-jardin et opter pour la séparation des secteurs industriels et résidentiels afin de promouvoir de meilleures conditions de vie (Bélisle, 2011), décourager la circulation dans les quartiers résidentiels (Houde, 1986) constituaient des choix qui ont laissé une empreinte durable sur le cadre bâti de Kirkland, tel que nous le percevons aujourd'hui. Toutefois, la manière selon laquelle ces choix ont été appliqués à Kirkland amène à se demander à quel point la forme urbaine de Kirkland traduit vraiment cet idéal de cité-jardin tel qu'il a été proposé théoriquement par E. Howard ou encore tel qu'il a été réalisé dans le projet *Radburn* à titre d'exemple. Les décideurs locaux assumaient-il les conséquences de la succession des choix qu'ils ont adoptés et qui ont fait de Kirkland une banlieue dépendante à l'automobile ? Le concept initial ne finit-il pas ainsi par se décliner à travers des faits qui ne reflètent pas forcément son acception idéaliste notamment à travers la manière selon laquelle le zonage ségrégatif a été généralisé, l'imperméabilité des groupements d'habitations et la dépendance quasi-totale à l'automobile dans les déplacements quotidiens ? Bien que l'on retrouve à Kirkland certains aspects du concept de la cité-jardin tel qu'il a été développé à l'ère de l'automobile comme la ségrégation des fonctions urbaines, la hiérarchie

[333] Rappelons à cet égard que la suburbanisation se fut déployée dans les deux pays en passant par les mêmes phases de développement, tel que le souligne Harold Bérubé (2014).

[334] Dans les configurations en « parallèle fragmenté » et en « parallèle courbé » (Southworth et Owens, 2003), les habitations se déploient le long d'une collectrice débouchant sur une intersection en « T » ou – le plus souvent – le long d'une rue en forme de boucle interceptant les collectrices en deux points et rarement le long d'une rue en cul-de-sac. Dans la configuration en forme de boucles et de culs-de-sac, le nombre de culs-de-sac devient plus présent relativement aux configurations en « parallèle fragmenté » et en « parallèle courbé », ce qui engendre une diminution du nombre d'intersection avec les collectrices. Ce constat a été d'ailleurs démontré par Southworth et Owens (ibid.)

du réseau viaire ou la dispersion du cadre bâti, la mise en application du concept d'unité de voisinage traduit toutefois un certain décalage avec ses représentations initiales, à l'égard de *Radburn*, pour ne citer que cet exemple[335]. D'une part, ce décalage pourrait être saisi tant à travers l'absence de l'autonomie à l'échelle du voisinage en regard de la présence de certains équipements publics et de services de première nécessité accessible à pied, qu'à travers l'absence d'espaces verts[336] (ou parcs) qui pourraient articuler les groupements d'habitations à d'autres fonctions urbaines. D'autre part, l'absence de trottoirs, de sentiers pédestres ou d'espaces verts pouvant supporter la circulation piétonne à l'échelle des groupements d'habitations à Kirkland traduit un autre niveau de discordance relativement à ce qui a été réalisé à *Radburn*. Encore une fois, ceci traduit un certain écart entre le choix des élus municipaux d'offrir des milieux de vie sécuritaires pour les familles et une approche plus « idéaliste » optant pour une séparation de la circulation piétonne et de la circulation automobile. Comment est-on donc arrivé à un tel déphasage entre ce qui a été considéré comme référence urbanistique (la cité jardin) et la réalité de la configuration urbaine de Kirkland où l'automobile occupe une place abondante ?

Revenons maintenant au rôle éventuel de la SCHL dans la production de la forme urbaine de Kirkland. Sur le plan pratique, et tel que certains procès-verbaux du conseil municipal de Kirkland le démontrent, le recours de la ville de Kirkland à la SCHL s'est manifesté à deux reprises. Le premier moment fut celui de la discussion du développement urbain de la ville (en 1963), dont les détails n'ont pas été évoqués dans aucun des procès-verbaux de la ville, ce qui ne permet pas ainsi de confirmer si la configuration urbaine de la ville a été déterminée par les directives de la société en termes de choix urbanistiques. Le deuxième moment se rapporte au financement de certains travaux municipaux relatifs au réseau d'égouts et d'aqueduc. Ces derniers, pour qu'ils soient admissibles à des prêts, devaient obéir au principe d'économie exigé par la SCHL, tel qu'expliqué dans le chapitre 3 [337]. Selon la vision

---

[335] Il est possible d'émettre les mêmes constats en comparant la réalité urbaine de Kirkland avec le modèle théorique du *Settlement Unit* développé par Ludwig Hilberseimer entre 1931 et 1944 (Pommer et al., 1988).
[336] L'usage du parc en tant qu'élément structurant permettant la liaison de l'ensemble du voisinage constituait l'un des principes sur lesquels repose le concept de *Neighborhood Unit* tel qu'il fut appliqué à *Radburn* (voir la fin de la section 3.5.2.10 de la thèse). La SCHL adoptait également ce choix conceptuel lorsqu'elle a élaboré sa vision urbanistique dans le manuel *Principes pour le groupement de petites maisons* (1954).
[337] Voir la section 3.9.2.3. (L'échelle du voisinage).

de la SCHL, cette économie passe inévitablement par le rejet de la trame « couteuse » de rues continues en la remplaçant par une configuration plus économique. Ainsi octroyés, ces prêts auraient certainement incité les promoteurs à projeter des lotissements résidentiels sur des parcelles desservies par les réseaux d'égouts et d'aqueduc. D'autre part, les études prospectives de la SCHL réalisées aux fins de son « Programme relevé des terrains et infrastructure » – bien que nous ne détenions pas de preuves concrètes pouvant affirmer un (ou des) recours de la Ville de Kirkland à ce programme – constituaient probablement une sorte de guide « prêt à être utilisé » qui pourrait avoir orienté les choix futurs de la Ville de Kirkland en termes de développements résidentiels.

5.1.3. L'échelle macro

Cette échelle permet de constater d'emblée qu'une municipalité comme Kirkland s'est développée à l'écart des périmètres urbanisés de la ville industrielle qui avaient pris forme avant les années 1930. Le fait de projeter l'urbanisation en détachement complet de la ville-centre renvoie à cette rupture avec tout l'imaginaire de la ville industrielle du XIXe siècle et traduit ainsi un nouveau mode de déploiement des établissements humains rendu possible par le progrès technique en termes d'énergie électrique, de communication et de moyens de transports. À travers le déploiement des lotissements résidentiels et de la fonction industrielle, Kirkland traduit un climat général[338] marqué par l'évasion résidentielle et la déconcentration de l'activité commerciale et de la production industrielle et participe d'une urbanisation généralisée donnant lieu à un tissu suburbain discontinu qui se développe indifféremment sur l'ensemble de l'ouest de l'île de Montréal et indépendamment du découpage municipal.

Étant donné que le territoire de Kirkland ne se trouvait pas – au moment de son émergence en tant que municipalité de banlieue – en contiguïté avec un réseau de transport collectif qui pourrait être étendu pour le desservir ou auquel on pouvait avoir facilement accès, son cadre bâti n'a pas été pensé en fonction d'une éventuelle desserte par le transport collectif, qu'il s'agisse du tramway urbain ou suburbain (disparu au moment de la création de la ville), des circuits d'autobus de forte densité et de bonne fréquence qui ont été mis en place dans les quartiers centraux au moment de l'abandon du tramway ou du train de banlieue (ligne deux

[338] Ce climat général régnait dans plusieurs pays industriels après la Seconde Guerre mondiale.

Montagnes et ligne Vaudreuil-Hudson). Ainsi, le recours à l'automobile devient un fait inévitable voire essentiel non seulement pour rendre une telle ville de banlieue accessible (échelle macro) mais également pour permettre la connexion de ses milieux résidentiels aux autres fonctions urbaines (échelle méso).

L'examen de l'échelle macro permet par ailleurs de montrer que Kirkland fait partie des municipalités de la région métropolitaine qui ont profité de la construction du réseau autoroutier, dont le déploiement compensait l'absence de transport collectif, au demeurant difficilement viable, et facilitait une utilisation optimale de l'automobile. L'effondrement des densités, que révèle l'examen des échelles inférieures, et celui conséquent des complémentarités fonctionnelles sont compensés par un accroissement de la mobilité individuelle. Les rapports de proximité sont dorénavant monofonctionnels pour l'essentiel dans la mesure où ils opèrent dans un périmètre confiné où les composantes sont constitutives d'une unité de voisinage n'accueillant qu'un seul usage.

Localement, l'examen de l'examen de l'échelle macro permet finalement de constater « l'effet tunnel » associé aux autoroutes. Ces dernières, comme les chemins de fer, se caractérisent par une connectivité « épisodique » aux territoires traversés qui exclut presque complètement les rapports de proximité surtout dans le cas de l'autoroute qui, contrairement au chemin de fer, n'articule pas sa connexion locale à une gare. Quoique « l'effet tunnel » soit moins marqué pour les voies de service qui complètent le tracé autoroutier, il n'en reste pas moins que les usages qui leur sont associés (centres commerciaux, bâtiments commerciaux isolés, bâtiments industriels, entrepôts, hôtels, etc..) sont très rarement accessibles depuis les milieux développés en retrait du corridor autoroutier, tant en raison de la taille des îlots riverains aux voies de service que de l'étanchéité de leur ligne de lot arrière et de la limitation du nombre d'artères et de collectrices qui y sont raccordées. Encore une fois, ce type d'agencement qui est permis par l'automobile la rend indispensable dès lors qu'il est privilégié.

Ainsi, les constats et les conclusions auxquels on a abouti suite à l'examen du territoire de Kirkland à l'échelle méso et macro, nous permettent d'expliquer ce qui a été observé à l'échelle micro. Le fait de décourager la circulation automobile au sein des voisinages en déployant un réseau viaire hiérarchisé et discontinu génère de longs trajets à parcourir pour aller d'un lieu à un autre, ce qui alimente la dépendance à l'automobile et limite le potentiel de la

ville en termes d'urbanité – du moins pour l'aspect traité dans cette thèse – relativement à l'inter-accessibilité des entités urbaines et aux possibilités de rencontres sociales et de variations de trajets offertes par le réseau viaire. Dans ce sens, les conséquences d'un choix formel adopté pour décourager la circulation automobile au sein des voisinages rendent les résidents d'un tel milieu entièrement dépendant de l'automobile et limite leurs choix de déplacements entre les différentes entités urbaines. Il s'agit ainsi d'un cercle vicieux de dépendance à l'automobile généré par l'interaction simultanée de plusieurs éléments appartenant à diverses échelles de l'organisation de l'établissement, notamment la fragmentation et la hiérarchie du réseau viaire, la ségrégation des fonctions urbaines, la dispersion et la faible densité du cadre bâti, la mono-fonctionnalité des rapports de proximité et l'enclavement des voisinages résidentiels. Toutefois, Il faudrait y faire valoir que sociabilité et urbanité ne sont pas une seule et même chose et que, manifestement, la banlieue est l'expression d'une certaine conception de la sociabilité difficilement perceptible par les défenseurs d'une conception de l'urbanité davantage associée à la ville traditionnelle.

5.2. Synthèse

Le tableau ci-dessous synthétise les différents facteurs et faits contextuels qui auraient influencé explicitement ou implicitement la genèse et l'évolution de la forme urbaine de Kirkland.

Échelle d' observation	Aspects	Facteurs explicites		Facteurs implicites	
Échelle macro	**Kirkland en tant composante d' un contexte régional**	La mise en place d'un réseau autoroutier à échelle régionale.	La cité-jardin comme source	1) Le climat général marqué par la décentralisation de la production industrielle et des populations. 2) L'urbanisation généralisée donnant lieu à un tissu suburbain discontinu qui se développe indifféremment sur l'ensemble de l'ouest de l'île de Montréal.	Le rôle éventuel de plusieurs s

Échelle méso	**La ségrégation des fonctions urbaines**	Les choix adoptés par les élus municipaux : 1) La séparation des secteurs industriels et résidentiels afin de promouvoir de meilleures conditions de vie ; 2) Le rôle des règlements de zonage adoptés entre 1969 et 2008 mettant en œuvre un zonage ségrégatif s'appliquant à des tissus de très basse densité.		1) L'influence des propositions théoriques et des pratiques de la planification régionale et de l'urbanisme depuis l'émergence de la suburbanisation et jusqu'à la moitié du XXe siècle. 2) La vision urbanistique de la SCHL et ses exigences en matière d'octroi de prêts immobiliers. 3) le zonage en tant qu'outil permettant de formaliser l'idéal suburbain en produisant de zones résidentielles homogènes dans le but de maintenir la valeur foncière des voisinages. 4) L'influence du mouvement hygiéniste.	
	La hiérarchie du réseau viaire et sa configuration globale	L'adhésion des décideurs locaux à des modèles de réseaux viaires permettant de décourager la circulation automobile dans les quartiers résidentiels.		1) Le principe ségrégatif du zonage en tant qu'outil visant à mieux irriguer les aires fonctionnelles tout en prenant en compte les charges de circulation véhiculaire. 2) L'éventuelle influence de l'évolution de la forme du réseau routier dans les banlieues résidentielles aux États-Unis (les formes en « parallèle fragmenté », en « parallèle courbé » et en forme de boucles et de culs-de-sac).	
	La dispersion du cadre bâti	1) L'influence du mode de division des terres agricole (le système de rangs instauré entre le XVII^{è} et le XVIII^{è} siècle) 2) Le développement de l'urbanisation au coup par coup, à des périodes différentes, de manière dispersée et non contiguë sur l'ensemble du territoire municipal, amplifié par l'absence d'un plan directeur ou par le laxisme dans son application.		L'éparpillement et la discontinuité des lotissements résidentiels sur le territoire municipal, ce qui réduit les possibilités de complémentarité de voisinage.	
	La discontinuité du réseau viaire au sein de la zone résidentielle	Le souci porté par les décideurs locaux consistant à décourager la circulation automobile dans les quartiers résidentiels.		Les recommandations de la SCHL en matière de plans de lotissements (subdivision), justifiées principalement par le souci de l'économie de coût et d'espace, de sécurité pour les habitants et par la volonté de donner « l'apparence d'un espace fermé » aux différentes rues résidentielles.	

Échelle micro	**L' enclavement des groupements d' habitations**			L'éventuelle influence des réflexions urbanistiques visant à créer des environnements résidentiels sécuritaires dépourvus du trafic routier (entre autres, le concept de *Neighbourhood Unit* de C. Perry (1923), le concept du *Superblock* élaboré par Emmerich (1928), la vision urbanistique de la SCHL, le plan directeur de Saint-Bruno-de-Montarville au Québec de J-C. La Haye (1961)). Sur le plan pratique, cet enclavement rappelle particulièrement le projet *Radburn* (1929).	
	La dépendance des différentes entités architecturales à l' automobile	Le développement de Kirkland à l'écart d'un réseau de transport collectif qui pourrait être étendu pour la desservir.		1) Le déploiement d'un réseau viaire discontinu induisant de longs trajets à parcourir. 2) La ségrégation des fonctions urbaines. 3) La dispersion et la faible densité du cadre bâti.	

Tableau 7 : Une synthèse des différents facteurs et faits contextuels qui auraient influencé explicitement ou implicitement la genèse et l'évolution de la forme urbaine de Kirkland. Tableau élaboré par l'auteur.

Conclusion générale

En conclusion de cette thèse, nous revenons sur les éléments les plus marquants de notre démarche, soit : les éléments de la problématique, la question de la recherche, la démarche méthodologique, les objectifs, les résultats – en termes de contributions à l'avancement des connaissances –, les limites de la thèse et la/les recherche(s) complémentaire(s) qui pourraient être menée ultérieurement pour les dépasser.

La question de la recherche à laquelle cette thèse tente de répondre a été formulée en fonction de quelques constats de départ. Tout en envisageant l'urbanité comme une caractéristique identifiant la ville en tant que telle, se traduisant entre autres, à travers les interactions sociales pouvant se réaliser par la saisie des potentialités offertes par les lieux de mobilité reliant les différentes entités urbaines, nous avons constaté – à travers un certain nombre de recherches – que cette caractéristique a été significativement redéfinie dans le contexte de la ville contemporaine et notamment dans celui de la banlieue. Devant s'adapter aux contraintes imposées par l'utilisation de l'automobile en tant que mode de transport principal ayant ses propres exigences en termes de modalités de circulation, la ville est devenue

aujourd'hui dispersée et discontinue et l'inter-accessibilité entre ses différentes entités constitutives devient étroitement liée à ce mode de transport hégémonique. Relativement à ces constats et en se focalisant sur le cas particulier de la ville de Kirkland, notre question de recherche était la suivante : Quels sont les différents facteurs qui ont influencé la genèse et l'évolution de la forme urbaine de Kirkland ?

La réponse proposée à cette question de recherche a été formulée en adoptant la démarche régressive progressive comme stratégie globale qui s'est articulée autour de trois principaux moments ou phases : se placer dans le présent pour décrire la configuration urbaine actuelle de la ville de Kirkland, remonter vers le passé afin de retracer le climat général qui a conditionné le déploiement de la forme urbaine précédemment décrite, et expliquer par la suite la genèse et l'évolution de la forme urbaine de Kirkland relativement à son contexte spécifique et en fonction des données historiques recueillies dans la phase précédente. Tout au long de ces moments de recherche, notre objectif était essentiellement de comprendre de quelle manière la forme urbaine de la ville de Kirkland aurait été influencée implicitement ou explicitement par divers facteurs.

1. Résultats de la recherche

Moyennant sa stratégie globale et ses outils méthodologiques, cette recherche a pu atteindre – en grande partie – les objectifs et les attentes qu'on lui a attribués au départ. Ceci se traduit par les résultats auxquels elle a abouti, relativement aux trois moments de la recherche.

Les phases descriptive, analytico-régressive et historico-génétique de la recherche nous ont conduit à déduire que la genèse et l'évolution de la forme urbaine de Kirkland n'est autre que le fruit d'une interaction complexe de plusieurs facteurs et paramètres agissant à trois échelles géographiques différentes : l'échelle macro, méso et micro. Nous exposerons ci-après les principaux éléments de réponse à notre question de recherche, en commençant par les résultats et les conclusions auxquels on a abouti à l'échelle méso et macro et en finissant par ceux qui ont été tirés de l'échelle micro. Tel qu'on l'a expliqué dans le chapitre 5, la configuration urbaine de Kirkland à l'échelle locale représente le fruit de l'interaction de plusieurs facteurs opérant aux deux autres échelles qui lui sont supérieures. Or, à ce titre, elle ne peut être explicative d'elle-même.

Kirkland s'est développée depuis le début des années 1960 dans un contexte régional auquel elle a été liée essentiellement suite à la mise en place de l'autoroute transcanadienne (A-40), qui faisait partie d'un réseau routier à caractère régional convergeant vers le cœur de la métropole. Profitant d'une telle infrastructure dont le déploiement compensait l'absence de transport collectif, l'urbanisation de Kirkland a pu ainsi se matérialiser en détachement complet des périmètres urbanisés de la ville centre. Ainsi, le recours à l'automobile devient un fait inévitable voire essentiel non seulement pour rendre une telle ville de banlieue accessible mais également pour permettre la connexion de ses milieux résidentiels aux autres fonctions urbaines.

Les choix faits par les élus municipaux au cours des années 1960 ont déterminé en grande partie la nature de la configuration urbaine de Kirkland. Leur volonté de mettre en pratique le concept de cité-jardin tel qu'il a été matérialisé avec l'avènement de l'automobile fut traduite par les règlements de zonage adoptés entre 1969 et 2008 et fut corrélée à un souci consistant à décourager la circulation automobile de transit dans les quartiers résidentiels. Ces choix ont conduit à une ségrégation des fonctions urbaines, à une hiérarchie et à une discontinuité du réseau viaire dans son ensemble et à une différenciation en termes d'accessibilité des différentes entités urbaines, s'exprimant notamment à travers une certaine priorité attribuée aux fonctions industrielles et commerciales aux dépens des quartiers résidentiels[339]. Malgré l'adoption d'un plan directeur élaboré au moment de la création de la municipalité, le développement de l'urbanisation au coup par coup, à des périodes différentes, de manière dispersée et non contiguë – sur un territoire municipal dont les grandes subdivisions des années 1960 seront fortement influencées par le mode de division des terres agricoles –, a engendré une dispersion des cadres bâtis et une discontinuité du réseau viaire au sein des voisinages. L'interaction de plusieurs éléments d'ordre socio-culturel, politique, économique, urbanistique et architectural avait constitué une sorte de climat général qui régnait depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale et qui a conditionné la matérialisation de la forme urbaine de Kirkland. Parmi ces éléments, nous avons pu souligner entre autres :

[339] Dans le sens où les entités industrielles et commerciales sont accessibles directement depuis les voies de service ou le boulevard Saint-Charles, tandis que les entités résidentielles – situées en arrière-plan par rapport à ces entités – nécessite un trajet plus long à parcourir (voir la section 2.1.5.2)

- la profondeur historique de la suburbanisation notamment dans le contexte étatsunien.
- l'influence du mouvement hygiéniste, dont une des préoccupations est de mettre fin aux cohabitations malsaines ou qui comportent des nuisances.
- les propositions théoriques et les pratiques de la planification régionale et de l'urbanisme depuis l'émergence de la suburbanisation et jusqu'aux soubresauts socio-économiques des années 1980.
- la décentralisation de la production industrielle.
- l'engouement social pour l'usage de l'automobile et pour la maison de banlieue.
- la prédominance du zonage en tant qu'outil utilisé par les municipalités de banlieue en particulier afin de formaliser l'idéal suburbain en produisant de zones résidentielles homogènes dans le but de maintenir la valeur foncière des voisinages
- la vision urbanistique de la SCHL développée à travers son programme de logement, les exigences économiques, sécuritaires et esthétiques qui lui sont reliées et son influence sur l'urbanisme en tant que discipline et pratique au Canada et au Québec en particulier.

L'enclavement des groupements d'habitations, la dépendance des différents voisinages architecturaux à l'égard de l'automobile et l'espace remarquable occupé par celle-ci en termes de voirie et de stationnement ne sont que les résultats de l'interaction des facteurs précédemment cités. Toutefois, ces constats renvoient implicitement aux réflexions menées autour du concept de *Neighbourhood Unit* développé par C. Perry (1929), le concept du *Superblock* élaboré par H. Emmerich (1928), ainsi que la vision urbanistique de la SCHL qui s'est inspirée de ces deux concepts. Sur le plan pratique, cet enclavement rappelle, entre autres, *Hampstead Garden Suburb* (1906) à Londres et *Radburn* (1929) aux États-Unis.

La réponse à la question de recherche a également permis de constater la présence d'un cercle vicieux de dépendance à l'automobile généré entre autres, par la configuration du réseau viaire, la ségrégation des fonctions urbaines, la dispersion et la faible densité du cadre bâti. Cela est notamment illustré par la discontinuité du réseau viaire adoptée pour décourager la

circulation automobile au sein des voisinages, discontinuité qui engendre la dépendance à l'automobile par le fait qu'elle génère de longs trajets à parcourir entre les différents lieux urbains.

2. Originalité et contributions de la thèse aux connaissances

Cette thèse contribue grandement à l'avancement des connaissances dans les disciplines de l'aménagement; elle se distingue par l'originalité de son sujet, par l'exhaustivité de sa stratégie de recherche, et par la pertinence de ses outils méthodologiques. Nous avons pu résumer la valeur et les apports de la thèse à travers les aspects suivants :

- Cette thèse s'intéresse à un champ de recherche d'actualité : celui du rapport entre la ville – et plus spécifiquement la banlieue − et la mobilité. Ce thème suscite l'intérêt du milieu universitaire et de la recherche scientifique dans plusieurs disciplines (Urbanisme, architecture, architecture de paysage, design urbain, géographie, sociologie, etc…). Il anime également plusieurs débats dans les cercles politiques, économiques, médiatiques et devient de plus en plus une préoccupation sociale. Relativement à ce champ de recherche, la contribution de la thèse réside dans le fait qu'elle a abordé le rapport entre la ville et la mobilité ou plutôt entre la banlieue et l'automobilité tout en essayant de le situer relativement à ses dimensions historiques, politiques, économiques, urbanistiques et socio-culturelles. La contribution s'exprime également en abordant ces dimensions dans leur interaction tout au long de la phase analytico-régressive de cette recherche, et à travers notre étude de la genèse et de l'évolution de la forme urbaine de la ville de Kirkland.
- Sur le plan méthodologique, nous avons pu mettre en opération une approche peu utilisée dans le cercle des études urbaines : l'approche régressive-progressive. Une telle approche nous a permis dans un premier moment de caractériser la configuration urbaine de la ville de Kirkland, de remonter ensuite dans le passé pour retracer le climat général qui a conditionné la conception de son cadre bâti, et de parvenir en dernier lieu à expliquer sa genèse à partir des données historiques et des faits contextuels recueillies.
- Cette recherche se propose d'aborder les enjeux et les défis qu'a posés l'automobile à travers l'histoire du développement des milieux urbanisés et des pratiques

d'aménagement et d'urbanisme relativement à une conjoncture actuelle où les sociétés deviennent de plus en plus préoccupées par les coûts environnementaux, sociaux et économiques générés par la dépendance de l'automobile en tant que moyen de transport en milieu urbain. Dans des milieux urbanisés fortement dépendants de l'automobile et où le changement des modes de vie est plutôt difficile, la compréhension du mode de production de la forme urbaine est utile dans le sens où elle permet de montrer les limites de tout changement éventuel en vue d'une urbanisation plus durable cherchant à être à la fois équitable et démocratique. Également, elle permettra sans aucun doute d'éclairer les possibilités des interventions urbanistiques futures, bien que ces dernières demeurent tributaires de la volonté des décideurs politiques, des aspirations citoyennes et de l'engagement des concepteurs de l'espace urbain.

- En étudiant le cas de la ville de Kirkland, cette thèse participe à l'avancement des connaissances en présentant, pour la première fois, les caractéristiques de cette ville en termes de configuration physico-spatiale, et en dévoilant les principaux paramètres d'ordre culturel, politique, socio-économique et urbanistique expliquant sa genèse.
- L'étude du rapport entre les infrastructures viaires et les entités urbaines a permis de constater l'existence d'un cercle vicieux de dépendance à l'automobile généré initialement par le fait que Kirkland a émergé en tant que banlieue exclusivement accessible par l'automobile, et accentué par la configuration du réseau viaire, la ségrégation des fonctions urbaines, la dispersion et la faible densité du cadre bâti. Interagissant simultanément, ces éléments génèrent des rapports de causalité non linéaires et rendent le recours à l'automobile inévitable non seulement pour rendre une telle ville de banlieue accessible, mais également pour permettre la connexion de ses milieux résidentiels aux autres fonctions urbaines, en d'autres termes, pour en permettre le fonctionnement.
- Dans la continuité des travaux appelant à dépasser la réduction « mal-fondée » du phénomène d'urbanisation actuel à un simple étalement urbain ou *sprawl* (Gottdiener, 1977 ; Jackson, 1984 ; Pope, 2011a) en estimant plutôt qu'il s'agit d'une urbanisation organisée et ordonnée, notre recherche a tenté de déchiffrer cette organisation en termes de configuration urbaine relativement au cas particulier de Kirkland.

- La lecture de la configuration urbaine de la ville de Kirkland à l'échelle méso[340] représente une première application au Canada d'une méthode d'analyse pertinente développée par l'architecte et chercheur américain Albert Pope (2012) permettant de « décoder » le mode d'agencement invisible des tissus résidentiels suburbains. Appliquée dans un contexte périurbain similaire en termes de caractéristiques formelles à celui de Kirkland, cette méthode consiste à définir les différentes unités d'agrégation qui composent les secteurs résidentiels en repérant ses discontinuités spatiales dues essentiellement à la discontinuité du réseau viaire local. Ces discontinuités dues aux intersections en forme de « T » des collectrices d'une part, et d'autre part, aux configurations en boucle, en « L » et en cul-de-sac des rues locales, nous ont ainsi aidé à appréhender le mode d'agrégation implicite des aires résidentielles. Ceci nous mène à conclure que les promoteurs et les concepteurs des lotissements résidentiels sont les réalisateurs d'une agrégation de « fragments » non modulaires, difficiles à repérer notamment par les non-résidents inhabitués. Dans ce genre de tissu résidentiel, la rue ne joue plus son rôle en tant qu'espace de « l'appréhension sensible de la ville par le public » (Charmes et Sander, 2007), tel que c'était le cas pour la ville du début du XXe siècle avec son réseau viaire continu et ses îlots visibles et répétitifs. Ainsi, la compréhension de l'unité d'agrégation, de la structure et du mécanisme de production d'un tel cadre bâti serait utile dans le sens où elle rend possible un éventuel contrôle de ce qui a été longtemps considérée comme « incontrôlable ».

3. Ouverture

Dans cette thèse, il convient de préciser que nous n'avons pas épuisé toutes les pistes possibles dans notre réponse à la question de recherche. Sur certains points, cette étude a davantage ouvert des pistes d'exploration futures qui pourraient se construire relativement à ce qui mérite d'être approfondi ou éventuellement observé sous d'autres angles. Ainsi, voici quelques pistes envisageables :

[340] Voir la section 2.1.5 de la thèse.

- **Sur l'utilité de l'approche régressive-progressive dans la réponse à la question de recherche** : En adoptant l'approche régressive-progressive comme stratégie de recherche, il a été possible de répondre à la question de recherche en retraçant le climat général qui a conditionné la production de la configuration spécifique des voisinages constitutifs du territoire de Kirkland tout en présentant les principaux facteurs contextuels qui ont explicitement déterminé sa genèse. Toutefois, nous estimons que la partie empirique de cette recherche pourrait être élargie dans le but de retracer de plus près le cadre référentiel des promoteurs immobiliers ayant œuvré à Kirkland depuis la création de la municipalité, et d'examiner plus profondément leur(s) éventuel(s) rapport(s) avec la SCHL en particulier. Notre recherche dans les Archives de la ville de Kirkland ne nous a pas permis de trouver des preuves indiquant que des promoteurs ont suivi les directives de la SCHL dans leurs projets de subdivisions. Toutefois, ceci ne justifie pas d'écarter d'emblée l'existence d'éventuels liens entre la vision de la SCHL et la configuration des lotissements résidentiels de Kirkland notamment en termes de concordance formelle. Une recherche dans les archives des promoteurs ou dans celles de la SCHL dans le cadre d'une étude future pourra ainsi déterminer si les concepteurs des lotissements résidentiels ont bel et bien appliqué les directives de cet organisme public. Les résultats d'une telle recherche prometteuse mettraient plus de lumière sur la nature du développement urbain à Kirkland depuis le début des années 1960. Quoi qu'il en soit, il est vraisemblable que les promoteurs immobiliers ayant œuvré à Kirkland aient simplement suivi les règles de l'art du développement résidentiel de leur temps, ou/et qu'ils aient partagé une certaine vision des élus locaux.
- **Sur les limites du concept de « système d'automobilité » :** Bien que cette recherche ait considéré – dans sa partie introductive – la « banlieue automobile » comme une expression de l'hégémonie du système d'automobilité, notre réponse à la question de recherche a montré qu'un tel positionnement est à la fois simpliste et réducteur à l'égard de la manière dont un certain nombre de facteurs et de faits contextuels pourraient interagir pour donner lieu à une banlieue automobile telle que Kirkland. Certes, le « système d'automobilité » traduit l'interaction de l'automobile avec plusieurs autres composantes de nature politique, économique, technique et socio-culturelle pour former

un certain caractère de domination à long terme sur les milieux humains (Urry et Scheller, 2000 ; Dupuy, 2008) notamment en ce qui a trait à la manière de penser le développement spatial des collectivités voulant habiter en banlieue. Toutefois, la concrétisation de cette manière de penser le développement de milieux habités en banlieue a elle-même engendré un effet rétroactif sur le système d'automobilité dans le sens où elle relance le processus de construction de ce système. Autrement dit, les éléments du système d'automobilité ainsi que leurs interactions se redéfinissent relativement aux faits historiques et contextuels de chaque banlieue de sorte qu'il serait difficile d'envisager seulement l'aspect hégémonique de ce système sans prendre en considération les spécificités du milieu habité qui le conditionnent.

- **Sur l'observation du potentiel en termes d'urbanité de la ville de Kirkland** : Les résultats issus de la phase descriptive de cette recherche ont traduit le potentiel limité de la ville de Kirkland en termes d'urbanité, notamment en ce qui a trait aux aspects traités dans cette thèse : l'inter-accessibilité des lieux urbains, les possibilités de rencontres sociales et de variations de trajets offertes par les infrastructures viaires mises en place. Ainsi, cette recherche n'a pas abordé l'observation d'autres variables du concept d'urbanité telles que la mixité sociale ou l'auto-identification de la société urbaine par rapport à l'espace urbain (Lévy, 2004). Relativement à ces variables, de nouvelles pistes de recherche pourraient être explorées dans le champ des études urbaines ou encore de la sociologie, ce qui contribuera inévitablement à enrichir le champ des connaissances sur l'urbanité au sein de la ville de Kirkland.

- **Sur les possibilités d'une transformation future d'une banlieue automobile** : À la lumière de la réalité urbaine étudiée à travers le cas de Kirkland, dans quelle(s) mesure(s) une ville qui a été conçue sur la base d'une conception de la fluidité du mouvement incarnée par l'automobile pourrait-elle répondre à des enjeux actuels relatifs à l'urbanité et à la durabilité ? Serait-il possible de proposer des transformations urbaines futures dans le but d'améliorer l'accessibilité au sein d'une banlieue automobile ? À quel point de telles transformations seraient-elles envisageables en termes d'acceptabilité au sein des collectivités locales, en termes de faisabilité à l'échelle municipale et régionale et en

termes de moyens politiques et juridiques qui permettraient de les concrétiser ? Ces multiples questionnements pourraient ouvrir des pistes d'exploration éventuelles dans le but d'évaluer à quel point la ville région contemporaine et la banlieue en particulier seraient-elle prêtes à subir des transformations urbaines ?

Bibliographie

Archives

Archives de la ville de Montréal. En ligne. https://archivesdemontreal.ica-atom.org/corporation-de-montreal-metropolitain. Consulté le 02 mars 2017.

Archives de la ville de Kirkland

Procès-verbal de l'assemblée régulière de la Corporation Municipale de la Paroisse Saint-Joachim de la Pointe-Claire tenue le 9 juin 1959 ; Procès-verbal de l'assemblée régulière de la Corporation Municipale de la Paroisse Saint-Joachim de la Pointe-Claire tenue le 14 juillet n 1959 ; Procès-verbal de l'assemblée spéciale du conseil de la ville de Kirkland tenue le 10 mai 1963 ; Procès-verbal de l'assemblée spéciale du conseil de la ville de Kirkland tenue le 24 octobre 1963 ; Procès-verbal de l'assemblée régulière du conseil de la ville de Kirkland tenue le 4 novembre 1963; Procès-verbal de l'assemblée régulière du conseil de la ville de Kirkland tenue le 4 mai 1964 ; Procès-verbal de l'assemblée spéciale du conseil de la ville de Kirkland tenue le 30 octobre 1964 ; Procès-verbal de l'assemblée spéciale du conseil de la ville de Kirkland tenue le 30 décembre 1964 ; Procès-verbal d'une assemblée ajournée du conseil de la ville de Kirkland tenue le 19 janvier 1976 ; Procès-verbal de l'assemblée régulière du conseil de la ville de Kirkland tenue le 2 février 1976 ; Procès-verbal de l'assemblée régulière du conseil de la ville de Kirkland tenue le 6 février 1978 ; Procès-verbal de l'assemblée régulière du conseil de la ville de Kirkland tenue le 5 novembre 1979 ; Procès-verbal d'une assemblée ajournée du conseil de la ville de Kirkland tenue le 26 mai 1980 ; Lettre de Douglas A. Stewart, directeur de la division de recherche de la SCHL , envoyé le 29 décembre 1986 à la ville de Kirkland.

Ville de Montréal, *Vues aériennes obliques de l'île de Montréal, 1960-1992.* Portail des données ouvertes. En ligne. http://donnees.ville.montreal.qc.ca/dataset/vues-aeriennes-obliques-de-l-ile-de-montreal-1960-1992. Consulté le 01 mars 2019.

Ville de Montréal, *Vues aériennes verticales de l'île de Montréal. 1958-1975.* Portail des données ouvertes. En ligne. http://donnees.ville.montreal.qc.ca/dataset/vues-aeriennes-de-montreal-1958-1975. Consulté le 01 mars 2019.

Sources bibliographiques

Abercrombie, P. (1945). *Greater London Plan*. London: His Majesty's Stationery Office.

Adams, J. (1999). *The Social Implications of Hypermobility*. London: OECD Project on Environmentally Sustainable Transport, UCL.

Agence Métropolitaine de Transport (AMT). (2013). *Enquête Origine-Destination 2013 : La mobilité des personnes dans la région de Montréal – Faits saillants*. En ligne.

https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/enquete-od-2013-faits-saillants.pdf. Consulté le 15 mai 2014.

Alexander, C. (1965). A City is not a Tree. *The Architectural Forum*, 122(1), 58-62 (1ère Partie), 122(2), 58-62 (2ème Partie).

Allen, S. (2008). Architecture and Dispersal. *Architectural design, Cities of Dispersal*, 78(1), 102-107.

Ascher, F. (1998). La république contre la ville : essai sur l'avenir de la France urbaine. La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube.

Ascher, F. (1995). *Métapolis, ou l'avenir des villes*. Paris: Odile Jacob.

Aureli, P. V. (2014). Dwelling within Abstraction: Notes on Albert Pope's Ladders. Dans A. Pope. *Ladders* (p. xxxiv-xivii). New York: Princeton Architectural Press.

Aureli, P. V. (2012). In Hilberseimer's Footsteps. Dans L. Hilberseimer. *Metropolis-Architecture and Selected Essays* (p. 333-365). New York: GSAPP Books.

Austin, R. C. (2004). *Building Utopia Erecting Russia's first Modern City, 1930*. Kent & London: The Kent State University Press.

Bailly, A. et Widmer, G. (2005). Grandes infrastructures et environnement urbain, une réflexion sur la Regio Genevensis. *Espaces et sociétés ; Le sens des formes urbaines*, 3.

Ballon, H. (2012). *The Greatest Grid: The Master Plan of Manhattan 1811-2011*. New York: Museum of the City of New York: Columbia University Press.

Ballon, H. et Jackson, K. T. (2007). *Robert Moses and the Modern City: The Transformation of New York*. New York, London: W. W. Norton & Company.

Baudin, G. et Genestier, P. (2005). Rem Koolhaas : les paradoxes de l'action sur l'espace. *Mouvements*, 3(39-40), 182-189.

Beaudet, G. (2008). Les défis lancés par une urbanisation généralisée à un urbanisme « mésadapté ». Dans D. Pinson (dir.), *Métropoles au Canada et en France : Dynamiques, politiques et cultures* (p. 21-31). Rennes: Presses universitaires de Rennes.

Bélanger, M. (1971). De la région naturelle à la région urbaine: Problèmes d'habitat. Dans M. Charney (dir.), *Architecture et urbanisme au Québec* (p. 43-63). Conférences J. A. De Sève 13-14. Montréal : Presses de l'université de Montréal.

Bélisle, M. (2011). *Elle s'appellera Kirkland 1961-2011*. Montréal : Ville de Kirkland.

Bellu, S. (1998). *Histoire mondiale de l'automobile.* Paris: Flammarion.

Benevolo, L. (2000). *Histoire de la ville*. Marseille : Parenthèses.

Benevolo, L. (1998). *Histoire de l'architecture moderne*. Paris : Dunod.

Benevolo, L. (1972). *Aux sources de l'urbanisme moderne*. Horizons de France.

Benoit-Levy, M. G. (1979). *La Cité linéaire; conception nouvelle pour l'aménagement des villes*. Paris : Centre d'études et de recherches architecturales.

Bérard, M. (1961). *Description et analyse du réseau routier de la province du Québec*. Montréal: Université de Montréal.

Berger, M. (1990). The Motorization of Library and Related Services in Rural America, 1912-28. Dans J. Jennings (dir.), *Roadside America: The Automobile in Design and Culture* (p. 60-73). Iowa: Iowa State University Press.

Bernard, F. (1983). Kirkland. *La Presse*, Montréal: Canada. En ligne. BAnQ. http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2289984. Consulté le 08 février 2019.

Berque, A. (dir.). (1994). *La maîtrise de la ville : urbanité française, urbanité nippone.* Paris : Édition de l'EHESS. p. 595.

Bérubé, H. (2014a). Des sociétés distinctes: Gouverner les banlieues bourgeoises de Montréal, 1880-1939. Montréal ; Kingston : McGill-Queen's University Press.

Bérubé, H. (2014b). Émergence de la question métropolitaine à Montréal: une perspective suburbaine (1914-1960). Dans L. Robichaud et al. (dir.), *La gouvernance montréalaise: de la ville-frontière à la métropole. Cahiers de l'institut du patrimoine de l'UQAM* (p. 103-118). Montréal: Éditions Multimondes.

Bieber, A. et Orfeuil, J.-P. (1993). La mobilité urbaine et sa régulation, quelques comparaisons internationales. *Les Annales de la recherche urbaine*. N° 59-60.

Blas, E. (2010). The Dwight D. Eisenhower National System of Interstate and Defense Highways: The Road to Success? *History Teacher*, 44(1). 127-142.

Blay, M. (dir.). (2003). *Grand Dictionnaire de La Philosophie*. Paris : Larousse. CNRS Éditions. 454-455.

Bloomfield, G.T. (1990). Coils of the Commercial Serpent: A Geography of the Ford Branch Distribution System, 1904-33. Dans J. Jennings (dir.), *Roadside America: The Automobile in Design and Culture* (p. 40-51). Iwoa State University Press.

Boesiger, W. (1955). *Le Corbusier; Œuvre complète 1946-1952.* Zurich: Editions Girsberger (2ème édition augmentée). p. 92.

Boisvert, A. (2014). *Aménagement et urbanisme au Québec. D'où venons-nous ? Que sommes-nous ? Où allons-nous ? : témoignages de pionniers et pionnières de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme depuis la Révolution tranquille.* Québec: Les éditions GID.

Boisvert, A. (2013). L'émergence de l'Ordre des urbanistes du Québec. *Urbanité*. N° 50e anniversaire, 26-31. En ligne. https://ouq.qc.ca/wp-content/uploads/2013/10/urbanite-automne2013-50e-lowres.pdf. Consulté le 05 mars 2019.

Bottles, S.L. (1987). *Los Angeles and the Automobile*. Berkeley, Los Angeles & London: University of California Press.

Brennetot, A. (2007). Faut-il oublier Frank Lloyd Wright? Dans *European Journal of Geography.* En ligne. E-Topiques. Consulté le 10 mai 2017. URL : http:// cybergeo.revues.org/12283

Bricnet, F. et Mangolte, P.-A. (1990). L'Europe automobile: virages d'une industrie en mutation. Paris: Natan.

Bucci, F. (1993). *Albert Kahn Architect of Ford*. New York: Princeton Architectural Press.

Burtch, A. (2012). *Give Me Shelter: The Failure of Canada's Cold War Civil Defence*. Vancouver; Toronto: UBC Press.

Bussière, Y. (1993). Conséquences des politiques de transport : l'étalement urbain. *En Bref*, 4(2), 17-19.

Byers, A. R. (2004). *Grand atlas du Canada: le pays, l'environnement, la population*. Montréal: Sélection du Reader's Digest Canada.

Caves, R. W. (dir.). (2005). *Encyclopedia of the City.* London et New York: Routledge.

Cerdá, I. (2005). *La théorie générale de l'urbanisation.* Présentée et adaptée par Antonio Lopez de Aberasturi. Paris: Éditions de l'imprimeur.

Caniggia, G. (1994) *Lecture de Florence. Une approche de la ville et du territoire: Étude des processus de formation des tissus urbains.* Bruxelles: Institut supérieur d'architecture Saint-Luc.

Chambless, E. (1910). *Roadtown*. New York: Roadtown Press.

Charmes, E. et Sander, A. (2007). Avant-propos. *Flux*. En ligne. http://www.cairn.info/revue-flux1-2006-4-page-4.htm. Consulté le 13 mars 2013.

Chicago, L. (1955). *The Nature of Cities: Origin, Growth and Decline; Pattern and Form; Planning Problem*s. Chicago: Paul Theobald.

CMHC. (1953). Housing Design. Part 2. *Journal of the Royal Institute of Architecture*, 30(5).

CMHC. (1952). Housing Design. Part 1. *Journal of the Royal Institute of Architecture*, 29(9).

Choay, F. Urbanisme, Théories et réalisations. Dans Encyclopædia Universalis. En ligne : http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/urbanisme-theories-et-realisations/. Consulté le 05 Août 2015.

Choay, F. et Merlin, P. (2010). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris : Presses universitaires de France.

Christiaanse, K. (2007). *From Trees to Networks*. Résumé de communication. Holcim Foundation for Sustainable Construction.

Collin, J.-P. (1984). La Cité sur mesure : Spécialisation sociale de l'espace et autonomie municipale dans la banlieue montréalaise, 1875-1920. *Urban History Review.* 13(1), 19-34. En ligne. https://doi.org/10.7202/1018144ar. Consulté le 12 janvier 2019.

Collin, J.-P. et Divay, G. (1977). La communauté urbaine de Montréal, de la ville centrale à l'île centrale. Montréal: INRS Urbanisation.

Collins, G. R. (1968). Linear Planning. *Forum,* xx-5, 1-26.

Collins, G. R. (1959). Linear Planning Throughout the World. *Journal of the Society of Architectural Historians*, 18(3), 94-93.

Committee on Physical Planning. (1956). *A Guide to Urban Dispersal.* Montreal: McGill University.

Communauté métropolitaine de Montréal. (2016). *Portrait du grand Montréal*. Cahiers métropolitains, nº 5. En ligne. http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/periodique/cahiersMetropolitains_no05.pdf. Consulté le 18 janvier 2017.

Communauté urbaine de Montréal. (1975). *Rapport de la commission sur l'évaluation financière et les incidences économiques du schéma d'aménagement*. Montréal: Communauté urbaine de Montréal.

Compañia madrileña de urbanización. (1979). *La Cité linéaire : conception nouvelle pour l'aménagement des villes*. Paris : Centre d'études et de recherches architecturales.

Constant, C. (2004). Hilberseimer and Caldwell: Merging Ideologies in the Lafayette Park Landscape. Dans *CASE: Hilberseimer/Mies van der Rohe, Lafayette Park Detroit* (p. 95-111). Munich: Prestel.

Conzen, M.R.G. (2004). *Thinking about Urban Form: Papers on Urban Morphology, 1932-1998.* Oxford; New York: Peter Lang.

Corboz, A. (2001). *Le territoire comme palimpseste et autres essais*. Besançon : Éditions de l'imprimeur.

Corporation de Montréal métropolitain. (1961). *Plan Directeur Routes à caractère Métropolitain*.

Cournoyer-G., M. (2017). *Compte rendu – Les enjeux d'accessibilité dans la ville*. Colloque organisé par Paula N., Sébastien L., et Kevin M., dans le cadre du 85ème Congrès de l'ACFAS. En ligne. http://www.vrm.ca/compte-rendu-les-enjeux-daccessibilite-dans-la-ville/. Consulté le 14 juin 2017.

Couvelaire, B. et Demay, F. (2005). *Dictionnaire des notions*. Paris: Encyclopaedia Universalis.

Cowan, R. (2005). *The Dictionary of Urbanism*. Tisbury, Wiltshire: Streetwise Press.

Craig, E. (dir.). (1998). *Routledge Encyclopedia of Philosophy*. Vol° 4. New York and London: Routledge. 1-5.

Crossley, A. (1955). Subdivision Planning. *Community Planning Review*, 5(3), 77-83.

De Blij, H. J. (2005). *Atlas of North America*. New York: Oxford University Press.

DeChiara, J. et Koppelman, L. (1982). *Urban Planning and Design Criteria*. New York: Van Nostrand Reinhold.

Desse, R.-P. et al. (2008). *Dictionnaire du Commerce et de l'Aménagement*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes. 74-93.

Divay, G. et Gaudreau, M. (1982). L'agglomération de Montréal : velléités de concentration et tendances centrifuges. *Canadian Journal of Regional Science/Revue canadienne des sciences régionales,* (1), 183-199.

Divay, G. (1981). Les nouveaux espaces résidentiels de Québec : produit, producteurs, système de production. *Recherches sociographiques*, 22(2), 205–236. En ligne. https://doi.org/10.7202/055930ar. Consulté le 5 janvier 2019.

Donadieu, P. et Périgord, M. (2005). *Clés pour le paysage*. Paris: Ophrys.

Dorier-Apprill, E., Gervais-Lambony, P. (dir.) (2007). *Vies citadines*. Paris: Belin.

Doxiadis, C.A. (1967). On Linear Cities*. Town Planning Review*, 38(1), 35

Dudley, M. Q. (2001). Sprawl as Strategy: City Planners Face the Bomb*. Journal of Planning Education and Research*, (21), 52-63.

Dupuy, G. (2008). *Urban Networks: Network Urbanism.* Amsterdam: Techne Press.

Dupuy, G. (1995). *Les territoires de l'automobile.* Paris: Anthropos.

Dupuy, G. (1978). *Urbanisme et technique : chronique d'un mariage de raison*. Paris: centre de recherche d'urbanisme.

Eisenman, P. (2010). Diagram: An Original Scene of Writing. Dans M. Garcia (dir.), *The Diagrams of Architecture* (p. 92-103). United Kingdom: John Wiley & Sons Ltd.

Enel, F. (1995). Coupures routières et dévalorisation urbaine. Dans *Villes transports n° 2 Paris, Plan Urbain*. DAU.

Engels, F. (1963). *Anti-Dühring (M.E. Dühring bouleverse la science)*. Paris: Éditions sociales.

Fabos, J. et al. (1968). *Frederick Law Olmsted, Sr., Founder of Landscape Architecture in America*. Amherst: University of Massachusetts Press.

Fischler, R. (2018). North-American Zoning: Real-Estate Regulation—Past, Present and Future. Dans A. Lehavi (dir.), *One Hundred Years of Zoning and the Future of Cities* (p. 27-49). Cham: Springer International Publishing.

Fischler, R. (2014). Émergence du zonage à Montréal. 1840-1914. Dans L. Robichaud et al. (dir.), *La gouvernance montréalaise: de la ville-frontière à la métropole. Cahiers de l'institut du patrimoine de l'UQAM* (p. 71-84). Montréal: Éditions Multimondes.

Fishman, R. (1987). *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. New York: Basic Books, Inc.

Fishman, R. (1979). *L'utopie urbaine au XXe siècle: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, Bruxelles: P. Mardaga.

Flink, J. J. (1975). *The Car Culture*. Massachusetts & London: The MIT Press.

Flonneau, M. *Automobilisme*. Dans Encyclopædia Universalis. En ligne. URL :http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/automobilisme/. Consulté le 09 mars 2019.

Flonneau, M. (2008). *Les cultures du volant XXe-XXIe siècles. Essai sur les mondes de l'automobilisme.* Paris: Edition Autrement.

Fohlen, C. *New Deal*. Dans Encyclopædia Universalis. En ligne. URL: http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/new-deal/. Consulté le 13 mars 2019.

Foucault, M. (2013). *L'histoire De La Sexualité*. Paris : Gallimard.

Foucault, M. (1975). *Surveiller et punir : Naissance de la prison*. Paris : Gallimard.

Framton, K. (2006). *L'Architecture moderne: Une histoire critique*. Paris: Thames & Hudson.

Galison, P. (2001). *War against the center*. En ligne. http://www.emerymartin.net/FE503/Week4/galison%20.%20war_against_the_center.pdf. Consulté le 09 novembre 2014.

Garnier, T. (1989). *Une Cité Industrielle Étude pour la construction des villes*. New York: Princeton Architectural Press.

Geddes, P. (1949). *Cities in Evolution*. London: Williams & Norgate.

Gharbi, I. (2016). Infrastructures viaires et discontinuités urbaines : quels remèdes pour une accessibilité meilleure dans le contexte de la ville région contemporaine? *Espace populations sociétés.* En ligne : http://eps.revues.org/6305. Consulté le 24 juin 2017.

G. Lillie, R. (1966). Vingt années d'habitation ; la SCHL de 1946 à 1966. Partie I. *Habitat,* 9(3-4), p. 16.

Gold, J. R. (Jul. 1995). *The MARS Plans for London, 1933-1942: Plurality and Experimentation in the City Plans of the Early British Modern Movement* in The Town Planning Review, 66(3), 243-267.

Goldfield, D. (dir.) (2007). *Encyclopedia of American urban History.* Thousand Oaks: Sage Publications.

Goodman, R. (1972). *After the Planners*. New York: Simon & Shuster.

Gottdiener, M. (1977). *Planned Sprawl: Private and Public Interests in Suburbia*. California & London: Sage Publications.

Gozak, I. et Leonidov, A. (1988). *Ivan Leonidov: The Complete Works*. London: Academy Editions.

Graham, S., Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London: Routledge.

Grassi, G. (1979). *L'architecture comme métier et autres écrits*. Bruxelles: Pierre Mardaga.

Greenberg, K. (2011). *Walking Home: the Life and Lessons of a City Builder*. Toronto: Random House Canada.

Grosjean, B. (2010). *Urbanisation sans urbanisme : une histoire de la « ville diffuse »*. Bruxelles: Éditions Mardaga.

Gruen, V. (1973). *Centers for the Urban Environment; Survival of the Cities.* New York: Van Nostrand Reinhold Company Regional Offices. p. 171.

Gruen, V. (1964). *The Heart of Our Cities; the Urban Crisis: Diagnosis and Cure.* New York: Simon et Schuster.

Gruen, V. et Smith, L. (1960). *Shopping Towns USA; The Planning of Shopping Centers.* New York: Reinhold Publishing Corporation.

Gustavson, A. (2012). The Bel Geddes Process. Dans D. Albrecht (dir.). (2012). *Norman Bel Geddes Designs America* (p. 340-353). New York: Abrams.

Hall, P. (2002). *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. Oxford, Carlton, Victoria, UK: Blackwell. Malden, MA. Third edition.

Hall, P. (1992). *Urban & regional planning.* London and New York: Routledge. Third edition.

Hanna, D. B. (1998). Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal. *Dans* H. Capel Saez, P.-A. Linteau (dir.), *Barcelona-Montréal : développement urbain comparé* (p. 117-132). Barcelone: Publicacions Universitat de Barcelona.

Hanna, D. B. (1993). *Transport des personnes et développement du territoire de l'agglomération montréalaise* : un essai d'interprétation historique. Montréal: Université du Québec à Montréal, Département d'études urbaines et touristiques. Document préparé pour le Service de la planification du territoire, Communauté urbaine de Montréal.

Harrington, K. (1988). Hilberseimer and the Redevelopment of the South Side of Chicago. Dans R. Pommer et al. (dir.), *In the Shadows of Mies: Ludwig Hilberseimer: Architect, Educator and Urban Planner* (p. 69-88). New York: Art Institute of Chicago.

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

Harris, R. (1999). The Making of American Suburbs, 1900-1950s. Dans R. Harris et P. Larkham (dir.), *Changing Suburbs. Foundation, Form and Function* (p. 91-110). Londres: Routledge.

Harvey, D. (2011). *Le capitalisme contre le droit à la ville.* Paris: Amsterdam.

Hatton, G. S. (1955). Civil Defence and your Suburb. *Community Planning Review*, 5(2), p. 53.

Hayden, D. (2004). *Building Suburbia*. New York: Vintage Books.

Henderson, K. (2008). William Light's Adelaide: The Genius of Place and Plan. Dans *Proceedings of the ICOMOS 16th General Assembly and Scientific Symposium*. En ligne. http://www. international.icomos.org/quebec2008/cd/toindex/77_pdf/77-WwLK-13.pdf. Consulté le 22 mars 2017.

Hess, R. (1991). *La méthode d'Henri Lefebvre*. En ligne. http://www.multitudes.net/la-methode-d-henri-lefebvre/. Consulté le 23 janvier 2015.

Hilberseimer, L. (2012). *Metropolis-architecture and selected essays*. New York: GSAPP Books. Hilberseimer, L. (1949). *The New Regional Pattern: Industries and Gardens, Workshops and Farms*. Chicago: Paul Theobald.

Hilberseimer, L. (1967). *Density and Traffic* in Sharp, D, (dir.), Planning and Architecture. New York: George Wittenborn.

Hilberseimer, L. (1955). *The Nature of Cities*. Chicago: Paul Theobald.

Hilberseimer, L. (1949). *The New Regional Pattern, Industries and Gardens, Workshops and Farms*. Chicago: Paul Theobald.

Hilberseimer, L. (1944). *The New City: Principles of Planning*. Chicago: Paul Theobald.

Hildebrand, G, (1974). *Designing for Industry: The Architecture of Albert Kahn*. Cambridge, Mass.: Mit Press.

Hirt, S. A. (2018). Split Apart: How Regulations Designated Populations to Different Parts of the City. Dans A. Lehavi (dir.), *One Hundred Years of Zoning and the Future of Cities* (p. 03-26). Cham: Springer International Publishing.

Hofstadter, R. (1956). *The Age of Reform from Bryan to F. D. R*. New York: Knopf.

Houde, A. L. (1986). *Kirkland 1961-1986*. Montréal: Ville de Kirkland.

Howard, E. (1969). *Les cités-jardins de demain*. Paris: Dunod.

Interboro. (2017). Laundry-Ordinance. Dans T. Armborst (dir.), *The Arsenal of Exclusion & Inclusion* (p. 203). New York: Actar Publishers.

Isaac, J. (1998). *La ville sans qualités*. La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube. p. 62.

Jackson, K. T. (1985). Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States. New York: Oxford University Press.

Jacob, A. (dir.). (1990). *Encyclopédie philosophique universelle*. Paris: Presses universitaires de France. p. 1046.

Jacobs, J. (2012). *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Marseille: Éditions Parenthèses.

Johnson, D. A. (2015). *Planning the Great Metropolis: The 1929 Regional Plan of New York and Its Environs*. London & New York: Routledge.

Johnson, D. L. (1990). *Frank Lloyd Wright Versus America: The 1930s*. London: The MIT Press. p. 108.

Klaus, S. (2002). *A Modern Arcadia: Frederick Law Olmsted Jr. & the Plan for Forest Hills Gardens*. Amherst: University of Massachusetts Press.

Koolhaas, R. (2001). La ville générique. Dans R. Koolhaas. *Junkspace: repenser radicalement l'espace urbain*. (p. 45-57). Paris: Payot & Rivages.

Koolhaas, R. et al., (2000). *Mutations*. Bordeaux: Centre d'architecture.

Koolhaas, R. (2000). *Face à la rupture*. Entretien avec Chaslin, F. En ligne. http://pro-urb.over-blog.fr/article-24533336.html. Consulté le 12 septembre 2012.

Koolhaas, R. (1994). *O.M.A. at MoMA: Rem Koolhaas and the Place of Public Architecture*. En ligne. https://www.moma.org/calendar/exhibitions/440. Consulté le 14 octobre 2016.

Koolhaas, R. (1989). La grande ville et ses périphéries. Entretien avec Fortier, B. *Architecture d'Aujourd'hui*, (262), 90-92.

Köhler, D. (2016). *The Mereological City. A Reading of the Works of Ludwig Hilberseimer*. Bielefeld: transcript-Verlag. En ligne. http://www.degruyter.com/view/product/475608. Consulté le 14 Mar. 2017.

Kostka, V. J. (1952). Design of Groups of Detached Houses. *Community Planning Review*, 2(3), 68-75.

Lachance, J. (2009). *L'architecture des bungalows de la SCHL : 1946-1974*. Montréal : Université du Québec à Montréal.

La Haye, J.-C. (1962). *Le plan directeur de Saint-Bruno de Montarville*. Québec: Jean-Claude La Haye.

Lamontagne, Y. et al. (2007). *140 km d'autoroutes sur une île*. Saint Hubert: Nuance Bourdon Audiovisuel.

Larousse. (2011). *Le petit Larousse illustré en couleurs*. Paris: Larousse.

LeChasseur, M-A. (2009). *Zonage et urbanisme en droit municipal québécois*. Montréal : Wlison Lafleur Ltée.

LeChasseur, M-A. (2006). *Le zonage en droit québécois*. Montréal : Wlison Lafleur Ltée.

Le Corbusier. (1994). *Urbanisme*. Paris : Flammarion.

Le Corbusier. (1964). *La ville radieuse : éléments d'une doctrine d'urbanisme pour l'équipement de la civilisation machiniste, Paris, Genève, Rio de Janeiro.* Paris : Vincent, Féral.

Le Corbusier. (1963). *Manière de penser l'urbanisme*. Genève : Éditions Gonthier.

Le Corbusier. (1960). *Œuvres complètes*. Zurich : Les Éditions Girsberger.

Le Corbusier. (1959). *L'urbanisme des trois établissements humains*. Paris : Éditions De Minuit.

Le Corbusier et Pierrefeu, F. (1942). *La maison des hommes*. Paris : La Palatine.

Le Corbusier. (1925). *Urbanisme*. Paris : G. Crès & Cie.

Lefebvre, H. (2009). *Le droit à la ville*. Paris : Anthropos.

Lefebvre, H. (2000). *La production de l'espace*. Paris : Anthropos.

Lefebvre, H. (1972). *Entretien avec Henri Lefebvre*. Production de l'office national du film du Canada pour le programme –Société nouvelle Challenge for change. En ligne. www.youtube.com/watch ?v =0kyLooKv6mU. Consulté le 28 mars 2015.

Lefebvre, H. (1972). *La pensée marxiste et la ville*. Tournai : Casterman.

Lefebvre, H. (1971). La ville et l'urbain. *Espaces et sociétés*, (2), 3-7.

Lefebvre, H. (1970). *Du rural à l'urbain*. Paris: Anthropos.

Lefebvre, H. (1953). Perspectives de la sociologie rurale. *Cahiers Internationaux de sociologie*, 14, 122-140.

Leinberger, C.B. (2008). *The Option of Urbanism: Investing in a New American Dream.* Washington: Island Press.

Leonidov, I. (1981). *Ivan Leonidov*. New York: Rizzoli International Publications.

Lévy, A. (2005). Recensions d'ouvrages (Lectures des villes. Formes et temps de M. Roncayolo). *Espaces et sociétés*, 3(122), 205-217.

Lévy, A. (1999). Infrastructures viaires et forme urbaine : Genèse et développement d'un concept. *Espaces et Sociétés,* 96(2), 31-49.

Lévy, J. (2018). Habiter aujourd'hui. Un monde à inventer. Conférence présentée dans le cadre de l'enseignement UEL221d, "Dispositifs et pratiques de l'habitat entre intimité et sociabilité". Strasbourg : École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg. En ligne. https://www.youtube.com/watch?v=Fw-12W3qK4o. Consulté le 12 décembre 2018.

Lévy, J. (2004). Modèle de mobilité, modèle d'urbanité. Dans S. Allemand *et al.* (dir.), *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines, Colloque de Cerisy (2003 : Cerisy-la-Salle, France)* (p. 157-169). Paris: Belin.

Lévy, J. (2003). Accessibilité. Dans *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* (p. 35). Paris : Belin.

Lévy, J. (1997). La mesure de l'urbanité. *Urbanisme*. 296, 58-61.

Lévy, J. et Lussault, M. (2003). Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. Paris: Belin.

Lewis, P. (1990). L'invention de la rationalité: Patrick Geddes et le modèle rationaliste. Montréal: Université de Montréal.

Lewis, R. (1999). Running Rings Around the City: North American Industrial Suburbs, 1850-1950. Dans R. Harris et P. Larkham (dir.), *Changing Suburbs. Foundation, Form and Function* (p. 146-167). Londres: Routledge.

Longstreth, R. (2010). *The American Department Store Transformed, 1920-1960.* New Haven: Yale University Press.

Longstreth, R. (1998). City Center to Regional Mall, Architecture, the Automobile, and Retailing in Los Angeles, 1920-1950. Cambridge, Mass.: MIT Press.

Lord, S. (2007). Vieillir en banlieue: entre mobilité territoriale quotidienne et mobilité résidentielle. Dans J. Palard et J. Vézina, *Vieillissement : santé et société : défis et perspectives : compte rendu de la troisième édition des Rencontres Champlain-Montaigne*, *Québec, 4-6 mai 2005* (p. 85-106). Québec: Les Presses de l'Université Laval.

Lortie, A. (dir.). (2004). *Les années 60: Montréal voit grand*. Montréal: Centre Canadien d'architecture.

MacNally, R. (1978). *Canada Road Atlas*. Downsview, Ontario: Rolph McNally.

Magnaghi, A. (2003). *Le projet local*. Belgique: Pierre Mardaga.

Magrinya, F. et Serratossa, A. (1994). *Cerdá ; de l'origine au futur de l'urbanisme*. Unesco : catalogue de l'exposition.

Makielski, S. J. (1966). *The Politics of Zoning: The New York Experience*. New York and London: Columbia University Press.

Mangin, D. (2008). Comprendre pour agir, dessiner en marchant. Dans A. Masboungi (dir.), *La ville passante : David Mangin Grand Prix de l'urbanisme 2008.* Marseille: Éditions Parenthèses.

Mangin, D. (2004a). *La ville franchisée*. Paris: Éditions de la Villette.

Mangin, D. (2004b). *Infrastructures et formes de la ville contemporaine; la ville franchisée*. Paris: Éditions de la Villette.

Marcuse, P. (1987). The Grid as City Plan: New York City and Laissez-faire Planning in the Nineteenth Century. *Planning Perspectives*, 2(3), 287-310.

Marisol, R. V. & Barajas, D. (2003). Ludwig Hilberseimer: Radical urbanism in Dispersion. Dans D. Barajas (dir.), *A study of Global Mobility and the Dynamics of a Fictional Urbanism* (p. 169-205). Rotterdam: Episode Publishers.

Marsan, J.-C. (1974). *Montréal en évolution : historique du développement de l'architecture et de l'environnement montréalais*. Montréal: Fides.

Marshall, S. (2009). *Cities Design and Evolution*. New York: Routledge.

McDonough, B. (dir.). (1977). *Esquisse de la région de Montréal*. Québec: Office de planification et de développement du Québec.

Meikle, J.L. (2012). A Few Years Ahead: Defining a Modernism with Popular Appeal. Dans D. Albrecht (dir.). (2012). *Norman Bel Geddes designs America* (p. 114-135). New York: Abrams.

Meyers, A. A. (1998) Invisible Cities: Lewis Mumford, Thomas Adams, and the Invention of the Regional City, 1923-1929. *Business and Economic History*, 27(2), 292-306.

Miliutin, N. A. (1974). *Sotsgorod; the Problem of Building Socialist Cities*. Cambridge, Mass: M.I.T. Press.

Milton Keynes Development Corporation. (1970). *The Plan for Milton Keynes.* Bletchley: The Corporation.

Ministry of Transport Steering Group (Grande-Bretagne). (1963). *L'automobile dans la ville : étude des problèmes à long terme que pose la circulation dans les zones urbaines.* Londres : Her Majesty's Stationery Office.

Ministère des affaires municipales et occupation du territoire. (2017). *Portrait de la région métropolitaine.* En ligne. http://www.mamot.gouv.qc.ca/secretariat-a-la-region-metropolitaine/portrait-de-la-region-metropolitaine/#c16251. Consulté le 18 janvier 2017.

Moholy-Nagy, S. (1968). *Matrix of Man: An Illustrated History of Urban Environment*. New York: N.Y. Praeger

Monaghan, D. W. (2002). *Canada's "New Main Street" The Trans-Canada Highway as Idea and Reality 1912-1956.* Ottawa: Canada Science and Technology Museum.

Morse, M. (1998). *Virtualities: Television, Media Art and Cyberculture*. Bloomington: Indiana University Press. p. 117.

Moughtin, C. & Shirley, P. (2005). *Urban Design Green Dimensions*. Oxford: Architectural Press.

Mumford, E. (2000). *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960,* Cambridge, Mass: MIT Press.

Mumford, L. (2011). *La cité à travers l'histoire*. Marseille: Agone.

Mumford, L. (1958). The Highway and the City. *Architectural Record*, 181-182.

Muratori, S. (1960). *Studi per una operante storia urbana di Venezia*. Roma: Instituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato.

Neubauer, H. et al. (2010). *Urbanisme & Architecture: le XXème Siècle.* Potsdam: h.f.ullmann.

Nicolaides, B. M. & Wiese, A. (dir.). (2016). *The Suburb Reader.* New York: Routledge.

Nietzsche, F. (1996). *La Généalogie De La Morale.* Paris: GF-Flammarion.

Olmsted, Vaux and Co. (1868). *Preliminary Report upon the Proposed Suburban Village of Riverside, near Chicago*. New York.

Olmsted, F.L. et al. (1970). *Frederick Law Olmsted, landscape architect, 1822-1903*. New York: B. Blom.

O.M.A. et al., (1998). Small, Medium, Large, Extra-large. New York: Monacelli Press.

Ostrowski, W. (1968). *L'urbanisme contemporain des origines à la Charte d'Athènes*. Paris: Centre de Recherche d'Urbanisme.

Panerai, P. (2002). *Analyse urbaine*. Marseille: Parenthèses.

Panerai, P. et Langé, J. (2001). *Formes urbaines, tissus urbains. Essai de bibliographie raisonnée*. Paris: Centre de Documentation de l'Urbanisme.

Panerai, P. et al., (1997). *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*. Marseille : Parenthèses.

Paquot, T. (2010). *Les faiseurs de villes : 1850-1950*. Genève: Infolio.

Parenteau, R. (1956). La législation fédérale sur l'habitation et ses résultats. *L'Actualité économique.* 32(2). En ligne. https://doi.org/10.7202/1002802ar. Consulté le 9 janvier 2019.

Parsons, K. C. (1994). *Collaborative Genius: The Regional Planning Association of America.* Journal of the American Planning Association. En ligne. http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/01944369408975605?needAccess=true. Consulté le 10 juillet 2017.

Pearson, N. (1955). Catastrophe, civil defence and community planning. *Community planning Review*. 5(2). 54-56.

Pearson, N. (1955). Compte rendu du rapport A Guide to urban dispersal. *Community planning Review,* 5(2), 101-103.

Pietrykowski, B. (2006). Recasting the Machine Age: Henry Ford's Village Industries (Review). *Technology and Culture*, 47(4), 855-857. En ligne. https://doi.org/10.1353/tech.2006.0246.

Plunz, R. (1990). *A History of Housing in New York City: Dwelling Type and Social Change in the American Metropolis*. New York: Columbia University Press.

Pommer R. et al., (1988). *In the Shadows of Mies: Ludwig Hilberseimer: Architect, Educator and Urban Planner*. New York: Art Institute of Chicago.

Pope, A. (2012). The Unified Project. *Architectural design*, 82(5), 80-87.

Pope, A. (2011a). From Form to Space. Dans D. Cuff, R. Sherman (ed.), *Fast-forward urbanism; rethinking architecture's engagement with the city* (p. 143-171). Princeton Architectural Press.

Pope, A. (2011b). *The Form of the Present.* Conférence présentée par Albert Pope dans le cadre de A&M's Architecture Lecture Series appearance. Texas: Preston Geren Auditorium.

Pope, A. (2011c). *A Network of Intersections*. En ligne. http://www.zoneresearch.org/2011/01/city-is-intersection.html. Consulté le 22 février 2017.

Pope, A. (2011d). *Hilberseimer: Distributed Settlements*. En ligne. http://www.zoneresearch.org/2011/01/hilberseimer-effect-of-h-bomb.html. Consulté le 22 février 2017.

Pope, A. (2008). Terminal Distribution. *Architectural design, Cities of Dispersal*, 78(1), 16-21.

Pope, A. (1996). *Ladders*. Texas: Princeton Architectural Press. Second Edition.

Pumain, D. et al. (2006). *Dictionnaire la ville et l'urbain*. Paris: Economica: Anthropos.

Quiring, C. et al. (2011). *Ernst May 1886-1970*. München: Prestel.

Racine, F. (1998). *Degré de discontinuité dans la transformation des tissus urbains au Québec: influence des types suburbains*. Thèse de doctorat. Montréal: Université de Montréal.

Richard, F. et Marx, R. Londres. Dans Encyclopædia Universalis. En ligne. http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/londres/. Consulté le 13 avril 2017.

Robert, J. et al. Banlieue. Dans Encyclopædia Universalis. En ligne. http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/banlieue/. Cosulté le 17 février 2019.

Robert, J.-C. (1994). *Atlas historique de Montréal*. Montréal: Art Global, Libre Expression.

Robichaud, L. (2014). La gouvernance judiciaire et militaire sous le Régime français. Dans L. Robichaud et al. (dir.), *La gouvernance montréalaise: de la ville-frontière à la métropole. Cahiers de l'institut du patrimoine de l'UQAM* (p. 7-23). Montréal: Éditions Multimondes.

Roncayolo, M. (2002). *Lectures des villes. Formes et temps*. Marseille: Parenthèses.

Roos, P. (1992). *L'automobile*. Paris : Economica.

Rougier, K. *et al*., Québec. Dans Encyclopædia Universalis. En ligne. http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/quebec/. Consulté le 5 juillet 2017.

Rutherford, P. (1984). Tomorrow's Metropolis: The Urban Reform Movement in Canada, 1880-1920. Dans G. A. Stelter et al. (dir.), T*he Canadian City: Essays in Urban and Social History* (p. 435-456). Toronto: The Carleton Library Series.

Sartre. J-. P. (1960). *Critique de la raison dialectique : précédé de Question de méthode*.

Paris: Gallimard.

SCHL. (2003). *Tools for Planning for Long-Term Urban Sustainability: The Cities Plus Design Charrettes*. Ottawa: Canada Mortgage and Housing Corporation

SCHL. (2001). *Planification et développement des collectivités durables: Outils de participation et pratiques.* Ottawa : Société canadienne d'hypothèques et de logement.

SCHL. (2000). *Pratiques pour des collectivités durables*: Ottawa : Société canadienne d'hypothèques et de logement.

SCHL. (1979). *Programme relevé des terrains et infrastructure*: *Montréal et les environs, Secteur C (CUM, extrémités est et ouest)*. Québec: Bureau régional du Québec.

SCHL. (1970). *Manuel pour l'aménagement des espaces extérieurs*. Ottawa : La société.

SCHL. (1954). *Principes pour le groupement de petites maisons*. Ottawa : La société.

Schumacher, P. et Rogner, C. (2001). After Ford. Dans G. Dasklakis et al. (dir.), *Stalking Detroit* (p. 48-56). Barcelone: Actar.

Schweitermann, et al. (2006). *The Politics of Place: A History of Zoning in Chicago*. Chicago: Lake Claremont Press.

Scoon, R. (1970). Those Communist Model A's. *The Restorer*, (14).

Scott, M. G. (1969). *American City Planning Since 1890: A History Commemorating the Fiftieth Anniversary of the American Institute of Planners*. Berkeley: University of California Press.

Secchi, B. (2009). *La ville du vingtième siècle.* Paris: Éditions Recherches.

Secchi, B. (2006). *Première leçon d'urbanisme*. Marseille: Parenthèses.

Segal, H.P. (2005). *Recasting the Machine Age: Henry Ford's Village Industries*. Amherst & Boston: University of Massachusetts Press.

Sénécal, G. et Vachon, N. (2014). *La forme polycentrique de la région métropolitaine de Montréal : une réalité assumée, un projet inachevé*. En ligne. http://espace.inrs.ca/4469/1/MAMROT-s%C3%A9n%C3%A9cal-version-finale.pdf. Consulté le 03 avril 2016.

Sénécal, G. et al. (1994). Les mécanismes de production de la forme urbaine et la conservation des espaces agricoles et naturels dans la région de Montréal : le cas de Laval. *Cahiers de géographie du Québec*, L'étalement urbain, 38(105), 301-326.

Sennett, R. (1977). *The Fall of Public Man*. London and Boston: Faber and Faber.

Sennott, R.S. (1990). Chicago, Architects and the Automobile, 1906-26: Adaptations in Horizontal and Vertical Space. Dans J. Jennings (dir.), *Roadside America: The Automobile in Design and Culture* (p.157-169). Iowa: Iowa State University Press.

Sert, J. L. (1979). *Can our Cities Survive? an ABC of Urban Problems, their Analysis, their Solutions*. Nendeln, Liechtenstein: Kraus Reprint.

Sert, J. L. (1944). The Human Scale in City Planning. Dans P. Zucker (dir.), *New Architecture and City Planning* (p. 392-412). New York: Philosophical Library.

Service de l'urbanisme, Ville de Montréal. (2011). *Montréal, horizon 2000* (enregistrement video). Réalisé par Anne Gelbart ; production Onyx Films Inc. pour la Ville de Montréal. Montréal: Archives de Montréal.

Service de l'urbanisme, Ville de Montréal. (1967a). *Montréal 2000, texte de présentation.* (Esquisse du plan témoin régional présentée aux membres du conseil de la ville de Montréal le 24 avril 1967). Montréal: Service d'urbanisme.

Service de l'urbanisme, Ville de Montréal. (1967b). *Montréal, Horizon 2000: Rapports techniques.* Montréal: Service d'urbanisme.

Service de l'urbanisme, Ville de Montréal. (1966). *Étude de la forme, région de Montréal.* Montréal: Service d'urbanisme.

Seymour, I. T. (1969). *Zoned American*. Grossman Publishers.

Shane, D. G. (2010). Urban Diagrams and urban modelling. Dans M. Garcia (dir.), *The Diagrams of Architecture* (p. 80-91). United Kingdom: John Wiley & Sons Ltd.

Sheller, M., Urry, J. (2000). *The City and the Car*. En ligne. http://static.ow.ly/docs/The%20City%20and%20the%20Car_84W.pdf. Consulté le 13 Septembre 2012.

Site web de l'Autorité régionale de transport métropolitain : http://www.artm.quebec/eod

Site web de la Communauté Métropolitaine de Montréal : http://cmm.qc.ca/fr/accueil/.

Soja, E. W. (2000). *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Blackwell.

Southworth, M. et Ben-Joseph, E. (2003). *Streets and the Shaping of Towns and Cities*. New York: Montréal: McGraw-Hill.

Southworth, M. et Owens, P. M. (1993). The Evolving Metropolis: Studies of Community, Neighborhood, and Street Form at the Urban Edge. *Journal of the American Planning Association,* 59(3), 271-287.

Spaeth, D. (1988). Ludwig Hilberseimer's Settlement Unit: Origins and Applications. Dans R. Pommer et al. (dir.), *In the shadows of Mies: Ludwig Hilberseimer: Architect, Educator and Urban Planner* (p. 54-67). New York: Art Institute of Chicago.

Speck, L.W. (2012). Futurama. Dans D. Albrecht (dir.). (2012). *Norman Bel Geddes designs America* (p. 288-303). New York: Abrams.

Statistique Canada. (2017). *Population des régions métropolitaines de recensement*. En ligne : http://www.statcan.gc.ca/tables-tableaux/sum-som/l02/cst01/demo05a-fra.htm. Consulté le 20 mai 2017.

Statistique Canada. (2017). *Série « Perspective géographique », Recensement de 2011 – Subdivision de recensement, Kirkland, V - Québec*. En ligne. http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/as-sa/fogs-spg/Facts-csd-fra.cfm?LANG=Fra&GK=CSD&GC=2466102. Consulté le 24 février 2017.

Stein, C. (1957). *Toward New Towns for America*. New York: Reinhold Publishing Corporation.

Sutton, S. B. (dir.). (1971). *Civilizing American Cities: A selection of Frederick Law Olmsted's Writings on City Landscapes*. Massachusetts: M.I.T Press.

Tafuri, M. et al. (1991). *Architecture contemporaine*. Paris: Gallimard / Electa.

Tafuri, M. (1979). *Projet et utopie de l'Avant-garde à la Métropole*. Paris: Dunod. 86-104.

Taricat, J. (2013). *Suburbia: une utopie libérale*. Paris : Éditions de la Villette.

Teodorescu, I. (2012). *Building Small Houses in Postwar Canada: Architects, Homeowners and Bureaucratic Ideals, 1947-1974*. Thèse de doctorat. Montréal: McGill University.

The Staff of the Regional Plan. (1929). *The Graphic Regional Plan: Atlas and Description.* New York: The Plan.

Toll, S. I. (1969). *Zoned American*. New York: Grossman Publishers.

Town of Kirkland. (1969). *Zoning by-law: by-law* n^0 *116.* Montréal.

Transports Québec. (2018). *Montréal et les environs*. En Ligne. http://www.quebec511.info/images/fr/carte_routiere/PDF/c09f_carton_Montreal_environs.pdf

Trépanier, M. O. (2013). La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme a 33 ans. *Urbanité*. N° 50e anniversaire, 32-34. En ligne. https://ouq.qc.ca/wp-content/uploads/2013/10/urbanite-automne2013-50e-lowres.pdf. Consulté le 05 mars 2019.

Trépanier, M. O. (1982). Formes traditionnelles et théorie récente du droit de l'urbanisme au Québec: changement de fond ou changement de formes ? Dans J. Léveillée (dir.), *L'aménagement du territoire au Québec*. Cahier VII de l'aménagement du territoire (p. 11-42). Québec: Éditions nouvelle optique.

Tripp, H. A. (1942). *Town Planning and Road Traffic*. London: E. Arnold & co.

Tripp, H. A. (1938). R*oad Traffic and its Control*. London: E. Arnold & co.

Turner, M. et Wolman, H. (2006). Processus et politiques de ségrégation raciale aux États-Unis. *Hérodote*, 3 (122), 44-65.

Urry, J. (2004). *The "System" of Automobility.* En ligne. http://www.lancs.ac.uk/fass/centres/cemore/word%20docs/urry-systemofautomobility.pdf. Consulté le 13 Septembre 2012.

Van Nus, W. (1984). The Fate of City Beautiful Thought in Canada, 1893-1930. Dans G. A. Stelter et al. (dir.), *The Canadian City: Essays in Urban and Social History* (p. 167-186). Toronto: The Carleton Library Series.

Van Nus, W. (1975). *The Plan-Makers and the City: Architects, Engineers, Surveyors, and Urban Planning in Canada*: 1890-1939. Thèse de doctorat. Toronto: University of Toronto.

Vieillard-Baron, H. (2001). *Les banlieues. Des singularités françaises aux réalités mondiales*. Paris: Hachette.

Velazquez, M. R. & Barajas, D. (2003). Ludwig Hilberseimer: Radical urbanism in Dispersion. Dans D. Barajas (dir.), *A study of Global Mobility and the Dynamics of a Fictional Urbanism* (p. 169-205). Rotterdam: Episode Publishers.

Vidler, A. (2011). *The Scenes of the Streets and Other Essays*. New York: The Monacelli Press.

Vigar, G. (2002). *The Politics of Mobility*. London: Spon.

Ville de Kirkland. (1990). *REGLEMENT NO: 90-54: règlement adoptant le plan d'urbanisme de la ville de Kirkland*. Service d'urbanisme de la ville de Kirkland.

Ville de Kirkland. (1969). *Town of Kirkland: zoning by-law: by-law no. 116.* Québec: Ville de Kirkland.

Ville de Montréal. (2016). *Profil sociodémographique : Ville de Kirkland*. En ligne. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIOD%C9MO_KIRKLAND%202016.PDF. Consulté le 05 janvier 2019.

Ville de Montréal. (2014). *Profil sociodémographique : Ville de Kirkland*. En ligne. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIODEMO_KIRKLAND.PDF. Consulté le 17 mars 2017.

Ville de Montréal. (2005). *Évaluation du patrimoine urbain : Arrondissement de Kirkland*. En ligne. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/patrimoine_urbain_fr/media/documents/08_evaluation_patrimoine_kirk.pdf.

Ville de Montréal. (2004). *Plan d'urbanisme de Montréal: Version préliminaire*. Montréal: Ville de Montréal.

Vincent Leszczynski, M. (2007). *Preserving the Future: Historic Districts in New York City and Chicago in the Late 20th Century*. Thèse de doctorat. Chicago: University of Illinois at Chicago.

Vivre en ville. (2016). *Dépendance à l'automobile*. En ligne. collectivitesviables.org/articles/dependance-a-l-automobile. Consulté le 7 juin 2017.

Wachs, M. (1984). Autos, Transit, and the Sprawl of Los Angeles: The 1920s, *Journal of the American Planning Association*. 50(3), 297-310. En ligne. https://doi.org/10.1080/01944368408976597. Consulté le 12 février 2019.

Wall, A. (2005). *Victor Gruen; From Urban Shop to New City*. Barcelone: Éditions de Alex Wall et Actar.

Waldheim, C. (2006). *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press.

Waldheim, C. (2004). Landscape, Urban order, and structural change. Dans *CASE: Hilberseimer/Mies van der Rohe, Lafayette Park Detroit* (p. 19-27). Munich: Prestel.

Warner, S. B. J. (1972). *The Urban Wilderness: A History of the American City*. New York: Harper and Row.

Weaver, J. C. (1977). *Shaping the Canadian City: Essays on Urban Politics and Policy, 1890-1920*. Toronto: Institute of Public Administration of Canada.

Webber, M. M. (1996). *L'urbain sans lieu ni bornes*. La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube.

Weiss, M. A. (1992). Skyscraper Zoning: New York's Pioneering Role. *Journal of the American Planning Association*. 58(2), 201-212. En ligne. https://doi.org/10.1080/01944369208975794. Consulté le 10 janvier 2019.

Whittick, A. (1974). *Encyclopedia of urban planning*. New York: McGraw-Hill Montreal.

Whyte, L. B. (dir.). (2007). *Man-made future: planning, education, and design in mid-twentieth century Britain*. Milton Park, Abingdon, OX; New York: Routledge.

Widmer, E.L. (1990). Crossroads: The Automobile, Rock and Roll, and Democracy. Dans J. Jennings (dir.), *Roadside America: The Automobile in Design and Culture* (p. 82-91). Iowa: Iowa State University Press.

Wiel, M. (2002). *Ville et automobile*. Paris : Descartes & cie.

Wiel, M. (1999). La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée. Liège: Mardaga, collection Architectures + recherches.

Wilson, W. H. (1994). *The City Beautiful Movement*. Baltimore & London: The Johns Hopkins University Press.

Wolfe, G. R. (1975). New York; A Guide to the Metropolis Walking Tours of Architecture and History. New York: University Press.

Wright, F. L. (2015). *Broadacre city, la nouvelle frontière*. Paris: Éditions de la Villette

Wright, F. L. (1958). *The living city*. New York: Horizon Press.

Wright, F. L. (1932). *The Disappearing City.* New York: At the Stratford Press, Inc.

Annexes

Annexe 1 (Chapitre 3)

Les congrès internationaux d'architecture moderne, C.I.A.M, 1928-1956

Fondés en 1925 en Suisse, les congrès internationaux d'architecture moderne ont joué un rôle fondamental dans la formulation de l'urbanisme dit « moderne ». Dans leur déclaration fondatrice en 1928, les C.I.A.M ont affirmé que l'architecture ne pouvait plus se dissocier des conditions politiques, économiques et sociales qui l'entouraient et que ces conditions-ci, affecteront fondamentalement les constructions futures. Les Congrès appelaient les architectes et l'industrie de la construction à rationaliser leurs méthodes, à adopter de nouvelles technologies, et à être « plus efficace » pour pouvoir résoudre les problèmes de congestion et d'insalubrité au sein de la ville. Dans cette optique, les C.I.A.M – en suivant le chemin déjà tracé par Le Corbusier il y a quelques années– prônaient une éradication systématique de vastes zones des villes existantes tout en s'abstrayant du fonctionnement de la ville traditionnelle. Ceci s'accompagnait d'une volonté de spécialisation des voies de circulation et des lieux de rassemblement des piétons.

Après que le « lotissement rationnel » était le souci urbanistique ayant animé le congrès de Bruxelles en 1930, le congrès d'Athènes en 1933, a été consacré à la « ville fonctionnelle » (Figure 0**0-1**). Lors de ce congrès, un cadre de projet universel pour l'urbanisme fut proposé en se basant sur l'analyse comparative d'un ensemble de 34 villes européennes visant l'organisation de la ville autour de quatre fonctions majeures ; habiter, travailler, circuler et se divertir. Ce découpage de l'espace urbain a été repris et interprété par Le Corbusier dans la Charte d'Athènes en 1943 (Choay et Merlin, 2010). Ainsi, la Charte d'Athènes a établi la formule de la « Ville fonctionnelle » qui optait pour une nouvelle organisation de la ville en différentes zones indépendantes pour répondre à cette ségrégation fonctionnelle. Tel était le trait principal ayant marqué la pensée moderniste (Greenberg, 2011) et qui a été affirmé par la Charte d'Athènes qui résume les doctrines des Congrès internationaux d'architecture moderne (Choay et Merlin, 2010). Cependant, la véritable « révolution » apportée par cette Charte était

celle d'isoler la circulation automobile comme fonction en soi (Mangin, 2004a) tel que le précise ces quelques articles[341] de la Charte d'Athènes :

Art. 60. Les voies de circulation doivent être classées selon leur nature et construites en fonction des véhicules et de leur vitesse.

Art. 61. Les croisements à fort débit seront aménagés en circulation continue par les changements des niveaux.

Art. 62. Le piéton doit pouvoir suivre d'autres chemins que l'automobile.
Art. 63. Les rues doivent être différenciées selon leurs destinations : rues d'habitations, rues de promenade, rues de transit, voies maîtresses.

Le point le plus important à mentionner à travers ces articles est que la circulation automobile est prioritaire à la circulation piétonne. Ceci s'était traduit beaucoup clairement à travers l'article 54, qui va amener, selon David Mangin à « l'érosion de la voirie secondaire » en appelant à augmenter la distance entre les croisements (200 à 400 mètres) dans le but de permettre aux véhicules mécaniques d'accélérer leurs vitesses pour atteindre leur régime normal, ce qui n'était pas permis dans la configuration traditionnelle des villes (avec des croisements situés à 100, 50, 20 et 10 mètres) (Mangin, 2004a).

Publiée en 1943, la Charte d'Athènes a eu une profonde influence non seulement sur les pouvoirs publics et le secteur privé tout au long de l'après-guerre mais également sur plusieurs acteurs de la planification urbaine en Europe, aux États-Unis et dans le monde entier. Les différents courants urbanistiques corbuséens, anglais, et nord-américains avaient bien tenté de se fédérer à partir des années vingt, au sein des Congrès internationaux d'architecture moderne (C.I.A.M) et autour des premières versions de la Charte d'Athènes. Les destructions qui ont suivi les bombardements de la Seconde Guerre mondiale et la forte demande en relogement urgent qui en a découlé ont offert un cadre idéal pour les C.I.A.M, cherchant à adopter une méthodologie universelle pour pouvoir intervenir d'une manière libre[342].

---

[341] Cités par David Mangin, dans « Infrastructures et formes de la ville contemporaine », 2004, p.356.
[342] Cependant, c'était la question du « cœur de la ville » qui fut discutée lors du congrès d'Hoddesdon en 1951 et celui d'Aix-en-Provence en 1953, et qui a mis en crise les principes adoptés par les CIAM. Cette crise a engendré une sécession de quelques architectes qui ont formé après le « *Team ten* » regroupant entre autres, G. Candilis, A. Van Eyck, A. et P. Smithson.

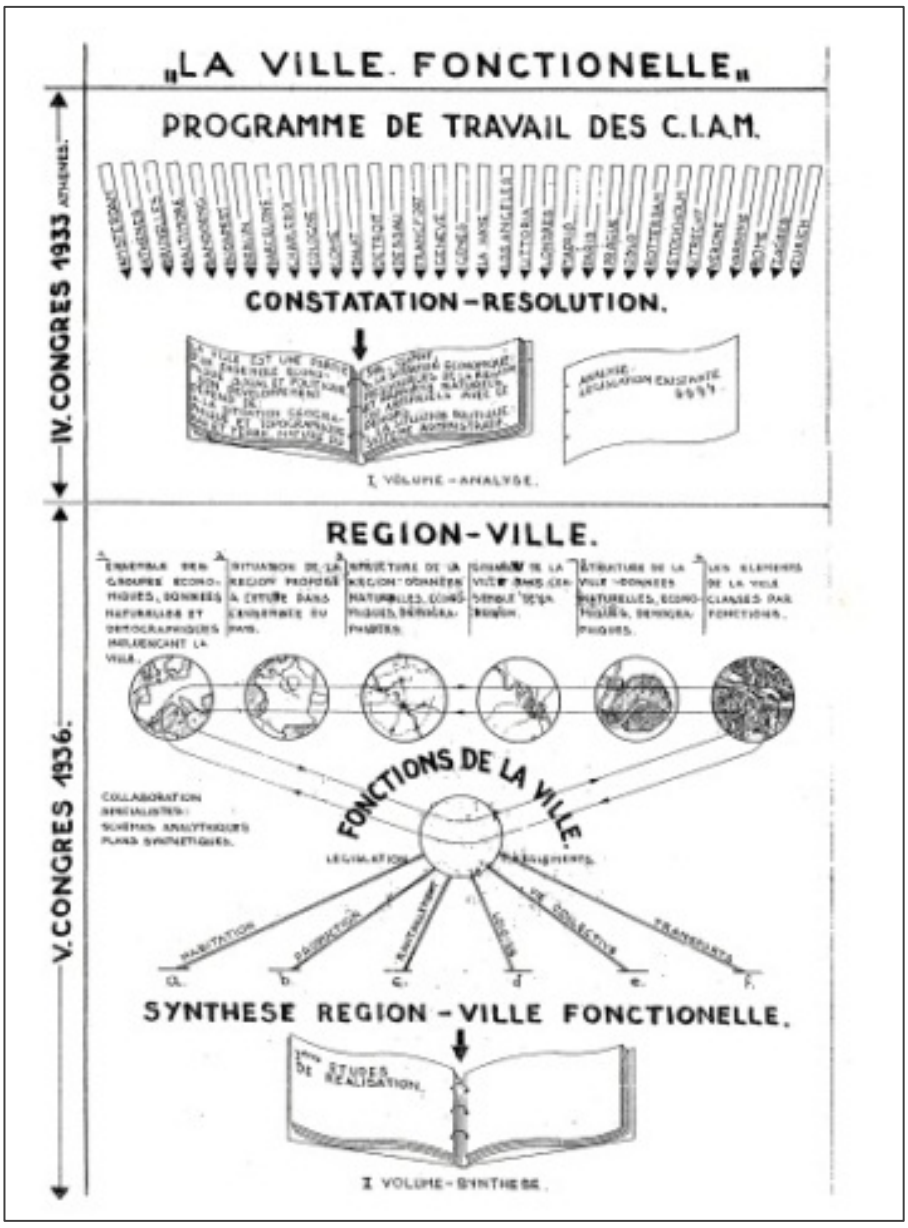


Figure 00-1: C.I.A.M 4, France (1936), Programme de travail : La ville fonctionnelle. Source : (Mumford, 2000, p. 108).

Annexe 2 (Chapitre 3)

La ville contemporaine pour trois millions d'habitants de Le Corbusier, 1922

Avant de présenter le projet de « ville contemporaine pour 3 millions d'habitants », il serait pertinent de montrer certains aspects de la pensée urbanistique de Le Corbusier qui ont conduit à l'élaboration d'un tel modèle théorique. Chez Le Corbusier, l'urbanisme s'appuie sur les mêmes principes théoriques qui ont guidé sa ligne de pensée en architecture. Partant du principe de l'universalité des besoins humains tout en prenant en considération les différences relatives à l'échelle d'intervention, Le Corbusier ne s'est pas contenté de concevoir des bâtiments isolés mais également des prototypes reproductibles de villes (Choay, 2008). L'urbanisme « corbuséen » tel que Françoise Choay le qualifiait se traduisait schématiquement à travers les grandes lignes de la Charte d'Athènes élaborée en 1933.

La nécessité d'adaptation de la ville traditionnelle aux conditions de la grande ville de l'ère moderne :

Le Corbusier considérait qu'il y avait une crise émanant d'une disproportion entre la ville traditionnelle et le phénomène nouveau de la grande ville ayant surgi au début du XXe siècle. D'autre part, la ville traditionnelle présentait, selon lui, un système conservateur qui s'opposait aux développements des transports tel que le révèle cet extrait : « Le système conservateur dans les grandes villes s'oppose au développement des transports, congestionne, anémie l'activité, tue le progrès, décourage les initiatives » (Le Corbusier, 1925, p. 78). Ainsi, la solution –selon Le Corbusier– consiste à ce que la ville traditionnelle s'adapte d'une manière rapide aux nouvelles conditions imposées par la « modernité ». Cette adaptation assurera, selon lui le bon déroulement de la vie commerciale et industrielle et contribuera ainsi au développement économique (Le Corbusier, 1925).

Selon Le Corbusier, le problème de l'urbanisme se reflète à travers un certain dysfonctionnement au niveau du centre de la ville du début du XXe siècle. Le comparant à un « moteur grippé » qui ne suit pas les déterminants du siècle de la machine, Le Corbusier estimait que le centre de la ville empêchait la « grande ville » de se développer. Le Corbusier ne cachait pas sa passion pour la vitesse et pour les objets techniques qui ont révolutionné la

ville industrielle. Selon lui, le centre « congestionné » de la ville traditionnelle doit subir des transformations radicales pour pouvoir suivre le rythme imposé par l'ère machiniste (chemin de fer, automobile, avion…), et les nouvelles techniques de communication (le télégraphe, le téléphone) (Le Corbusier, 1925).

Adapter la ville aux exigences de la vitesse?

Le Corbusier associe le progrès à la vitesse. Ceci se reflétait à travers ces quelques extraits :

> « La vitesse résume le progrès même de notre société moderne » (Le Corbusier, 1925, pp. 107-108).
>
> « La ville qui dispose de la vitesse dispose du succès –vérité des temps » (Le Corbusier, 1925, p. 182).
>
> *«* Le mouvement est notre loi : jamais rien ne s'arrête, car ce qui s'arrête dégringole et pourrit (c'est la définition de la vie) » (Le Corbusier, 1925, p. 213).

D'où il introduit sa propre vision pour la rue qui devrait s'adapter aux exigences de la vitesse :

> « La rue n'est plus le plancher des vaches, mais une machine à circuler, un appareil circulatoire, un organe nouveau, une construction en soi et d'une importance décisive, une espèce d'usine en longueur ; qu'il lui faut un ou deux étages et qu'on pourrait, sur un simple appel du bon sens, se mettre à réaliser les villes-pilotis, solution ingénue, exécutable quand on voudra » (Le Corbusier, 1925, p. 113).
>
> « La rue moderne doit être un chef-d'œuvre de génie civil et non plus un travail de terrassiers. […] La rue en corridor ne doit pas être tolérée puisqu'elle empoisonne les maisons qui la bordent et qu'elle provoque la construction des cours fermées » (Le Corbusier, 1925, p. 160).
>
> « Le véhicule sur rail n'a pas de raison de subsister que s'il est attelé en convoi et fournit ainsi un gros débit : c'est alors la rame de métro ou le train de banlieue. Le tramway n'a plus droit de cité au cœur de la ville moderne » (Le Corbusier, 1925, p. 162).

Les principes fondamentaux de « l'urbanisme moderne » chez Le Corbusier :

C'est en réponse à de telles exigences que Le Corbusier appelait à une transformation radicale de la ville traditionnelle tout en suivant les principes fondamentaux de ce qu'il appelle « l'urbanisme moderne ». Ces principes seraient les suivants, selon lui :

1- Décongestionner le centre des villes pour répondre aux exigences de la circulation.

2- Accroître la densité du centre des villes pour réaliser le contact exigé par les affaires.

3- Accroître les moyens de circulation, c'est-à-dire modifier complètement la conception actuelle de la rue qui se trouve inefficace devant le phénomène neuf des moyens de transport modernes : métros ou autos, tramways, avions.

4- Accroître les surfaces plantées, seuls moyens d'assurer l'hygiène suffisante et le calme utile au travail attentif exigé par le rythme nouveau des affaires.

<u>La ville contemporaine pour trois millions d'habitants : une application des principes de « l'urbanisme moderne »</u> ?

En partant de ces principes, la ville contemporaine devrait répondre –selon Le Corbusier– aux besoins de trois classes de populations : 1- Les urbains qui seraient les citadins à demeure ; 2- Les mixtes ou les travailleurs dont la vie se déroule moitié dans le centre et moitié dans les cités jardins ; 3- Les suburbains représentés par les masses ouvrières partageant leur journée aux usines de banlieue et dans les cités jardins. Relativement à cette classification, Le Corbusier cite les problèmes qu'il fallait résoudre et qui s'articulent principalement autour du la circulation des biens et des individus;

1- La cité, centre d'affaires et résidences urbaines.

2- La ville industrielle et les cités jardins (transports)

3- Les cités jardins et les transports quotidiens.

Le plan de la « ville contemporaine » de 3 millions d'habitants fut dressé par Le Corbusier en 1922 au Salon d'Automne à Paris. À travers ce plan qu'il considère comme « édifice théorique rigoureux », Le Corbusier cherchait à formuler « des principes fondamentaux d'urbanisme moderne » qui pourraient « constituer l'ossature, la ligne de conduite de tout système d'urbanisation contemporaine » (Le Corbusier, 1925, p. 158). À travers ce plan, on comprend bien que la *tabula rasa* (ou la transformation radicale) a manifestement motivé la ligne de pensée de l'architecte qui cherchait une fluidité maximale des mouvements (Figure 0**0-2**).

Convaincu par la nécessité de placer la gare au centre, Le Corbusier pensait qu'il était inutile de mettre la gare en périphérie et changer de moyens de transport pour accéder au

centre. La toiture de la gare centrale servirait d'« aéroport » pour les « aérotaxis » qui devraient être placés en contiguïté directe avec les métros, les chemins de fer de banlieue, les chemins de fer de province, la « grande traversée » et les services administratifs de transport.

Les choix en termes de transport des personnes et des marchandises:

Le Corbusier appelle à une classification de la circulation pour assurer une fluidité du mouvement et pour protéger les piétons. Ainsi il distingue trois types de véhicules ; 1- Les poids lourds ; 2- Les véhicules baladeurs (qui accomplissent de petites courses en tous sens) ; 3- Les véhicules rapides. Relativement à cette classification, il propose trois types de rues superposées pour éviter le croisement des rues[343] ;

1- En sous-sol ; les rues souterraines réservées aux véhicules lourds.

2- Au niveau du rez-de-chaussée des immeubles ; les rues dites « normales » assurant la desserte des différents édifices.

3- Sur un niveau surélevé et occupant les deux axes nord-sud et est-ouest ; les « autodromes »[344] consacrés à la circulation rapide à sens unique, sans croisements[345].

La gare centrale et les rues superposées représentaient les principaux éléments de la ville contemporaine de Le Corbusier en ce qui a trait à la dimension circulatoire.
En effet, Le Corbusier préconisait que l'entrée à cette ville contemporaine « devrait » se faire à son centre au moyen d'une gare souterraine qui dessert les voyageurs allant vers les affaires.

[343] Ce système de rues superposées nous rappelant ainsi la proposition théorique d'Eugène Hénard en 1906.
[344] Sortes d'autoroutes urbaines.
[345] Ces « autodromes » seraient établis sur de vastes passerelles de béton de 40 ou 60 mètres de large raccordés tous les 800 ou 1200 mètres par des rampants au niveau des rues « normales » (Le Corbusier, 1925).

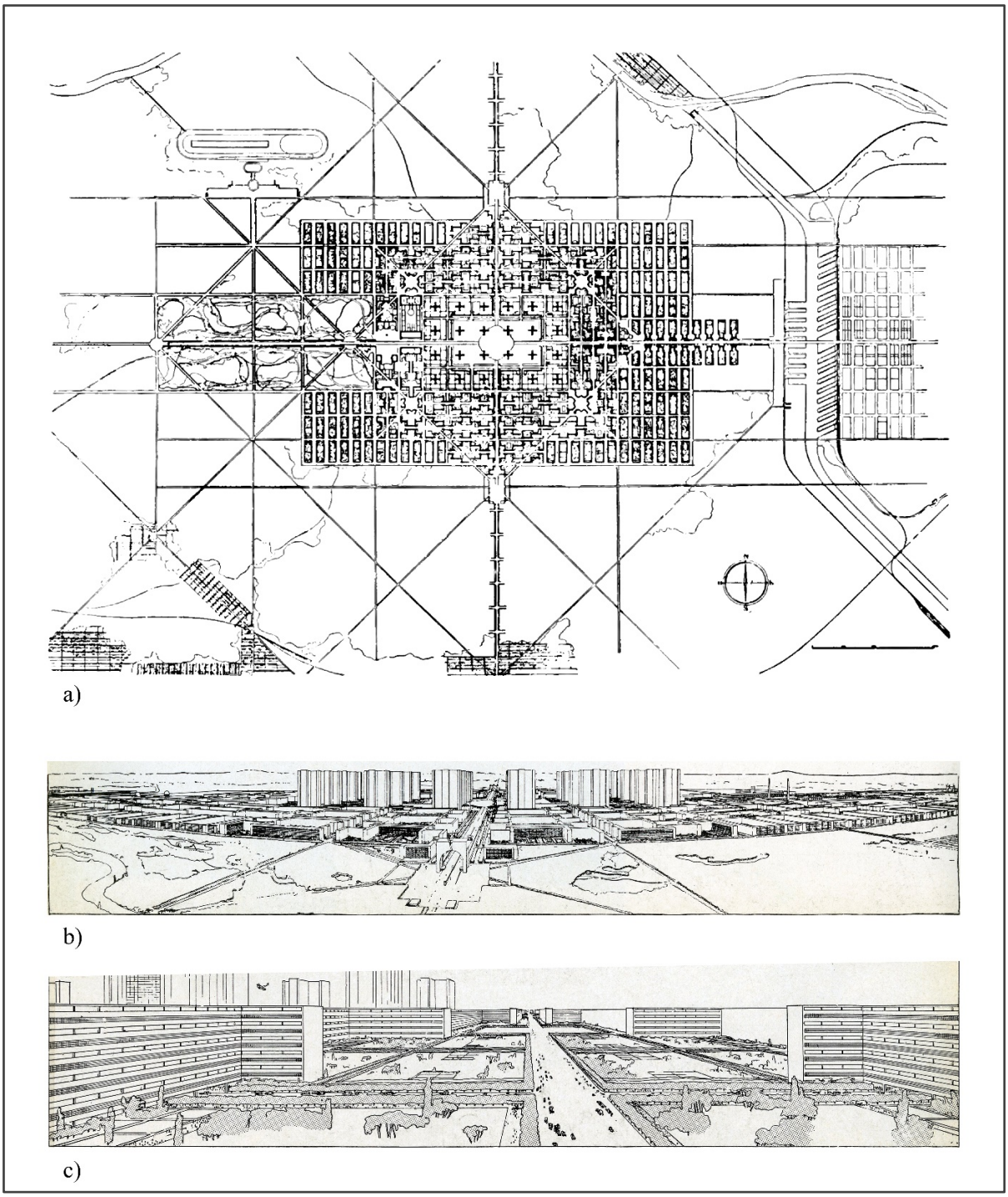


Figure 00-2: La ville contemporaine pour 3 millions d'habitants, Le Corbusier, 1922 : a) Vue en plan. Source : (Hilberseimer, 1944, p. 65) **; b : Vue en perspective montrant l'axe principal de la ville.** Source : (Le Corbusier, 1967, p. 316) **; c) Vue en perspective montant la configuration d'un lotissement résidentiel**. Source : (Le Corbusier : 1967, p. 317).

Outre cette classification des rues, Le Corbusier adopte des règles de composition spatiale, selon lesquelles il agence les différentes entités de sa ville et organise la circulation des biens et des individus, tel que le montre cet extrait :

> « L'écartement de deux stations de métro ou autobus fournit le module utile d'écart entre les croisements de rues, module conditionné par la vitesse des véhicules et la résistance admissible du piéton. Cette mesure moyenne de 400 mètres donne donc l'écartement normal des rues. […] Ma ville est tracée sur un quadrillage régulier de rues espacées de 400 mètres et recoupées parfois à 200 mètres » (Le Corbusier, 1925, p. 162).

À travers l'extrait ci-après, Le Corbusier explique l'articulation du système de transport par rail avec le transport routier tout en précisant leurs aboutissements :

> « Sur les deux axes de la ville, deux étages au-dessous de l'autodrome de la traversée, se trouve le métro de pénétration qui aboutit aux quatre points extrêmes des banlieues de cités jardins et constitue le collecteur du réseau métropolitain. Les deux grandes rues de traversée de la cité contiennent encore, au deuxième sous-sol, les trains de banlieue à circulation en sens unique (en boucle), circulation ininterrompue ; au 3è sous-sol les 4 grandes lignes en cul-de-sac… » (Le Corbusier, 1925, p. 162).

Ludwig Hilberseimer considère la proposition de la ville contemporaine pour 3 millions d'habitants de Le Corbusier comme l'application la plus parfaite du développement urbain centralisé pour une communauté d'habitants assez large. Hilberseimer affirme que la proposition de Le Corbusier apportait à la fois les avantages du « système centrique » sans pour autant offrir une liaison piétonne entre les lieux de résidences et les lieux de travail. L'articulation de ces deux lieux par des moyens de transport représentait la principale faiblesse du plan de Le Corbusier selon l'architecte allemand (Hilberseimer, 1944).

Annexe 3 (Chapitre 3)

La ville radieuse, Le Corbusier, 1933

Bien que certains chercheurs considèrent la ville radieuse de Le Corbusier comme un modèle de planification linéaire (Hilberseimer, 1944 ; Collins, 1959) [346], certains chercheurs tel que David Mangin la considère également comme une proposition théorique faisant appel à la super-trame[347] comme mode d'organisation de ses infrastructures viaires, et au *superblock* comme unité de base de son agrégation urbaine. Le Corbusier affirmait également dans ses écrits son emploi du *superblock* comme unité de base composant les aires industrielles, résidentielles et également la cité d'affaire et les villes satellites (Figure 0**0-3**-a, b, e et f). Pour les habitations ainsi que pour la cité d'affaires, il employait des *superblocks* de 400 par 400 mètres de dimensions. Pour les manufactures et les entrepôts, il propose respectivement des dimensions de 400 par 1000 mètres et de 400 par 1200 mètres. Quant aux industries lourdes, les dimensions des *superblocks* proposés pouvaient dépasser les 1200 par 1200 mètres.

La particularité du plan de la ville radieuse réside dans la nature de la séparation des circulations des voitures, des métros et des piétons. La super-trame est générée par l'intersection des autostrades surélevées sur des pilotis laissant libre la circulation piétonne au niveau du sol. Le sous-sol serait réservé quant à lui, à la circulation des métros (Figure 0**0-3**-b). D'autre part, la continuité de la super-trame et la volonté de Le Corbusier d'assurer la fluidité de la circulation automobile à l'échelle de l'ensemble de la ville s'opposait à la discontinuité de cette circulation à l'intérieur des *superblocks.* Tels que les montrent les Figure 0**0-3**-d et e, les « autoports »[348] formaient une sorte d'enclaves dédiées au stationnement des

[346] Hilberseimer considérait la ville radieuse plutôt comme un modèle théorique basé sur le principe de la planification linéaire sans pour autant profiter des avantages de ce choix conceptuel. Rapprocher à une distance de marche les différentes fonctions urbaines, notamment les habitations et les lieux de travail (industries, bureaux) et les articuler avec des liaisons piétonnes seraient -selon Hilberseimer- plus avantageux que de les éloigner les uns des autres et les articuler avec le transport mécanique. Ce choix adopté par Le Corbusier n'aurait qu'un seul effet : favoriser la congestion de la circulation automobile (Hilberseimer, 1944).

[347] On parle d'une trame de 400 par 400 mètres. Cette super-trame fut agrandie ultérieurement pour atteindre 800 par 1200 mètres dans le projet de Chandigarh (Mangin, 2004a)

[348] Terme inventé par Le Corbusier pour désigner les espaces de stationnement des voitures à l'intérieur des *superblocks*.

voitures et permettant l'accès vers les différentes unités d'habitation et vers les tours de bureaux. Cet extrait de Le Corbusier en donne plus d'éclaircissements :

> « Dans la « VILLE RADIEUSE », une porte dessert 2700 habitants. La porte est donc un port. Un port d'automobiles ; on entre dans le port de la porte; l'auto quitte la chaussée (qui est un fleuve régulier de la circulation) et entre dans le port devant la porte. Au lieu de 75 portes sur rue, il n'y a qu'une porte, loin de la rue. La rue n'est plus. L'autostrade la remplace, à débit continu. Jamais une voiture n'y stationne » (Le Corbusier, 1964, p. 124).

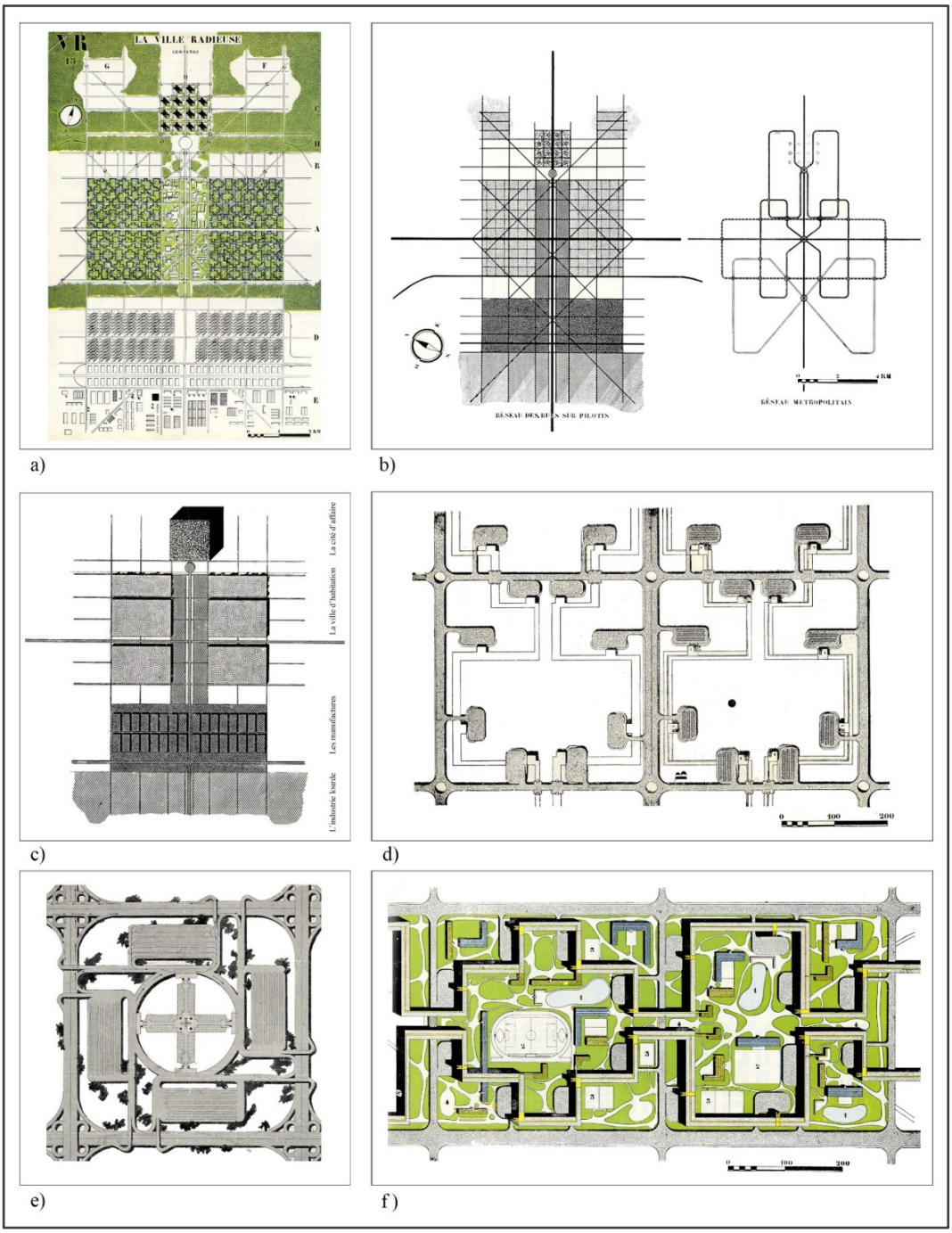


Figure 00-3: La ville radieuse, Le Corbusier, 1930.

a) Plan de la ville radieuse. Source : (Le Corbusier, 1964, p. 170) ; b) À gauche : réseau routier sur pilotis ; À droite : réseau du métro souterrain. Source : (Le Corbusier, 1964, p. 169) ; c) La disposition linéaire des différentes fonctions urbaines. Source : (Le Corbusier, 1964, p. 168) ; d) Disposition des « autoports » ou espaces de stationnement des voitures à l'intérieur des *superblocks* résidentiels. Source : (Le Corbusier, 1964, p. 124) ; e) Disposition des « autoports » ou espaces de stationnement des voitures à l'intérieur des *superblocks* composant la cité d'affaire. Source : (Le Corbusier, 1964, p. 165) ; f) Détail montrant la superposition de la circulation automobile à la circulation piétonne ainsi que les différents aménagements extérieurs à l'intérieur d'un ensemble de deux *superblocks* résidentiels. Source : (Le Corbusier, 1964, p. 163)

Annexe 4 (Chapitre 3)

Alker Tripp et les études sur les infrastructures viaires, 1942

Partant du fait que l'infrastructure routière à Londres au début des années 1940 n'était pas en mesure de satisfaire les besoins des automobilistes en termes de vitesse et de fluidité de mouvement, H. Alker Tripp, un des responsables au sein de la police londonienne, proposait une résolution de ce « problème » basée sur un contrôle du trafic par le biais de la planification des voies. L'ensemble des études théoriques de Tripp ont été publiées dans deux ouvrages célèbres : *Road Traffic and its Control* publié en 1938 et *Town Planning and Road Traffic* publié en 1942. Dans ces ouvrages, Tripp préconisait la classification des voies en deux types distincts :

- Les voies principales interurbaines permettant la circulation en grande vitesse;
- Les voies locales desservant les différents édifices à l'échelle des quartiers résidentiels, des ensembles industriels, commerciaux ou de service.

En termes d'intervention urbaine, Tripp suggérait l'introduction de nouvelles artères[349] pour le premier type de voies, tandis que pour le deuxième, il préconisait la limitation de la vitesse ainsi que l'élimination des voies débouchant vers les voies rapides. Ce choix assurerait, selon lui, la sécurité des résidents en excluant le trafic interurbain. Une telle approche avait donné naissance à une sorte de sectorisation de la ville à travers laquelle les « secteurs » ou les *precincts* –selon les expressions de Tripp– seraient délimités par les voies rapides. À l'intérieur de chaque *precinct* serait situé l'ensemble des voies locales desservant le voisinage (Figure 0**0-4**). Dans l'introduction du livre *Town Planning and Road Traffic*, Patrick Abercrombie considérait le développement de l'idée du *precinct* comme la contribution la plus originale de Tripp à la planification en général. Tripp décrivait l'organisation des *precincts* à travers cet extrait:

> « Under The system outlined, a great number of pockets will have been created, each of which will consist of a little local system of minor roads, devoted to industrial, business, shopping or residential purposes. These pockets will be a leading feature of

[349] Dans certains cas, l'intervention serait limitée à une adaptation des voies existantes (Tripp, 1942).

the whole town plan; from a traffic point of view they are merely pockets, but each will be a centre of life and activity, and they will thus require a more ornamental name. Each pocket represents in its way a separate little community. The word “precinct,” “close,” “purlieu,” “pale,” “circuit,” are all possible; the French word “enclave” is descriptive; perhaps even the word “zone” might serve. The best term on the whole seems to be “precinct”; let us therefore for present purposes adopt it » (Tripp, 1942, pp. 75-76).

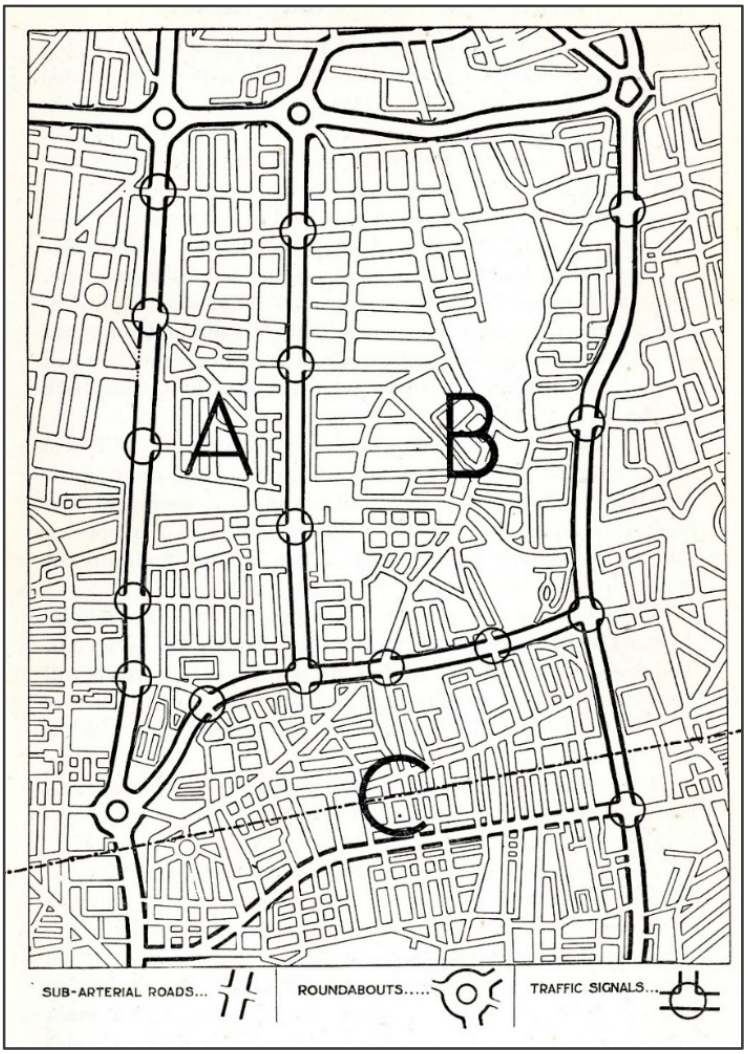


Figure 00-4: Les études d'Alker Tripp sur la ville de Londres en 1942. Source : (Tripp, 1942, p. 78).

Annexe 5 (Chapitre 3)

Les propositions théoriques de Ludwig Hilberseimer avant 1938

En 1924, Hilberseimer avait conçu le projet *Highrise City*[350] dans lequel il exposait ses principes de planification urbaine[351] et architecturale (Figure 0**0-5**) qu'il a voulu proposer pour résoudre ledit « problème de la forme de la grande ville ». Conçue pour la ville de Berlin dans le but de répondre aux exigences de la ville socialiste et aux conditions de l'ère machiniste, la proposition de Hilberseimer traduisait sa volonté d'une réforme radicale de la ville tout en s'inspirant des villes médiévales en termes de densité et de proximité des différentes fonctions urbaines. Ainsi, Hilberseimer avait opté pour la construction « verticale » de la ville qu'il décrivait à travers cet extrait :

> « […] Il s'agit en définitive de deux villes, l'une sur l'autre : au-dessus la ville résidentielle avec le trafic piéton, au-dessous la ville des affaires avec la circulation des véhicules… avec cette superposition, les parcours entre les deux villes ne s'effectuent plus horizontalement, mais verticalement, et de même dans le bâti » (Grassi, 1979, p. 41).[352]

Ainsi, Hilberseimer avait proposé des tours reliées par des ponts pour les piétons contenant des bureaux (ou lieux de travail) et des appartements constituant ainsi les éléments de sa « ville résidentielle ». Le niveau inférieur fut réservé pour la circulation des voitures et le niveau souterrain pour les chemins de fer (Spaeth, 1988). En proposant une division de la ville en zones par coupes horizontales tout en les reliant verticalement, Hilberseimer présentait son projet comme une alternative à la proposition de la *ville pour trois millions d'habitants* de Le Corbusier en 1922. Hilberseimer critiquait l'horizontalité et le manque de rationalité du modèle proposé par Le Corbusier qui ne résolvait pas –selon lui– le problème de congestion d'une manière radicale (Grassi, 1979 ; Hilberseimer, 2012). Cet extrait illustre davantage cette position critique de Hilberseimer envers ce projet de Le Corbusier :

---

[350] Ce projet a été publié en 1927 dans son livre *Grossstadtarchitektur*.
[351] Ici, nous proposons l'expression « planification urbaine » comme une traduction éventuelle de l'expression couramment utilisée chez Hilberseimer *City Planning*.
[352] Cet extrait de Hilberseimer a été cité par G. Grassi dans *L'architecture comme métier et autres écrits*, p. 41.

> « It turns out that Le Corbusier's proposal is essentially an attempt to harmonize existing metropolis. In place of chaos, he proposes the strict order of a geometric system. He does not create concentration, though initially this impression is made, but simply arranges and improves. There is no fundamental alteration or fresh reevaluation of the problem. Even the traffic problem is only restated, not newly formulated. His city center is indeed organized and spacious, but the relative increase of traffic is not thereby eliminated. The traffic problem cannot be solved by improvements that are always only relative. The traffic problem will not be solved by increasing the means of transportation but by radically eliminating the need of traffic. The contemporary city is not dying because it is not geometric, as Le Corbusier believes, but because it is not organic[353] » (Hilberseimer, 2012, p. 122).

Selon Manfredo Tafuri, Hilberseimer soulevait à travers sa proposition théorique *Highrise City* la question du rapport entre la conception architecturale et la planification urbaine. Hilberseimer considérait en fait que « l'architecture de la grande ville dépend essentiellement du type de solution apportée à deux questions : celle de l'élément constitué par la cellule et celle de l'ensemble constitué par l'organisme urbain ». La cellule renvoie ici à la « pièce habitable » représentant « l'élément constitutif de l'habitation » (Tafuri, 1979, p. 86). Selon les interprétations de Tafuri, Hilberseimer concevait la ville moderne comme une « machine sociale » dans laquelle « la cellule d'habitation n'est pas seulement le premier maillon de la chaîne de production ininterrompue qui aboutit à la ville, mais également l'élément qui conditionne la dynamique des ensembles construits » (op. cit., p. 86). Ainsi, « l'organisme urbain » serait considéré comme un système total dans le sens où « la configuration de la cellule d'habitation déterminerait les paramètres du projet pour l'organisme urbain » comme « la structure urbaine pourra transformer la typologie de la cellule, en dictant les lois de montage » (Ibid., p. 87).

Le deuxième aspect essentiel dans la pensée de Hilberseimer serait celui de la rationalité dans la planification urbaine et la conception architecturale. Selon Hilbereimer, la rationalité exige une « articulation rigoureuse du plan de production » qui devrait s'appuyer sur une loi générale assurant l'homogénéité de la ville (Tafuri, 1979). Pour y parvenir, Hilberseimer exclut de sa pensée la singularité de l'architecture aux dépens d'une loi générale :

[353] Selon Hilberseimer, une structure urbaine organique résulte principalement d'une interaction entre le milieu humain et naturel (Köhler, 2016).

« La nécessité de façonner une masse hétérogène et souvent gigantesque de matériaux selon une loi formelle qui s'applique pareillement à chaque élément, implique de réduire la forme architecturale à son caractère le plus dépouillé, le plus nécessaire, le plus général : c'est-à-dire une réduction aux formes géométriques cubiques, qui constituent la base élémentaire de toute architecture » (Tafuri, 1979, p. 87)[354].

Après avoir exprimé son regret[355] face à l'absence de verdure dans sa proposition *Highrise City*, Hilberseimer avait proposé en 1931 une conception différente d'une ville intégrant davantage la dimension paysagère. Cette ville portant le nom de *Mischbebauung*[356] se veut plus horizontale et moins dense que *Highrise City* (Figure 0**0-6**), tout en intégrant une mixité relativement aux hauteurs et aux typologies des bâtiments proposés[357] (Grassi, 1979 ; Pommer et al., 1988).

Figure 00-5: Highrise City, L. Hilberseimer, 1924. Source : (Pommer et al., 1988, p. 17).

[354] Ces propos de Hilberseimer ont été extraits par Tafuri à partir de son livre *Grossstadtarchitektur.*
[355] Aucun espace vert ou signe de verdure n'a été projeté dans le projet, chose que Hilberseimer a regretté par la suite : « I certainly found a solution to the traffic problem by avoiding it as much as possible. But at what cost! A sterile, restrictive, asphalt and concrete cityscape resulted. People are born there, grow up, live, work, and die there. More a necropolis than a metropolis, inhuman in every respect » (Hilberseimer, 1967, p. 33).
[356] Que l'on pourrait traduire par « développement mixte »
[357] Hilberseimer proposait de varier les typologies relativement à la fonction résidentielle en proposant des maisons simples, en bande, et des appartements (Grassi, 1979).

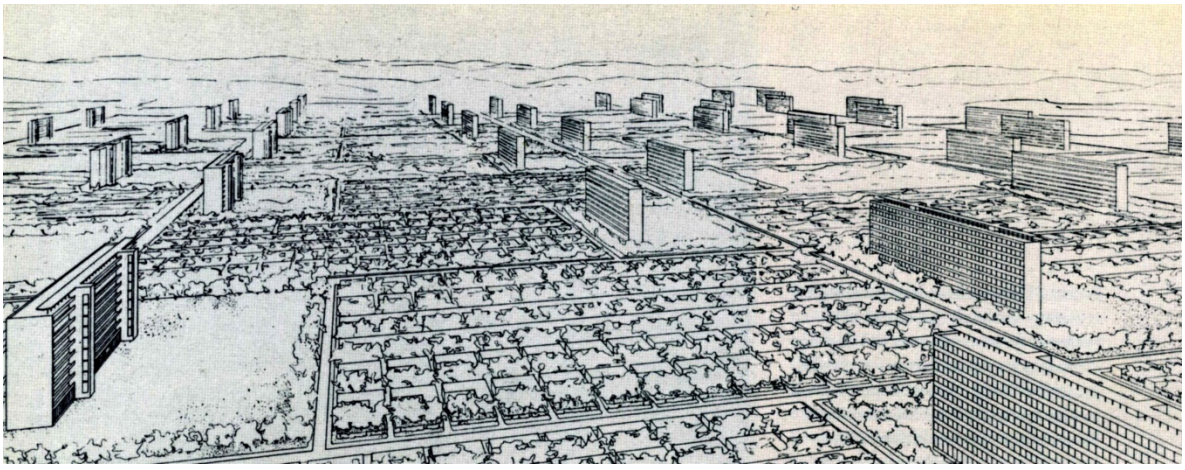
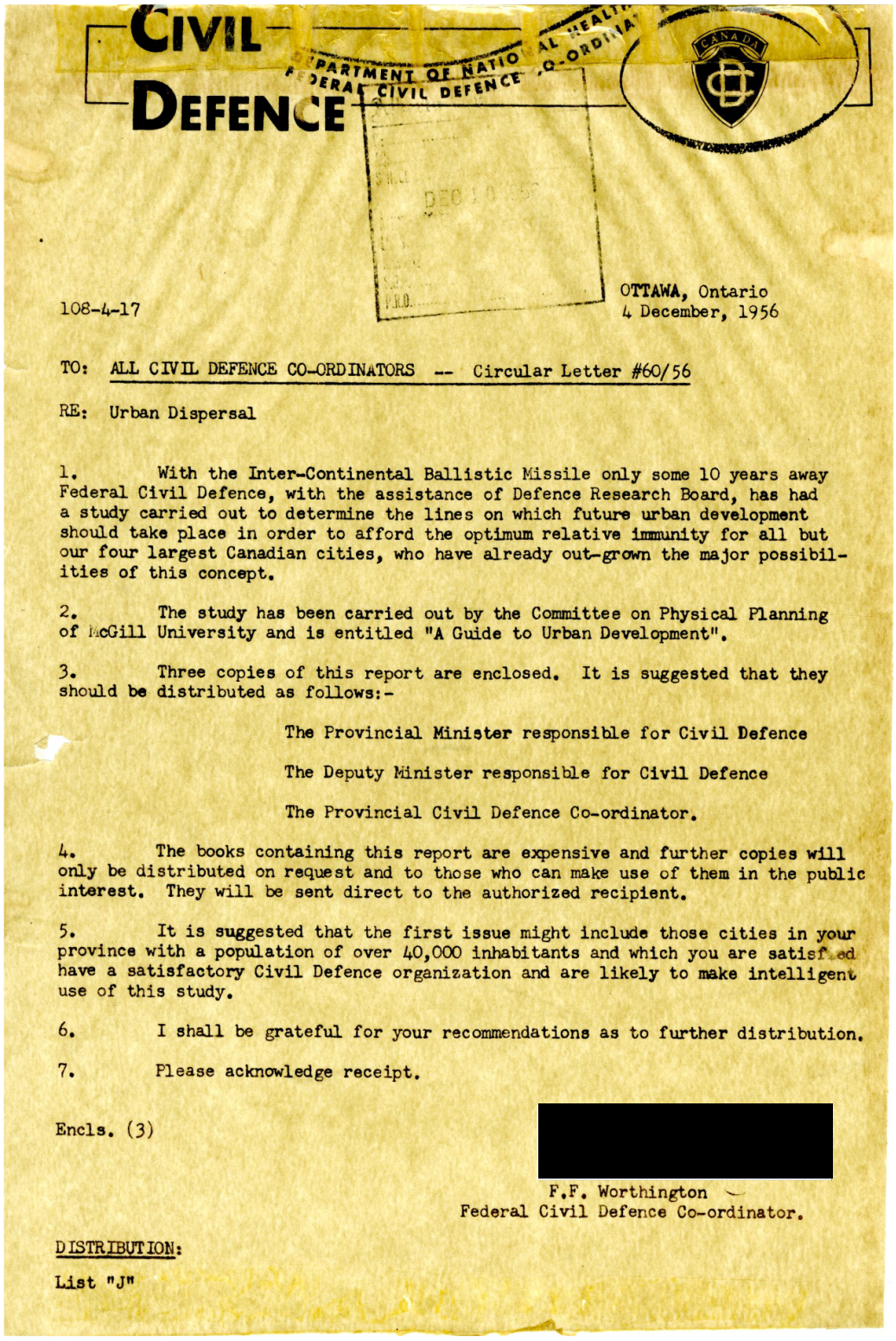


Figure 00-6: Mischbebauung, 1931, L. Hilberseimer. Source : (Pommer et al., 1988, p. 40).

Annexe 6 (Chapitre 3)



CIVIL DEFENCE

DEPARTMENT OF NATIONAL HEALTH
FEDERAL CIVIL DEFENCE CO-ORDINATOR

CANADA

DEC 10 56

108-4-17

OTTAWA, Ontario
4 December, 1956

TO: ALL CIVIL DEFENCE CO-ORDINATORS -- Circular Letter #60/56

RE: Urban Dispersal

1. With the Inter-Continental Ballistic Missile only some 10 years away Federal Civil Defence, with the assistance of Defence Research Board, has had a study carried out to determine the lines on which future urban development should take place in order to afford the optimum relative immunity for all but our four largest Canadian cities, who have already out-grown the major possibilities of this concept.

2. The study has been carried out by the Committee on Physical Planning of McGill University and is entitled "A Guide to Urban Development".

3. Three copies of this report are enclosed. It is suggested that they should be distributed as follows:-

The Provincial Minister responsible for Civil Defence

The Deputy Minister responsible for Civil Defence

The Provincial Civil Defence Co-ordinator.

4. The books containing this report are expensive and further copies will only be distributed on request and to those who can make use of them in the public interest. They will be sent direct to the authorized recipient.

5. It is suggested that the first issue might include those cities in your province with a population of over 40,000 inhabitants and which you are satisfied have a satisfactory Civil Defence organization and are likely to make intelligent use of this study.

6. I shall be grateful for your recommendations as to further distribution.

7. Please acknowledge receipt.

Encls. (3)

[redacted]

F.F. Worthington
Federal Civil Defence Co-ordinator.

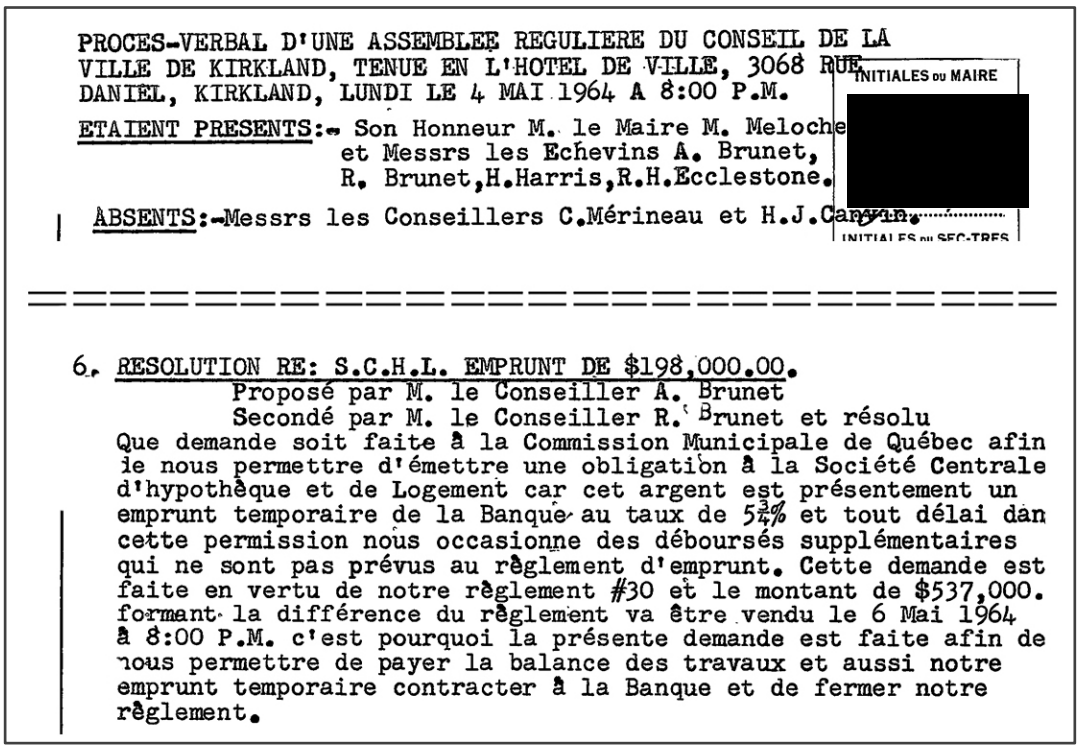
DISTRIBUTION:

List "J"

Figure 00-7: Lettre du coordinateur fédéral de la défense civile (Canada).
Source: (Committee on Physical Planning, 1956).

Annexe 7 (Chapitre 4)

Procès-verbaux émis par les conseils de la ville de Kirkland montrant son rapport avec la SCHL (1964-1980)



PROCES-VERBAL D'UNE ASSEMBLEE REGULIERE DU CONSEIL DE LA VILLE DE KIRKLAND, TENUE EN L'HOTEL DE VILLE, 3068 RUE DANIEL, KIRKLAND, LUNDI LE 4 MAI 1964 A 8:00 P.M.

INITIALES DU MAIRE [redacted]

ETAIENT PRESENTS:- Son Honneur M. le Maire M. Meloche et Messrs les Echevins A. Brunet, R. Brunet, H.Harris, R.H.Ecclestone.

ABSENTS:-Messrs les Conseillers C.Mérineau et H.J.Cannon.

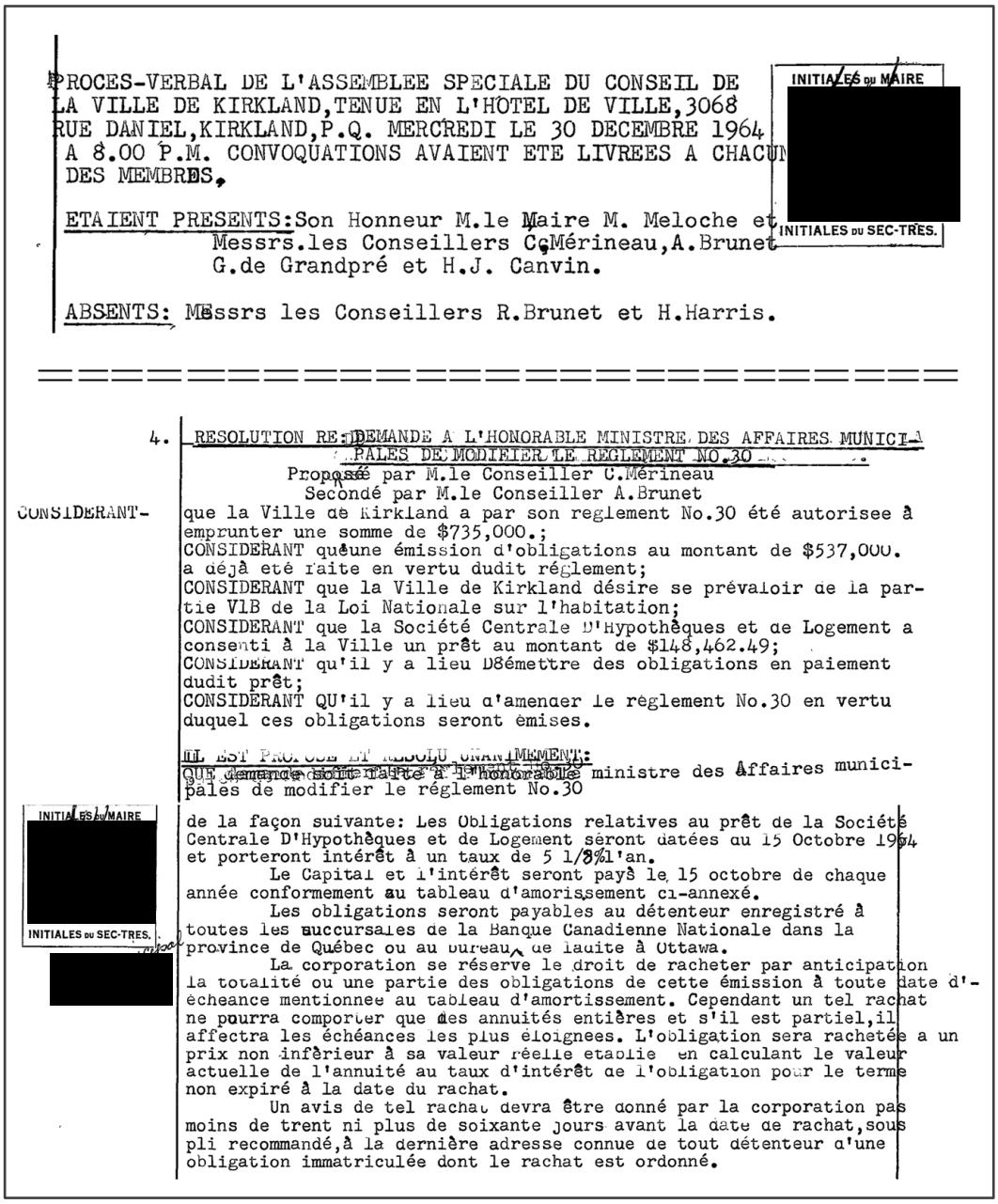
INITIALES DU SEC-TRES

6. RESOLUTION RE: S.C.H.L. EMPRUNT DE $198,000.00.

Proposé par M. le Conseiller A. Brunet
Secondé par M. le Conseiller R. Brunet et résolu

Que demande soit faite à la Commission Municipale de Québec afin de nous permettre d'émettre une obligation à la Société Centrale d'hypothèque et de Logement car cet argent est présentement un emprunt temporaire de la Banque au taux de 5¾% et tout délai dan cette permission nous occasionne des déboursés supplémentaires qui ne sont pas prévus au règlement d'emprunt. Cette demande est faite en vertu de notre règlement #30 et le montant de $537,000. formant la différence du règlement va être vendu le 6 Mai 1964 à 8:00 P.M. c'est pourquoi la présente demande est faite afin de nous permettre de payer la balance des travaux et aussi notre emprunt temporaire contracter à la Banque et de fermer notre règlement.

Figure 0-8: Procès-verbal de l'assemblée régulière du conseil de la ville de Kirkland tenue le 4 mai 1964. Source : (Archives de la ville de Kirkland).



PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE SPECIALE DU CONSEIL DE LA VILLE DE KIRKLAND, TENUE EN L'HOTEL DE VILLE, 3068 RUE DANIEL, KIRKLAND, P.Q. MERCREDI LE 30 DECEMBRE 1964 A 8.00 P.M. CONVOQUATIONS AVAIENT ETE LIVREES A CHACUN DES MEMBRES,

INITIALES DU MAIRE

INITIALES DU SEC-TRES.

ETAIENT PRESENTS: Son Honneur M.le Maire M. Meloche et Messrs.les Conseillers C.Mérineau, A.Brunet G.de Grandpré et H.J. Canvin.

ABSENTS: Messrs les Conseillers R.Brunet et H.Harris.

4. RESOLUTION RE: DEMANDE A L'HONORABLE MINISTRE DES AFFAIRES MUNICIPALES DE MODIFIER LE REGLEMENT NO.30

Proposé par M.le Conseiller C.Mérineau
Secondé par M.le Conseiller A.Brunet

CONSIDERANT- que la Ville de Kirkland a par son reglement No.30 été autorisee à emprunter une somme de $735,000.;
CONSIDERANT qu'une émission d'obligations au montant de $537,000. a déjà eté faite en vertu dudit réglement;
CONSIDERANT que la Ville de Kirkland désire se prévaloir de la partie VIB de la Loi Nationale sur l'habitation;
CONSIDERANT que la Société Centrale D'Hypothèques et de Logement a consenti à la Ville un prêt au montant de $148,462.49;
CONSIDERANT qu'il y a lieu d'émettre des obligations en paiement dudit prêt;
CONSIDERANT QU'il y a lieu d'amender le reglement No.30 en vertu duquel ces obligations seront émises.

IL EST PROPOSE ET RESOLU UNANIMEMENT:
QUE demande soit faite à l'honorable ministre des Affaires municipales de modifier le réglement No.30

INITIALES DU MAIRE

INITIALES DU SEC-TRES.

de la façon suivante: Les Obligations relatives au prêt de la Société Centrale D'Hypothèques et de Logement seront datées du 15 Octobre 1964 et porteront intérêt à un taux de 5 1/8% l'an.

Le Capital et l'intérêt seront payé le 15 octobre de chaque année conformement au tableau d'amortissement ci-annexé.

Les obligations seront payables au détenteur enregistré à toutes les succursales de la Banque Canadienne Nationale dans la province de Québec ou au bureau de Ladite à Ottawa.

La corporation se réserve le droit de racheter par anticipation la totalité ou une partie des obligations de cette émission à toute date d'échéance mentionnee au tableau d'amortissement. Cependant un tel rachat ne pourra comporter que des annuités entières et s'il est partiel, il affectra les échéances les plus éloignees. L'obligation sera rachetée a un prix non inférieur à sa valeur réelle etablie en calculant le valeur actuelle de l'annuité au taux d'intérêt de l'obligation pour le terme non expiré à la date du rachat.

Un avis de tel rachat devra être donné par la corporation pas moins de trent ni plus de soixante jours avant la date de rachat, sous pli recommandé, à la dernière adresse connue de tout détenteur d'une obligation immatriculée dont le rachat est ordonné.

Figure 0-9: Procès-verbal de l'assemblée spéciale du conseil de la ville de Kirkland tenue le 30 décembre 1964. Source : (Archives de la ville de Kirkland).

INITIALES DU MAIRE

[redacted]

INITIALES DU SEC-TRÉS.

PROCES-VERBAL D'UNE ASSEMBLEE REGULIERE DU CONSEIL DE LA VILLE DE KIRKLAND TENUE LE 5 NOVEMBRE 1979 A 8:00 P.M. A L'HOTEL DE VILLE, 17,000 BOUL. HYMUS, KIRKLAND, P.Q.

SONT PRESENTS: Son Honneur le Maire S.L. Elkas et MM. les Conseillers J.J. Métivier, J.W. Meaney, J.N. Dance, A. Lacroix, H.J. Meades et G.D. Shantz.

SONT AUSSI PRESENTS: A.L. Houde, directeur général
Guy Bernardin, directeur des travaux publics
Peter Harding, directeur de la récréation
J.W. Dance, commissaire en bâtiment
Jacques Chan, trésorier

Le Greffier est aussi présent.

Après récitation de la prière, le Maire ouvre l'Assemblée.

PRET S.C.H.L. CONCERNANT REGL. NOS. 200 & 207

Proposé par M. le Conseiller J.J. Métivier,
Appuyé par M. le Conseiller H.J. Meades et résolu unanimement,

ATTENDU QUE la ville de Kirkland, par ses règlements numéros 200 et 207, a été autorisée à emprunter une somme de $ 1,469,000.00;
ATTENDU QUE la ville de Kirkland, désire se prévaloir de la Loi nationale sur l'habitation (S.R.C. 1970, Chap. N-10);
ATTENDU QUE la Société Canadienne d'Hypothèques et de Logement a consenti à la ville de Kirkland, un prêt au montant de $ 47,179.33;
ATTENDU QUE le montant de la renonciation sur ce prêt est de $ 11,794.83;
ATTENDU QU'il y a lieu d'émettre des obligations pour la somme de $ 35,384.50;
ATTENDU QU'il y a lieu d'amender les règlements numéros 200 et 207, en vertu desquels ces obligations seront émises;
IL EST PROPOSE ET RESOLU UNANIMEMENT:
QUE les règlements numéros 200 et 207, soient et sont modifiés pour y indiquer ce qui suit concernant l'émission de $ 35,384.50 d'obligations relatives au prêt de la Société Canadienne d'Hypothèques et de Logement;

a) Les obligations seront datées du 1er octobre 1979, et porteront intérêt à un taux de 9 7/8% l'an.

b) Le capital et l'intérêt seront payés le 1er octobre de chaque année, conformément au tableau d'amortissement ci-annexé.

c) Les obligations seront payables, au détenteur enregistré, à toutes les succursales de la Banque Royale du Canada au Canada.

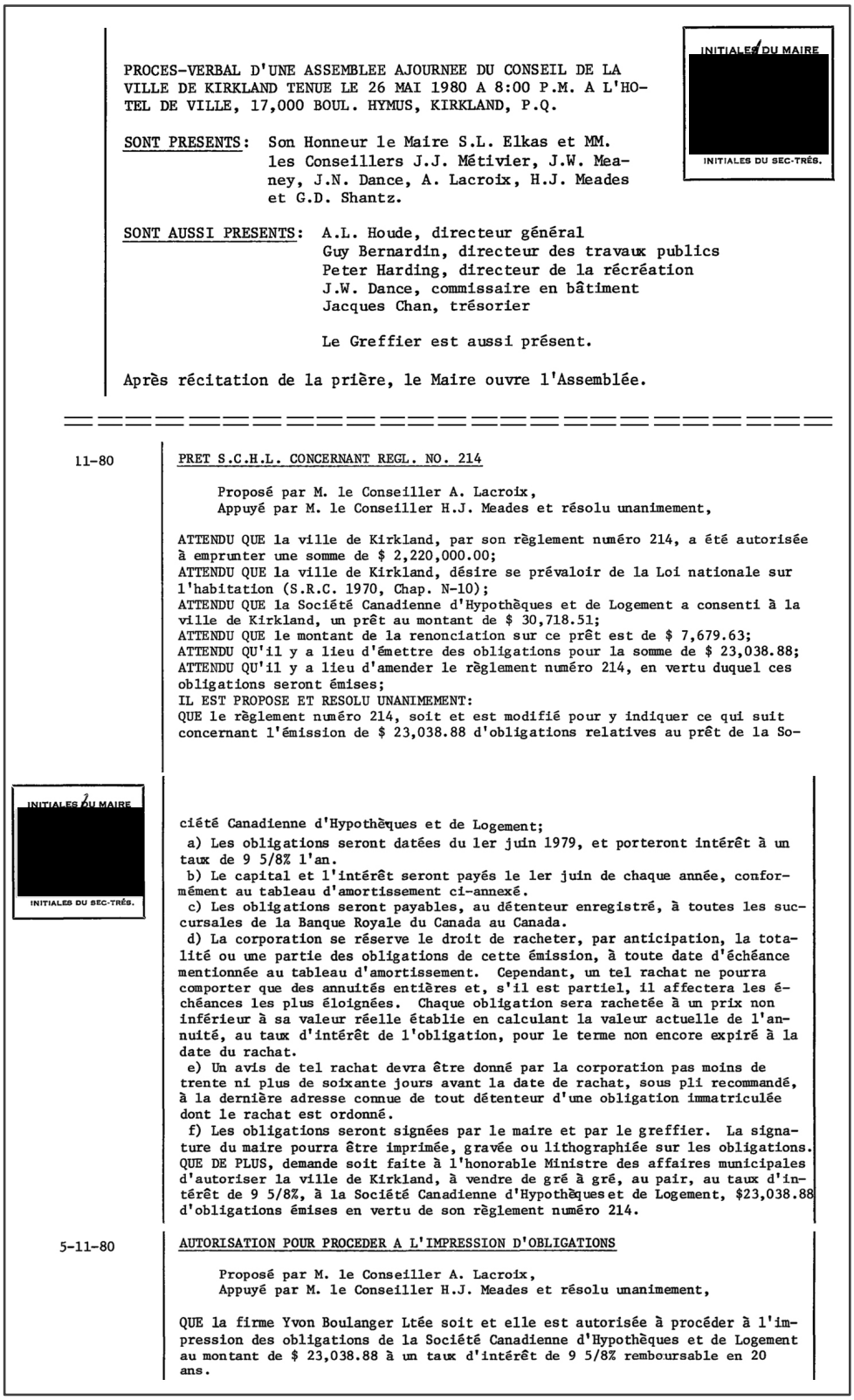
d) La corporation se réserve le droit de racheter, par anticipation, la totalité ou une partie des obligations de cette émission à toute date d'échéance mentionnée au tableau d'amortissement. Cependant, un tel rachat ne pourra comporter que des annuités entières, et s'il est partiel, il affectera les échéances les plus éloignées. Chaque obligation sera rachetée à un prix non inférieur à sa valeur réelle établie en calculant la valeur actuelle de l'annuité, au taux d'intérêt de l'obligation, pour le terme non encore expiré à la date du rachat.

e) Un avis de tel rachat devra être donné par la corporation pas moins de trente ni plus de soixante jours avant la date de rachat, sous pli recommandé, à la dernière adresse connue de tout détenteur d'une obligation immatriculée dont le rachat est ordonné.

f) Les obligations seront signées par le maire et par le greffier. La signature du maire pourra être imprimée, gravée ou lithographiée sur les obligations.

QUE, de plus, demande soit faite à l'honorable Ministre des Affaires municipales, d'autoriser la ville de Kirkland, à vendre de gré à gré, au pair, au taux d'intérêt de 9 7/8%, à la Société Canadienne d'Hypothèques et de Logement, $ 35,384.50 d'obligations émises en vertu de ses règlements numéros 200 et 207.

Figure 0-10: Procès-verbal de l'assemblée régulière du conseil de la ville de Kirkland tenue le 5 novembre 1979. Source : (Archives de la ville de Kirkland).



PROCES-VERBAL D'UNE ASSEMBLEE AJOURNEE DU CONSEIL DE LA VILLE DE KIRKLAND TENUE LE 26 MAI 1980 A 8:00 P.M. A L'HOTEL DE VILLE, 17,000 BOUL. HYMUS, KIRKLAND, P.Q.

INITIALES DU MAIRE

INITIALES DU SEC-TRÉS.

SONT PRESENTS: Son Honneur le Maire S.L. Elkas et MM. les Conseillers J.J. Métivier, J.W. Meaney, J.N. Dance, A. Lacroix, H.J. Meades et G.D. Shantz.

SONT AUSSI PRESENTS: A.L. Houde, directeur général
Guy Bernardin, directeur des travaux publics
Peter Harding, directeur de la récréation
J.W. Dance, commissaire en bâtiment
Jacques Chan, trésorier

Le Greffier est aussi présent.

Après récitation de la prière, le Maire ouvre l'Assemblée.

11-80 PRET S.C.H.L. CONCERNANT REGL. NO. 214

Proposé par M. le Conseiller A. Lacroix,
Appuyé par M. le Conseiller H.J. Meades et résolu unanimement,

ATTENDU QUE la ville de Kirkland, par son règlement numéro 214, a été autorisée à emprunter une somme de $ 2,220,000.00;
ATTENDU QUE la ville de Kirkland, désire se prévaloir de la Loi nationale sur l'habitation (S.R.C. 1970, Chap. N-10);
ATTENDU QUE la Société Canadienne d'Hypothèques et de Logement a consenti à la ville de Kirkland, un prêt au montant de $ 30,718.51;
ATTENDU QUE le montant de la renonciation sur ce prêt est de $ 7,679.63;
ATTENDU QU'il y a lieu d'émettre des obligations pour la somme de $ 23,038.88;
ATTENDU QU'il y a lieu d'amender le règlement numéro 214, en vertu duquel ces obligations seront émises;
IL EST PROPOSE ET RESOLU UNANIMEMENT:
QUE le règlement numéro 214, soit et est modifié pour y indiquer ce qui suit concernant l'émission de $ 23,038.88 d'obligations relatives au prêt de la Société Canadienne d'Hypothèques et de Logement;

INITIALES DU MAIRE

INITIALES DU SEC-TRÉS.

a) Les obligations seront datées du 1er juin 1979, et porteront intérêt à un taux de 9 5/8% l'an.
b) Le capital et l'intérêt seront payés le 1er juin de chaque année, conformément au tableau d'amortissement ci-annexé.
c) Les obligations seront payables, au détenteur enregistré, à toutes les succursales de la Banque Royale du Canada au Canada.
d) La corporation se réserve le droit de racheter, par anticipation, la totalité ou une partie des obligations de cette émission, à toute date d'échéance mentionnée au tableau d'amortissement. Cependant, un tel rachat ne pourra comporter que des annuités entières et, s'il est partiel, il affectera les échéances les plus éloignées. Chaque obligation sera rachetée à un prix non inférieur à sa valeur réelle établie en calculant la valeur actuelle de l'annuité, au taux d'intérêt de l'obligation, pour le terme non encore expiré à la date du rachat.
e) Un avis de tel rachat devra être donné par la corporation pas moins de trente ni plus de soixante jours avant la date de rachat, sous pli recommandé, à la dernière adresse connue de tout détenteur d'une obligation immatriculée dont le rachat est ordonné.
f) Les obligations seront signées par le maire et par le greffier. La signature du maire pourra être imprimée, gravée ou lithographiée sur les obligations.
QUE DE PLUS, demande soit faite à l'honorable Ministre des affaires municipales d'autoriser la ville de Kirkland, à vendre de gré à gré, au pair, au taux d'intérêt de 9 5/8%, à la Société Canadienne d'Hypothèques et de Logement, $23,038.88 d'obligations émises en vertu de son règlement numéro 214.

5-11-80 AUTORISATION POUR PROCEDER A L'IMPRESSION D'OBLIGATIONS

Proposé par M. le Conseiller A. Lacroix,
Appuyé par M. le Conseiller H.J. Meades et résolu unanimement,

QUE la firme Yvon Boulanger Ltée soit et elle est autorisée à procéder à l'impression des obligations de la Société Canadienne d'Hypothèques et de Logement au montant de $ 23,038.88 à un taux d'intérêt de 9 5/8% remboursable en 20 ans.

Figure 0-11: Procès-verbal de l'assemblée ajournée du conseil de la ville de Kirkland tenue le 26 mai 1980. Source : (Archives de la ville de Kirkland).

Canada Mortgage and Housing Corporation | Société canadienne d'hypothèques et de logement

DEC 29 1986

4605/2

Ville de Kirkland
17000, boul. Hymus
Kirkland, Québec
H9J 2W2

Monsieur,

C'est avec plaisir que je vous envoie, ci-joint, un exemplaire à titre gracieux, de notre dernière étude de marché des terrains résidentiels dans la région de Montréal, intitulée "Programme de relevé des terrains et de l'infrastructure - Montréal - Révision, 1982" (comprend quatre rapports).

Ces rapports couvrent les principaux aspects et étapes de la réserve foncière. Les aspects dont ils traitent sont les égouts pluviaux et les égouts sanitaires, les conduites d'eau principales, l'urbanisme et le zonage, le lotissement et la propriété des terrains. Les sujets traités comprennent les secteurs désignés à des fins de construction résidentielle, le processus d'approbation et d'enregistrement du lotissement des terrains et les autres principaux regroupement de terrains non aménagés.

Ces renseignements prennent différentes formes. Ils sont indiqués sur des cartes régionales en quatre couleurs sur lesquelles chaque parcelle de terrain est représentée individuellement, avec les services fournis. Il faut quatre cartes pour représenter l'ensemble de la région. Les tableaux statistiques qui les accompagnent donnent des renseignements sur la propriété des terrains et la capacité des installations. Le rapport contient aussi des tableaux sommaires réunissant les renseignements sur les terrains et les services, au niveau de la municipalité et de la région.

De nombreux organismes ont collaboré à la production de cette étude détaillée. La recherche a été réalisée par la firme d'urbanistes-conseils Pluram Inc., sous la direction de la Division de la recherche de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, avec le concours des urbanistes et ingénieurs de toutes les municipalités de la région de Montréal comprises dans le territoire représenté.

Pour tout renseignement supplémentaire au sujet de ces rapports ou des études réalisées par la SCHL sur la réserve foncière dans d'autres villes, veuillez vous adresser soit à Maria H. Siedlikowski, à notre bureau régional du Québec, (514) 283-4486, soit à Peter Spurr, à l'adresse mentionnée plus haut, (613) 748-2441.

Vous pouvez obtenir d'autres exemplaires de l'étude, moyennant 30 $ pour les quatre rapports, auprès de la Distribution, CCI, Bureau national de la SCHL, Ottawa, K1A 0P7. Vous pouvez les commander par téléphone, en composant le (613) 748-2622. Au moment de commander, veuillez préciser que vous désirez l'Étude des terrains résidentiels à Montréal, numéro de catalogue LNH 5285, 5286, 5287 et 5288. Vous pouvez commander les cartes couleur séparément, moyennant 5 $ par jeu de quatre cartes, en donnant les numéros de catalogue LNH 5285-2, 5286-2, 5287-2 et 5288-2.

Au nom de tous ceux qui ont collaboré à cet ouvrage, je vous souhaite d'y trouver l'outil qu'il vous faut pour vous aider à envisager les divers aspects et problèmes opérationnels qui vous intéressent, en matière de réserve foncière, et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur

[redacted]

D.A. Stewart
Division de la recherche

Pièce jointe

Canada

Figure 0-12: Lettre envoyée par Douglas A. Stewart, directeur de la division de recherche à la SCHL à la ville de Kirkland, 1986. Source : (Archives de la ville de Kirkland, 2019)

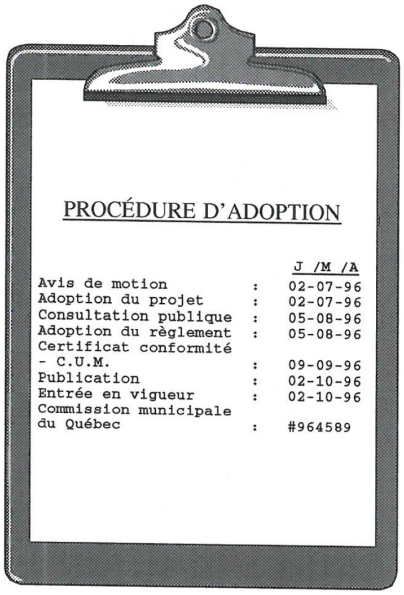
Annexe 9 (Chapitre 4)

KIRKLAND

PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE KIRKLAND

RÈGLEMENT NO: 90-54-1

RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE KIRKLAND



PROCÉDURE D'ADOPTION

		J /M /A
Avis de motion	:	02-07-96
Adoption du projet	:	02-07-96
Consultation publique	:	05-08-96
Adoption du règlement	:	05-08-96
Certificat conformité - C.U.M.	:	09-09-96
Publication	:	02-10-96
Entrée en vigueur	:	02-10-96
Commission municipale du Québec	:	#964589

LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 : Le tableau intitulé "Ville de Kirkland - AFFECTATIONS DU SOL" de l'article 3.3 du plan d'urbanisme de la Ville de Kirkland annexé au règlement 90-54 pour en faire partie intégrante, est remplacé par le suivant :
"Ville de Kirkland

AFFECTATIONS DU SOL

	hectares	pourcentage
Centre-ville		
- Résidentiel moyenne densité	1,5	0,2 %
- Mixte haute densité	16,7	1,7 %
- Commercial	12,0	1,2 %
- Bureaux	4,2	0,4 %
- Industriel	37,2	3,8 %
- Institutionnel	1,1	0,1 %
SOUS-TOTAL	72,7	7,4 %
Résidentiel		
- Faible densité	508,2	52,0 %
- Moyenne densité	23,5	2,4 %
Mixte basse densité	5,7	0,6 %
Commercial et bureaux	51,2	5,2 %
Industriel	152,0	15,5 %
Institutionnel	6,1	0,6 %
Parc	62,9	6,4 %
Parc régional	5,7	0,6 %
Golf	13,4	1,4 %
Grandes emprises	77,6	7,9 %
TOTAL	979,0	100,0 %"

ARTICLE 2 : La carte du plan d'urbanisme intitulée **"AFFECTATION DU SOL / LAND USE"** est modifiée, notamment :

a) en agrandissant l'aire d'affectation "mixte basse densité", du côté nord du boulevard Brunswick, au détriment de l'aire d'affectation "résidentiel unifamilial détaché";

b) en réaménageant les limites entre les aires d'affectation "mixte basse densité" et "résidentiel unifamilial détaché", du côté nord du boulevard Brunswick;

c) en modifiant le tracé des rues dans l'aire d'affectation "résidentiel unifamilial détaché";"

le tout tel qu'illustré sur un extrait révisé de la carte "AFFECTATION DU SOL / LAND USE", daté du 1er mai 1996 et annexé au présent règlement comme annexe "A" pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 3 : Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

(Signé) John W. Meaney

MAIRE DE LA VILLE DE KIRKLAND

COPIE CONFORME

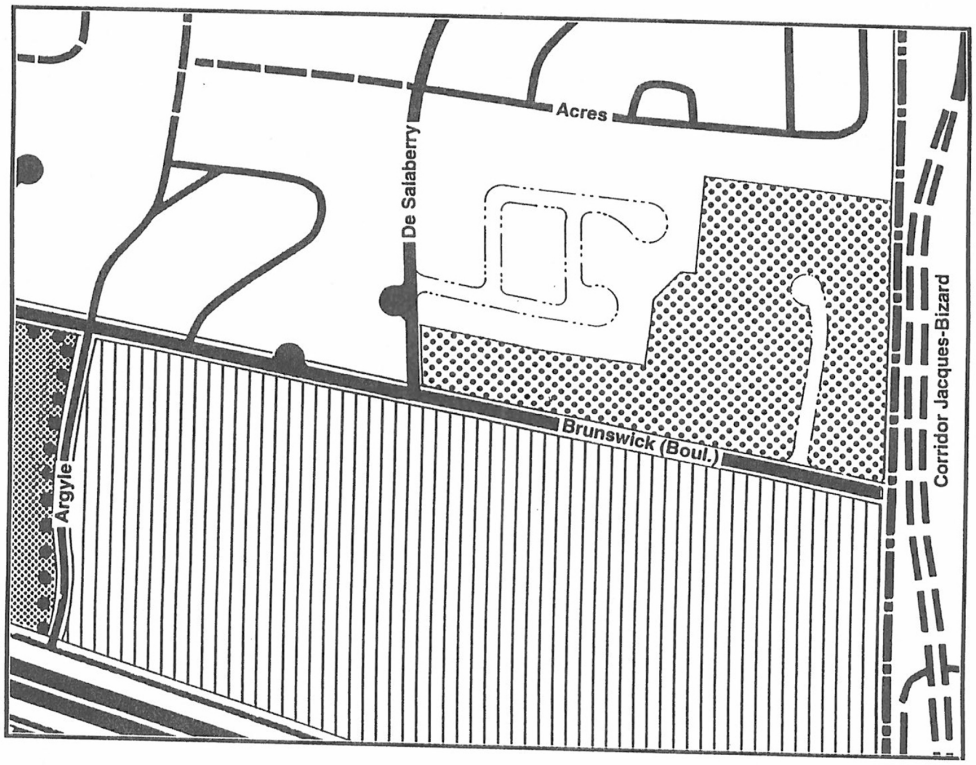
(Signé) Lise Labrosse

GREFFIÈRE GREFFIÈRE DE LA VILLE DE KIRKLAND

Ville de **Kirkland**
Annexe "A" au règlement no. 90-54-1 modifiant le PLAN D'URBANISME
Extrait révisé de la carte "AFFECTATION DU SOL / LAND USE" et daté du 1er mai 1996

(Signé) Lise Labrosse

Lise Labrosse, Greffière

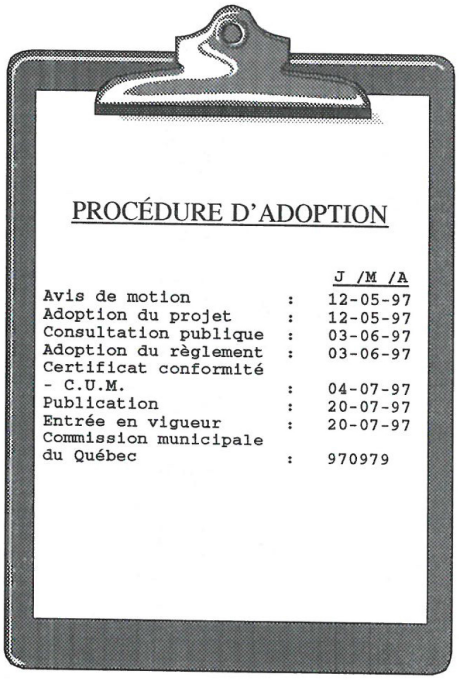


KIRKLAND

PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE KIRKLAND

RÈGLEMENT NO: 90-54-2

RÈGLEMENT AMENDANT LE PLAN D'URBANISME POUR MODIFIER LE TRACÉ PRÉVU DU BOULEVARD SAINTE-MARIE ET LE TRACÉ PRÉVU DE L'ÉCHANGEUR DU BOULEVARD SAINT-CHARLES ET DE L'AUTOROUTE TRANSCANADIENNE



PROCÉDURE D'ADOPTION

		J /M /A
Avis de motion	:	12-05-97
Adoption du projet	:	12-05-97
Consultation publique	:	03-06-97
Adoption du règlement	:	03-06-97
Certificat conformité - C.U.M.	:	04-07-97
Publication	:	20-07-97
Entrée en vigueur	:	20-07-97
Commission municipale du Québec	:	970979

XXX

LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 : Modifications à la carte d'affectation du sol

La carte du plan d'urbanisme intitulée "AFFECTATION DU SOL / LAND USE" est modifiée :

a) en déplaçant le tracé du boulevard Sainte-Marie vers le nord, sur sa première section d'environ 400 mètres à l'est du boulevard Saint-Charles;

b) en éliminant la boucle prévue dans le quadrant sud-est de l'échangeur Saint-Charles/Transcanadienne et en relocalisant vers le nord la bretelle de raccordement entre Saint-Charles direction nord et la Transcanadienne direction est;

c) en éliminant la voie de raccordement prévue à environ 400 mètres à l'est de Saint-Charles entre la voie de desserte sud de la Transcanadienne et le boulevard Sainte-Marie projeté;

le tout tel qu'illustré sur un extrait révisé de la carte "AFFECTATION DU SOL / LAND USE", daté du 6 janvier 1997 et annexé au présent règlement comme annexe "A" pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 2 : Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

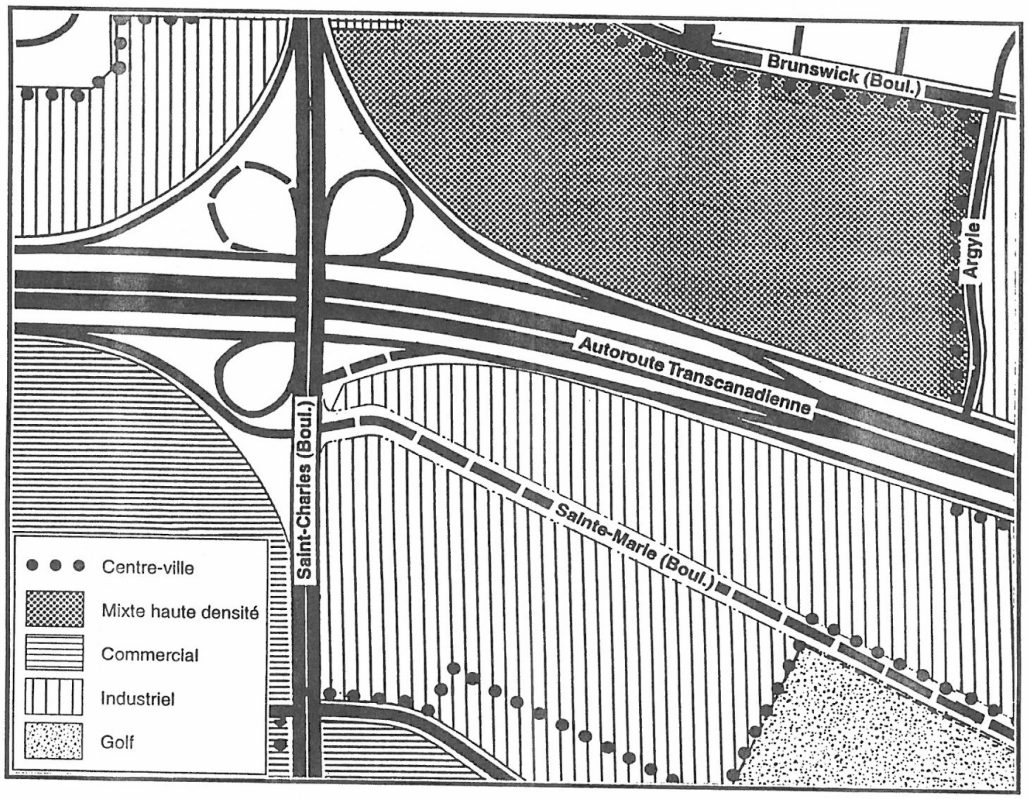
(Signé) John W. Meaney

MAIRE DE LA VILLE DE KIRKLAND

(Signé) Lise Labrosse

GREFFIÈRE DE LA VILLE DE KIRKLAND

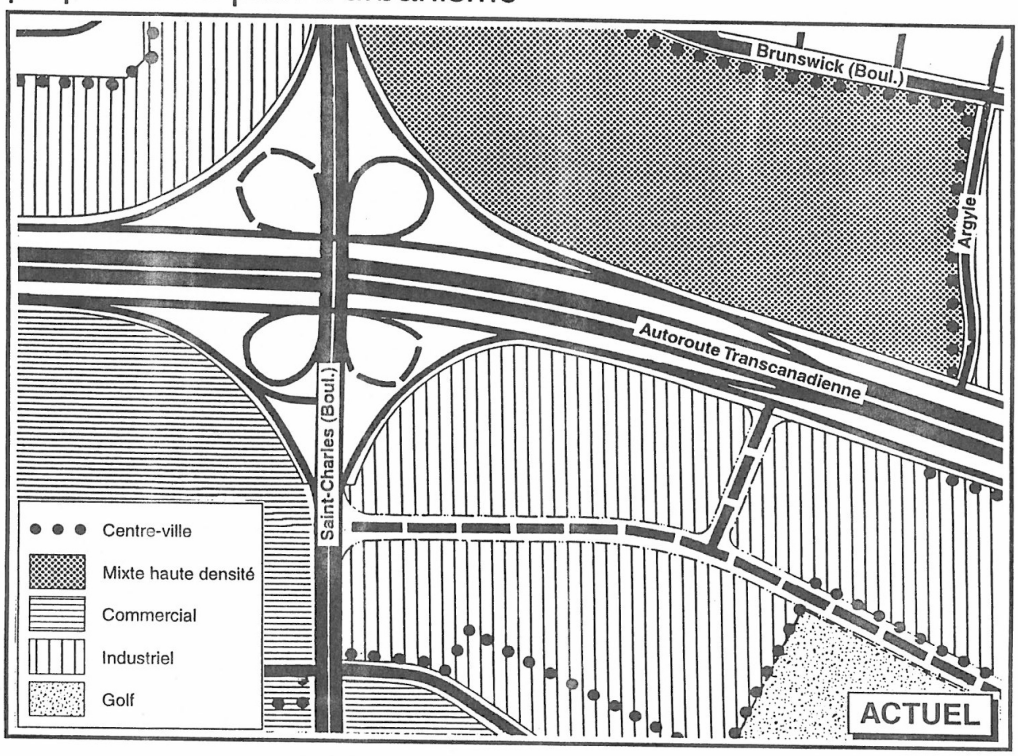
Ville de **Kirkland**
Annexe "A" au règlement no. 90-54-2 modifiant le PLAN D'URBANISME
Extrait révisé de la carte "AFFECTATION DU SOL / LAND USE" et daté du 6 janvier 1997

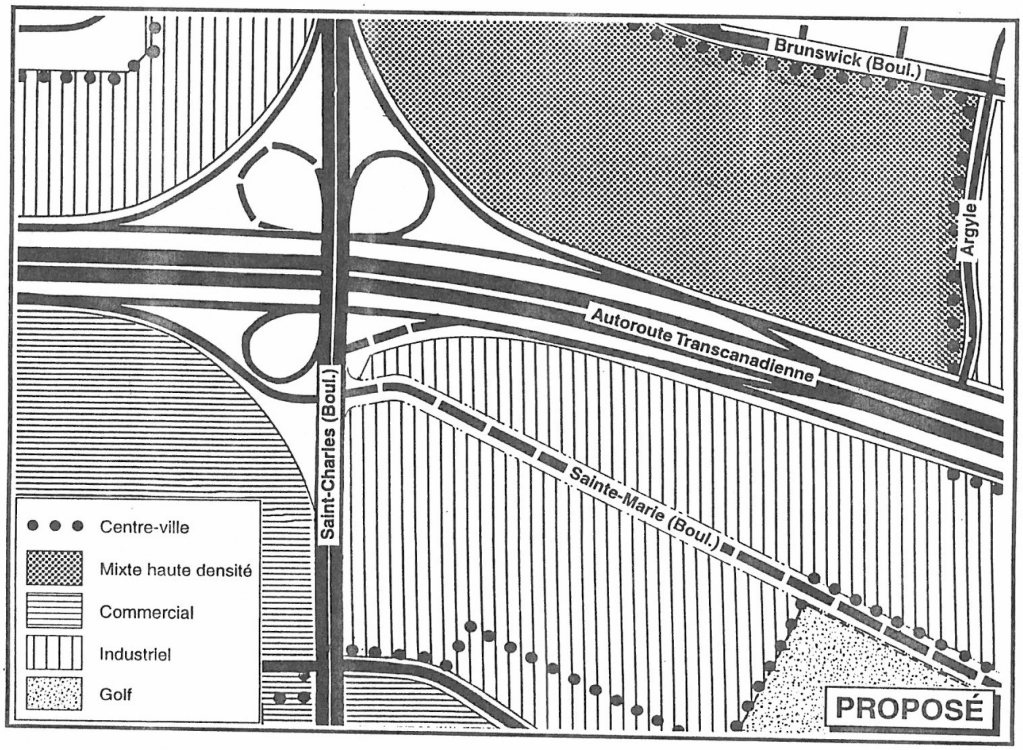


(Signé) Lise Labrosse
Greffière

Ville de **KIRKLAND** - Projet de règlement 90-54-2

Croquis illustrant la modification proposée au plan d'urbanisme





KIRKLAND

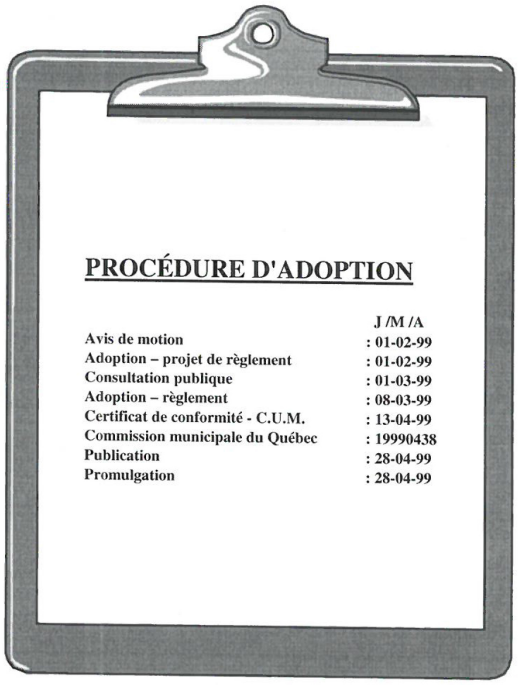
PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE KIRKLAND

RÈGLEMENT NO: 90-54-3

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE KIRKLAND AUX FINS SUIVANTES :

1. **AGRANDIR L'AIRE D'AFFECTATION RÉSIDENTIELLE AU DÉTRIMENT DE L'AIRE D'AFFECTATION COMMERCIALE, DANS LE SECTEUR HYMUS - TERRY FOX - ST-CHARLES;**

2. **AGRANDIR LES AIRES D'AFFECTATION RÉSIDENTIELLE ET INSTITUTIONNELLE AU DÉTRIMENT DE L'AIRE D'AFFECTATION INDUSTRIELLE DANS LE SECTEUR AESOP - EDMOND - HYMUS.**



PROCÉDURE D'ADOPTION

	J /M /A
Avis de motion	: 01-02-99
Adoption – projet de règlement	: 01-02-99
Consultation publique	: 01-03-99
Adoption – règlement	: 08-03-99
Certificat de conformité - C.U.M.	: 13-04-99
Commission municipale du Québec	: 19990438
Publication	: 28-04-99
Promulgation	: 28-04-99

LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1: La carte du plan d'urbanisme intitulée "AFFECTATION DU SOL/LAND USE" est modifiée comme suit:

a) dans le secteur Hymus - Terry Fox - Saint-Charles, l'aire d'affectation résidentielle est agrandie au détriment de l'aire d'affectation commerciale; cette modification est illustrée sur un extrait de ladite carte, signé le 27 janvier par la greffière de la ville et joint au présent règlement comme Annexe « A ».

b) dans le secteur Aesop - Edmond - Hymus, l'aire d'affectation institutionnelle est agrandie et une nouvelle aire d'affectation résidentielle est créée, le tout au détriment de l'aire d'affectation industrielle; cette modification est illustrée sur un extrait de ladite carte, signé le 27 janvier par la greffière de la ville et joint au présent règlement comme Annexe « B ».

ARTICLE 2: Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

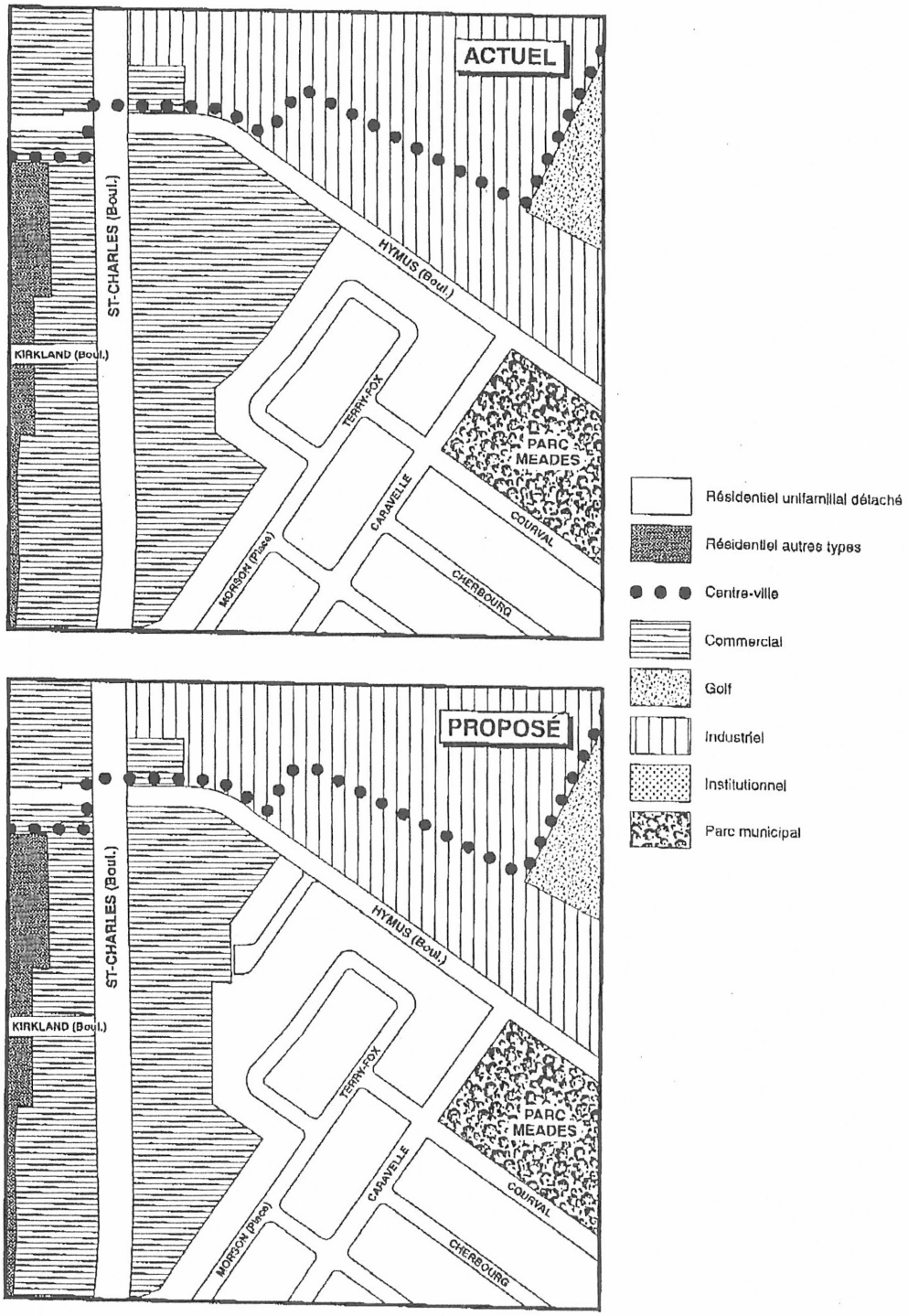
(Signé) John W. Meaney

MAIRE DE LA VILLE DE KIRKLAND

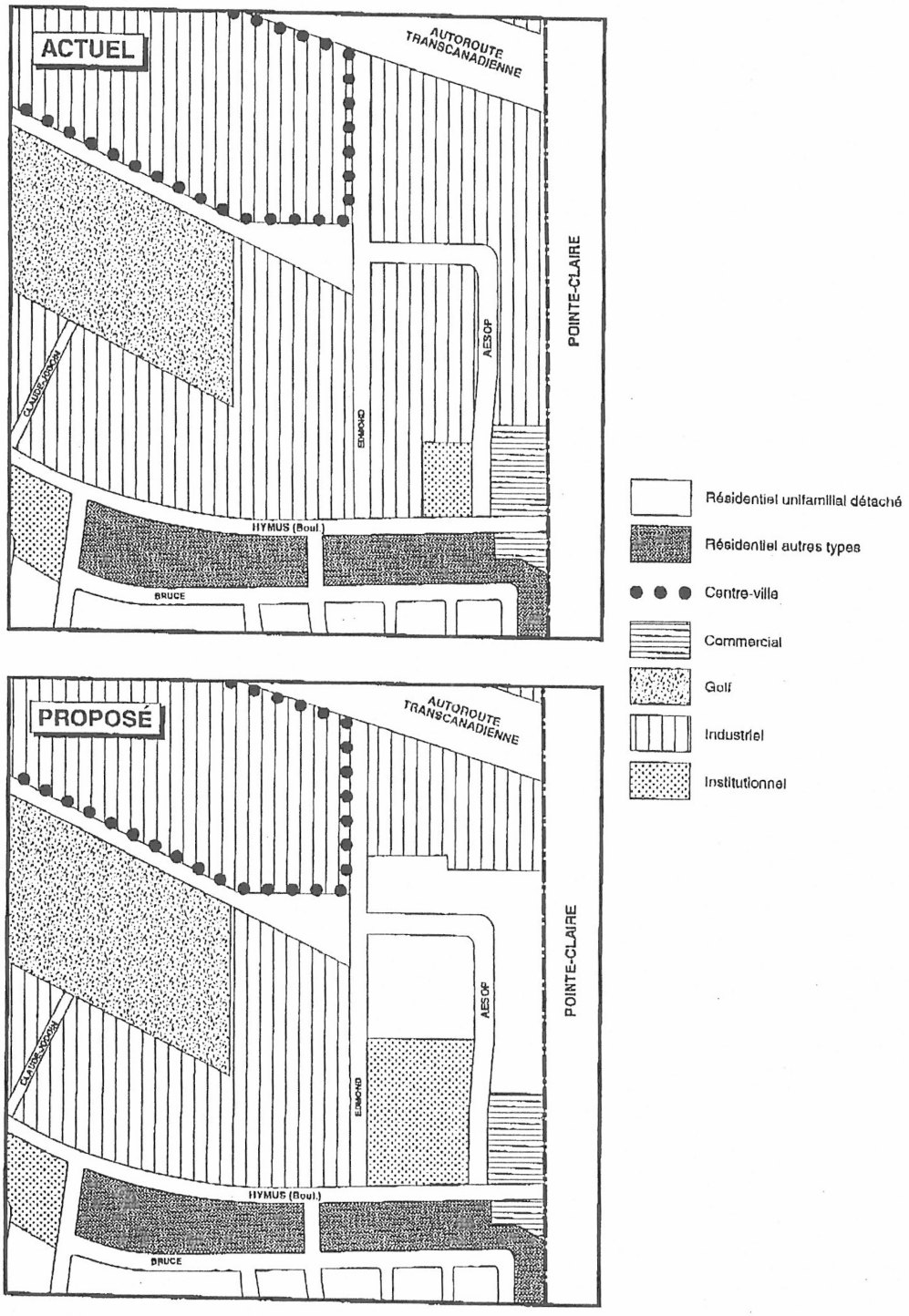
(Signé) Lise Labrosse

GREFFIÈRE DE LA VILLE DE KIRKLAND

Ville de **Kirkland**
Annexe « A » du règlement 90-54-3
Extraits de la carte "AFFECTATION DU SOL/LAND USE" du Plan d'urbanisme illustrant les modifications apportées par le règlement 90-54-3



Ville de **Kirkland**
Annexe « B » du règlement 90-54-3
Extraits de la carte "AFFECTATION DU SOL/LAND USE" du Plan d'urbanisme illustrant les modifications apportées par le règlement 90-54-3

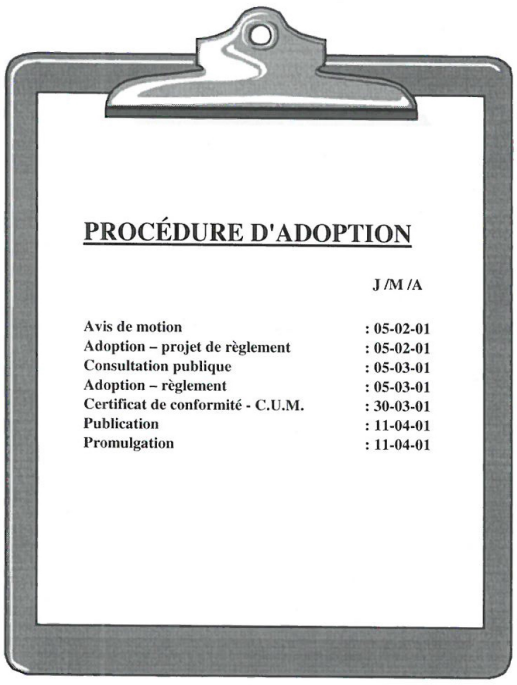


KIRKLAND

PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE KIRKLAND

RÈGLEMENT NO: 90-54-4

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE KIRKLAND AUX FINS D'AGRANDIR L'AIRE D'AFFECTATION RÉSIDENTIELLE AU DÉTRIMENT DE L'AIRE D'AFFECTATION INDUSTRIELLE DANS LE SECTEUR NORD-OUEST (VOIE DE SERVICE NORD DE L'AUTOROUTE TRANSCANADIENNE ENTRE LES RUES BERNE ET HOUDE).



PROCÉDURE D'ADOPTION

	J /M /A
Avis de motion	: 05-02-01
Adoption – projet de règlement	: 05-02-01
Consultation publique	: 05-03-01
Adoption – règlement	: 05-03-01
Certificat de conformité - C.U.M.	: 30-03-01
Publication	: 11-04-01
Promulgation	: 11-04-01

LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1: La carte du plan d'urbanisme intitulée "AFFECTATION DU SOL/LAND USE" est modifiée comme suit:

Dans le secteur nord-ouest (voie de service nord de l'autoroute Transcanadienne entre les rues Houde et Berne), l'aire d'affectation résidentielle est agrandie au détriment de l'aire d'affectation industrielle; cette modification est illustrée sur un extrait de ladite carte, signé pour identification le 5 février 2001 par la greffière de la ville et joint au présent règlement comme Annexe « A ».

ARTICLE 2: Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

(Signé) John W. Meaney

MAIRE DE LA VILLE DE KIRKLAND

(Signé) Lise Labrosse

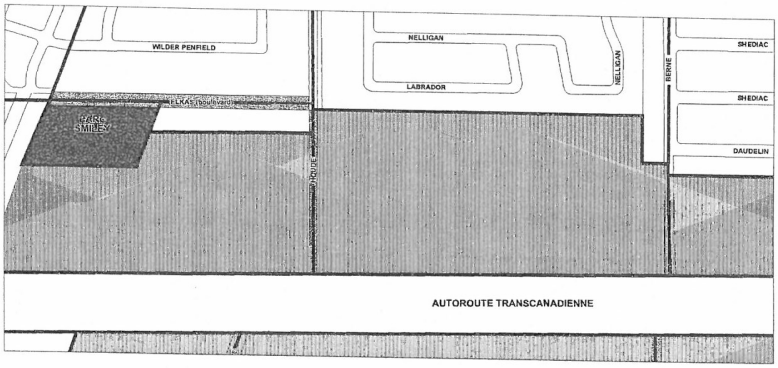
GREFFIÈRE DE LA VILLE DE KIRKLAND

Ville de **Kirkland**
Annexe « A » du règlement 90-54-4
Extrait de la carte « AFFECTATION DU SOL/LAND USE » du Plan d'urbanisme illustrant la modification apportée par le règlement 90-54-4

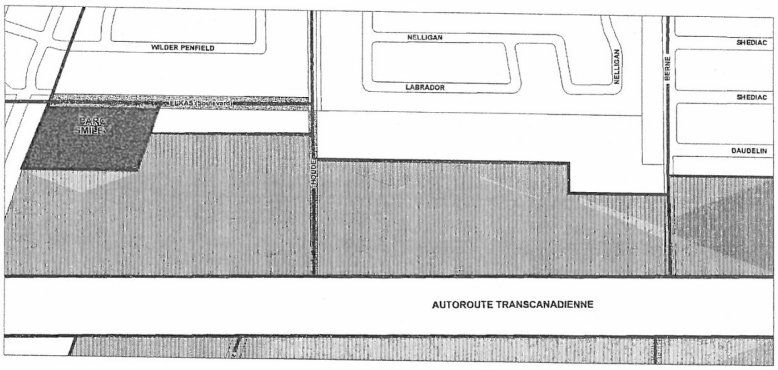
Modification au plan "Affectation du sol" du plan d'urbanisme

Modification to the "Land use" plan of the planning program

AVANT/BEFORE



APRÈS/AFTER



Résidentiel unifamilial détaché
Single family detached

Industriel
Industrial

Signé pour identification ce 5 février 2001.

(Signé) Lise Labrosse

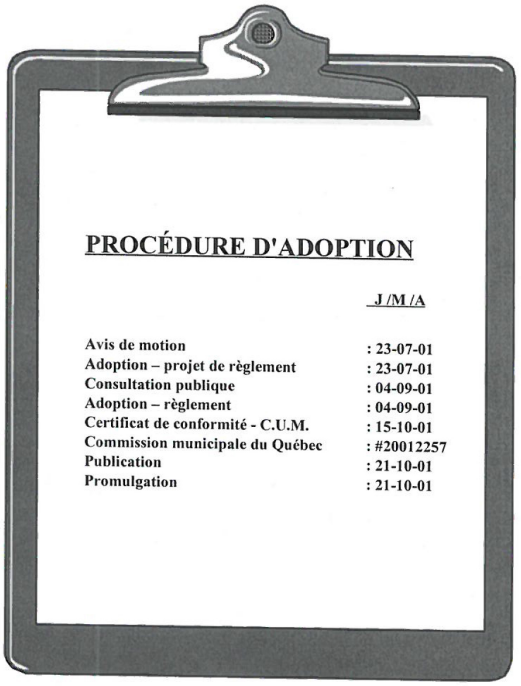
Lise Labrosse, greffière

KIRKLAND

PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE KIRKLAND

RÈGLEMENT NO: 90-54-5

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE KIRKLAND AUX FINS D'AGRANDIR L'AIRE D'AFFECTATION RÉSIDENTIELLE AU DÉTRIMENT DE L'AIRE D'AFFECTATION COMMERCIALE, DANS LE SECTEUR AESOP - EDMOND - HYMUS.



PROCÉDURE D'ADOPTION

	J /M /A
Avis de motion	: 23-07-01
Adoption – projet de règlement	: 23-07-01
Consultation publique	: 04-09-01
Adoption – règlement	: 04-09-01
Certificat de conformité - C.U.M.	: 15-10-01
Commission municipale du Québec	: #20012257
Publication	: 21-10-01
Promulgation	: 21-10-01

LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1: La carte du plan d'urbanisme du règlement numéro 90-54 intitulée "AFFECTATION DU SOL/LAND USE" est modifiée comme suit:

Dans le secteur Aesop - Edmond - Hymus, l'aire d'affectation résidentielle est agrandie au détriment de l'aire d'affectation commerciale; cette modification est illustrée sur un extrait de ladite carte, signé le 23 juillet 2001 par la greffière de la ville et joint au présent règlement comme Annexe « A ».

ARTICLE 2: Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

(Signé) John W. Meaney

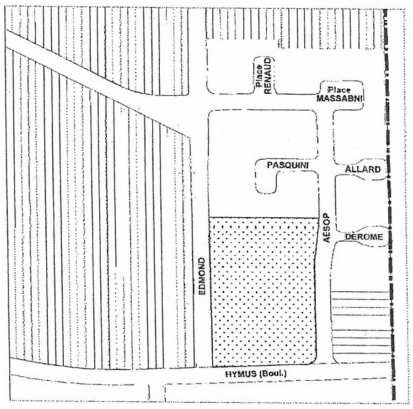
MAIRE DE LA VILLE DE KIRKLAND

(Signé) Lise Labrosse

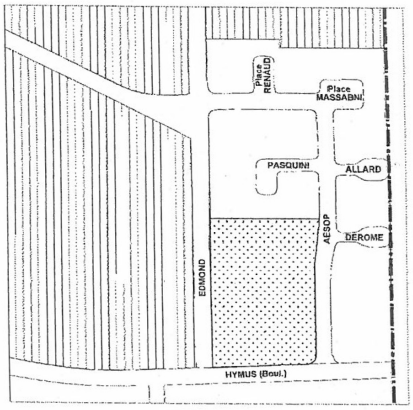
GREFFIÈRE DE LA VILLE DE KIRKLAND

Ville de **Kirkland**
Annexe « A » du règlement 90-54-5
Extrait de la carte « AFFECTATION DU SOL/LAND USE » du Plan d'urbanisme illustrant les modifications apportées par le règlement 90-54-5

AVANT/BEFORE



APRÈS/AFTER



Résidentiel unifamilial détaché
Single family detached

Industriel
Industrial

Commercial
Commercial

Institutionnel
Institutional

0 50 100 250 500 mètres

Signé pour identification ce 23 juillet 2001.

(Signé) Lise Labrosse
Lise Labrosse
Greffière