

**Direction des bibliothèques**

**AVIS**

Ce document a été numérisé par la Division de la gestion des documents et des archives de l'Université de Montréal.

L'auteur a autorisé l'Université de Montréal à reproduire et diffuser, en totalité ou en partie, par quelque moyen que ce soit et sur quelque support que ce soit, et exclusivement à des fins non lucratives d'enseignement et de recherche, des copies de ce mémoire ou de cette thèse.

L'auteur et les coauteurs le cas échéant conservent la propriété du droit d'auteur et des droits moraux qui protègent ce document. Ni la thèse ou le mémoire, ni des extraits substantiels de ce document, ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans l'autorisation de l'auteur.

Afin de se conformer à la Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels, quelques formulaires secondaires, coordonnées ou signatures intégrées au texte ont pu être enlevés de ce document. Bien que cela ait pu affecter la pagination, il n'y a aucun contenu manquant.

**NOTICE**

This document was digitized by the Records Management & Archives Division of Université de Montréal.

The author of this thesis or dissertation has granted a nonexclusive license allowing Université de Montréal to reproduce and publish the document, in part or in whole, and in any format, solely for noncommercial educational and research purposes.

The author and co-authors if applicable retain copyright ownership and moral rights in this document. Neither the whole thesis or dissertation, nor substantial extracts from it, may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms, contact information or signatures may have been removed from the document. While this may affect the document page count, it does not represent any loss of content from the document.

Université de Montréal

Comment comprendre la région de la capitale nationale : Analyse du projet  
d'aménagement de Jacques Gréber à travers une vision alternative issue de la géographie  
structurale

par

Karl Dorais Kinkaid

Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures et postdoctorales  
en vue de l'obtention du grade de M.Sc.A (Aménagement)  
en aménagement

mars, 2008

© Karl Dorais Kinkaid, 2008



Université de Montréal  
Faculté des études supérieures et postdoctorales

Ce mémoire intitulé :  
Comment comprendre la région de la capitale nationale : Analyse du projet  
d'aménagement de Jacques Gréber à travers une vision alternative issue de la géographie  
structurale

présenté par :  
Karl Dorais Kinkaid

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Isabelle Thomas Maret

---

président-rapporteur

Gérard Beudet

---

directeur de recherche

---

codirecteur

Serge Gagnon

---

membre du jury

## Résumé

Le développement de l'identité régionale dans la région de la capitale nationale fut l'objet de problématiques diverses. Ce développement identitaire eut même des répercussions au niveau de l'aménagement de son territoire. Depuis plus d'un siècle, plusieurs événements survenus sur la scène politique, économique, sociale et culturelle ont eu un impact sur l'aménagement de la région. En 1946, le gouvernement canadien fit appel à Jacques Gréber, un architecte aménagiste d'origine française, afin de réaliser un plan d'aménagement pour le territoire de la capitale nationale. Ses propositions d'aménagement suggéraient une relocalisation des équipements industriels et ferroviaires en périphérie du centre-ville ainsi qu'un reverdissement et une mise en valeur des berges et cours d'eau de la région. De plus, ces recommandations visaient parallèlement à développer une capitale où l'aménagement refléterait une identité pancanadienne. Le projet de Gréber ne fut cependant pas réalisé intégralement. Afin de comprendre le développement de la région, nous ferons appel à certains éléments de la géographie structurale. Cette approche théorique permettra de révéler la présence d'une structure sous-jacente au territoire, ayant influencé le développement urbain. La configuration de cette structure fut, elle aussi, influencée par les changements sociaux survenus au sein de la population. Ces derniers eurent un impact sur la perception qu'avait la population sur son environnement et par conséquent sur la réalisation d'aménagements sur le territoire. Finalement, une comparaison entre les volontés d'aménagements de Gréber et la structure sous-jacente permettra d'expliquer les résultats de la réalisation du Plan Gréber et d'autres projets plus récents.

Mots-clés : aménagement, Capitale nationale, changement sociaux, Commission de la capitale nationale (CCN), géographie, géographie structurale, Jacques Gréber, Ottawa, Outaouais, valeurs anthropologiques.

## **Abstract**

The development of regional identity in the National Capital Region has been at the centre of a variety of issues, it even had repercussions on regional urban planning. Since the late 19th century, many events that occurred in the political, economic, social and cultural spheres have had major impacts on the urban development of the region. In the middle of the 20<sup>th</sup> century, the Canadian government asked Jacques Gréber, a French planner and architect, to propose a plan for the National Capital Region. The plan suggested that all industrial and railroad equipment should be relocated outside the downtown area and that the esthetical aspect of the shores and the rivers be improved. Furthermore, these recommendations had a parallel objective of promoting a Canadian identity through the urban planning. The current layout of the region reveals that Gréber's plan was not fully implemented. To understand the development of the region, we will refer to certain elements of the structural geography theory. This theoretical approach will reveal a subjacent structure that influenced the urban development. The configuration of this structure was also influenced by social change occurring in the population. These changes had an impact on the population's perception of its environment and consequently on planning and implementation. Finally, a comparison of Gréber's development plans and the subjacent structure revealed by the morphogenetic path of urban development, provided by the structural geography theory, will allow for the explanation of the results of the implementation of Gréber's plan and other more recent planning projects.

**Keywords :** anthropological values, geography, Jacques Gréber, National Capital, National Capital Commission (NCC), Ottawa, Outaouais, social change, structural geography, urban planning.

## Table des matières

|   |             |
|---|-------------|
| <b>RÉSUMÉ.....</b>  | <b>III</b>  |
| <b>ABSTRACT.....</b>  | <b>IV</b>   |
| <b>TABLE DES MATIÈRES.....</b>  | <b>V</b>    |
| <b>LISTE DES FIGURES.....</b>   | <b>IX</b>   |
| <b>LISTE DES CARTES.....</b>  | <b>XI</b>   |
| <b>LISTE DES SIGLES.....</b>  | <b>XII</b>  |
| <b>REMERCIEMENTS.....</b>   | <b>XIII</b> |
| <b>INTRODUCTION.....</b>  | <b>14</b>   |
| <b>QUESTION DE RECHERCHE.....</b>   | <b>19</b>   |
| MISE EN SITUATION : L'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE, AU-DELÀ DES FAITS URBANISTIQUES.....   | 19          |
| <b>DÉMARCHE ET MÉTHODE DE RECHERCHE.....</b>  | <b>22</b>   |
| COMMENT OPÉRATIONALISER UNE ANALYSE COMPARATIVE ENTRE LES DEUX VISIONS DE LA RÉGION ?.....  | 22          |
| <i>Première étape : Le Plan Gréber et l'analyse documentaire.....</i>   | <i>24</i>   |
| <i>Deuxième étape : La géographie structurale et l'analyse morphologique et historico-interprétative.....</i>   | <i>26</i>   |
| La géographie structurale : le quoi et le pourquoi.....   | 27          |
| Opérationnalisation de la géographie structurale à travers une analyse morphologique de la ville et une analyse historico-interprétative du lieu..... | 31          |
| <i>Troisième étape : Confrontation des deux visions, Gréber versus la géographie structurale.....</i>   | <i>32</i>   |
| <b>LES PRINCIPALES SOURCES DOCUMENTAIRES.....</b>   | <b>33</b>   |
| <i>Le plan Gréber et ses prédécesseurs.....</i>   | <i>34</i>   |
| <i>Jacques Gréber, le personnage derrière le projet d'aménagement de la capitale nationale.....</i>   | <i>35</i>   |
| <i>Histoire de l'urbanisme au Canada.....</i>   | <i>37</i>   |
| <i>Histoire et urbanisme de l'Outaouais et de la région de la capitale nationale.....</i>   | <i>38</i>   |
| <i>La géographie structurale.....</i>   | <i>42</i>   |
| <i>Ouvrages de références générales.....</i>  | <i>46</i>   |
| <b>CHAPITRE I : LE PLAN GRÉBER ET L'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE.....</b>  | <b>48</b>   |
| CONTEXTE URBANISTIQUE AU CANADA.....  | 48          |
| <i>Retour sur la tradition urbanistique canadienne de 1890 aux années 1990.....</i>   | <i>48</i>   |
| Fin du 19 <sup>e</sup> siècle -1914 : Mouvement de réforme urbaine.....   | 51          |
| De 1914 à 1929 : la Première Guerre mondiale et les années de prospérité.....   | 52          |

|   |            |
|---|------------|
| De 1929 à 1939 : La crise économique des années 1930.....                                 | 54         |
| De 1939 à 1945 : la deuxième Guerre mondiale.....   | 55         |
| De 1945 à 1965 : La période d'après-guerre et de rénovations urbaines.....                | 56         |
| De 1965 à 1980 : Démocratisation de l'urbanisme.....                                      | 57         |
| De 1980 à 1990 : Néo-conservatisme ou post-modernisme.....                                | 58         |
| La décennie 1990 : l'urbanisme comme mode de gestion.....                                 | 59         |
| CONTEXTE D'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE.....                         | 61         |
| <i>Un bref retour sur les principaux événements de l'histoire de la région.....</i>       | <i>61</i>  |
| <i>Les premiers exercices d'aménagement et de planification : 1899 à 1930.....</i>        | <i>63</i>  |
| La Commission d'embellissement d'Ottawa (1899).....                                       | 64         |
| Rapport de la Commission d'embellissement d'Ottawa par F. G. Todd (1903).64               |            |
| Report of the Federal Plan Commission on a General Plan for the Cities of                 |            |
| Ottawa and Hull par H. S. Holt (1915).....  | 66         |
| Rapport Cauchon (1922).....   | 70         |
| La Commission du district fédéral (1927).....   | 71         |
| RÔLE ET MOTIVATION DE LA CDF ET DE MACKENZIE KING DANS LA CONCEPTION DU                   |            |
| PLAN D'AMÉNAGEMENT DE 1950.....   | 72         |
| <i>Situation socio-économique et politique de l'époque.....</i>                           | <i>72</i>  |
| <i>Vision mise de l'avant par la Commission et Mackenzie King à cette époque.....</i>     | <i>73</i>  |
| L'AUTEUR ET SA VISION : JACQUES GRÉBER L'ARCHITECTE, LE JARDINIER,                        |            |
| L'AMÉNAGISTE, L'URBANISTE.....  | 76         |
| <i>Biographie sommaire.....</i>   | <i>76</i>  |
| <i>Influences (mouvements, théories, pratiques, auteurs, etc.).....</i>                   | <i>78</i>  |
| LES PROPOSITIONS DU PLAN D'AMÉNAGEMENT.....   | 81         |
| <i>La description des thèmes.....</i>   | <i>81</i>  |
| Le problème ferroviaire.....  | 81         |
| La circulation.....   | 84         |
| L'aménagement urbain.....   | 87         |
| Les bâtiments et services publics.....  | 92         |
| Les transports en commun.....   | 93         |
| Éducation physique – sports – espaces libres.....   | 94         |
| Tourisme et récréation.....   | 96         |
| L'esthétique.....   | 96         |
| La dédicace du plan de la capitale nationale.....   | 98         |
| <i>Retour sur les 32 opérations du plan Gréber.....</i>                                   | <i>99</i>  |
| <i>La mise en œuvre des propositions telles que présentées dans le plan</i>               |            |
| <i>d'aménagement.....</i>   | <i>103</i> |
| L'ordre de priorité.....  | 103        |
| Les lieux d'intervention.....   | 105        |
| ANALYSE ET THÉORISATION DU PLAN D'AMÉNAGEMENT DE GRÉBER.....                              | 108        |
| <i>Les tendances lourdes qui se dégagent des propositions d'intervention : Visions et</i> |            |
| <i>intentions d'impacts.....</i>  | <i>108</i> |
| <b>CHAPITRE II: UNE ANALYSE GÉOGRAPHIQUE STRUCTURALE DU</b>                               |            |
| <b>TERRITOIRE DE LA CAPITALE NATIONALE.....</b>   | <b>113</b> |
| REGARD GÉOGRAPHIQUE SUR L'HISTOIRE DE LA FORMATION DE L'ESPACE URBAIN DANS                |            |
| LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE.....   | 113        |

|  |     |
|--|-----|
| <i>Description géographique et physique du territoire</i> .....                                      | 113 |
| <i>Histoire du développement de l'espace urbain sur le territoire de la capitale nationale</i> ..... | 117 |
| La période précoloniale : avant 1650.....  | 118 |
| La période coloniale : de 1650 à 1857.....   | 118 |
| Restructuration des dynamiques territoriales : de 1650 à 1800.....                                   | 119 |
| Les premières formes d'établissement : de 1800 à 1857.....   | 119 |
| L'essor de l'industrie forestière.....   | 120 |
| De la région industrielle à la région de la capitale nationale : 1857 à 1950.....                    | 127 |
| La nouvelle capitale nationale.....  | 127 |
| Les nouveaux efforts de planification urbaine : mise en valeur du site.....                          | 128 |
| Bouleversements politiques, sociaux et culturels : 1970 à aujourd'hui.....                           | 131 |
| Centralisation de l'État fédéral.....  | 131 |
| Tertiarisation de l'économie.....  | 131 |
| Développement de la vocation culturelle du gouvernement fédéral.....                                 | 132 |
| Évolution de la notion de patrimoine et considération envers le patrimoine industriel.....           | 132 |
| LE PARCOURS STRUCTURAL DE L'ÉTABLISSEMENT HUMAIN.....  | 133 |
| <i>Les trois couches de spatialité : la théorie</i> .....  | 134 |
| La couche profonde.....  | 134 |
| La couche intermédiaire.....   | 135 |
| La couche de surface.....  | 138 |
| La spatialisation des unités de voisinage.....   | 139 |
| Rassemblement.....   | 141 |
| Évasion.....   | 141 |
| Concentration.....   | 141 |
| Dispersion.....  | 142 |
| Valorisation urbaine extensive.....  | 143 |
| Valorisation rurale extensive.....   | 143 |
| Valorisation rurale intensive.....   | 143 |
| Étalement urbain.....  | 144 |
| <i>Trois couches de spatialité : sur le territoire de la capitale nationale</i> .....                | 144 |
| Positionnement et déploiement de la structure.....   | 145 |
| Le vacuum primitif.....  | 145 |
| Les massifs terminatifs.....   | 145 |
| Les gradients urbain et rural.....   | 145 |
| Le seuil.....  | 146 |
| Les aires urbaines.....  | 147 |
| Les aires rurales.....   | 147 |
| Les aménagements qui réalisent la structure.....   | 148 |
| Les déclinaisons du vacuum : des origines aux années 1980.....                                       | 148 |
| La manifestation des valeurs d'occupation urbaine sur le territoire : de 1800 aux années 1980.....   | 157 |
| La manifestation des valeurs d'occupation rurale sur le territoire : de 1800 aux années 1980.....    | 164 |
| La présence d'enclaves sur le territoire.....  | 170 |
| Les manifestations du seuil.....   | 171 |

|  |            |
|--|------------|
| Changements sociaux et nouvelles considérations : des années 1980 à<br>aujourd'hui .....   | 172        |
| <b>CHAPITRE III : COMPARAISON ENTRE LA VISION D'AMÉNAGEMENT DE<br/>GRÉBER ET L'ANALYSE DE LA DYNAMIQUE RÉGIONALE RÉVÉLÉE PAR<br/>LA GÉOGRAPHIE STRUCTURALE .....</b> | <b>178</b> |
| COMPARAISON ENTRE LE SCHÉMA DE GRÉBER ET L'AMÉNAGEMENT ACTUEL DE LA<br>RÉGION .....  | 178        |
| <i>Comparaison visuelle</i> .....  | 179        |
| <i>Les réalisations, abandons et réalisations partielles du Projet d'aménagement de la<br/>        capitale nationale</i> .....                                      | 180        |
| L'héritage encore présent du Plan Gréber .....   | 181        |
| Ce que nous révèlent les recommandations abandonnées ou modifiées .....  | 182        |
| COMPARAISON ENTRE LE SCHÉMA DE GRÉBER ET LE SCHÉMA DE LA STRUCTURATION<br>MORPHOGÉNÉTIQUE DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE .....                                | 184        |
| <i>Comparaison visuelle</i> .....  | 184        |
| <i>Les opérations de Gréber v.s. l'alignement des gradients</i> .....  | 185        |
| L'influence du gradient urbain sur les recommandations de Gréber .....   | 186        |
| L'influence du gradient rural sur les recommandations de Gréber .....  | 189        |
| <i>Les opérations de Gréber v.s. le déploiement des zones d'influence urbaine et<br/>        rurale</i> .....  | 194        |
| Le déploiement des zones d'influence urbaine et les recommandations de Gréber<br>.....   | 194        |
| Le déploiement des zones d'influence rurale et les recommandations de Gréber<br>.....  | 196        |
| LA RÉALISATION DES AMÉNAGEMENTS IMPRÉVUS ET LA STRUCTURE DE LA RÉGION .....  | 199        |
| <i>L'unité canadienne et l'aménagement de la région de la capitale nationale</i> .....   | 199        |
| <i>L'émergence du mouvement écologique et l'aménagement de la région de la<br/>        capitale nationale</i> .....  | 202        |
| <i>La sensibilité envers le patrimoine industriel et l'aménagement de la région de la<br/>        capitale nationale</i> .....                                       | 203        |
| <b>CONCLUSION .....</b>  | <b>206</b> |
| EN RÉSUMÉ .....  | 206        |
| RETOUR SUR LA QUESTION DE RECHERCHE .....  | 207        |
| L'OBJECTIF ET L'UTILITÉ DU MÉMOIRE .....   | 209        |
| <b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>   | <b>210</b> |

## Liste des figures

|           |   |        |
|-----------|---|--------|
| Figure 1  | : Parcours morphogénétique de l'établissement humain  | p. 30  |
| Figure 2  | : Zonage proposé pour Ottawa-Hull   | p. 68  |
| Figure 3  | : Modèle de Burgess ou modèle à zones concentriques   | p. 69  |
| Figure 4  | : Réseau ferroviaire existant dans Ottawa-Hull and environs   | p. 82  |
| Figure 5  | : Réseau ferroviaire proposé dans Ottawa-Hull and environs  | p. 82  |
| Figure 6  | : Emprise du réseau ferroviaire au centre-ville avant sa<br>relocalisation  | p. 83  |
| Figure 7  | : Emprise du réseau ferroviaire sur la Pointe Nepean avant sa<br>relocalisation   | p. 84  |
| Figure 8  | : Système routier projeté dans Ottawa-Hull et les environs  | p. 85  |
| Figure 9  | : Région de la capitale nationale   | p. 87  |
| Figure 10 | : Répartition d'unités de voisinage ou de paroisses et de centres de<br>communauté à la périphérie de la zone urbaine actuelle et dans le<br>cadre des extensions futures prévues | p. 91  |
| Figure 11 | : Promenade dans le Parc de la Gatineau   | p. 111 |
| Figure 12 | : Plaines LeBreton après les expropriations (1968)  | p. 112 |
| Figure 13 | : Place de la Confédération (1939)  | p. 112 |
| Figure 14 | : Région de la capitale nationale   | p. 114 |
| Figure 15 | : Réseau hydrographique principal de la région  | p. 115 |
| Figure 16 | : Géopanorama de la région de la capitale nationale   | p. 116 |
| Figure 17 | : Ligne du temps permettant un repère des principaux événements   | p. 117 |
| Figure 18 | : Activités aux abords du Canal Rideau (1877-1880)  | p. 121 |
| Figure 19 | : Drave sur la rivière Outaouais (1882)   | p. 122 |
| Figure 20 | : Positionnement des communautés et institutions sur le territoire de<br>la ville d'Ottawa vers 1870  | p. 124 |
| Figure 21 | : Accroissement de la surface bâtie de 1810 à 1945 dans Ottawa-<br>Hull   | p. 126 |
| Figure 22 | : Résidences et institution en bordure du Chemin d'Aylmer   | p. 130 |
| Figure 23 | : Ceinture de musées dans le vacuum   | p. 132 |
| Figure 24 | : Schématisation d'une position de seuil  | p. 137 |
| Figure 25 | : Parcours morphogénétique de l'établissement humain  | p. 139 |
| Figure 26 | : Positions et trajectoires   | p. 140 |
| Figure 27 | : Diagramme de phases   | p. 142 |
| Figure 28 | : Positionnement des gradients urbain et rural et de la position<br>de seuil  | p. 143 |
| Figure 29 | : Installations de Booth sur la rive ontarienne (1907)  | p. 152 |
| Figure 30 | : Installations de E.B. Eddy sur la rive québécoise (1902)  | p. 152 |
| Figure 31 | : Vue d'ensemble du noyau industriel sur la rivière Outaouais<br>au début du 20 <sup>e</sup> siècle   | p. 153 |
| Figure 32 | : Équipements hydroélectriques sur la chute des Chaudières (1920)   | p. 154 |
| Figure 33 | : Les aménagements articulés au vacuum  | p. 157 |

|           |   |        |
|-----------|---|--------|
| Figure 34 | : schéma de la structure(1810-1870).....  | p. 159 |
| Figure 35 | : Installations sur l'axe d'évasion en direction de Rockcliffe.....   | p. 161 |
| Figure 36 | : Schéma de la structure (1870-1930).....   | p. 163 |
| Figure 37 | : Schéma de la structure (1930-1970).....   | p. 166 |
| Figure 38 | : La chute des Chaudières.....  | p. 167 |
| Figure 39 | : Marché By au début du 20 <sup>e</sup> siècle.....   | p. 173 |
| Figure 40 | : Schéma de la structure (1970-aujourd'hui).....  | p. 174 |
| Figure 41 | : Plan directeur de la Capitale.....  | p. 179 |
| Figure 42 | : Orthophoto de la région de la capitale nationale.....   | p. 180 |
| Figure 43 | : Plan directeur de la Capitale.....  | p. 184 |
| Figure 44 | : Schéma de la structure de la région de la capitale nationale.....   | p. 185 |
| Figure 45 | : Croquis montrant les possibilités offertes par le site, pour<br>aménager une terrasse commémorative dominant la région<br>urbaine de la capitale..... | p. 188 |
| Figure 46 | : Plan directeur de la Capitale.....  | p. 193 |
| Figure 47 | : Front urbain matérialisé par l'implantation des édifices<br>gouvernementaux à Hull.....   | p. 201 |
| Figure 48 | : Édifices de l'ancienne E.B. Eddy (Domtar) en 2004.....  | p. 204 |

## Liste des cartes

- Carte 1 : Positions des 32 recommandations proposées dans le *Projet d'aménagement de la capitale nationale* de Jacques Gréber.....p. 107
- Carte 2 : Schéma de la structure de la région de la capitale nationale.....p. 177

## Liste des sigles

|        |   |
|--------|---|
| AANB : | Actes de l'Amérique du Nord britannique |
| CBD :  | Central Business District               |
| CCN :  | Commission de la capitale nationale     |
| CDF :  | Commission du district fédéral          |
| CEO :  | Commission d'embellissement d'Ottawa    |
| CIP :  | Canadian International Paper            |
| CNR :  | National-Canadien (chemin de fer)       |
| CPF :  | Commission du plan fédéral              |
| CPR :  | Pacifique-Canadien (chemin de fer)      |
| GRC :  | Gendarmerie royale du Canada            |
| MRC :  | Municipalité régionale de comté         |
| OTPC : | Ottawa Town Planning Commission         |

## Remerciements

Tout d'abord, j'aimerais remercier deux professeurs qui, grâce à leur enthousiasme et leur expertise, ont su, tout au long de la rédaction de ce mémoire, me conseiller et m'aider à structurer certaines réflexions : mon directeur de recherche Gérard Beudet, ainsi que Serge Gagnon.

Je voudrais également remercier parents et amis pour le support moral et technique qu'ils ont su m'offrir. Plus particulièrement, j'aimerais souligner l'influence et le support considérable qu'ont manifesté certains individus par leur présence et certains échanges entretenus au cours des derniers mois : Suzanne, James, Joanna, Claude, Samuel, Guillaume et Daniel.

Finalement, une mention spéciale est adressée aux auteurs et artisans de la géographie structurale pour avoir eu le courage, l'audace et l'intégrité intellectuelle de penser l'aménagement et le développement urbain autrement.

## Introduction

Vers la fin des années 1930, la situation urbanistique canadienne s'active plus sérieusement. Les autorités de l'époque se voient forcées de réagir face à une augmentation de la démographie urbaine, survenue entre 1880 et 1920. De plus, à cette même époque, les mouvements hygiéniste, fonctionnaliste ainsi que le *City Beautiful* sont bien présents dans l'esprit des urbanistes, des planificateurs et également des politiciens. L'aspect identitaire et symbolique d'une ville saine où il fait bon vivre est donc au centre des préoccupations urbanistiques. Cette situation est particulièrement observable dans la région de la capitale nationale. Depuis 1857, la ville d'Ottawa fut promue au rang de capitale du Canada, engendrant ainsi la promotion d'une certaine vision particulière quant au développement de la région. Plusieurs organismes visant à promouvoir l'aménagement de ce territoire ont alors vu le jour. En 1899, apparut la *Ottawa Improvement Commission* (OIC), suivie et remplacée par la *Federal District Commission* (FDC) en 1927 et finalement remplacée à son tour par la Commission de la Capitale nationale (CCN) en 1959. Un objectif est récurrent au sein de ces organismes, soit celui d'embellir et d'améliorer l'aspect esthétique de cette région anciennement industrielle et où les activités économiques reliées au domaine forestier avaient dans le passé façonné le paysage.

De plus, il faut également mentionner que sur la scène politique, on assiste à un tournant plus interventionniste de l'État fédéral. La fonction publique de la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle cherche alors des moyens de s'installer et de marquer une présence forte tant dans les affaires publiques que sur le territoire de la capitale nationale. Le symbole d'un État fort, ambitieux et porté vers l'avenir se manifestera à travers des gestes d'aménagement qui viendront marquer la présence de l'État fédéral sur le territoire. Les problèmes engendrés par l'explosion démographique au sein des villes ainsi que la volonté politique de voir s'accroître la fonction publique, marquèrent le contexte particulier dans lequel on chercha à proposer des solutions aux problèmes

urbanistiques de cette région. En 1936, le Premier Ministre de l'époque, W. L. Mackenzie King, fera appel à Jacques Gréber, un architecte aménagiste de renom diplômé de l'École des beaux-arts, afin de proposer une série de recommandations quant à l'aménagement de la région de la capitale nationale. Les travaux de Gréber furent interrompus durant la deuxième Guerre mondiale, et ce n'est qu'en 1950 que ce dernier déposa son *Projet d'aménagement de la Capitale nationale*. Ce plan d'aménagement fut un document très marquant dans l'histoire du développement de la région. La vision qu'il proposa fut pleinement endossée par la Commission de la capitale nationale (CCN) et donna lieu à la mise en chantier de plusieurs de ses propositions.

Dans le cadre de ce mémoire, il sera question de porter un regard analytique sur le développement et l'aménagement de la région de la capitale nationale suite au projet d'aménagement que proposa Jacques Gréber. L'objectif sera de comprendre le sens et les résultats de la mise en chantier de ses propositions par la CCN, afin d'améliorer notre compréhension du développement et de l'évolution de la dynamique urbaine sur ce territoire.

Dans la région de la capitale nationale, la question identitaire s'est souvent retrouvée au centre d'une controverse suite aux gestes d'aménagement proposés par les différentes instances décisionnelles. Cette situation fut principalement mise en place suite à deux événements majeurs survenus vers le milieu du 19<sup>e</sup> et le début du 20<sup>e</sup> siècle. Tout d'abord, l'événement déclencheur remonte à 1857, soit lors de la nomination de la ville d'Ottawa comme nouvelle capitale nationale du Canada. Cette annonce aura une incidence majeure sur la perception de la région et son territoire. La ville d'Ottawa passera alors d'une ville à vocation principalement industrielle, à une ville où le pouvoir politique et le secteur tertiaire devront dominer. De plus, au début du 20<sup>e</sup> siècle, l'idée de la création d'un district fédéral fait son chemin. Le Premier ministre de l'époque, Sir. Wilfrid Laurier, parle alors de créer un état indépendant, ayant un territoire situé de part et d'autre de la rivière Outaouais. L'idée ne fut cependant jamais réalisée dans son intégralité, mais influença grandement la création de ce qu'on appelle aujourd'hui la région de la capitale nationale.

Dans un premier temps, afin de bien comprendre le contexte dans lequel se dérouleront les principales activités d'aménagement de la région, il sera question de faire un retour sur l'histoire des principaux courants urbanistiques au Canada et plus particulièrement comment ils se sont manifestés au sein de la région de la capitale nationale. Comme mentionné, l'aménagement de ce territoire fut grandement marqué par l'influence d'un personnage qui fut à la tête de la planification territoriale. Ce personnage, Jacques Gréber, ainsi que le mandat qui lui fut octroyé par la CDF à cette époque, seront également sujets à l'analyse dans la première partie de ce mémoire. Il sera également question d'analyser les principales propositions d'aménagement telles que formulées et présentées par Gréber dans son *Projet d'aménagement de la capitale nationale*. Cette première partie consistera en une mise en contexte et une présentation des principaux éléments qui seront soumis à l'analyse et à la comparaison dans les étapes subséquentes.

Les modes d'aménagement et d'intervention, dont les fondements reposent sur la dynamique du décret de valeur, donc « du haut vers le bas » plutôt que sur l'émergence de celles-ci, donc « du bas vers le haut », peuvent, à certains endroits, être sujets à une mauvaise intégration. Comme nous le verrons, la pratique d'un urbanisme fonctionnaliste fondé sur un découpage strictement utilitaire et économique du territoire, a parfois de la difficulté à assurer la pérennité ou la durabilité de ses projets. Depuis le tout début de son histoire urbanistique, la région de la capitale nationale s'est fait imposer ce mode d'urbanisation. Sans vouloir faire un procès d'intention ou condamner des individus qui ont mené ces projets à terme, il sera plutôt question de faire la démonstration que, parmi les propositions d'aménagement qui furent soumises, le niveau de réussite de celles-ci fut variable, principalement en raison de ce mode d'intervention.

Il sera alors question de soumettre à une analyse le principal plan d'aménagement de la région déposé en 1950, soit le *Projet d'aménagement de la capitale nationale*, produit par Jacques Gréber. L'objectif sera alors d'expliquer, à l'aide de certains éléments tirés du cadre théorique de la géographie structurale, les raisons qui

expliquent la réalisation, l'abandon ou la modification des différentes propositions d'aménagement présentes dans le plan Gréber. Dans le cadre de cette analyse, un retour sur les principales phases du développement de l'espace urbain sera fait. Ce sera à travers cette évolution spatio-temporelle du développement urbain de la région, que s'insérera l'analyse du parcours de l'établissement humain telle que proposée par la théorie de la forme urbaine<sup>1</sup>. Par la suite, une carte de la structuration profonde de la région sera tracée. L'objectif de ce schéma sera de proposer un support visuel permettant une meilleure compréhension du déploiement des principaux axes structurants ainsi que les fronts urbains et ruraux présents dans l'agglomération Ottawa-Gatineau.

La complexité et la dynamique particulière de ce territoire situé de part et d'autre de la rivière Outaouais et par le fait même sur le territoire de deux provinces distinctes, en fait un sujet pour le moins captivant. Cependant, on remarque que sur le plan urbanistique, peu de recherches, outre celles produites par la CCN, se sont penchées sur la situation de la capitale nationale. On remarque également une absence de programmes d'étude en urbanisme ou en aménagement dans la région. Les trois principales universités situées sur le territoire de la capitale nationale n'offrent aucun programme rattaché à l'étude des phénomènes urbains permettant ainsi au milieu de la recherche universitaire local de se pencher sur la situation urbanistique de leur propre région. Néanmoins, certaines organisations, soit municipale ou gouvernementale, réfléchissent sur le sujet, mais ces réflexions se font généralement dans le cadre de projets politiques précis, diminuant ainsi l'objectivité de ces recherches.

En dernier lieu, il sera question de comparer l'analyse du plan Gréber de 1950 et l'analyse du territoire issue de la géographie structurale. L'objectif sera de fournir une explication des résultats encourus par la mise en œuvre des propositions du plan à la lumière de la structuration régionale révélée par l'analyse géographique structurale du territoire de la capitale nationale.

---

<sup>1</sup> Gaëtan DESMARAIS, et Gilles RITCHOT, (2000), *La géographie structurale*, Paris : l'Harmattan.

Avant d'entamer la partie concernant l'analyse, une présentation de la méthode de recherche sera faite. Les étapes de la mise en application du cadre théorique issu de la géographie structurale dans le cadre d'une analyse comparative seront alors présentées et détaillées. Cette section concernant la démarche et la méthode de recherche proposera également une brève bibliographie commentée des principaux ouvrages qui furent indispensables pour la réalisation de cette recherche. De plus, cette revue de littérature permettra également de cibler les domaines où l'on remarque une lacune évidente au niveau de la littérature. Cette description de la méthode sera précédée d'une mise en situation et d'une présentation de la question de recherche.

## Question de recherche

### ***Mise en situation : l'aménagement de la région de la capitale nationale, au-delà des faits urbanistiques***

La question de l'aménagement de la région de la capitale nationale a depuis longtemps outrepassé les simples considérations des faits techniques et urbanistiques. La mission et les motivations de développement de l'espace urbain de cette région sont, depuis un siècle et demi, une question se rattachant au principe de création et de représentation d'une identité, et plus précisément, d'une identité pancanadienne. Il est donc possible d'affirmer que l'aménagement urbain de la région de la capitale nationale est d'abord et avant tout pensé et planifié selon des critères peu communs, voir même uniques. Comme l'indique Ken Hillis : « Early planning in Ottawa takes the form of a piece-meal architectural admixture. On paper there remains a series of largely unrealized proposals designed to promote an image of national identity.»<sup>2</sup> Les volontés d'embellissement de la région se font entendre dès sa consécration en tant que capitale nationale. Ces priorités d'embellissement et d'assainissement seront vite rejointes par la volonté encore plus forte de créer un idéal identitaire à l'image de la volonté de sa majestée la Reine Victoria, incessamment repris par les partis politiques fédéraux d'Ottawa.

De plus, Jacques Gréber, dont le mandat d'aménagement fut octroyé par un organisme fédéral, avait très certainement cette mission de création identitaire en tête, car c'est avec cette volonté qu'il introduit son *Projet d'aménagement de la Capitale nationale* en 1950:

« Une capitale est *le reflet, le symbole* de la nation entière. La capitale du Canada, comme de tout État fédératif, au même titre que Washington ou Berne, prend toutefois une importance *spéciale* : c'est la ville qui, pour chaque Canadien, et pour tous les étrangers, doit être représentative de l'ensemble des dix provinces confédérées, sans

---

<sup>2</sup> Ken Hillis, (1992), « A History of Commissions : Threads of An Ottawa Planning History » dans *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 21, no. 1, octobre, p. 46.

toutefois porter préjudice aux attributions et aux prérogatives des capitales provinciales. »<sup>3</sup>

Avec un regard historique sur la situation, on constate rapidement l'existence d'un contraste fort et évident entre l'identité locale, fortement marquée par le passé industriel de la région, versus l'identité décrétée par le pouvoir politique visant à transformer la nouvelle capitale nationale en un symbole identitaire pour l'ensemble des canadiens et canadiennes. Un peu plus loin dans son ouvrage, Gréber en rajoute et affirme que : « [...] l'aménagement de la capitale est donc une œuvre nationale, dont chaque canadien pourra être fier, et dans laquelle l'idée nationale peut se concrétiser par des actes matériels. »<sup>4</sup> Il est alors possible de croire que cette « imposition identitaire » à travers les gestes d'aménagement proposés par Gréber, a rencontré quelques résistances, quant à leur réalisation. Ces obstacles aux réalisations de Gréber se seront manifestés de différentes façons, et l'objectif sera de vérifier si ceux-ci sont d'origine conjoncturelle et technique ou plutôt structurale.

Dans ce mémoire, il sera alors question de proposer une étude comparative entre la vision d'aménagement de la région de la capitale nationale véhiculée à travers le *Projet d'aménagement de la Capitale nationale* de 1950 et une lecture dite « géographique-structurale » de cette même région. Le plan que présente Gréber, propose une compréhension des dynamiques et des réalités présentes sur le territoire, permettant ainsi d'expliquer et de justifier des gestes d'aménagement. Il sera donc intéressant, en premier lieu de comprendre en quoi consistait le plan de Gréber. Ses origines, ses influences, ses motivations et ses recommandations seront donc présentées dans un premier chapitre. Par la suite, une lecture du territoire, alternative à celle que proposa Gréber, sera proposée. Celle-ci, sera effectuée à l'aide d'éléments théoriques tirés de l'approche de la géographie structurale. Cette nouvelle lecture sera alors en mesure de proposer une interprétation différente des dynamiques présentes sur le territoire. Une comparaison entre l'aménagement actuel de la capitale nationale et le schéma des interventions proposé par Gréber permettra de faire ressortir les propositions

---

<sup>3</sup> Jacques Gréber, (1950), *Projet d'aménagement de la capitale nationale*, Ottawa : Service d'aménagement de la capitale nationale, p. 157.

<sup>4</sup> *Ibid.* p. 158.

qui furent réalisées, abandonnées ou modifiées. Par la suite, des explications quant à l'issue de la mise en œuvre de ces propositions seront offertes à l'aide du schéma de la structure de la région proposé au chapitre deux. En d'autres mots, il sera question d'analyser et d'expliquer les échecs et les réussites de certains projets issus ou inspirés du Plan Gréber, à travers la vision géographique-structurale de la région.

## Démarche et méthode de recherche

### ***Comment opérationnaliser une analyse comparative entre les deux visions de la région ?***

Il existe plusieurs méthodes de recherche utilisées dans le cadre d'études menées en aménagement urbain. Celles-ci proposent aux chercheurs des étapes de mises en œuvre leur permettant d'obtenir une analyse rigoureuse et efficace pouvant répondre à leurs objectifs de recherche.

Parmi cette panoplie de méthodes de recherche dans le domaine des sciences humaines, plusieurs d'entre elles ont déjà fait leurs preuves et furent utilisées à maintes reprises. Ces méthodes de recherche classiques sont efficaces certes, mais encore faut-il que l'objet de recherche traité soit compatible avec celles-ci. De plus en plus, on observe au sein de la communauté scientifique et chez plusieurs chercheurs une tendance au métissage et à la fusion dans l'élaboration de méthodes de recherche<sup>5</sup>. La création de méthodes est considérée comme une piste de solution méthodologique de plus en plus efficace. Ces métissages méthodologiques doivent cependant conserver une rigueur scientifique adéquate et ne pas devenir une source de biais pouvant modifier les résultats de la recherche.

Dans le cadre de ce mémoire, il sera question d'évaluer et d'analyser la vision de la région que propose Gréber, ainsi que sa lecture des dynamiques territoriales. La réalisation, l'abandon ou la modification de plusieurs des propositions présentes dans son plan d'aménagement, témoigneraient des variations et des inégalités quant à l'exactitude de son analyse. Une nouvelle analyse ou une analyse alternative à celle de Gréber sera proposée à l'aide d'éléments tirés d'un cadre théorique appelé géographie structurale, développé au cours des dernières décennies par Gilles Ritchot et Gaëtan Desmarais. La mise en application de cette approche par d'autres chercheurs dans le

---

<sup>5</sup> L'ouvrage de Abbas Tashakkori et Charles Teddlie, intitulé *Mixed methodology : combining qualitative and quantitative approaches* dans la collection Applied Social Research Methods, en est un bon exemple.

cadre de recherches antérieures<sup>6</sup> a permis de révéler une structuration abstraite présente sur le territoire, et par le fait même d'expliquer les dynamiques urbaines observables sur un territoire donné. L'apport significatif que permet la géographie structurale quant à la compréhension du développement de la forme urbaine fut donc précédemment démontré.

En dernier lieu, il sera question de confronter cette analyse issue de la géographie structurale à la vision que proposa Gréber. Cet exercice aura comme objectif d'apporter des explications aux résultats de la mise en œuvre du plan Gréber. De plus, les résultats auront également comme finalité d'apporter un regard nouveau sur la région à travers la révélation de la structure sous-jacente aux formes urbaines observables empiriquement.

Dans le cadre de ce mémoire de recherche, il faudra développer une méthode de recherche originale et adaptée aux contraintes et exigences du sujet à l'étude. Cette méthode de recherche sera donc développée et orchestrée dans une succession de trois étapes correspondant aux trois principaux points du mémoire.

La première étape consistera en une analyse documentaire. Celle-ci se fera autour du plan d'aménagement proposé par Jacques Gréber. Tout d'abord, il faut comprendre que ce plan est le résultat d'une conjoncture historique, politique, économique et sociale très particulière. Afin d'être en mesure de comprendre l'œuvre de Gréber, il nous faudra poser un regard sur certains points précis. Un retour sur l'histoire urbanistique au Canada ainsi que l'histoire de la région de la capitale nationale et ses institutions vouées à son aménagement sera fait afin de bien comprendre le contexte dans lequel ce projet d'aménagement intervient. Une brève biographie du personnage derrière ce projet de planification urbaine sera présentée afin de permettre une meilleure compréhension de ses influences et les origines de sa vision de l'aménagement urbain. Les antécédents de Jacques Gréber dans le domaine de l'aménagement urbain étaient bien connus, c'est pourquoi il sera intéressant de les mettre en parallèle avec les exigences et les objectifs de la Commission du district fédéral (CDF) qui le mandata. Afin de bien comprendre les

---

<sup>6</sup> G. Beaudet (1997), G. Desmarais (1995), S. Gagnon (2003), G. Ritchot (1999),.

propositions de Gréber, il sera donc essentiel de comprendre quels étaient les objectifs encourus par la demande d'un projet d'aménagement de la région de la capitale nationale. Finalement, une lecture approfondie et une compréhension du plan d'aménagement seront effectuées. L'objectif est de comprendre le plan Gréber et d'observer dans quelle mesure il fut mis à exécution (ses réalisations, ses abandons et ses modifications). De plus, une recherche documentaire ainsi qu'une analyse de sources supplémentaires pouvant apporter d'autres informations pertinentes sur l'aménagement de la capitale nationale depuis le milieu du 20<sup>e</sup> siècle seront faites.

La deuxième étape consistera à faire une analyse du territoire à l'aide du cadre théorique choisi, soit la géographie structurale. Cette analyse du territoire nécessite la mise en œuvre d'une méthode composée de l'approche morphologique dans l'analyse du développement urbain et de l'approche historico-interprétative quant aux événements marquants qui ont ponctué l'histoire de la région. Ces deux approches nécessitent à leur tour une analyse documentaire ainsi qu'une observation *in situ* des différentes composantes du territoire. (aménagement, aspects géographiques, équipements, etc.)

La troisième étape consistera à faire l'analyse comparative des résultats et des informations obtenues lors des deux premières étapes. L'analyse structurale du territoire aura donc comme objectif d'offrir une meilleure compréhension de la situation actuelle, et ainsi permettre d'interpréter les résultats observables du projet d'aménagement de Gréber.

### **Première étape : Le Plan Gréber et l'analyse documentaire**

Voyons maintenant comment seront menées et agencées ces différentes étapes dans la mise en œuvre de la méthode de recherche. Tout d'abord, nous expliquerons en quoi consiste l'analyse documentaire. Mentionnons que la majorité des documents soumis à l'analyse sont des documents écrits, tandis que d'autres sont plutôt une combinaison entre le document écrit et visuel, notamment les cartes et autres

illustrations de la région. L'analyse documentaire se divise en deux grandes parties. La première étant l'analyse préliminaire, et la seconde étant l'analyse proprement dite.

L'analyse préliminaire comporte une série d'étapes permettant de mener à terme une analyse efficace et pertinente du document. Tout d'abord, il est question de comprendre le contexte dans lequel le document fut produit. Dans son texte sur l'analyse documentaire, André Cellard mentionne : « Il nous semble aller de soi que, pour produire une analyse un tant soit peu étoffée et crédible, le chercheur doit posséder une connaissance intime de la société dont il interprète les témoignages. »<sup>7</sup>

Le contexte social général et particulier qui entoure le document, son auteur ainsi que les destinataires sont d'une importance primordiale dans le cadre de cet exercice d'analyse. C'est généralement à travers ces connaissances du contexte que le document prend tout son sens. Le contexte de création du plan Gréber sera donc également au centre de nos préoccupations. L'analyse préliminaire couvrira donc les facettes les plus pertinentes de son contexte. Un retour historique ainsi qu'un état de la situation quant à l'urbanisme au Canada et sur le territoire de la capitale nationale à cette époque sera fait. Par la suite, il sera question des caractéristiques particulières de l'auteur du plan ainsi que la situation sociopolitique de la région. Finalement, un retour sera fait sur les intentions de la CDF et de la CCN à cette époque.

Suite à l'analyse préliminaire, nous devons entamer l'analyse à proprement parler du document, soit le plan Gréber. Cette partie consiste essentiellement à développer une compréhension la plus juste possible du document soumis à l'analyse et c'est pour cette raison que l'analyse préliminaire est si importante. Dans notre cas, il sera question de comprendre en quoi le plan Gréber s'inscrit non seulement comme l'un des éléments les plus marquants dans l'histoire de la région de la capitale nationale, mais également en quoi consistaient ses propositions d'aménagement et les répercussions qu'elles ont entraînées suite à leur réalisation. Il sera alors question d'établir une

---

<sup>7</sup> André Cellard, "L'analyse documentaire" dans Poupart et al. (1997), *La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques*, Boucherville, Gaëtan Morin Éditeurs, p. 256.

description des différentes propositions. Par la suite, l'ordre de priorité tel qu'établi par Gréber, quant à la réalisation de ses propositions, sera repris et contribuera à alimenter notre analyse du plan d'aménagement. Finalement, il sera question de localiser physiquement à l'aide d'une carte, l'emplacement géographique des différentes propositions. Cette démarche permettra ultimement de procéder à une théorisation des propositions de Gréber en tentant de faire ressortir les tendances lourdes qui se retrouvent au sein de son rapport.

Notons que l'analyse documentaire sera accompagnée d'observations *in situ* permettant de repérer visuellement l'ensemble des réalisations du plan d'aménagement. Ces observations contribueront à tracer le portrait de ce qui fut réalisé, versus ce qui fut modifié ou abandonné.

En résumé, cette première partie, essentiellement axée sur une analyse documentaire, visera à développer les connaissances nécessaires à l'interprétation du plan Gréber dans son ensemble, tout en remettant ce dernier dans son contexte historique, territorial et géographique. De plus, les observations sur le terrain contribueront en partie à faire le bilan de l'application et de la réalisation des propositions du projet d'aménagement.

### **Deuxième étape : La géographie structurale et l'analyse morphologique et historico-interprétative**

En ce qui concerne la deuxième étape de la méthode, il s'agira d'appliquer le cadre théorique choisi dans une démarche vouée à l'analyse territoriale. Pour ce faire, la géographie structurale demande de combiner une approche morphologique de l'évolution de la forme urbaine sur le territoire et une approche historico-interprétative des divers événements marquants en relation avec leur situation géographique. Dans un premier temps, l'évolution morphologique et le parcours du développement de la forme urbaine sur le territoire seront retracés. Par la suite, une analyse de l'histoire sociale, économique, politique et urbanistique qui a ponctué l'évolution de la région de la capitale nationale, sera effectuée. Deux types de cueillette de données seront nécessaires,

soit la recherche documentaire ainsi que l'observation *in situ*. Cette combinaison servira à opérationnaliser l'approche de la géographie structurale.

Avant même d'entrer dans les détails méthodologiques, il apparaît essentiel de définir convenablement en quoi consiste le cadre théorique qui sera utilisé lors de ce mémoire.

### **La géographie structurale : le quoi et le pourquoi**

L'approche structurale en géographie humaine fut développée il y a quelques décennies. Les principaux théoriciens de cette approche, Gilles Ritchot et Gaëtan Desmarais, ont non seulement élaboré toute une approche scientifique soutenue permettant une compréhension et une interprétation des réalités observables sur le terrain, mais ils ont également grandement contribué au rapprochement et au développement de l'interrelation entre les différentes sciences humaines. Leurs réflexions théoriques reposent sur quelques *a priori* scientifiques permettant ainsi de structurer et de développer leur pensée.

Tout d'abord avant même de discuter de l'approche comme telle, il nous faut clarifier quelques notions de base permettant d'établir quelques principaux points de repère théorique. Débutons par une brève analyse du rapport qui régit les relations entre l'homme et la nature. Une analyse de première instance soulève de prime abord que ce rapport relève d'une relation de type utilitaire. L'homme puise ses ressources au sein de la nature. Par exemple, en ce qui concerne ses formes d'établissement, l'homme dépend d'un certain savoir technologique certes, mais ce dernier entretient également une dépendance face à la nature qui lui fournit un lieu, un espace géographique, un contexte lui permettant de s'établir et de développer des technologies. Cela étant dit, le rapport entre l'homme et la nature semble, à première vue, être direct. La géographie structurale propose cependant un saut théorique qui stipule que cette relation entre l'homme et la nature serait plutôt indirecte et que celle-ci doit nécessairement être appréhendée à travers un *interdit de propriété*. « L'interdit de propriété est une prohibition qui

s'interpose *a priori* entre l'homme et la nature et qui empêche toute prise de possession immédiate. »<sup>8</sup> Cet interdit de propriété serait donc une sorte de médiateur entre l'homme et la nature qui engendrerait la création de dynamiques propres à l'homme. Dans ce cas-ci, il est question d'hominisation qui se traduit notamment à travers le concept de propriété privée ainsi qu'une dynamique de mimétisme. Comme l'explique Girard dans Desmarais et Ritchot en parlant du phénomène de mimétisme engendré par l'interdit de propriété : « Le sujet serait ainsi fasciné, non pas tant par les qualités particulières de l'objet, mais bien par le désir de l'autre qui en empêche la possession immédiate. »<sup>9</sup>

Par ailleurs, depuis l'école de Chicago, plusieurs théories concernant l'évolution morphologique du tissu urbain ne semblent pas concevoir les particularités topographiques ainsi que la sémiologie qui y est associée, comme des facteurs influents. Le modèle radioconcentrique de Burgess en est l'exemple le plus marquant. Face à l'incapacité et à l'échec de ses théories quant à leur capacité de témoigner convenablement des réalités s'opérant sur le terrain, la géographie structurale propose un nouvel *a priori*, soit celui que l'espace est anisotrope. Elle considère que les caractéristiques géographiques et topographiques d'un lieu influencent grandement son type de développement. Ce postulat est à la base de la compréhension de l'approche structurale. Si l'on considère que les différents lieux sur un territoire ne sont pas égaux sur le plan qualitatif, il nous est plus facile de comprendre pourquoi l'être humain développe des désirs par rapport à l'occupation d'un certain espace. Tandis que l'école de Chicago considère que le territoire sur lequel s'opère la formation de l'espace urbain est isotrope et un lieu où l'on peut projeter des formes d'occupation spatiale, la géographie structurale prétend plutôt que le territoire est anisotrope et est influencé par une structure sous-jacente qui a un impact sur le développement et l'occupation spatiale en surface.

Cet impact sur le développement se traduit essentiellement à travers la création d'une dynamique de valorisation d'un bien, et dans ce cas-ci, du territoire. Les

---

<sup>8</sup> Gaëtan DESMARAIS et Gilles RITCHOT, (2000), *op.cit.*, p. 16.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 18.

différences qualitatives d'un espace par rapport à un autre engendrent également une différenciation quant à la valeur économique de ceux-ci. Selon Ritchot :

« En tant que facteur ou paramètres, les valorisations économiques permettraient d'abord la manifestation, par l'aménagement concret, d'une structuration morphologique préexistante, et ensuite la rentabilisation de cet aménagement par les forces productives. »<sup>10</sup>

Suite à l'élaboration de ces *a priori*, nous sommes maintenant en mesure de comprendre le cadre théorique qui permettra d'analyser les phénomènes observés. Dans le cadre de ce mémoire, nous ferons essentiellement appel au concept du « parcours de l'établissement humain », tel que développé et présenté par Gaëtan Desmarais. Avant même de débiter son explication, voici tout d'abord une schématisation du parcours de l'établissement humain. Comme en témoigne l'illustration ci-dessous, ce parcours est composé de niveaux, aussi appelés « couches de spatialité »<sup>11</sup>.

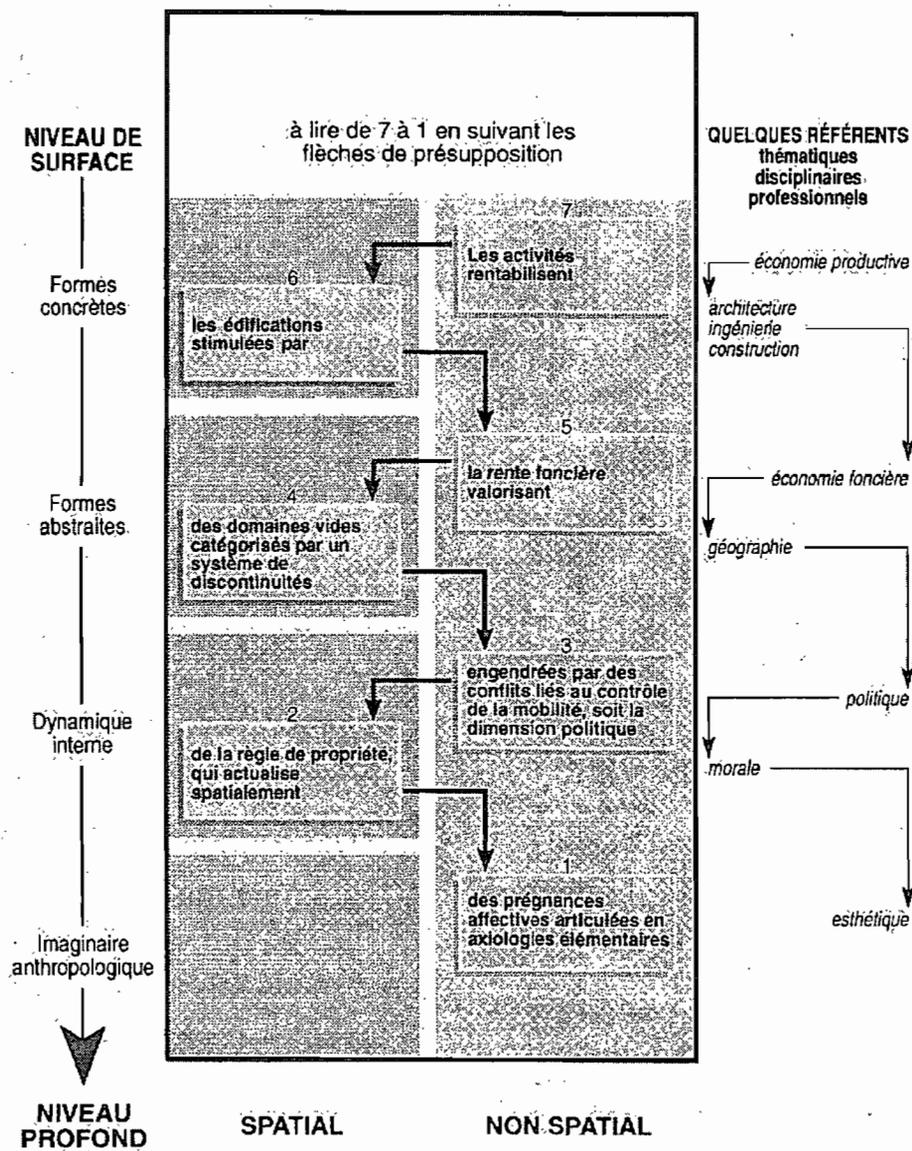
---

<sup>10</sup> Gilles, RITCHOT, (1992), « La valorisation économique de l'espace géographique », dans *Cahiers de géographie du Québec* - Volume 36, n° 98, septembre 8, p.182.

<sup>11</sup> Gaëtan DESMARAIS et Gilles RITCHOT, *op. cit.*, p. 63.

Fig. 1.

Parcours morphogénétique de l'établissement humain<sup>12</sup>



Source : Gaëtan Desmarais, *Parcours morphogénétique de l'établissement humain*, 1995.

<sup>12</sup> Gaëtan Desmarais, (1995), *La morphogenèse de Paris. Des origines à la Révolution*, Paris : l'Harmattan, p. 72.

À l'intérieur de chacune de ces couches de spatialité s'articule une série de phénomènes liés à la formation de l'espace urbain. Au niveau anthropologique, on observe essentiellement un *investissement de valeurs anthropologiques profondes* ainsi qu'une *actualisation de ces valeurs par la règle de propriété*. Au niveau géopolitique, on observe une *appropriation politique de l'espace géographique à laquelle conduisent les trajectoires de mobilités* ainsi que *l'engendrement de la structure abstraite des positions par les conflits entre ces trajectoires*. Finalement, au niveau socio-économique, on observe une *valorisation économique de ces positions par la rente*, *l'édification de formes d'occupation concrètes*, ainsi que *la rentabilisation de ces formes concrètes par les activités fonctionnelles*<sup>13</sup>.

Au travers de ces différentes étapes, viennent se greffer d'autres concepts et phénomènes permettant de rendre compte des dynamiques présentes sur le territoire. Parmi ces autres concepts, on retrouve *la spatialisation des unités de voisinage, les qualités d'occupation spatiale (trajectoires et positions), les vacuums, les massifs, les enclaves*, etc. Il sera préférable, afin d'alléger la présentation de cette section, de présenter ces diverses notions théoriques au cours du développement et de l'analyse dans le deuxième chapitre. Cette formule permettra de faire une application directe de ces notions à travers des exemples concrets et pertinents.

### **Opérationnalisation de la géographie structurale à travers une analyse morphologique de la ville et une analyse historico-interprétative du lieu**

Tout d'abord, en ce qui concerne l'analyse morphologique du territoire de la CCN, celle-ci sera utilisée en premier lieu dans le but de faire un retour sur l'évolution des formes d'occupation et du cadre bâti sur le territoire. Ceci nous permettra d'analyser le rythme et les différentes phases du déploiement et de la formation de l'espace urbain sur le territoire à l'étude. Cette analyse morphologique sera accompagnée de cartes illustrant cette évolution spatiale et temporelle. Une recherche documentaire au niveau

---

<sup>13</sup> Gaëtan DESMARAIS et Gilles RITCHOT, *op. cit.*, p. 62.

de documents écrits et visuels permettra également de retracer les différentes étapes de cette évolution.

Concernant maintenant l'approche historico-interprétative, celle-ci permettra de donner un sens et une profondeur historique aux observations liées à l'évolution morphologique des formes d'occupation et du cadre bâti sur le territoire. Le cadre théorique utilisé nécessite une compréhension du contexte anthropologique, historique, géographique, socio-politique et économique associée aux lieux qui seront analysés. Ces éléments d'information seront essentiellement puisés lors de recherches documentaires composées de documents écrits et visuels.

Parallèlement à cette recherche documentaire, une série d'observations *in situ* sera effectuée afin d'alimenter les réflexions et les connaissances des lieux. L'intérêt accordé à la valorisation profonde ou anthropologique du territoire est d'une importance capitale dans l'application de la géographie structurale. Les observations sur le terrain auront donc comme objectif de permettre une compréhension de la configuration des gradients urbain et rural, de la distribution des fronts urbains ou ruraux, d'où se situent les massifs, les verrous, le seuil, etc. La réponse à ces questions de positionnement ne sera pas issue d'observations *in situ* uniquement, mais plutôt d'une confrontation entre ce que les sources documentaires peuvent nous révéler et les observations sur le terrain.

### **Troisième étape : Confrontation des deux visions, Gréber versus la géographie structurale**

Finalement, la dernière section du mémoire sera essentiellement composée d'une analyse comparative entre la vision de la région et des dynamiques territoriales de Gréber, élaborées et transmises à travers son plan d'aménagement, ainsi que la vision de la région issue de l'approche structurale.

L'objectif de cet exercice est d'abord de faire ressortir les différences qui existent entre les deux visions. Pour ce faire, il faudra trouver un langage commun aux deux visions, afin de permettre une comparaison entre celles-ci. Lorsqu'il est question de

dynamiques territoriales en aménagement, certains concepts doivent pouvoir être développés afin d'analyser celles-ci. Les éléments concernant les lieux valorisés et dévalorisés et les types de valorisation reliés à ces lieux, devront être soulignés pour chacune des deux visions afin de permettre un exercice de comparaison. Il faudra alors traduire la vision de Gréber et ses propositions d'aménagements sous forme de langage plus abstrait faisant appel aux concepts mentionnés ci-haut, de lieux valorisés et dévalorisés ainsi que les types de valorisation associés à ces lieux. Pour ce faire, nous allons devoir, à la lumière de notre lecture du plan d'aménagement et de documents reliés à celui-ci, traduire la pensée de Gréber de façon plus théorique afin qu'ultimement nous soyons en mesure de la comparer avec la vision de la géographie structurale.

Encore une fois, cet exercice d'abstraction ou de théorisation se fera à l'aide de l'analyse documentaire. Nous prétendons qu'à la base, chaque geste ou proposition d'aménagement mis de l'avant par Gréber fut réfléchi et s'inscrit dans une vision globale d'aménagement. Ceux-ci ont donc une raison d'être individuelle et collective et ne sont pas mis de l'avant de façon aléatoire, mais plutôt sur la base d'une vision théorique qui propose un modèle d'organisation spatiale. Nous allons donc devoir outrepasser les propos tenus dans le plan Gréber suite à une analyse globale et holistique du document. C'est à travers cette analyse que nous prévoyons être en mesure de faire ressortir les à priori théoriques qui ont mené Gréber dans la conception de son plan d'aménagement.

### ***Les principales sources documentaires***<sup>14</sup>

Dans le but de faire le point sur les principales sources documentaires qui seront soumises à l'analyse et utilisées comme référence principale, il apparaît important de présenter une brève bibliographie commentée de ces principaux ouvrages. Il est possible de diviser en six grandes catégories les secteurs d'information traités dans ce mémoire. Il sera alors question de décortiquer ces catégories et de faire un bref survol des

---

<sup>14</sup> Afin d'alléger le texte, il ne sera mentionner que le titre, l'auteur et la date des sources documentaires présentées. Pour les références complètes des documents mentionnés dans cette section, il faut se référer à la bibliographie à la fin du mémoire.

principaux ouvrages de référence qui ont été jugés essentiels lors de la cueillette des données.

### **Le plan Gréber et ses prédécesseurs**

Concernant tout d'abord le plan Gréber et ces prédécesseurs, on retrouve trois documents considérés comme les sources essentielles à consulter. Tout d'abord, il y a le *Projet d'aménagement de la capitale nationale* lui-même, déposé officiellement en 1950 et rédigé par Jacques Gréber. Ce document constitue le principal objet d'analyse du mémoire. L'ouvrage est divisé en trois parties distinctes, soit une description détaillée des caractéristiques de la région, suivie d'une constatation entourant les problèmes issus de l'aménagement à cette époque, et finalement d'une section où l'auteur présente une série de propositions dans l'optique d'un réaménagement de la région. Très riche en informations, il traduit en textes et en images les intentions d'aménagement de l'expert-conseil qui fut mandaté à l'époque par la CDF. Malgré plusieurs articles ou documents qui existent à propos de ce plan d'aménagement, il demeure la source la plus riche et fiable par rapport aux intentions et à la vision qu'avait Jacques Gréber de l'avenir urbanistique de cette région.

Près d'une trentaine d'années au paravant, en 1915, un autre plan d'aménagement fut soumis aux autorités politiques de l'époque. Ce document intitulé *Report of the Federal Plan Commission on a General Plan for the Cities of Ottawa and Hull* contient certains éléments intéressants par rapport à l'aménagement urbain de la région de la capitale nationale, et son histoire. Ce rapport présenté par Herbert S. Holt débute par une brève description de la naissance de la commission. On y retrouve l'explication de certains événements historiques intéressants entourant la création de la région de la capitale nationale. Les propositions soumises dans ce rapport sont influencées par deux principaux facteurs : L'aménagement urbain de Washington et le *City Beautiful*. On retrouve très certainement dans ce document le germe de plusieurs idées qui seront reprises par Gréber dans son plan d'aménagement. On réalise que les principales préoccupations de ce dernier en 1950 étaient, pour la plupart, déjà présentes en 1915. Pour des raisons de conjonctures politiques, et surtout économiques, la mise en

œuvre des recommandations de ce rapport fut assez timide. Cet ouvrage est d'une importance significative, notamment parce qu'il permet de mieux comprendre le contexte dans lequel s'inscrit le plan Gréber. De plus, cet ouvrage semble être une bonne source de référence en ce qui concerne certains événements historiques qui ont joué un rôle dans le développement de la région de la capitale nationale.

En terminant cette chronologie décroissante des principaux ouvrages concernant l'aménagement de la région de la capitale nationale, on retrouve un rapport rédigé par Frederick G. Todd en 1903, intitulé *Rapport et correspondance de la Commission d'Embellissement d'Ottawa*. Étant donné la nature du personnage à l'origine de ce rapport, ce dernier concerne presque exclusivement la création de parcs et de promenades sur le territoire de la capitale nationale, qui à cette époque, se limite à la Rive ontarienne. Même si le nombre et le type de parcs suggérés dans ce rapport ne sont pas nécessairement pertinents dans le cadre de ce mémoire, le rapport dans son ensemble révèle cependant des informations fondamentales. La présence de Todd à Ottawa témoigne d'une volonté et d'une sensibilité grandissante de la part de la classe politique à la question de l'environnement et du paysage vert. On réalise le potentiel de beauté paysagère que possède le territoire de la capitale nationale, et cet aspect du territoire sera fondamental dans l'élaboration des rapports subséquents (Holt, Gréber, CCN).

### **Jacques Gréber, le personnage derrière le projet d'aménagement de la capitale nationale**

Dans un objectif de se renseigner sur un auteur, il est souvent nécessaire de consulter des ouvrages extérieurs qui ont eux-mêmes porté un regard critique ou analytique par rapport à l'auteur. Jacques Gréber étant à tout le moins un personnage assez reconnu sur la scène des aménagistes du 20<sup>e</sup> siècle, il fut donc assez facile de trouver quelques ouvrages s'étant intéressés à ses réalisations et également au personnage lui-même.

Parmi les ouvrages incontournables, on retrouve en tête de liste la thèse de doctorat effectuée par André Lortie en 1997 qui s'intitule *Jacques Gréber (1882-1962) et l'urbanisme : le temps et l'espace de la ville*. Cette thèse porte donc sur le personnage et ses principales réalisations à travers le monde. On y présente tout d'abord une biographie du personnage. Ce document est important dans la mesure où il révèle et collige beaucoup d'informations sur le personnage qu'était Jacques Gréber, son histoire familiale, son passé professionnel, ses influences, etc. L'auteur de la thèse consacre un chapitre entier au plan d'aménagement de la région de la capitale nationale, en plus des autres plans qu'il a réalisés en Europe et aux États-Unis. On y retrouve une description détaillée de ses œuvres. La bibliographie de cette thèse est également très riche en références potentielles.

Deux autres articles sur l'auteur furent également retenus pour leur pertinence et la qualité de leur analyse. Tout d'abord, un article de Pierre Lavedan, paru en 1963, intitulé *Jacques Gréber 1882-1962*. Cet article est en quelque sorte une biographie abrégée de Jacques Gréber, avec une attention particulière portée à son projet d'aménagement de la capitale nationale. L'auteur de l'article m'apparaît cependant un très grand admirateur de Gréber, ce qui pourrait peut-être influencer l'objectivité de ses propos et de son analyse envers les travaux de Gréber. On note également que l'article s'intéresse surtout à l'importance accordée aux espaces libres et verts dans les aménagements de Gréber.

Finalement, l'article de Jean-Claude Delorme, parut en 1978, intitulé *Jacques Gréber urbaniste français*, m'est également apparu comme pertinent dans ma quête sur l'identité du personnage. Cet article traite essentiellement des différentes interventions de Gréber en Amérique et en Europe. On y fait également une critique face à l'avènement de l'urbanisme fonctionnel qui réduisait la profession à des intérêts entourant uniquement les routes et le logement social. L'auteur présente Gréber comme un des derniers vestiges de l'École des beaux-arts qui avait une vision encore suffisamment holistique et qui proposait des gestes d'aménagements urbains dans le

cadre d'une vision élargie de la ville. L'auteur de l'article fait également souvent référence à l'influence haussemannienne dans les propositions de Gréber.

## **Histoire de l'urbanisme au Canada**

Afin d'alimenter la vue d'ensemble sur la situation urbanistique et sur les tendances aménagistes de l'époque, il est intéressant de faire un bref retour sur l'histoire de l'urbanisme au Canada. Parmi les documents consultés, deux d'entre eux furent retenus et jugés fondamentaux et essentiels comme cadre de référence lors de la rédaction du mémoire.

Tout d'abord, l'article de Jeanne M. Wolfe, paru en 1994 dans la revue *Plan Canada*, intitulé *Retour sur le passé : un survol historique de l'urbanisme canadien*, se démarque du lot par sa qualité et sa concision. Cet article correspond au meilleur résumé historique que j'ai pu trouver concernant l'histoire de l'urbanisme au Canada. Ce dernier est accompagné d'un tableau synthèse efficace faisant état des principales images de la ville, des courants sociaux, des principales activités, des institutions, des textes ainsi que des styles d'urbanisme, le tout divisé en dix périodes allant de 1890 aux années 1990. L'article reprend en quelque sorte la division chronologique du tableau et présente les principaux faits marquants des dix périodes. On y explique entre autres la naissance des principaux courants urbanistiques et comment ceux-ci ont influencé le développement des villes canadiennes. Bref, cet article et le tableau qui l'accompagne sont certainement les références principales qui me permettront de tracer un survol historique de l'urbanisme au Canada.

L'ouvrage présenté par Alan F.J. Artibise et Gilbert Stelter, paru en 1979, intitulé *The Usable Urban Past: Planning and Politics in the Modern Canadian City*, représente une autre excellente source d'information concernant l'histoire de l'urbanisme au Canada. Ce document est en fait un recueil de textes présentés par différents auteurs, regroupant plusieurs sujets ou thèmes touchant l'histoire de l'urbanisme au Canada. La période couverte se limite cependant à la première moitié du

20<sup>e</sup> siècle et les régions dont il est question se situent principalement en Ontario et dans les prairies. Le document fut colligé selon une ligne directrice assez simple, soit en réponse aux principaux problèmes auxquels les urbanistes faisaient face à cette époque. Quelques textes sont particulièrement pertinents et proposent une chronologie intéressante de l'enchaînement des principaux courants urbanistiques influents au Canada. Le texte de Thomas I. Gunton, intitulé « The Ideas and Policies of the Canadian Planning Profession, 1909-1931 », est particulièrement intéressant dans la mesure où l'auteur établit clairement les distinctions entre les différents courants de pensées qui ont façonné la pratique de la planification urbaine au Canada. De plus, l'auteur nous explique comment se sont enchaînées dans le temps ces différentes influences et l'héritage qu'elles ont laissé. Notons également le texte d'Oiva Saarinen concernant l'influence de Thomas Adams et le mouvement des villes nouvelles britanniques (*Garden city*) dans la planification des « communautés ressources » au Canada. Son texte propose une explication claire quant à ce mouvement du début du siècle qui a influencé plusieurs planificateurs urbains de l'époque. En résumé, ce document renferme des textes d'une pertinence variable quant aux informations recherchées, mais soulignons que parmi ceux-ci, certains seront très importants, voire fondamentaux.

### **Histoire et urbanisme de l'Outaouais et de la région de la capitale nationale.**

Le projet d'aménagement proposé par Gréber s'inscrit dans une lignée déjà existante de tentatives de planification urbaine de la région. Toujours dans l'objectif de bien comprendre comment s'inscrit le plan Gréber dans cette série de gestes d'aménagement, il apparaît essentiel de faire un retour sur l'histoire, ainsi que sur le passé urbanistique de la région. Parmi les ouvrages et les articles consultés, huit d'entre eux seront retenus comme principales sources documentaires selon des critères basés sur la pertinence et la diversité des points de vue.

Tout d'abord, on retrouve l'ouvrage principal concernant l'histoire de l'Outaouais, sous la direction de Chad Gaffield, paru en 1994, intitulé *Histoire de*

*l'Outaouais*. Ce document est probablement l'ouvrage le plus complet et le mieux présenté concernant l'histoire de la région. Sans négliger totalement l'histoire de la Rive ontarienne, cet ouvrage traite cependant beaucoup plus en profondeur des événements survenus sur la Rive québécoise. La période couverte par l'ouvrage débute de la présence autochtone sur le territoire, allant jusqu'à la fin du 20<sup>e</sup> siècle. Ce collectif fait également appel à plusieurs coauteurs, experts dans leur domaine respectif, et qui viennent, à tour de rôle, apporter leur pièce au casse-tête historique de la région. On remarque cependant que l'histoire est surtout abordée à partir d'un point de vue socioculturel et un peu moins du point de vue politique ou économique, et encore moins du point de vue géographique. Cet ouvrage demeurera cependant la principale source de référence concernant les événements survenus dans la région.

Concernant l'histoire de la rive québécoise, la monographie de Lucien Brault, parue en 1950, intitulé *Hull : 1800-1950* sera également un ouvrage fondamental permettant de retracer le parcours historique de la région. Ce document semble être le premier consacré à l'histoire de la ville de Hull (ou Cité de Hull à cette époque). Le livre se divise selon les grands champs sociaux, politiques et économiques de la société de l'époque, soit l'administration, la justice, les industries, les écoles, la religion, etc. Ses sources semblent être composées de plusieurs extraits de procès-verbaux et de témoignages, ce qui en fait un livre d'histoire empreint de plusieurs faits anecdotiques. De plus, selon la bibliographie du document, les principales sources historiques consultées s'intéressent plutôt à la région d'Ottawa ce qui peut donner une vision différente de la ville de Hull. Le livre en question fut mandaté par le conseil de la cité de l'époque dans le cadre du 150<sup>e</sup> anniversaire de la cité de Hull, ce qui en fait un document où certains éléments moins reluisants de l'histoire de Hull sont absents. Néanmoins, cet ouvrage demeure une source intéressante sur le plan des mœurs et des habitudes de vie de la population de la ville de Hull à travers ce siècle et demi d'histoire.

Toujours concernant l'histoire de la rive québécoise de la région, l'ouvrage de Roger Poirier, paru en 1986, intitulé *Qui a volé la rue principale ?*, apporte également son lot de pertinences. Ce livre raconte en grande partie l'histoire des luttes citoyennes et urbaines qui ont eu lieu dans le secteur du vieux Hull lors des années 1970 et 1980. Cet

ouvrage fut rédigé par un animateur social et est présenté sous une forme assez particulière. On y retrouve des témoignages de citoyens et des coupures de presse relatant certains points marquants de ces luttes. Le caractère assez partisan et peu scientifique de cet ouvrage illustre, d'un point de vue très subjectif, les conflits qui ont fait rage dans ce quartier à cette époque. On y retrouve et y explique la liste des différents acteurs présents, tout en décrivant leur rôle et leur position dans les conflits. Outre son manque de rigueur et sa subjectivité évidente, cet ouvrage a le mérite de mettre à jour l'histoire de cette petite communauté qui a dû, durant quelques décennies, faire face à « Goliath ».

Toujours dans la lignée de documenter certains gestes d'aménagement aux conséquences lourdes et néfastes sur la région de l'Outaouais, l'ouvrage de Caroline Andrew, paru en 1981, intitulé *L'urbanisation : une affaire. L'appropriation du sol et l'État local dans l'Outaouais québécois*, fournit une excellente analyse des événements. Cet ouvrage trace un portrait plus ou moins récent (1980) de la propriété des sols dans la région. L'auteure retrace comment certains propriétaires terriens en sont venus à contrôler des portions très significatives du territoire. Il est également question de quelques luttes urbaines qu'ont engendrées ces appropriations ainsi que les expropriations qui ont eu lieu sur les deux Rives de la rivière (Hull et Ottawa). L'analyse menée dans cet ouvrage est présentée avec une très grande rigueur scientifique. Cet ouvrage fut pris très au sérieux par les autorités et les élites locales et fut très controversé, car plusieurs dirigeants de l'époque voyaient leur stratégie de contrôle politique et économique dévoilée au grand jour. Outre son côté « dénonciateur » cet ouvrage offre une quantité très intéressante d'explications de faits historiques à travers la dimension géopolitique de l'appropriation du territoire.

Concernant cette fois-ci l'histoire de la rive ontarienne de la région de la capitale nationale, l'ouvrage de John H. Taylor, paru en 1986, intitulé *The History of Canadian Cities. Ottawa An Illustrated History*, fut sans aucun doute un incontournable. Ce dernier contient une source considérable d'informations sur les débuts de la ville d'Ottawa. Les chapitres les plus pertinents sont les trois premiers, où l'on raconte

l'histoire et l'évolution des divisions du territoire, des luttes entre les différents groupes de la population, ainsi que l'implantation des différentes activités économiques entre 1800 et 1870. Cet ouvrage fournit également plusieurs schémas de la division des propriétés terrestres de l'ancienne ville d'Ottawa, Bytown. On retrouve également quelques références à la situation sur la Rive québécoise et la contribution de Wrightville (ancienne ville de Hull) à l'industrie du bois. Bref, cet ouvrage nous aide à comprendre comment se répartissaient les différentes classes sociales et économiques ainsi que les différentes activités sur le territoire, et donc les types de valorisation territoriale qu'on pouvait y retrouver. Ces informations seront donc très pertinentes et utiles lors du deuxième chapitre du mémoire où il sera question de retracer le parcours de l'établissement humain sur le territoire.

Toujours du côté ontarien, l'article de David L.A. Gordon, paru en 1998, intitulé *A City Beautiful plan for Canada's capital : Edward Bennett and the 1915 plan for Ottawa and Hull*, permet de bien comprendre certains événements sur le plan historique, mais également sur le plan de l'aménagement de la région. Cet article revient sur un des premiers rapports concernant l'aménagement de la région de la capitale nationale. Comme l'indique le titre de l'article, ce rapport fut essentiellement orienté par le mouvement du *City Beautiful*, et proposa un aménagement tout en beauté pour la région. L'article explique les raisons pour lesquelles le rapport se retrouva sur une tablette peu de temps après sa publication et fut tout aussi vite oublié par les autorités de l'époque. L'auteur nous fait cependant remarquer que plusieurs des recommandations présentes dans ce plan refirent surface près de 40 ans plus tard et seront mises en œuvre dans le cadre de projets d'aménagement, notamment à travers les recommandations du *Projet d'aménagement de la capitale nationale* de Jacques Gréber. Cet article est surtout intéressant dans la mesure où il démontre clairement les influences du mouvement *City Beautiful* dans l'aménagement de la région, notamment en ce qui concerne le territoire de la Rive ontarienne.

Parmi les autres ouvrages importants concernant l'histoire de la région, et plus particulièrement l'histoire de son aménagement urbain, l'article de Ken Hillis, paru en 1992, intitulé *A History of Commissions : Threads of An Ottawa Planning History*, fut

également jugé fondamental dans la compréhension des projets d'aménagement antérieurs. Cet article traite essentiellement de l'histoire de la planification urbaine dans la région de la capitale nationale. On y présente les premiers efforts d'embellissement, en passant par le rapport Todd, le rapport Holt, les travaux de la Federal Commission of Conservation, l'apport de Noulan Cauchon ainsi que le projet de Gréber. On y vulgarise et explique quelles étaient les missions et les visions encourues par ces différents acteurs. On y explique également les liens qui persistent entre certains et le contexte sociopolitique qui a grandement influencé la mise en œuvre des travaux qui ont façonné la région. L'aspect le plus pertinent de cet article demeure très certainement l'explication qu'il donne entourant les différentes étapes et successions quant à l'aménagement de la région.

Enfin, concernant cette fois-ci le volet historique relié à la question de l'identité, le texte de Serge Gagnon, paru en 2006, intitulé *Les élaborations identitaires dans la maîtrise de l'espace urbain : le cas de la région métropolitaine de Gatineau-Ottawa*, fut également jugé très important. Cet article est en quelque sorte le résumé d'une publication du même auteur paru en 2003 qui s'intitule : « *La morphogenèse de Gatineau-Ottawa ou comment se construit l'identité d'une région ?* ». Comme mentionné dans la description de cette publication, cet article aborde de front la problématique reliée à l'identité régionale en Outaouais et la relation qui existe entre celle-ci et la morphologie du territoire. Ce qui rend ce texte particulièrement intéressant, c'est que cette problématique est abordée dans le cadre d'une analyse se référant à l'approche théorique qui sera préconisée dans le cadre du mémoire, soit la géographie structurale. On retrouve cependant toutes les informations présentes dans cet article à l'intérieur d'une publication antérieure plus complète et d'avantage axée sur la théorie que sur l'histoire de la région et sur sa planification.

### **La géographie structurale**

La cinquième catégorie d'information nécessaire concerne le cadre théorique qui sera utilisé dans l'analyse du territoriale. Ce cadre théorique, appelé géographie

structurale est relativement récent et ne comporte pas une très grande quantité d'ouvrages à son égard. Parmi ceux-ci, six d'entre eux furent retenus et considérés comme fondamentaux dans la compréhension du cadre théorique et dans l'élaboration d'une méthode de recherche dans le cadre de ce mémoire. Les ouvrages se distinguent essentiellement en deux catégories ; les ouvrages théoriques et les ouvrages d'application concrète.

Débutons par l'ouvrage théorique dans lequel les deux auteurs de la géographie structurale présentent leur cadre théorique. Cette monographie rédigée par Gilles Ritchot et Gaëtan Desmarais, parue en 2000, s'intitule *La géographie structurale*. Celle-ci fut la référence principale en ce qui concerne l'approche théorique utilisée dans l'analyse du territoire de la capitale nationale. Elle renferme tous les détails théoriques et épistémologiques quant à la théorie qui sera mise de l'avant dans le cadre du mémoire. On y explique notamment en quoi consiste le parcours structural de l'établissement humain ainsi que plusieurs autres concepts auxquels plusieurs éléments d'analyse font référence, notamment en ce qui concerne les différentes unités de voisinage et les éléments de la structure sous-jacente.

Toujours dans le volet théorique de cette approche, on retrouve un numéro spécial intitulé *La géographie humaine structurale*, paru en 1992 dans la revue scientifique *Cahiers de géographie du Québec*. Ce numéro contient une série d'articles jugés très pertinents quant à l'explication du cadre théorique. Cette série de sept articles reprend les sept différentes étapes ou constats théoriques qui mènent à l'élaboration du parcours structural de l'établissement humain et en explique les fondements. Dans chacun des cas, les auteurs proposent une série d'explications visant à légitimer scientifiquement l'approche. Bref, cette série d'articles donne l'impression que c'est essentiellement à travers la parution de ce numéro spécial que la géographie structurale a fait son apparition sur la scène scientifique dans le domaine de l'aménagement et de la géographie humaine.

À mi-chemin entre l'ouvrage théorique et l'ouvrage d'application pratique, on retrouve le livre de Gilles Ritchot, paru en 1999, intitulé *Québec, forme d'établissement. Étude de géographie régionale structurale*. Cet ouvrage massif renferme une quantité impressionnante d'informations pertinentes nécessaires à la poursuite de mon mémoire de maîtrise. On y retrouve tout d'abord une partie consacrée au façonnement géographique et physique du territoire québécois suite aux différents phénomènes naturels (ex : glaciation). Par la suite, il aborde l'histoire de l'établissement des peuples autochtones sur le territoire et discute de la position des uns par rapport aux autres dans une perspective du contrôle politique de la mobilité. Tout en conservant l'ordre chronologique des événements, Ritchot nous explique les trajectoires d'établissement empruntées par les Français et les Anglais lors de l'époque coloniale. En plus de proposer une application de la théorie à l'échelle régionale du Québec, l'auteur propose également de jeter les bases d'une première analyse pour la ville de Montréal. Non seulement cet ouvrage regorge d'informations sur la mise en application de la théorie ainsi que sur des éléments d'analyse pertinents concernant le territoire à l'étude, celui-ci représente également une source importante d'information sur l'histoire de l'établissement humain au Québec. Le livre de Ritchot est définitivement un incontournable non seulement dans le cadre d'analyses structurales en géographie humaine et en aménagement, mais également pour tous ceux et celles qui ont la volonté de pousser plus loin leur compréhension de la société québécoise.

Dans la même lignée que l'ouvrage précédent, le livre de Gaëtan Desmarais, paru en 1995, intitulé *La morphogenèse de Paris. Des origines à la Révolution*, est un ouvrage à mi-chemin entre la théorie et la mise en application. Comme son titre nous l'indique, cet ouvrage explique le parcours de l'établissement humain dans l'agglomération de la ville Paris et ce, depuis les origines de la ville, jusqu'à la Révolution. Les premières parties de l'ouvrage sont consacrées essentiellement à la présentation de la théorie structurale de la forme urbaine. Les fondements de la théorie y sont donc expliqués et justifiés dans le cadre d'une argumentation scientifique rigoureuse. Par la suite, l'auteur applique le cadre théorique dans le cadre d'une analyse de la ville de Paris. Outre la façon dont il aborde les différents aspects de son analyse,

l'ouvrage ne comporte pas, dans la deuxième partie de son contenu, des informations utiles à mon mémoire. Notons cependant que la partie consacrée au cadre théorique ainsi que la forme que prend son texte sont très certainement d'un grand intérêt.

Malgré qu'il fut présenté dans le cadre des ouvrages de référence essentiels concernant l'histoire de l'urbanisme en Outaouais, l'ouvrage de Serge Gagnon, paru en 2003, intitulé *La morphogenèse de Gatineau-Ottawa ou comment se construit l'identité d'une région?*, représente également un ouvrage important dans le cadre de l'élaboration d'une méthodologie de travail en relation avec la géographie structurale. Cet ouvrage se classe du côté des ouvrages de mise en pratique de la théorie. On y retrouve une analyse de l'établissement humain dans la région de la capitale nationale essentiellement menée à l'aide de la théorie structurale de la forme urbaine. Dans le cadre du mémoire proposé, il sera question de pousser plus loin l'analyse de ce territoire en proposant un schéma correspondant à la structure sous-jacente présente sur le territoire à travers les deux derniers siècles. Cette étude sera donc un point de départ très intéressant et pertinent qui permettra de débiter notre analyse sur des recherches antérieures.

Finalement, le dernier document retenu parmi les essentiels dans la compréhension et la mise en application du cadre théorique de la géographie structurale est l'article de Gérard Beudet, paru en 1997, intitulé *Domaines «vides» et structuration morphologique de l'agglomération montréalaise*. Cet article démontre très efficacement qu'il est possible de faire appel à la géographie structurale comme outil d'analyse urbanistique, permettant ainsi de comprendre le fondement des dynamiques urbaines sur un territoire. L'auteur propose de faire le point sur les « domaines vides » qui ponctuent le territoire de l'agglomération montréalaise. Dans ce cas-ci, l'auteur explique la nature et la raison d'être de ces domaines, le tout à travers une analyse faisant appel aux principes développés par la géographie structurale. À travers son analyse, Beudet en profite également pour enrichir notre réflexion sur la pratique de l'urbanisme fonctionnaliste et propose une remise en question de certaines pratiques actuelles. À travers les points structurants que représentent les différents « domaines vides » de l'agglomération montréalaise, il trace une ébauche du schéma représentant la carte de la

structure morpho-dynamique de cette région, permettant ainsi d'illustrer ces éléments d'analyse. L'article nous permet de comprendre les principales raisons structurales qui expliquent le développement urbain inégal dans les différents quartiers et municipalités du territoire. Bref, ce document représente très certainement un exemple et une référence quant à la mise en œuvre de l'approche choisie.

### **Ouvrages de références générales**

En dernier lieu, il est question des ouvrages de références générales, consultés dans le but d'acquérir des informations nécessaires, mais qui ne font pas directement référence aux sujets abordés dans le mémoire. Parmi ces ouvrages, trois d'entre eux sont retenus et font parti des documents jugés essentiels.

Tout d'abord, l'ouvrage de Françoise Choay, paru en 1965, intitulé *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. La première partie de cet ouvrage est très intéressante, car l'auteure propose un survol des principaux courants urbanistiques qui ont influencé la formation de l'espace urbain. Ceux-ci sont séparés en courants distincts et souvent accompagnés d'exemples de mise en œuvre par les auteurs marquants reliés à ces différents courants. Par la suite, le reste de l'ouvrage nous présente plus en détail, divisé selon leur courant d'appartenance, les principaux auteurs et penseurs qui ont façonné le monde de l'urbanisme. Cet ouvrage sera surtout pertinent dans la mesure où il permet une bonne synthèse de l'histoire de l'urbanisme et permet de comprendre l'idéologie, l'origine et la fonction soutenues par les différents modes d'intervention et de planification urbaine.

On retrouve également, parmi ouvrages de référence, un ouvrage qui fut très utile dans la recherche de document de référence. Le guide de recherche rédigé par Jean-Pierre F. St-Amour, paru en 1978, intitulé *L'Outaouais québécois : Guide de recherche et bibliographie sélective*, est en quelque sorte un recueil bibliographique des documents portant sur l'Outaouais québécois. Parmi les informations qu'il renferme, on y retrouve une chronologie des événements ainsi qu'une énumération de la liste et les types de

documents disponibles, ainsi que l'endroit où l'on peut se les procurer ou les consulter. Cependant, étant donné la date de l'ouvrage, certains organismes ou institutions énumérés n'existent plus. De plus, comme son titre l'indique, cet ouvrage renferme des informations uniquement sur la partie québécoise du territoire analysé, et contient peu de documents traitant de la Rive ontarienne.

Finalement, un ouvrage traitant essentiellement de méthodologie fut retenu. Ce recueil de textes présenté par Jean Poupart et d'autres chercheurs en sciences humaines, paru en 1997, intitulé *La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques*, permet de faire le point sur certaines notions concernant notamment la recherche documentaire. Cet ouvrage collectif présente très bien les principaux enjeux méthodologiques auxquels les chercheurs en sciences humaines font face, et propose une série de pistes de solution concernant plusieurs volets de la recherche dans ce domaine. Notons que les chapitres traitant de l'analyse phénoménologique ainsi que de l'analyse documentaire furent retenus parmi les plus pertinents dans le cadre de l'élaboration d'une démarche de recherche adaptée au sujet qui sera traité.

Suite à cet exposé concernant la démarche et la méthode de recherche qui sera mise de l'avant dans le cadre de ce mémoire, ainsi que la présentation des principales sources documentaires sollicitées, il ne reste plus qu'à mettre en œuvre cette démarche et aborder de front les différents volets successifs de l'analyse.

## **Chapitre I : Le plan Gréber et l'aménagement de la région de la capitale nationale**

Dans ce premier chapitre, il sera question d'examiner en profondeur les tenants et aboutissants du principal projet d'aménagement qui influença considérablement l'articulation de la région de la capitale nationale. Le *Projet d'aménagement de la capitale nationale*, aussi appelé le plan Gréber, fut officiellement déposé en 1950. Au-delà de son contenu, il faut souligner que ce document est le résultat et le reflet d'une époque, d'une culture, et d'une vision, toutes indissociables du contexte dans lequel il fut rédigé. Il sera donc important de bien définir ce contexte en revenant d'abord sur le passé urbanistique au Canada. Par la suite, il sera pertinent de présenter un bref historique quant aux travaux d'aménagement du territoire de la capitale nationale qui précéderent l'ère Gréber. Toujours dans l'objectif de bien situer le document de Gréber dans un contexte permettant une bonne interprétation de celui-ci, nous discuterons du rôle important qu'ont joué d'autres acteurs dans son élaboration. Parmi ceux-ci, on retrouve notamment le premier ministre de l'époque, Mackenzie King, et la Commission du district fédéral (CDF). Par la suite, nous ferons ressortir les différentes influences de l'auteur. Gréber étant un personnage ayant déjà quelques antécédents au niveau de la planification urbaine, il sera donc important de bien identifier et comprendre ses principales influences. Finalement, le document lui-même sera soumis à une analyse. Il sera donc principalement question de scruter la partie plus opérationnelle du plan, soit les propositions d'intervention, leur ordre de priorité, leur lieu d'implantation, etc. Une analyse de celles-ci permettra de comprendre les tendances lourdes du plan et les intentions de l'auteur.

### ***Contexte urbanistique au Canada***

#### **Retour sur la tradition urbanistique canadienne de 1890 aux années 1990.**

L'histoire de l'urbanisme au Canada est un domaine de recherche essentiellement exploité par des chercheurs(es) en provenance du Canada anglais. La

plupart des expériences qui servent d'appui aux analyses historiographiques, sont donc majoritairement issues de l'Ontario ou des provinces de l'Ouest<sup>15</sup>. Cette remarque vise à souligner qu'au Québec, le volet historique de l'urbanisme est souvent peu développé et méconnu, car cette discipline semblait être devenue la chasse gardée des chercheurs ontariens et de l'ouest canadien. Il est cependant important de souligner la parution en 2004, d'un numéro spécial de la revue *Trames* consacré au quarante ans de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal<sup>16</sup>. Ce numéro renferme des articles<sup>17</sup> concernant l'évolution de la pratique de l'urbanisme au Québec et témoigne d'une volonté de la part des chercheurs québécois de s'approprier, eut aussi, cette discipline.

Il existe bel et bien une tradition et un passé riche et documenté sur la pratique d'un urbanisme dit « moderne » au Canada. Celle-ci remonte à la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Dans le cadre de cette section, la trame historique sera divisée en différentes époques qui reposent essentiellement sur des caractéristiques socioéconomiques et politiques. La division proposée dans ce travail est influencée par celle présentée par Jeanne M. Wolfe dans son article intitulé : *Retour sur le passé : un survol historique de l'urbanisme canadien*<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> Parmi les principaux ouvrages on retrouve : *Planning Canadian Communities*, de Gerald Hodge, *Planning and the Canadian Environment*, de Len Gertler, *Canadian Cities in Transition*, de Trudi Bunting et Pierre Filion, *Shaping the Canadian City 1890-1920*, de John Weaver, *Cities of Canada. Volume One: Theoretical, Historical and Planning Perspectives*, de George A. Nader, *Urban and Regional Planning in Canada*, de J. Barry Cullingworth, *The Canadian City*, de Gilbert Stelter et Alan Artibise, et *The Usable Urban Past: Planning and Politics in the Modern Canadian City*, de Gilbert Stelter et Alan Artibise.

<sup>16</sup> *TRAMES : L'Institut d'urbanisme, 1961/1962 – 2001/2002 : Un urbanisme ouvert sur le monde*, sous la dir. de Gérard Beaudet, (2004), Montréal : Éditions Trames ; Université de Montréal, Faculté de l'aménagement.

<sup>17</sup> Marie-Odile Trépanier, (2004), « Le cadre juridique de l'urbanisme en mouvement : 1961-2001 » dans *TRAMES : L'Institut d'urbanisme, 1961/1962 – 2001/2002 : Un urbanisme ouvert sur le monde*, sous la dir. de Gérard Beaudet, Montréal : Éditions Trames ; Université de Montréal, Faculté de l'aménagement, pp. 59-72.

Paul Lewis, (2004), « Les pratiques de l'urbanisme au Québec. 1961-2001 : continuité ou renouvellement ? » dans *TRAMES : L'Institut d'urbanisme, 1961/1962 – 2001/2002 : Un urbanisme ouvert sur le monde*, sous la dir. de Gérard Beaudet, Montréal : Éditions Trames ; Université de Montréal, Faculté de l'aménagement, pp. 73-83.

<sup>18</sup> Jeanne M. Wolfe, (1994), « Retour sur le passé : un survol historique de l'urbanisme canadien », dans *Plan Canada*, juillet, pp.12-34

Avant l'ère de planification dite « moderne », il existait déjà au Canada certaines tendances dans l'organisation physique des villes. La première période de planification correspond au premier geste d'implantation coloniale sur le territoire. Les villes furent alors essentiellement tracées par la métropole sur le modèle de ville coloniale (ex. Louisbourg, Halifax, Toronto). Par la suite, la période victorienne sera principalement caractérisée par une idéologie du « laisser faire » quant au façonnement des communautés. En d'autres mots, aucune instance municipale ou provinciale ne supervise la planification urbaine des villes à cette époque. Cette première vague de planification urbaine datant d'avant 1880 fait souvent l'objet d'une absence de réglementation. Sous cette idéologie, le développement urbain fut souvent attribuable au secteur privé. D'autres villes, dont la raison d'être et le développement reposaient d'abord et avant tout sur l'implantation d'une industrie, furent planifiées par des compagnies (ex. Guelph, Arvida, etc.). Ces villes industrielles planifiées étaient alors développées selon un plan d'aménagement qui convenait le mieux aux entreprises<sup>19</sup>. Cette planification, principalement issue du secteur privé, s'est aussi faite ressentir au sein des villes plus importantes à cette époque. Toutefois, selon Artibise : « In the larger cities, however, the results of the private decisions of thousands of individuals and corporations usually led to fragmented patterns of development. »<sup>20</sup> À la lumière de cette observation, il est difficile de parler de planification, du moins en ce qui concerne l'échelle municipale ou régionale. Il faudra attendre la fin du 19<sup>e</sup> et le début du 20<sup>e</sup> siècle pour que l'ensemble des provinces, à l'exception du Québec, se dote d'une réglementation quant au développement urbain. C'est donc en réponse aux différents problèmes que sont apparus les premiers efforts de planification « moderne » dans les villes canadiennes. D'autant plus qu'entre 1881 et 1921, la proportion de Canadiens et de Canadiennes vivant en milieu urbain est passée du quart à la moitié, ce qui a eu comme conséquence d'amplifier la lourdeur et l'importance des problèmes générés par ce laisser faire. Cette croissance démographique des villes fut principalement le résultat de l'immigration urbaine des individus en provenance de plus petites villes, du milieu rural et de d'autres

---

<sup>19</sup> Pour plus de détails sur les villes industrielles planifiées : Fortier, Robert (éd.) (1996), *Villes industrielles planifiées*, Montréal : Éditions Boréal, CCA.

<sup>20</sup> Alan F.J. Artibise, et Gilbert A. Stleter et al. (1979), *The Usable Urban Past : Planning and Politics in the Modern Canadian City*, Toronto : Macmillan of Canada, p. 167.

pays. De plus, un autre phénomène, celui-ci de nature administrative, viendra contribuer à l'augmentation de la population en milieu urbain. Il fut question d'une première vague de fusion municipale soit : l'annexion des banlieues à la ville (ex. Hintonburgh and Rideauville furent annexées à Ottawa en 1911.)

### **Fin du 19<sup>e</sup> siècle -1914 : Mouvement de réforme urbaine**

L'idéologie du laisser faire de l'époque victorienne a eu plusieurs répercussions sur l'état des villes canadiennes. Le manque de gestion généralisé et le désordre au niveau du développement des collectivités entraîneront plusieurs problèmes au sein de celles-ci. Une réforme en profondeur du mode de gestion s'impose afin de répondre à ces problèmes. Tout d'abord, les vagues massives d'immigration urbaine entraînent un problème majeur de surpopulation au sein des grandes villes. Cette surpopulation urbaine est principalement caractérisée par un niveau de pauvreté très élevé, car les nouveaux arrivants n'ont pas toujours les moyens de se nourrir ou de se loger. La pauvreté engendre également d'autres problèmes, notamment au niveau de la salubrité. La question de l'hygiène des villes devient alors une priorité pour les intervenants de l'époque. La situation n'est donc pas reluisante, principalement en raison du manque d'organisation spatiale criant et des problèmes de pauvreté et d'hygiène publique.

La pratique de l'urbanisme s'oriente alors vers une approche et un courant qui proposent la solution à ces enjeux sociaux. C'est donc à cette époque qu'apparaît, au Canada, un urbanisme orienté vers l'hygiénisme, la beauté, et l'esthétisme. Cet urbanisme s'inspirait des courants du mouvement du *City Beautiful* et des expériences du *Garden City*. Dans son ouvrage, Artibise propose une définition et une comparaison intéressante de ces deux mouvements du début du siècle dernier.

«The Garden City approach differed from the City Beautiful approach on the important question of the purpose of planning. While the City Beautiful advocates tended to emphasize urban aesthetics, Garden City planners stressed the health and housing of the residents. In several important respects, however, these two approaches had much in common. In both, planners would have a great deal of power (presumably with the support of the government officials) in changing the existing urban structure or

planning completely new towns. They both also stressed the segregation and sorting out of various urban functions- residential, commercial, industrial, and institutional. »<sup>21</sup>

Ces deux mouvements auront, à leur façon, une influence sur la pratique de l'urbanisme au Canada, notamment durant la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle.

### **De 1914 à 1929 : la Première Guerre mondiale et les années de prospérité**

Durant cette période, en plus des vagues d'immigration urbaines constantes, une croissance accrue de la population au sein des villes se manifeste durant la première Guerre mondiale. Celle-ci était essentiellement due à l'augmentation de la demande dans les industries qui produisent de l'équipement militaire. À l'issue de cette guerre, les grandes villes canadiennes complètement surchargées, se retrouvent sous une grande pression démographique.

À la fin de la guerre, en 1918, le Gouvernement fédéral proposa un projet de construction domiciliaire important afin de favoriser le développement urbain. À cette même époque, Thomas Adam, fondateur de l'Institut d'urbanisme du Canada, publie un ouvrage important, intitulé *Rural planning and Development*. Cet ouvrage aura des répercussions sur la pratique de l'urbanisme au Canada, notamment en ce qui concerne l'implication des pouvoirs publics dans la planification du développement urbain.

Durant les années d'après-guerre, et ce, jusqu'au début des années 1930, de nouveaux courants urbanistiques font leur apparition, soit le *City Planning* et le *Town Planning*. La mise en œuvre de projets issus du *City Beautiful* comportait un problème majeur, soit les frais importants que devait déboursier l'État dans le cadre de projets d'aménagement et laissait en suspens plusieurs problèmes d'ordre plus techniques auxquels étaient confrontés résidents et administrateurs. C'est pour cette raison que les penseurs de l'époque en sont venus à imaginer des façons hybrides de planifier le développement urbain, alliant ainsi préoccupations esthétiques et rentabilité

---

<sup>21</sup> *Ibid.* p. 169.

économique. Le *City Planning* est défini, selon Thomas Gunton, comme une approche mettant l'accent sur l'efficacité, la science et le zonage, en plus de tenir compte des propositions mises de l'avant par le *City Beautiful*, pour les boulevards, les parcs et les édifices publics<sup>22</sup>. Cette approche s'inscrit également dans la pensée américaine du libéralisme urbain, qui prévoyait un recul de l'implication étatique ainsi qu'une diminution de l'emphase mise sur les problèmes d'habitation et de santé publique.

D'autre part, un autre courant, appelé *Town Planning*, apparaît quelques années plus tard. Ce courant, souvent associé au concept de *Garden City* développé par Ebenezer Howard, et au radicalisme urbain, principalement popularisé par la Grande Bretagne, propose une vision différente de planifier la ville. Selon Thomas Adams, la différence entre le *City Planning* et le *Town Planning* peut se résumer ainsi :

«City planning is the control of the street lines, laying out of the boulevards and open space, control of sky line in buildings and other matters which are concerned with the monumental side of the town rather than with the home life of the people.  
Now town planning includes the consideration of every aspect of city life. And the essence of town planning is the safeguarding of the health of the community and the provision of proper homes for the people.»<sup>23</sup>

Il est important de souligner que selon le radicalisme urbain et le mouvement du *Garden City*, l'implication de l'État est primordiale et inévitable dans une optique de développement social et équitable permettant d'éliminer la pauvreté. Cette pensée découle directement de la montée du socialisme en Europe à cette époque.

Ces deux courants de pensée, le libéralisme et le radicalisme urbain, ont tous deux connu un certain succès et trouvé appui chez les planificateurs urbains de l'époque. Malgré ce partage dans l'opinion publique, le libéralisme urbain fut le courant majoritairement endossé par les autorités canadiennes de l'époque. Cette double influence apportera au modèle canadien de planification, sa traditionnelle saveur de compromis. Cette citation tirée du texte de Thomas Gunton, illustre très bien ce

---

<sup>22</sup> *Ibid.* p. 181.

<sup>23</sup> *Ibid.* p. 184.

métissage au niveau des influences dans la pratique de l'aménagement urbain au Canada.

«The Canadian planners' reliance on both American urban liberal and British urban radical style of planning resulted in a rather awkward compromise. Canadian planning represented the British model moderated by American influence; decreased emphasis on health and housing and equivocal support of the Garden City and state intervention. Also the fact that Canadian planning included some concern for housing, a belief in scientific humanism instead of merely science, and the use of zoning for public health as opposed to the use of zoning for efficiency alone, suggests some attachment to the American model as modified by British influence.»<sup>24</sup>

### **De 1929 à 1939 : La crise économique des années 1930**

La crise économique, survenue suite au fameux krach boursier d'octobre 1929, annonce une nouvelle vague de problématiques reliées à la pauvreté en milieu urbain. Bien que jamais réellement éliminés, les problèmes socioéconomiques refont leur apparition de façon beaucoup plus prononcée. Il est alors question de problèmes de criminalité, d'insalubrité, de congestion, etc. Les grandes villes canadiennes seront dorénavant plongées dans une nouvelle aire de désordre et de chaos.

Les autorités de l'époque doivent réagir. Plusieurs historiens et économistes s'entendent, et constatent qu'une des raisons à l'origine de ce krach boursier, est le manque d'intervention de l'État sur le marché. À cette même époque, l'économiste John Maynard Keynes met de l'avant son courant de pensée économique, le keynesianisme. Ce dernier propose une intervention de l'État dans l'économie, à certains moments précis, et ce, dans le but d'assurer le plein emploi. C'est donc vers le milieu des années 1930, que plusieurs réformes sociales, dont certaines passent en partie par l'urbanisme, furent mises sur pied. Parmi ces mesures d'intervention, un programme de secours aux chômeurs fut mis de l'avant par l'État, avec la création d'infrastructures et de parcs. Plusieurs municipalités ont alors grandement bénéficié de ces programmes et se sont dotées d'infrastructures et d'équipements publics majeurs dont l'impact sur la structure

---

<sup>24</sup> *Ibid.* p. 187.

et le développement urbain se fait encore sentir aujourd'hui. Par exemple, on assiste à la construction de la place de la confédération à Ottawa, à la création du jardin botanique à Montréal, et à l'inauguration du nouvel Hotel de ville et du pont Lions Gate à Vancouver.

Parallèlement à ces activités de relance économique, deux lois importantes sont adoptées. La première, soit la loi fédérale sur le logement, vise principalement à améliorer le sort des mal-logés. La seconde, la loi nationale sur l'habitation, a pour objectif de rendre les prêts hypothécaires plus accessibles afin de stimuler le développement immobilier. Ces deux lois avaient comme objectifs de limiter les effets dévastateurs de la crise économique et de calmer les revendications de la population.

En 1939, suite au déclenchement de la deuxième Guerre mondiale, les efforts mis de l'avant par l'État pour relancer l'économie et atténuer l'état de pauvreté de la population furent alors relégués au second rang dans les priorités.

### **De 1939 à 1945 : la deuxième Guerre mondiale**

L'avènement d'une guerre a des conséquences désastreuses sur le plan humain, certes, mais elle entraîne généralement, pour ceux qui sont épargnés par les destructions et les combats, un essor économique important. La guerre génère habituellement une situation de plein emploi, ce qui, dans le contexte de la fin des années 1930, viendra mettre un terme à la crise économique qui sévissait sur le territoire canadien.

Contexte oblige, cet essor économique se traduit par le développement de l'industrie de guerre, soit le développement de nouvelles technologies, de la métallurgie, de l'énergie, de la machinerie, etc. Ces grandes industries s'implantèrent essentiellement en secteur périurbain, ce qui entraîna plusieurs vagues de développement de quartiers résidentiels en périphérie de la ville. C'est à cette époque que la Couronne créa une société d'État appelée *Wartime Housing Ltd.* Entre 1941 et 1947, ce sont plus de 32 000 maisons qui furent mises en chantier à travers le Canada.

Sur le plan idéologique, la planification ne se fait pas nécessairement dans un souci esthétique, mais bien plus dans un souci d'efficacité et de rationalité. À cette époque, l'objectif était principalement de loger la population, tout en faisant la promotion de l'équité sociale et en tentant de remédier aux années de négligence du début de la guerre.

### **De 1945 à 1965 : La période d'après-guerre et de rénovations urbaines**

En raison de cette guerre, l'attention des autorités concernant les problèmes présents en milieu urbain, vers la fin des années 1930, fut détournée. Cela entraîna alors une détérioration de la situation des villes canadiennes. La problématique des taudis et d'entassement persistent malgré les efforts déployés avant le début de la seconde Guerre mondiale.

Les autorités entreprennent alors deux actions. Tout d'abord, le marché immobilier fut stimulé par la construction de « *maisons dignes des héros* » de la guerre, ce qui conduit à une stimulation du marché immobilier. De plus, les femmes de cette époque ont massivement investi le marché du travail pendant que les hommes étaient à la guerre, entraînant ainsi l'accroissement de la richesse moyenne des ménages. Cette situation déboucha sur le boom économique d'après-guerre. La croissance du marché immobilier, accompagnée d'une augmentation de la richesse et de la classe moyenne, donneront naissance aux premières manifestations de la société moderne et de consommation telle qu'on la connaît aujourd'hui. C'est à cette même époque se fait ressentir l'influence étasunienne et le développement du *American way of life*. Cette nouvelle façon de vivre entrainera le développement massif des banlieues, des équipements modernes, des centres d'achat, des électroménagers, etc.

Parallèlement au développement de la périphérie des villes, des campagnes de rénovations urbaines furent entamées. Celles-ci avaient deux objectifs principaux soit : l'élimination des taudis et l'adaptation du réseau viaire de la ville à l'automobile. Les

opérations de rénovations urbaines de l'époque ont souvent mené à l'éradication complète ou partielle de plusieurs centres urbains historiques et autres constructions potentiellement patrimoniales. Ce fut notamment le cas des plaines LeBreton à Ottawa et de la partie sur du secteur du Vieux-Hull à Gatineau. Ces quartiers furent généralement remplacés par de nouvelles structures ou de nouveaux équipements modernes et conformes à la vision du développement urbain de cette époque.

L'urbaniste perd graduellement son statut de concepteur et devient de plus en plus un gestionnaire ayant principalement comme fonction d'assurer l'application de règlements, de lois, de normes et se concentre essentiellement sur le lotissement et le zonage. À cette époque, le modèle rationnel domine la pensée et la pratique de l'urbanisme. Jeanne Wolfe exprime clairement la mentalité qui régnait au sein de la pratique de l'urbanisme durant ces années :

« C'est de cette période que date la vague du « processus de planification ». On se persuade que l'analyse scientifique et l'exercice du jugement objectif détiennent la clef des problèmes de l'urbanisme. On codifie le modèle rationnel, et les professionnels de l'urbanisme, confortés par la révolution quantitative dans les sciences sociales, se prennent pour des technocrates efficaces, imperméables aux jugements de valeur . »<sup>25</sup>

### **De 1965 à 1980 : Démocratisation de l'urbanisme**

Jusqu'au début des années 1970, les programmes de rénovations urbaines sont encore perçus positivement, et la mise sur pied de ces projets bat son plein. Parallèlement, plusieurs nouveaux programmes d'urbanisme au sein d'universités canadiennes font leur apparition. Les intellectuels de l'époque se penchent alors sur la question et posent un regard critique sur les conséquences et les résultats de ces opérations de rénovations urbaines<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Jeanne M. Wolfe, (1994), *op. cit.*, p. 26.

<sup>26</sup> C'est à cette époque, en 1961, que Jane Jacobs publia son livre *The Death And Life Of Great American Cities*, dénonçant les pratiques de l'urbanisme moderne.

Peu de temps après, vers le milieu des années 1970, plusieurs résultats de ces travaux de rénovations s'avèrent catastrophiques. C'est alors qu'apparurent, de façon beaucoup plus structurée et systématique, des soulèvements populaires contre ce type de travaux de réaménagement. L'urbanisme est de plus en plus considéré comme un phénomène qui s'inscrit dans un processus politique. C'est alors qu'apparaît le mouvement de l'*Advocacy Planning* qui propose une implication beaucoup plus directe de la part de la population, notamment à travers l'implantation de divers mécanismes de consultations publiques. Par la suite, tout le concept entourant la démocratisation de la prise de décision en urbanisme ainsi que la participation populaire furent développés.

De plus, à cette même époque, se développe de plus en plus une sensibilisation aux notions de patrimoine urbain et d'environnement. Encore une fois, cette réaction survient suite aux travaux de rénovations urbaines, qui ont mis de l'avant un urbanisme de *tabula rasa*. Cette période mettra donc fin à la pratique d'un urbanisme totalement rationnel et fera plutôt place à un urbanisme engagé. Celui-ci devient donc un vecteur de changement social, culturel, environnemental, etc.

### **De 1980 à 1990 : Néo-conservatisme ou post-modernisme**

Suite à la constatation de l'échec du keynésianisme, la décennie 1980 fut caractérisée par l'implantation d'une nouvelle tendance économique lourde. Une vague de déréglementation, de privatisation, de tarification et de priorisation du profit au détriment du bien et du service public fit son apparition. De plus, les coffres de l'État étant passablement vides, plusieurs projets de partenariats public-privé sont alors mis de l'avant. C'est dans ce contexte qu'apparaissent dans les villes plusieurs projets de restructuration et de réhabilitation de friches industrielles. Dans cette optique d'embellissement des terrains abandonnés et des secteurs industriels, traditionnellement perçus comme étant insalubres et peu esthétiques, les autorités de l'époque tentent un retour vers les préoccupations hygiénistes où la question de la santé publique est omniprésente.

C'est donc parallèlement à cette préoccupation au niveau de la santé qu'apparaît le concept de « viabilité » où les objectifs d'ordre écologique sont souvent mis de l'avant. Le lobby environnementaliste se développe de plus en plus, et à compter des années 1980, il sera primordial dans les projets d'aménagement de consacrer une attention particulière aux répercussions écologiques et environnementales sur le milieu.

Le fait que l'État ait vu son pouvoir d'intervention perdre de l'ampleur dans le domaine de l'aménagement urbain, et que l'entreprise privée se voyait souvent ralentie par des groupes de pression populaire, pousse donc le développement urbain à emprunter une « troisième voie », soit celle de l'implication du communautaire. Cette nouvelle voie cadre tout à fait avec le développement du postmodernisme des années 1980, où une attention particulière est portée à l'inclusion et au respect des minorités.

Le métier d'urbaniste repose alors de plus en plus sur une question de planification stratégique et d'urbanisme de projet. Celui-ci prend alors un rôle de négociateur et d'entrepreneur et doit tenter de canaliser les intérêts de tous et chacun dans des projets rassembleurs ; la concertation devient alors le mot d'ordre.

### **La décennie 1990 : l'urbanisme comme mode de gestion**

Le développement de la conception régionale et celui du régionalisme au sens identitaire commencent à influencer plus sérieusement la façon dont l'aménagement d'une ville et ses environs sont planifiés. Une vision beaucoup plus holistique du développement urbain est mise de l'avant. Les intervenants tentent alors d'intégrer et de coordonner ce développement avec celui des autres pôles en périphérie.

De plus, suite à quelques ratés et excès survenus durant les années 1980, les questions relatives à la politique du métier furent remises au centre des préoccupations de la profession d'urbaniste. Dans sa pratique, l'urbanisme se tourne de plus en plus vers les consultations populaires et les audiences publiques. L'objectif étant d'éviter d'autres erreurs ou projets ayant un impact négatif sur la population locale.

Finalement, durant les années 1990, la pratique d'un urbanisme dit « discrétionnaire » se fait de plus en plus populaire. En d'autres mots, une gestion concrète, technique et de plus en plus décentralisée du territoire fut entreprise.

Ce survol historique de la pratique de l'urbanisme au Canada permet d'obtenir une vision globale de son évolution au cours du dernier siècle. Ce panorama historique permet de situer non seulement la rédaction, mais aussi la mise en application du *Projet d'aménagement de la capitale nationale* de Jacques Gréber, dans un contexte précis et particulier. Les précisions apportées quant aux courants urbanistiques qui ont marqué l'époque de Gréber, permettront une meilleure interprétation du plan et des objectifs poursuivis par son auteur et les dirigeants de l'époque. Concernant sa mise en application, il est possible de croire que la réalisation des diverses recommandations fut influencée par les courants de pensées qui ont caractérisé les différentes époques entre 1950 et 1980.

Le plan d'aménagement de Gréber est non seulement tributaire du contexte canadien, mais également du contexte régional dans lequel il sera mis en œuvre. La partie suivante propose une analyse plus rapprochée, et se concentre essentiellement sur l'histoire des acteurs et des institutions vouées au développement urbain de la région de la capitale nationale.

## **Contexte d'aménagement de la région de la capitale nationale**

### **Un bref retour sur les principaux événements de l'histoire de la région**

Avant 1650, le territoire de la capitale nationale était occupé par des populations autochtones. Les Algonquiens, qui étaient nomades et chasseurs, occupaient les montagnes du bouclier canadien sur la Rive<sup>27</sup> québécoise, tandis que les Iroquoiens, sédentaires et agriculteurs étaient installés sur les terres plates et fertiles de la Rive ontarienne.

Dès le milieu du 17<sup>e</sup> siècle et jusqu'à la fin du 18<sup>e</sup> siècle, le territoire sera un lieu important dans la poursuite du commerce des fourrures. La région attirera alors plusieurs individus sur son territoire en raison de l'abondance de gibiers et également pour ses voies de communication permettant d'acheminer cette ressource aux lieux de commerce. Notons qu'à cette époque, le territoire ne compte toujours pas d'établissement permanent voué au peuplement de la région.

Il faudra attendre l'année 1800, pour que Philemon Wright et quelques familles américaines, s'installent sur le territoire. Peu de temps après son arrivée, en 1806, un événement important sur la scène européenne viendra influencer le développement économique de la région. Le conflit entre l'Angleterre et la France entraîna Napoléon à imposer un blocus continental aux Britanniques. Cette situation força donc la métropole anglaise à se tourner vers ses colonies afin de s'assurer d'un approvisionnement en matières premières. La région où se sont installés Wright et ses compatriotes regorge d'arbres et représente une source de matières premières importante pour l'Angleterre. Cet événement sera donc le tremplin qui propulsa le développement de la région autour de l'industrie forestière pendant près d'un siècle et demi.

---

<sup>27</sup> Dans le texte, on écrira Rive québécoise ou Rive ontarienne avec un « R » majuscule lorsqu'il sera question du territoire situé dans l'une ou l'autre des deux provinces, tandis que la rive québécoise ou la rive ontarienne écrite avec un « r » minuscule signifie plutôt l'entité géographique correspondant à la bande de terre située en bordure d'un cours d'eau.

En 1826, certains intérêts privés entament la construction du Canal Rideau. C'est donc à cette date que le lieutenant-colonel John By, accompagné de plusieurs ouvriers, s'installa sur la rive ontarienne, et débuta la construction du canal. D'abord construit pour des fins militaires, ce canal sera cependant récupéré très tôt par les navires commerciaux voulant accéder aux Grands Lacs par une route alternative à celle du fleuve Saint-Laurent.

Tout au long du 19<sup>e</sup> siècle, le développement de l'industrie forestière progresse à grands pas. Entre 1851 et 1858, la région voit apparaître deux de ses figures les plus marquantes quant au développement de cette industrie, soit E. B. Eddy et J. R. Booth. L'industrie forestière atteignit alors son apogée.

Durant cette même période, en 1857, Ottawa fut choisi comme siège pour la capitale nationale du pays. Une mise en chantier des édifices de la colline parlementaire sera alors entamée dès 1859. quelques années plus tard, en 1867, les Actes de l'Amérique du Nord britannique (AANB) seront signés, établissant ainsi la constitution de la Confédération canadienne.

Le nouveau statut de capitale nationale entraîna plusieurs changements pour la région. Une succession de rapports et de commissions, voués à l'aménagement et l'embellissement de la région, proposèrent alors des recommandations à cet égard. Entre 1903 et 1959, on assiste à la mise sur pied de la commission d'embellissement d'Ottawa (CEO), au dépôt du rapport Todd, au dépôt du rapport Holt, au dépôt du rapport Cauchon, à la création de la commission du district fédéral (CDF), au dépôt du projet d'aménagement de Gréber et à la création de la Commission de la capitale nationale (CCN). Entre temps, quelques réalisations majeures dont l'inauguration du Parc de la Gatineau en 1938 et la fin des travaux de la Place de la confédération en 1939, viennent marquer le paysage de la région.

La décennie 1970 sera celle de la construction des grands édifices fédéraux sur l'île de Hull. Une partie du quartier du Vieux-Hull fut alors expropriée pour faire place

aux édifices de Place Du Portage (Portage I, II, III et IV) et aux édifices de la Terrasse de la Chaudière.

Par la suite, durant les années 1980 et 1990, la CCN entama la création d'une ceinture de musées dans le centre-ville, à l'intérieure de la zone qu'elle appelle le « cœur de la capitale nationale ». Ces interventions, incluant l'inauguration du nouveau musée de la Guerre en 2005, sont les plus récents aménagements d'envergure ayant eu lieu sur le territoire de la région.

### **Les premiers exercices d'aménagement et de planification : 1899 à 1930**

Suite au bref retour concernant l'histoire générale de la région, l'exercice qui suit propose un de jeter un regard plus précis sur l'histoire des principaux acteurs et institutions qui ont façonné le développement urbain de la région.

Les premières initiatives du colonel By, vers la fin des années 1820, visant l'aménagement d'un quartier dans la partie basse de la ville (Lower Town) correspondent aux premiers gestes de planifications de la région. Cette première initiative, survenue suite au début de la construction du canal, consista à assécher les terres marécageuses de ce secteur pour en faire un lieu pouvant accueillir résidences et commerces<sup>28</sup>. Suite à ces premières initiatives, il faudra attendre le début du 20<sup>e</sup> siècle pour que s'opèrent d'autres gestes d'aménagement et de planification. Cette partie du mémoire sera consacrée aux rapports et aux recommandations ainsi qu'aux organismes mis sur pied afin d'entreprendre les premiers travaux d'aménagement de la région. La Commission d'embellissement d'Ottawa (CEO), le rapport de Todd, le rapport Holt, le rapport Cauchon ainsi que la Commission du district fédéral (CDF) seront présentés en ordre chronologique.

---

<sup>28</sup> John H. Taylor, (1986), *The History of Canadian Cities. Ottawa An Illustrated History*, Toronto : Éditions James Lorimier & Company and Canadian Museum of Civilization, National Museum of Canada, p. 17.

## **La Commission d'embellissement d'Ottawa (1899)**

La Commission d'embellissement d'Ottawa (CEO) est née suite aux déclarations de Sir. Wilfrid Laurier. Ce dernier voulait alors faire d'Ottawa la « Washington du Nord ». Cette vision s'articulait à l'aménagement de la ville et à ses attraits. Comme l'indique le nom de cette commission, l'objectif était d'améliorer l'apparence de la ville et d'en faire un endroit digne d'une capitale nationale. Les préoccupations de l'époque étaient alors tournées vers la ville d'Ottawa uniquement. Il est également important de rappeler que jusqu'à cette date, le développement de la ville se faisait vers l'intérieur des terres et que celle-ci tournait le dos à la rivière Outaouais. En ce qui concerne la ville de Hull, les initiatives d'embellissement et les opérations de relocalisation des industries viendront beaucoup plus tard que celles de la ville d'Ottawa.

Les travaux de cette commission étaient alors principalement concentrés sur le nettoyage des berges du canal Rideau, qui, suite aux travaux des dernières années, avaient été encombrées par de nombreux résidus de construction. De plus, c'est à l'initiative de cette commission que fut lancée la création de parcs et de promenades, toujours dans le but d'embellir cette ville au lourd passé industriel.

## **Rapport de la Commission d'embellissement d'Ottawa par F. G. Todd (1903)**

Quelques années après la création de la CEO, la ville d'Ottawa fera appel à l'architecte paysagiste, Frederick G. Todd, afin de produire un plan d'ensemble voué à l'amélioration et l'embellissement d'Ottawa. Ce dernier avait fait l'apprentissage de son métier auprès de Frederick Law Olmstead<sup>29</sup>, et était perçu de ce fait comme un intervenant de grande qualité.

---

<sup>29</sup> Frederick Law Olmstead fut l'un des premiers architectes de paysage à œuvrer en Amérique du Nord. Il fut principalement reconnu pour ses travaux de conception de parcs urbains dont *Central Park* à New-York et le *Parc du Mont-Royal* à Montréal.

En 1903, Frederick G. Todd déposa son rapport à la Commission d'embellissement d'Ottawa. Ses propositions et ses aménagements s'inscrivaient dans le cadre du mouvement *City Beautiful*. Mise à part la trentaine de recommandations portant sur la création et l'aménagement de grands parcs naturels, de réserves, de parcs urbains, de *squares*, de routes, de boulevards et de promenades<sup>30</sup>, on retiendra de ce rapport deux principales recommandations. Todd proposa de créer un réseau routier permettant de relier la résidence du gouverneur général aux édifices du Parlement, ainsi que la création de réserves naturelles entourant le centre de la région. À cet effet, Ken Hillis rapporte que :

« Walter Van Nus has suggested that architects of the City Beautiful movement, whose origins are associated with the 1893 Chicago World's Fair, were preoccupied with three principles of urban aesthetics : coherence, visual variety and civic grandeur. The Todd Report fits this prescription in its goal to unify the image of Ottawa through a series of grand parkways, natural settings and open urban vistas, and is one example of the City Beautiful movement's influence on late Victorian planning. »<sup>31</sup>

L'auteur insiste sur l'importance de relier, à l'aide de *parkways*, ces parcs périurbains au centre-ville. Selon lui ces aménagements permettraient d'assurer la mise en place d'équipements nécessaires au développement et à l'expansion de la région.

De plus, c'est dans ce rapport qu'apparaissent les premiers signes d'une volonté d'inclusion de la Rive québécoise dans la conception et l'aménagement d'une région de la capitale nationale. En effet, certaines des interventions proposées par Todd, soit l'aménagement de certains parcs (le Parc de la Gatineau, la réserve du Lac Meach, le Parc de Hull, etc.) se situent sur le territoire de la ville de Hull.

Cependant, quelques années plus tard, suite au dépôt du rapport Todd, la CEO ne fut pas en mesure de mener à terme les projets proposés. Le manque de ressources et

<sup>30</sup> Frederick G. Todd, (1903), *Rapport et correspondance de la Commission d'Embellissement d'Ottawa*, Ottawa : Commission de la capitale nationale, pp. 24-38, 42-49.

<sup>31</sup> Ken Hillis, (1992), *op.cit.*, p.47.

d'expertises dans la planification furent les causes principales qui menèrent à l'échec de la CEO.

L'influence du *City Beautiful* dans l'aménagement de la région de la capitale nationale n'en était qu'à ses premières manifestations. Le prochain rapport, livré par Holt, fut également fortement influencé par ce mouvement.

### **Report of the Federal Plan Commission on a General Plan for the Cities of Ottawa and Hull par H. S. Holt (1915)**

Suite aux échecs encourus par la CEO en raison de son manque de ressources, une nouvelle commission fut mise sur pied en 1913. Cette nouvelle commission, la Commission du plan fédéral (CPF), avait comme mandat de :

« [...] prendre toutes les mesures nécessaires pour dresser et mener à bien un projet ou plan d'ensemble par lequel seront assurés la croissance et le progrès futurs de la ville d'Ottawa et de la ville de Hull comme de leurs environs, qui prévoira en particulier l'emplacement, l'aménagement et l'embellissement de parcs et de boulevards y conduisant, et qui étudiera l'emplacement et l'architecture des édifices publics, ainsi que l'organisation appropriée et pratique de la circulation et des moyens de transport dans la région en question. »<sup>32</sup>

Quelques années après la mise sur pied de cette commission, le *Report of the Federal Plan Commission on a General Plan for the Cities of Ottawa and Hull*, aussi appelé rapport Holt, fut déposé. Le rapport de cette commission, présidée par Herbert S. Holt, fut cependant préparé par Edward H. Bennett, un architecte de renom associé au mouvement du *City planning* ou du *City Efficient*. Ce mouvement avait la particularité d'unir les préoccupations du *City Beautiful* aux préoccupations de l'efficacité économique, du zonage et de la science.

À la faveur de ses quelque vingt recommandations, le rapport Holt soulève cinq questions principales et émet par la suite, des recommandations plus précises par

---

<sup>32</sup> Commission de la capitale nationale du Canada, (1998), *A Capital in the Making : Reflections of the Past, Visions of the Future / Bâtir une capitale : Réflexions sur le passé et perspectives d'avenir*, Ottawa : CCN, p. 7.

rapport à celles-ci. Tout d'abord, c'est dans ce rapport qu'apparaît pour la première fois dans un ouvrage de planification territoriale, la volonté de création d'un district fédéral, englobant la ville d'Ottawa, la ville de Hull et leurs périphéries. Ce district fédéral aux pouvoirs étendus apparaît comme le seul moyen d'assurer une bonne gestion du territoire et une coordination efficace entre le développement des différents pôles de la région.

De plus, ce rapport soulève également la question du transport ferroviaire. Tel que mentionné dans le rapport : « A complete re-arrangement is necessary, a costly arrangement, indeed, but one which will, in the end, effect such economies in operation as to be profitable.»<sup>33</sup> Une relocalisation de la gare centrale est alors proposée dans la partie sud de la ville d'Ottawa. Cette relocalisation avait comme objectif d'offrir une meilleure vue sur les édifices de la colline parlementaire à partir de l'entrée située au sud de la ville.

Par la suite, le rapport Holt propose une planification détaillée quant à l'agrandissement et la construction des édifices de l'État. La volonté de créer un centre administratif est claire. Dans l'optique de la création d'un district fédéral, il est alors question d'installer l'ensemble des édifices publics de part et d'autre de la rivière des Outaouais. L'idée de disposer l'ensemble des édifices publics sur les deux rives sera reprise ultérieurement, notamment par Jacques Gréber, en abandonnant cependant, l'idée du district fédéral.

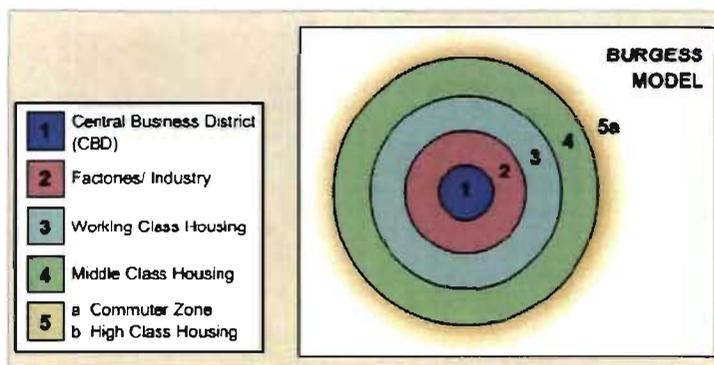
Ce rapport propose également la mise en application d'une réglementation quant aux constructions en zones résidentielles et industrielles. L'élaboration de ce plan d'aménagement, préparé par Bennett, sous la direction de Holt, fut grandement inspiré des nouveaux modèles théoriques développés par l'école de Chicago à la même époque. Le schéma ci-après, tiré du rapport Holt, démontre clairement que les auteurs de ce plan d'aménagement se sont inspirés du modèle des zones radioconcentriques de Burgess

---

<sup>33</sup> Herbert S. Holt, (1915), *Report of the Federal Plan Commission on a General Plan for the Cities of Ottawa and Hull*, Ottawa: FPC, p.24.



Fig. 3



Source : E.W. Burgess, Concentric zone model, <http://www.bbc.co.uk/schools/gcsebitesize/geography/urbanrural/urbanpatternsmedcrev4.shtml>, consulté en date du 22 septembre 2007.

C'est ainsi que les premiers exercices formels de zonage furent initiés sur le territoire de la capitale nationale.

Finalement, le rapport soulève la question de l'élargissement du mandat de la commission en mettant sur pied un programme d'aménagement de nouveaux parcs, notamment celui de la Gatineau. Comme le mentionne Holt, la beauté du paysage de la région demeure un aspect fondamental de son aménagement :

«One of the attractions of Ottawa is to be found in the slopes on the north side of the river which stretch away to a sky line of distant forest-clad mountains. Nature, which has not made this tract of land fertile, has made it beautiful. Much of it is still covered with forest. Since it has little commercial value, it could be acquired at slight cost and a great tract of it consisting of 75,000 or 100,000 acres, should be secured as a national park. Here, at the very door of the capital, should be preserved, for all time, a great area in the state of nature.»<sup>36</sup>

Malgré tous les efforts consentis par ces auteurs, le rapport Holt fut rapidement mis de côté. La participation du Canada à la première Guerre mondiale fit en sorte que le gouvernement laissa tomber la réalisation de ces recommandations et dut plutôt se concentrer sur des questions plus urgentes en rapport à son implication dans le conflit.

<sup>36</sup> Herbert S. Holt, (1915), *op. cit.*, p. 26.

Bref, ce rapport, fut beaucoup plus une source d'inspiration pour les planificateurs à venir qu'un plan mis à exécution.

### **Rapport Cauchon (1922)**

La guerre ayant pris fin, les activités dites «normales» peuvent reprendre leur cours. C'est en 1921 qu'est créée la *Ottawa Town Planning Commission* (OTPC), avec à sa tête un ingénieur nommé Noulan Cauchon. Cette commission avait un rôle limité quant à son pouvoir d'intervention et d'action, et demeura essentiellement un organisme ayant un rôle d'expert-conseil auprès du gouvernement et de la municipalité. Cauchon deviendra alors le principal consultant en matière de planification urbaine pour la ville d'Ottawa et ses environs. Il effectua plusieurs travaux d'étude et de planification pour la région de la capitale nationale. Ce dernier sera surtout reconnu pour son rapport déposé en 1922, proposant un autre plan d'aménagement pour le territoire de la capitale. Ce nouveau plan fut inspiré des recommandations contenues dans les rapports précédents.

Les recommandations du rapport Cauchon, incluent à nouveau une proposition de réaménagement du réseau ferroviaire, l'implantation d'un réseau autoroutier, l'élaboration d'un vaste réseau de parcs et d'espaces verts ainsi qu'une ségrégation des activités résidentielles et industrielles. Cauchon est devenu un planificateur important pour la région grâce à quelques recommandations qui lui étaient propres. En premier lieu, il souligna l'importance du rôle que jouera l'automobile dans le développement de la région et insista sur l'implantation d'un réseau autoroutier permettant le déplacement à grande vitesse des individus grâce à leur véhicule. De plus, la question du district fédéral est encore présente au sein de ses recommandations, mais cette fois-ci, Cauchon apporta une nuance quant à la question de la juridiction municipale. Il développa un nouveau modèle de district fédéral «[...]en vertu duquel une commission du gouvernement fédéral serait chargée de l'aménagement et des services publics dans la région de la capitale tout en respectant l'autonomie provinciale et municipale dans les autres domaines.»<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Commission de la capitale nationale du Canada, (1998), *op. cit.*, p. 11.

### **La Commission du district fédéral (1927)**

À compter de 1924, les finances publiques vont de mieux en mieux, et l'intérêt pour l'aménagement du territoire de la capitale nationale connaît un nouvel essor. En 1927, la Commission d'embellissement d'Ottawa change de nom et devient la Commission du district fédéral (CDF). Tout en faisant la promotion de l'aménagement et la planification du développement de la région, cette nouvelle commission vise à transformer le territoire en un district fédéral tel que défini par Noulan Cauchon quelques années auparavant.

Ce qui est essentiel de mentionner par rapport à cette nouvelle étape dans l'évolution de la planification de la capitale, c'est que celle-ci fut maintenant dotée d'une commission ayant un réel pouvoir décisionnel et opérationnel. Cette nouvelle commission était dotée d'un budget lui permettant d'avoir les moyens de ses ambitions.

De plus, c'est sous la CDF que Jacques Gréber sera recruté pour une première fois, et effectuera ses travaux de planification pour la région de la capitale nationale. Mais avant même d'entamer l'analyse de ce personnage et de son ouvrage concernant la région, il est important de poser un regard sur le rôle de cette commission et du Premier ministre de l'époque, Mackenzie King, ainsi que les raisons qui ont poussé ces derniers à faire appel à cet architecte aménagiste français.

## ***Rôle et motivation de la CDF et de Mackenzie King dans la conception du plan d'aménagement de 1950***

### **Situation socio-économique et politique de l'époque**

À la veille du soixantième anniversaire de la confédération, la volonté d'aménager le territoire de la capitale nationale est très présente. De plus, vers le milieu des années 1920, suite à la période d'insécurité d'après-guerre, la situation économique du gouvernement canadien s'améliore. Ce dernier, avec à sa tête William Lyon Mackenzie King, semble très réceptif à l'idée d'investir dans des projets d'aménagement. La création de la Commission du district fédéral (CDF) en 1927 s'inscrit tout à fait dans cette volonté de mener avec détermination les projets d'aménagement pour la capitale. Comme mentionnée, cette nouvelle commission est maintenant dotée de beaucoup plus de pouvoir et d'un budget substantiel lui permettant de faire avancer ses projets.

Malgré tout l'espoir et le souffle nouveau qu'apportait cette nouvelle commission, un événement majeur vint perturber l'avancement des travaux. La crise économique de 1929 fit subir un ralentissement majeur à l'économie canadienne, et également à l'économie régionale d'Ottawa. Par ailleurs, la CDF n'était pas au bout de ses peines, car l'année suivante, le Gouvernement canadien sera dirigé par un autre parti politique. Ce dernier fut alors moins favorable aux travaux de la commission. En effet, la défaite du parti libéral de Mackenzie King aux élections de 1930 et l'accès du conservateur Richard Bedford Bennett à la tête du gouvernement auront comme conséquence de ralentir pour une période de cinq ans tous les travaux de la CDF.

En 1935, les libéraux, toujours avec Mackenzie King à leur tête, font leur retour au pouvoir à Ottawa. Ce dernier profite donc de l'occasion pour reprendre de plus bel les travaux de réaménagement de la colline Parlementaire. King pris alors le pouvoir pour une durée de treize ans, soit jusqu'en 1948, ce qui lui donnera la chance de marquer profondément le paysage de la région au cours de ses mandats.

Il est également important de mentionner que la période de l'entre-deux-guerres fut marquée par l'apparition d'une volonté interventionniste de l'État fédéral<sup>38</sup>. Les motifs d'intervention sont divers ; la difficile relance de l'économie se combine avec un problème de surpopulation et de chômage au sein des villes. L'attention est également dirigée vers la volonté politique d'affirmer le pouvoir et la grandeur de l'État à travers l'aménagement symbolique et physique de la capitale. L'image que tente de véhiculer le Gouvernement passera donc nécessairement par son image physique et architecturale. Ce dernier devait donc tirer avantage de la qualité de l'aménagement du territoire de la capitale nationale.

En 1939, la Deuxième Guerre mondiale éclate. Encore une fois, les travaux d'aménagement de la capitale nationale furent suspendus. Durant une période de six ans, soit jusqu'en 1945, l'argent du budget, antérieurement consacré à l'aménagement du territoire de la capitale, sera réaffecté à l'effort de guerre. Après la deuxième Guerre, une autre étape sera entamée afin d'aménager le territoire des villes d'Ottawa et Hull. Ce fut la création et le dépôt du *Projet d'aménagement pour le territoire de la capitale nationale*, document qui, sans contredit, changea définitivement le paysage de la région. Ce qui est important de comprendre, c'est que ce plan d'aménagement ne s'est pas retrouvé au ministère des Travaux publics par pur hasard. Le Premier ministre de l'époque, Mackenzie King, et la CDF ont donc joué un rôle important, ne serait-ce que celui de désigner l'individu mandaté pour élaborer ce plan.

### **Vision mise de l'avant par la Commission et Mackenzie King à cette époque**

William Lyon Mackenzie King avait depuis longtemps décidé de porter le projet d'embellissement de la région de la capitale nationale. L'idée de son prédécesseur, Wilfrid Laurier, de faire d'Ottawa la « Washington du Nord », ainsi que le centre

---

<sup>38</sup> Lizette Jalbert, (1992), *L'État interventionniste de providence canadien en perspective*, Montréal : Cahiers du GTRETSÉ, Université de Montréal, p. 2.

intellectuel du pays, semblait toujours très présente dans son esprit. Diplômé de Harvard et partisan de l'urbanisme, King s'installe dans la région de la capitale nationale en 1900. Il choisit alors un endroit assez particulier pour sa résidence, soit le sommet d'une montagne dans le Parc de la Gatineau, aux abords du lac Kingsmere. Le choix de cet emplacement témoigne de sa sensibilité aux espaces verts et de son penchant pour le pittoresque et le romantisme. « [...] Mackenzie King était avant tout un homme de son époque. Il est né au XIXe siècle, et la plus grande partie de ses habitudes de vie s'est inscrite dans un cadre romantique et victorien. »<sup>39</sup> Ces caractéristiques du personnage peuvent paraître anecdotiques à première vue, mais elles ont très certainement eu une grande influence sur l'aménagement de la région de la capitale nationale.

L'intérêt que manifestait King pour l'aménagement, datait du début du siècle. Les archives de ce dernier nous révélèrent qu'à l'été 1913, il entra en contact avec Raymond Unwin, dans le but de s'inscrire au *Summer School Planning*, Hampstead Garden Suburb<sup>40</sup>. De plus, en 1927, soit près de dix ans avant sa rencontre avec Jacques Gréber, il publia un article intitulé « Garden city mouvement », tiré de son livre *Industry and Humanity*. Ces événements suggèrent que King était familier avec les différents courants et écoles de pensées dans le domaine de l'aménagement urbain à cette époque. De plus, il avait un penchant pour l'aménagement grandiose de style Beaux-Arts. Un an plus tard, en 1928, King déclarait : « [...] I believe that with Ottawa's natural and picturesque setting, given stately proportions and a little careful planning, we can have the most beautiful capital in the world. »<sup>41</sup>

En 1936, soit un an après son retour au pouvoir, King, entreprend un voyage à Paris, afin de visiter le site du chantier de l'exposition universelle qui aura lieu l'année suivante. C'est lors de ce voyage que le Premier ministre du Canada fit la rencontre de Jacques Gréber, alors chef de l'exposition. Cette rencontre fut déterminante pour l'avenir de l'aménagement de la région de la capitale nationale canadienne. C'est donc à

<sup>39</sup> Site web de la CCN le 22 mai 2007:  
[http://www.canadascapital.gc.ca/bins/ncc\\_web\\_content\\_page.asp?cid=16297-16299-10170-16389-16391&lang=2](http://www.canadascapital.gc.ca/bins/ncc_web_content_page.asp?cid=16297-16299-10170-16389-16391&lang=2)

<sup>40</sup> Ken Hillis, (1992), *op.cit.*, p. 56.

<sup>41</sup> *Idem.*, p.56.

ce moment que King engagea pour une première fois Jacques Gréber, afin qu'il conçoive un plan de réaménagement de la place de la confédération ainsi qu'un plan d'aménagement pour le monument en l'honneur des soldats de la Première Guerre mondiale.

Après la Deuxième Guerre mondiale, Gréber et King uniront plus que jamais leur vision du développement de la région de la capitale nationale. À ce moment, il semble évident que King voyait en Gréber l'individu qui pourrait finalement donner à Ottawa toute la splendeur qu'il avait pu imaginer. Comme en fait mention Artibise, malgré le fait qu'à la fin des années 1930, le mouvement *City Beautiful* avait été l'objet de critiques sévères en raison de son manque d'efficacité économique, il était loin d'être mort et allait même être à la base des propositions d'aménagement de Gréber.

«The City Beautiful idea was far from dead, however. [...] Perhaps the most spectacular adoption of the concept in a Canadian city took place late in the 1930s in Prime Minister Mackenzie King's supervision of the redevelopment of Ottawa as federal capital. King personally hired a French planner, Jacques Gréber, whose views coincided with his own on introducing a sense of grandeur into Ottawa.»<sup>42</sup>

En résumé, le point de vue de King et de la CDF quant à l'aménagement de la région, témoigne d'une volonté d'embellir celle-ci à travers un aménagement de style beaux-arts principalement influencé par les courants européens. Maintenant, il sera également important d'analyser le personnage de Jacques Gréber lui-même. Ce dernier, proposa en 1950, un projet d'une envergure encore jamais vue concernant l'aménagement de la région.

---

<sup>42</sup> Alan F.J Artibise, et Gilbert A. Stleter et al. (1979), *op.cit.*, p. 169.

## ***L'auteur et sa vision : Jacques Gréber l'architecte, le jardinier, l'aménagiste, l'urbaniste...***

### **Biographie sommaire**

Afin de bien cerner le personnage, une brève biographie sera présentée. Jacques Henri Gréber (1882-1962) provient d'une famille relativement aisée dont le gagne-pain officiel durant deux générations fut relié aux arts. Son père, avec lequel il voyagea aux États-Unis lors d'expositions, était un sculpteur reconnu. Le fait que Gréber ait côtoyé de près le milieu artistique durant sa jeunesse influença considérablement le choix du métier de ce dernier. Il est donc possible de croire que la sensibilité qu'il a développée face au style beaux-arts provient en partie de son contexte familial.

En 1909, Gréber obtient son diplôme de l'École des beaux-arts. Au cours de sa carrière, il sera reconnu pour plusieurs réalisations s'inscrivant dans différents domaines. Certains reconnaissent Gréber comme un architecte, d'autres comme un paysagiste, un architecte de jardin, un urbaniste, un professeur, etc. Grâce à son expertise, il voyagea beaucoup, notamment en Amérique du Nord. Il fut souvent amené à exposer son savoir multidisciplinaire en donnant des cours et des conférences en français, en anglais et en allemand. Au début du siècle dernier, Gréber fut même invité à l'École polytechnique de Montréal.

Afin de bien comprendre l'évolution et le développement de son style d'intervention, un retour sur les principaux projets de Gréber, antérieurs à 1950, sera fait. Ceux-ci ne seront exposés que très brièvement, de façon à ne souligner que les faits saillants de l'implication de Gréber.

Tout d'abord, en 1916, Gréber participa, à titre de conseiller, d'architecte et d'urbaniste, au plan de réaménagement de Philadelphie. Essentiellement, cette intervention consista en la création d'un *parkway* dans la ville. Originellement, c'est un réseau complet de grandes voies diagonales, reliées entre elles par une série de places

imposantes que Gréber proposa. Cependant, une seule fut réalisée. Gréber réussit donc à introduire une grande percée diagonale, à la Haussmann, en plein cœur d'une ville américaine où la grille orthogonale s'impose comme schéma de base depuis les débuts de la planification urbaine en Amérique. Cette intervention, encore très présente de nos jours, marqua une volonté d'aérer le centre-ville de Philadelphie, qui avait la réputation d'être dense et insalubre. L'aménagement de cette diagonale s'est fait dans une optique très fortement marquée par la tradition française. Comme le mentionne Delorme : « Ainsi en reprenant le mode de composition classique à la française, inspiré des tracés géométriques d'un Le Nôtre à Versailles, Gréber impose une image forte. »<sup>43</sup>

En 1933, Jacques Gréber fut impliqué dans la création du plan d'aménagement et d'extension de Marseille. L'objectif était de proposer une reconfiguration du réseau de circulation en périphérie du centre-ville, communément appelé la couronne de Marseille. De plus, le plan proposa une introduction du zonage en fonction d'un schéma radio-concentrique, directement inspiré des travaux de Burgess et de l'École de Chicago (fig. 3). Comme l'explique Lortie dans sa thèse, l'objectif de Gréber était clair : « c'est par un redéploiement au tour extérieur que le désentassement du centre doit advenir. »<sup>44</sup> Les intentions d'aménagement proposées pour Marseille, rappellent celles proposées à Philadelphie. Delorme souligne que dans le cas de Marseille :

«[Gréber] applique le schéma radio-concentrique et livre délibérément le vieux centre à la circulation automobile. Par l'utilisation des percées et l'utilisation des monuments comme centres giratoires, il reste fidèle aux principes de l'urbanisme Haussmannien. »<sup>45</sup>

En 1937, c'est l'année de l'Exposition internationale de Paris, consacrée aux arts et techniques de la vie moderne. Dans le cadre de cet événement d'envergure internationale, Jacques Gréber fut nommé architecte en chef. En raison de la nature de l'événement, Gréber ne put mettre l'accent sur ses interventions à titre d'urbaniste. En

<sup>43</sup>Jean-Claude Delorme, (1978), « Jacque Gréber urbaniste français », *Métropolis*, vol. 3, no. 32, p. 52.

<sup>44</sup> André Lortie, (1997), *Jacques Gréber (1882-1962) et l'urbanisme : le temps et l'espace de la ville, Tome I et II*, Paris : Doctorat de l'Institut d'urbanisme de Paris, Université Paris XII Val-de-Marne, sous la direction de Claude Chaline et Bruno Vayssière, p. 183.

<sup>45</sup> Jean-Claude Delorme, (1978), *op. cit.*, p. 53.

revanche, il eut la chance d'exposer ses talents d'architecte et de jardinier. Ce fut également lors de la préparation de cette exposition qu'il fit la rencontre de Mackenzie King, ce qui donna lieu à l'octroi du mandat concernant le plan d'aménagement de la capitale nationale du Canada.

Avant d'effectuer un retour au Canada afin de poursuivre ses travaux sur la région de la capitale, Gréber entreprit, en 1940, la planification de la reconstruction de la ville de Rouen. Les travaux eurent essentiellement lieu dans le centre de la ville, là où les ravages de la guerre ont eu lieu. Les mêmes grands thèmes d'intervention se retrouvent dans ses propositions : la circulation, l'hygiène, les espaces libres, l'esthétisme et le zonage. De plus, Gréber porta une attention particulière au paysage et insista sur la recherche de points de vue sur la ville. Ces préoccupations se retrouvèrent également dans son prochain ouvrage majeur, le *Plan d'aménagement de la capitale nationale* de 1950.

### **Influences (mouvements, théories, pratiques, auteurs, etc.)**

Les projets présentés ci-dessus, témoignent non seulement de la carrière très prolifique de Jacques Gréber, mais également des influences qui ont façonné ses créations. Les faits accomplis et documentés ne laissent pas beaucoup place à l'ambiguïté ; les influences de Gréber étaient assez évidentes. Les chercheurs, les analystes et les biographes s'entendent sur le fait que Gréber fut essentiellement influencé par la formation qu'il a reçue à l'École des beaux-arts. Cette influence se traduira, à travers ses interventions de nature plus urbanistique, par une très grande affinité avec le mouvement *City Beautiful* et les expériences du *Garden City*. Dans son projet d'aménagement pour la région de la capitale nationale, Gréber va jusqu'à prendre en exemple les réalisations de Howard, tête d'affiche du mouvement du *Garden City* :

« La manie de la « mégalopolis » c'est-à-dire de l'îlot couvert de constructions d'une densité excessive, disparaît peu à peu ; les gens aspirent à un mode de vie plus naturel. Les principes de simplicité énoncés par Sir Ebenezer Howard au début du siècle, sont en voie de consécration. Ignorer ces principes fondamentaux ainsi que les

aspirations humaines essentielles, parmi lesquelles il faut compter le besoin de beauté, tend à créer un malaise social et un mécontentement latent. »<sup>46</sup>

Au cours de sa carrière, durant les années 1930, il adaptera sa sensibilité pour l'esthétisme grandiose et romantique du *City Beautiful*, à une mise en application influencée du mouvement du *City Efficient*.

Les interventions de Jacques Gréber comportaient une série de caractéristiques récurrentes et facilement identifiables. En premier lieu, une place importante était accordée aux espaces verts et aux parcs. Que ce soit sous la forme d'une ceinture verte, de jardins, de parcs nationaux ou d'un réseau de parcs urbains, les plans d'aménagement de Gréber comportaient invariablement un volet consacré à ceux-ci. Cette volonté d'aérer les centres urbains provient du courant hygiéniste très présent à cette époque, récupéré par les revendications portées par les mouvements *City Beautiful* et *Garden City*. Les préoccupations hygiénistes se transformèrent au cours des décennies et devinrent, au début des années 1970, un courant plutôt axé sur l'environnement.

En deuxième lieu, on remarque une volonté de monumentalisation qui se traduit par une mise en valeur grandiose à travers le tracé de la trame urbaine ou l'implantation stratégique d'infrastructures. Cette volonté de monumentalisation et d'embellissement provient en bonne partie de l'influence du *City Beautiful*. Ces grandes percées diagonales, visant à mettre en valeur un point stratégique de la ville, étaient présentes à Philadelphie, à Marseille et à Rouen. De plus, Gréber effectua une recherche par rapport à la création de paysages. Celle-ci se manifestait à travers la monumentalisation de la ville. Une fois de plus, ces efforts d'embellissement s'inscrivaient dans la mouvance du courant *City Beautiful*.

La recherche de l'efficacité du réseau de circulation à travers son réaménagement était un autre élément récurrent chez Gréber. Que ce soit pour assurer un maximum d'esthétisme au niveau de l'aménagement de points de vues, pour augmenter l'efficacité

---

<sup>46</sup> Jacques Gréber, (1950), *op.cit.*, p. 260.

des échanges entre les pôles économiques ou encore pour assurer une meilleure fluidité entre le centre-ville et les périphéries, Gréber incluait souvent un volet portant sur l'amélioration du réseau de circulation dans ses plans d'aménagement. Il comprit vite le rôle que jouera l'automobile au sein des villes, notamment en Amérique du Nord. C'est pour cette raison qu'il planifia souvent l'aménagement de boulevards et d'infrastructures routières en fonction de ses prévisions. Ces considérations s'éloignaient parfois des préoccupations du mouvement *City Beautiful*, mais rejoignaient cependant celles du *City Efficient*. Ce mouvement est en quelque sorte apparu comme une réponse face aux lacunes du *City Beautiful* concernant l'efficacité économique et technique de ses revendications. Gréber se permit donc d'inclure des éléments des deux courants, ce qui fit de lui un planificateur et un aménagiste en demande.

Enfin, les projets de Gréber comportaient souvent un volet consacré au zonage. Cette pratique, originaire d'Amérique et inspirée de l'École de Chicago, s'inscrit dans une recherche d'efficacité chez l'auteur. Le zonage avait alors pour objectif de séparer les activités au sein de la ville, afin que les secteurs d'activité ne se nuisent pas entre eux. À cette époque, cette division s'opérait essentiellement selon le schéma radio-concentrique tel que le proposait Burgess.

Ces quelques caractéristiques offrent donc un bref survol des principales influences présentes chez Gréber. Urbaniste actif durant la période d'entre-guerre, ce dernier fut influencé par les courants issus de deux périodes distinctes. Certains le considèrent même comme l'un des derniers urbanistes ayant résisté à l'hégémonie du mouvement fonctionnaliste. À propos des travaux de Gréber, Delorme écrit :

« Quelles techniques produisent « l'urbain »? Quels moyens architecturaux peuvent prétendre à la production de ce négatif de l'architecture qu'est la rue, la place, le parc urbain? L'œuvre de Jacques GRÉBER ne constitue pas « de facto » une réponse explicite à ces questions. Cependant, elle permet de voir quels étaient les outils des premiers urbanistes français et qui étaient ces derniers avant que le mouvement fonctionnaliste ne réduise l'urbanisme à la question du logement social et de l'automobile [...] »<sup>47</sup>

<sup>47</sup> Jeau-Claude Delorme, (1978), *op. cit.*, p. 49.

## ***Les propositions du plan d'aménagement***

### **La description des thèmes**

Avant de passer aux propositions du plan d'aménagement, voyons tout d'abord comment elles s'inscrivent dans le contexte de la région de la capitale nationale à cette époque. Dans son plan d'aménagement, Gréber soulève neuf principaux thèmes auxquels viennent se greffer ses 32 propositions. Ces neuf thèmes seront résumés afin d'illustrer la vision de la région qu'entretenait l'auteur à cette époque.

### **Le problème ferroviaire**

Le problème ferroviaire représente l'élément fondamental du plan, duquel découlent la plupart des autres thèmes. En d'autres mots, selon Gréber le problème généralisé du plan de la capitale découle de la problématique du réseau ferroviaire. « Le réaménagement des installations ferroviaires est donc devenu *la charpente du Plan directeur.* »<sup>48</sup>

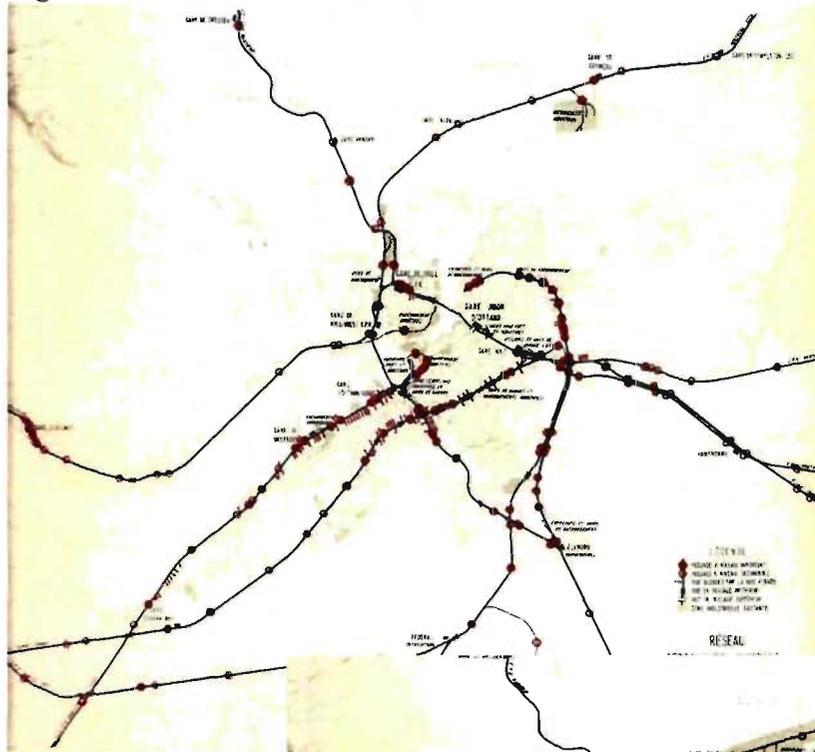
Les intentions de Gréber face à cette problématique, sont d'implanter une nouvelle ceinture ferroviaire en dehors des centres urbains de Hull et d'Ottawa, en éliminant graduellement toutes les lignes présentes à l'intérieur de la région urbaine. Cette opération nécessitera également une relocalisation des gares de marchandises et des voyageurs. Ces gares, désormais disposées dans la ceinture à l'extérieur du centre urbain, seront reliées au centre-ville par un réseau de grands boulevards et d'autoroutes. Sur la rive québécoise, l'aménagement du système ferroviaire demeure pratiquement le même. Quelques changements mineurs seront apportés à la trajectoire de certaines lignes, ainsi qu'à la localisation de la gare de Hull. L'accès à cette gare sera également amélioré par la construction d'un grand boulevard partant du nouveau Pont

---

<sup>48</sup> Jacques Gréber, (1950), *op. cit.*, p. 165.

Interprovincial, jusqu'à celle-ci. Les schémas ci-joints présentent l'état du réseau avant les interventions de Gréber, ainsi que le réseau projeté suite à ses interventions.

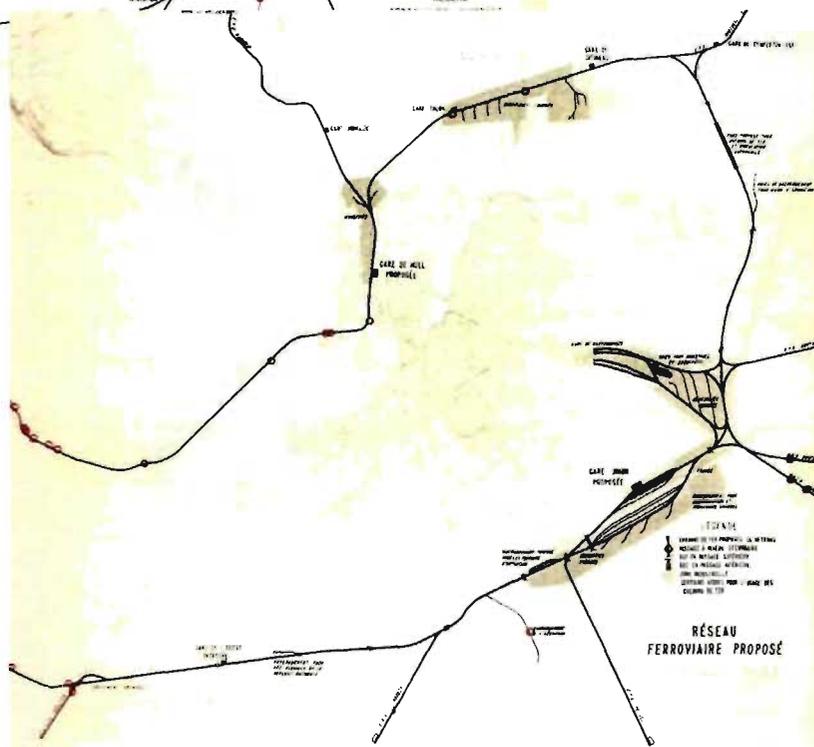
**Fig. 4**



*Ce schéma, représente la complexité du réseau ferroviaire avant 1945.*

**Fig. 5**

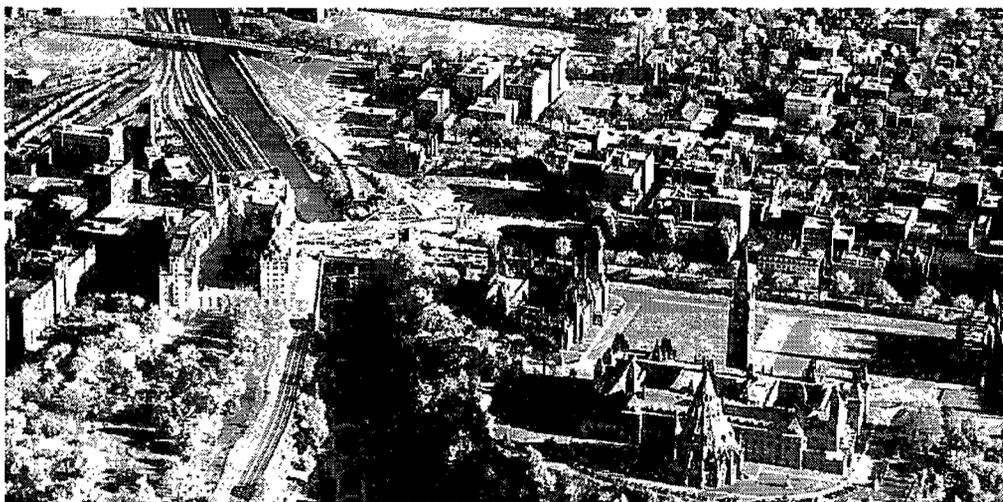
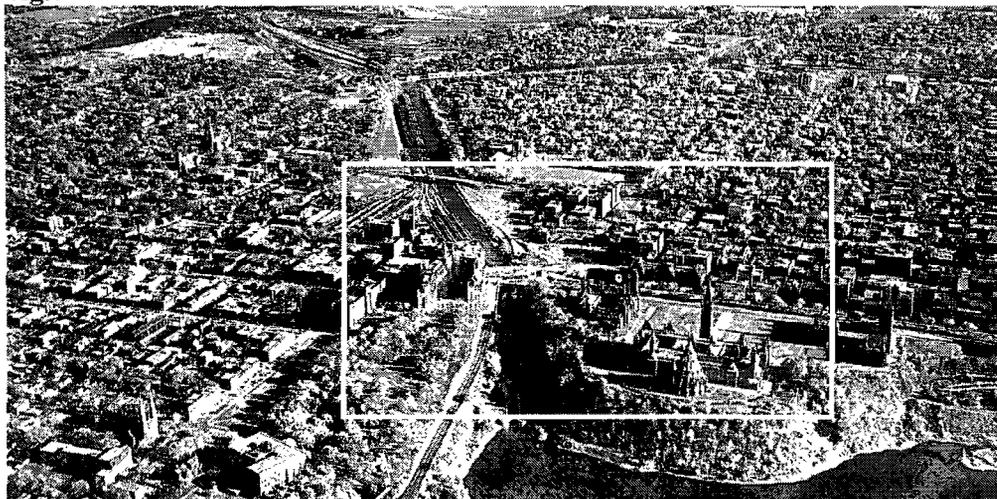
*Ce schéma présente la ceinture ferroviaire et la relocalisation des gares projetées par Gréber. On remarque également sa volonté d'éliminer la présence ferroviaire du centre urbain de la région.*



Sources : J. Gréber, National Capital Planning Service, Réseau ferroviaire existant : Ottawa-Hull and environ et Réseau ferroviaire proposé : Ottawa-Hull and environ, 1948.

Ce réaménagement ferroviaire comporte, selon Gréber, trois avantages de taille. Tout d'abord, il simplifie les manœuvres ferroviaires et permet une économie importante de temps, de combustibles et de main-d'œuvre. Ensuite, ce réaménagement aura comme avantage de libérer des espaces considérables dans le centre de la ville (Fig.6). Ces emprises seront donc récupérées de façon à y implanter un réseau coordonné de grandes artères principales. Finalement, cette opération aura comme bienfait de faire augmenter la valeur foncière des terrains des voisinages qui auront bénéficié de cette relocalisation.

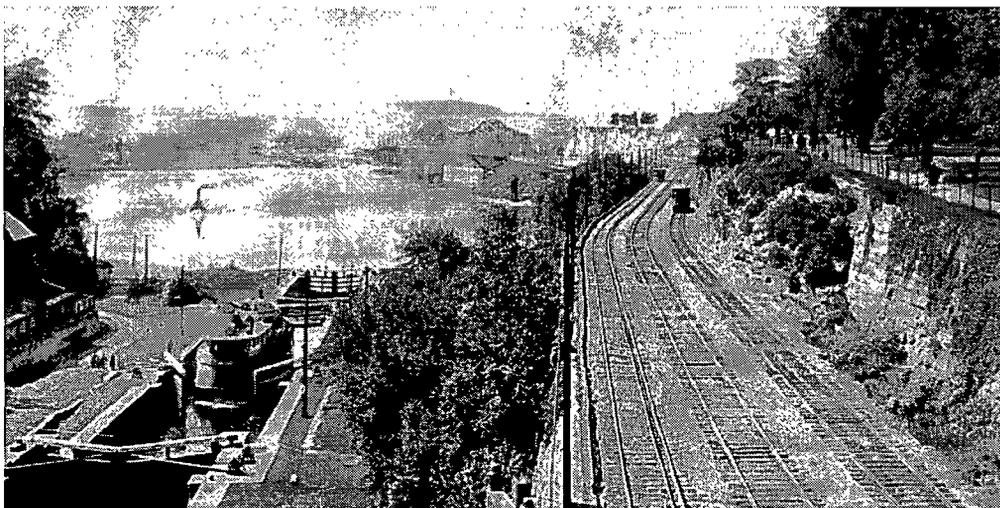
**Fig.6**



Source : National Film Board

Les illustrations démontrent bien à quel point le réseau ferroviaire occupait un espace important dans le centre-ville. De plus, notons que le réseau se prolongeait également en direction de la Rive québécoise et empruntait une emprise importante le long du promontoire de la pointe Nepean.

**Fig.7**



Source : Canada. Dept. of Interior / Library and Archives Canada / PA-034371 (1920's)

## **La circulation**

Gréber tente d'instaurer une hiérarchisation des voies de circulation. Celle-ci propose une réorganisation des voies interurbaines, principales, secondaires ainsi que les *parkways*. Les voies interurbaines ont comme fonction de lier le plus directement possible, les villes avoisinantes et le cœur de la région de la capitale nationale. Celles-ci traversent le territoire de la région d'est en ouest et du nord au sud. Les voies principales et secondaires ont comme objectif d'améliorer l'efficacité de la circulation au sein même de la région urbaine de la capitale nationale. Ces dernières sont disposées stratégiquement afin de désengorger certaines artères et par le fait même, d'accélérer le rythme de la circulation intra-urbaine. Les *parkways*, ou avenues-jardins, sont pour la plupart utilisés comme des voies de circulation rapide. Le plan suggère que ces voies

servent «[...] d'armature au réseau des voies de desserte des unités de quartiers et de voisinage, qui selon les besoins viendront s'ajouter aux quartiers périphériques existants dont elles seront l'extension. »<sup>49</sup>

Outre la hiérarchisation des voies de circulation, le plan d'aménagement de Gréber propose des interventions de différents types, soit l'élargissement et la création de nouvelles voies ainsi que la modification de parcours.

Le plan Gréber stipule que l'élargissement de certaines voies ne doit se faire que là où la situation l'oblige, et où la valeur des propriétés est peu élevée. Lorsque l'achat de terrains appartenant à des particuliers est nécessaire, la ville se voit donc dans l'obligation d'assurer la rentabilité de cette opération, dans la mesure où la mise en valeur de ces terrains profitera à l'ensemble de la collectivité. Les mêmes contraintes s'appliquent dans le cas de la création de nouvelles rues. La réalisation de ces opérations sera alors tributaire des coûts engendrés par leur mise en œuvre et devra minimiser les impacts sur le cadre bâti existant.

Les opérations de modification de parcours seront essentiellement mises de l'avant dans le but de remédier aux problèmes de circulation et de stationnement. La création de nouveaux boulevards permettra ainsi de désengorger ceux déjà existants. De plus, l'implantation de sens uniques permettra d'augmenter le débit de voitures sur les routes. Ces mesures seront principalement implantées au cœur du centre-ville, là où les problèmes de circulation sont les plus criants.

Voici un schéma tel que présenté dans le plan Gréber, illustrant le réseau de circulation proposé.

---

<sup>49</sup> *Ibid.* p. 173.

Fig.8



Source : J. Gréber, Service routier projeté dans Ottawa-Hull, Service d'aménagement de la capitale nationale, 1948.

Le plan Gréber accorde également une attention toute particulière quant au stationnement en milieu urbain. À cette époque, loin d'être impopulaire ou perçu négativement, le stationnement en ville devait être abondant, et l'on prévoit même lui destiner plusieurs espaces.

« Il faut, pour éviter que les voitures en stationnement n'encombrent les lignes de circulation, multiplier les parcs de stationnement en retrait de la rue, profiter du relief du terrain pour établir le plus grand nombre possible de parcs de stationnement abrités, et favoriser la construction, à des points critiques, de garages en étages. Ceux-ci sont de plus en plus appréciés des hommes d'affaires qui paient volontiers pour obtenir économie de temps et sécurité.»<sup>50</sup>

Le plan suggère même d'inclure dans le règlement municipal de construction, une règle obligeant les constructeurs de toutes institutions importantes, privées ou

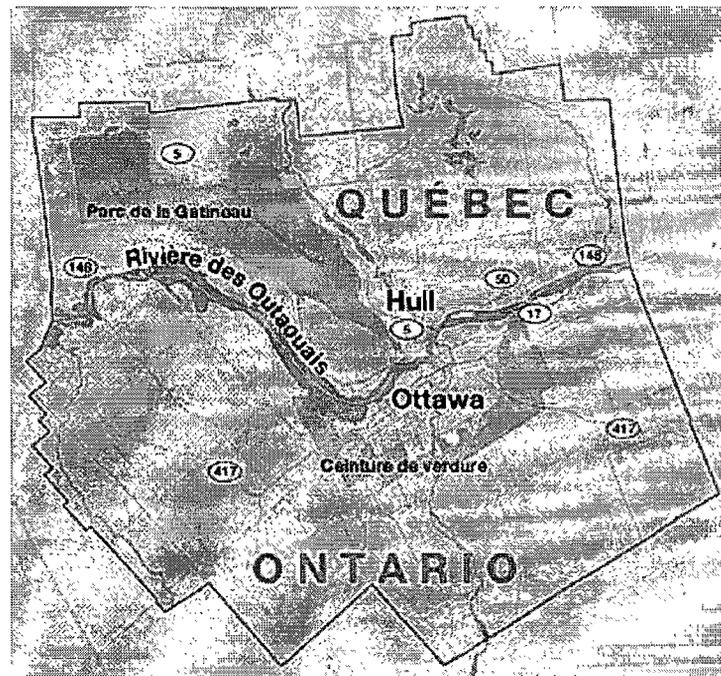
<sup>50</sup> *Ibid.* p.189.

publiques, à mettre à la disposition des usagers potentiels, un espace de stationnement suffisant, et ce, à même le terrain de l'institution.

### **L'aménagement urbain**

Le plan se divise en trois parties distinctes. Tout d'abord, il est question de la *délimitation de l'extension future*. Cette délimitation se résume principalement à la création de la ceinture rurale, aussi appelée ceinture verte, au sud de la ville d'Ottawa. Comme le mentionne Gréber, la ceinture verte est loin de constituer un *no man's land*. Celle-ci sert d'abord et avant tout à limiter l'expansion et l'étalement indésirable de la ville, mais aussi à y abriter une multitude d'activités. Parmi ces activités, il suggère d'y installer des établissements d'instruction publique, d'hospitalisation, de récréation, des espaces de stationnement, des voies de circulation utilitaire, des *parkways*, etc. La ceinture verte s'étend également au nord de la rivière Outaouais et se matérialise par l'expansion du parc de la Gatineau. Ce territoire comporte essentiellement les mêmes fonctions que celui situé du côté ontarien, mais ce dernier se distingue fondamentalement par ses particularités géographiques et physiques. Le parc de la Gatineau, de par son territoire accidenté et son réseau hydrographique, constitue un lieu beaucoup plus propice à l'établissement d'activités récréatives. Le schéma ci-dessous illustre bien la disposition et le déploiement de cette ceinture verte au sein de la région de la capitale nationale.

Fig. 9



Source : Commission de la capitale nationale, Région de la capitale nationale.

Par la suite, le plan Gréber aborde la question de *la répartition nucléaire des unités de quartiers et de voisinage*. Cette répartition se manifestera dans la création d'une typologie au niveau des zones. Ces dernières ont chacune un niveau de densité propre et comportent également des caractéristiques particulières au niveau des unités de logements préconisées.

La première zone, ou zone centrale, se caractérise par une densité de population assez élevée : 40 habitants à l'acre. Celle-ci comprend des espaces commerciaux du centre, mêlée à des habitations, des appartements et des maisons unifamiliales.

La deuxième zone, moins dense (environ 32 habitants à l'acre), englobe les quartiers déjà établis en périphérie du centre-ville. Ceux-ci se caractérisent par une plus forte proportion de maisons individuelles. C'est principalement à l'intérieur de ces zones que sera encouragée la construction des centres commerciaux. Comme l'indique le plan,

les longs alignements de commerces de détail s'étalant le long des voies de grande communication seront remplacés par ces centres commerciaux.

La troisième zone, située en bordure de l'agglomération, se fusionne à certains endroits avec la ceinture verte. La composition de celle-ci ressemble en tout point à celle de la deuxième zone. Sa densité peut cependant être réduite jusqu'à 25 habitants à l'acre.

La quatrième zone correspond à une réserve de territoires destinée à une occupation potentielle et précise. Cette occupation particulière est tributaire du statut de capitale nationale de la région. Celle-ci est donc susceptible d'attirer une population de hauts fonctionnaires, de diplomates et de délégués étrangers cherchant à s'établir en milieu rural afin de pouvoir occuper de grandes propriétés privées. La densité de ce type de zone est approximativement de 12 habitants à l'acre.

À travers l'élaboration de cette typologie de zone, s'insère un concept d'unité de quartiers et d'unité de voisinage. Celles-ci seront :

« [...] réparties dans un réseau de ceintures vertes locales, et assurant chacune, à son échelon, la vie commerciale, culturelle et résidentielle sur son propre territoire, à des groupements de 25,000 à 40,000 habitants pour les unités de quartiers, subdivisées en un nombre variable d'unités de voisinage, comparables à des paroisses de 5,000 à 7,000 habitants. »<sup>51</sup>

La création de cette configuration urbaine n'est pas sans fondement. Gréber souligne l'importance de recréer la vie paroissiale et de faire renaître la vie sociale. Les unités de voisinage seraient donc la forme urbaine idéale, car elles proposent de réduire les déplacements quotidiens, en regroupant la plupart des activités (travail, commerce, réunion, prière, éducation, etc.). À cet égard, Gréber écrit :

« On voit clairement les heureuses conséquences d'un tel aménagement. Sur le plan moral : vie plus facile et plus agréable, retour à un concept social formé à l'échelle de l'homme et de la famille, concept humain que l'anonymat des grandes agglomérations

---

<sup>51</sup> *Ibid.*, p. 196.

tend à détruire. Les conditions matérielles sont également meilleures ; suppression de pertes de temps et d'énergie, de dépenses dues aux déplacements quotidiens trop longs, exigés par l'organisation centralisée, alors que l'aménagement de noyaux décentralisés en élimine une grande partie. »<sup>52</sup>

De plus, une autre conséquence positive est engendrée par ce type d'organisation urbaine, soit le décongestionnement de la voie publique. Selon le plan Gréber : « une meilleure distribution de l'occupation du sol amène infailliblement un meilleur régime des déplacements. »<sup>53</sup>

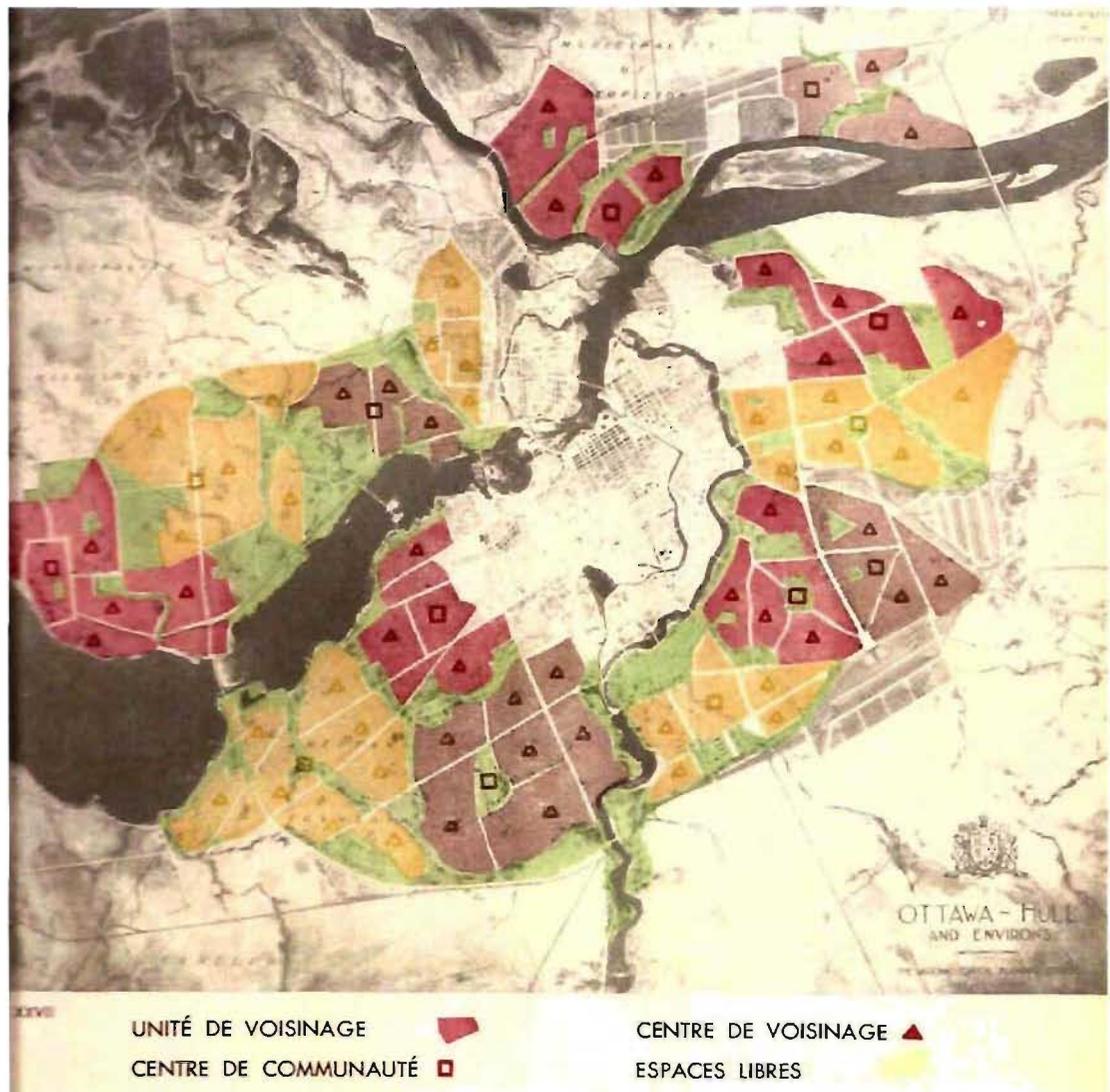
Voici une image du territoire et de ses divisions en unité de quartier et de voisinage tel que proposé dans le plan d'aménagement de 1950.

---

<sup>52</sup> *Ibid.*, p. 197.

<sup>53</sup> *Ibid.*, p. 197.

Fig. 10



Source : J. Gréber, National Capital Planning Service, Répartition d'unités de voisinage ou de paroisses et de centres de communauté à la périphérie de la zone urbaine actuelle et dans le cadre des extensions futures prévues, 1948.

Il est possible d'établir un rapprochement entre la vision de Gréber quant à l'aménagement urbain du territoire et certaines théories de morphologie urbaine développées principalement par l'École de Chicago. Premièrement, l'articulation du territoire de la capitale nationale correspond sur certains points au modèle d'organisation des villes nouvelles américaines. L'articulation des quartiers à l'aide d'espaces verts et de parcs urbains en est un exemple. De plus, il est possible de comparer la vision de Gréber à la conception d'un développement urbain à noyaux multiples et se rapproche

du schéma développé par Harris et Ulman. Troisièmement, il faut rappeler que les mouvements *City Beautiful* et *Garden City* ont eu une influence considérable sur la place vouée aux espaces verts, sur la conception de la ceinture verte, ainsi que sur la volonté de monumentalisation de la ville dans le Plan Gréber.

Finalement, un aménagement urbain de cette envergure nécessite l'implantation d'un règlement de zonage. Comme le mentionne Gréber : « En fait, l'adoption d'un règlement de zonage a pour résultat d'organiser la vie et le développement de la cité, au lieu d'en laisser au hasard la croissance dans le désordre et le gaspillage. »<sup>54</sup> Sans toutefois proposer une carte du zonage de la région, Gréber en souligne l'importance et remet la gérance de celui-ci aux différentes municipalités. Selon lui, cette pratique urbanistique est le seul moyen pouvant assurer le développement structuré de la région. Il reconnaît notamment que le reste de ses propositions quant à l'aménagement urbain du territoire, reposent sur une mise en œuvre efficace du règlement de zonage.

### **Les bâtiments et services publics**

Le plan Gréber témoigne de la volonté de consolider la fonction administrative de l'avenue Wellington à Ottawa ainsi que d'établir sur la rue Lyon, au sud de son intersection avec l'avenue Wellington, un autre complexe immobilier regroupant plusieurs autres fonctions administratives. Il est alors question d'y installer le Ministère des Affaires des anciens combattants, le Bureau fédéral de la statistique, l'Office national du film, le Laboratoire du département des Travaux publics et les services ministériels annexes. Plusieurs autres bâtiments seront décentralisés et se retrouveront répartis sur l'ensemble du territoire. Par exemple, l'Imprimerie nationale se retrouvera sur le boulevard Sacré-Cœur à Hull, le Ministère de la Défense nationale sur le chemin Base Line dans la circonscription de Nepean, le Conseil national de recherches sur la route de Montréal, etc.

---

<sup>54</sup> *Ibid.*, p. 201.

Le plan prévoit donc l'acquisition de plusieurs terrains stratégiques sur le territoire dans le but d'y installer éventuellement d'autres bâtiments publics. Parmi les réalisations projetées, il y avait, entre autres, le nouvel Hôtel de ville d'Ottawa à l'extrémité est du pont MacKenzie King.

Bref, la plupart des terrains prévus par le plan Gréber pour l'installation d'édifices publics furent voués à ce type d'occupation. Plusieurs discontinuités sont cependant observables au niveau des fonctions qu'occupent ses bâtiments. Certains édifices voués à accueillir tel ministère ou telle institution, abritèrent plutôt d'autres institutions dont il n'était pas question dans les plans de Gréber. Néanmoins, ce qu'il faut retenir des intentions de l'auteur, c'est qu'il voulait essentiellement consolider la vocation administrative de certaines artères, et parallèlement, assurer une certaine décentralisation des édifices publics.

### **Les transports en commun**

À l'époque de Gréber, le transport en commun était principalement composé de lignes de tramway. Cependant, l'apparition des autobus dans plusieurs grandes villes ne tardera pas à s'imposer, et remplacera, en quelques années, la totalité du réseau de tramway. Les raisons évoquées pour ce changement relèvent principalement de trois facteurs favorisant l'implantation du système d'autobus. En premier lieu, la question de la pollution visuelle est évoquée. Les trolleys, ce réseau de câbles suspendus dans la ville, nuisent, selon Gréber, au paysage urbain. Il affecte notamment le caractère monumental de certaines compositions. Deuxièmement, le tramway, étant monté sur rail, impose un trajet fixe, ce qui a pour effet de nuire à la circulation et pouvant même faire augmenter la congestion automobile. Finalement, Gréber prévoit l'implantation de plusieurs nouveaux équipements importants dans la ville. Ces nouvelles installations, devront être reliées au centre-ville le plus rapidement possible dans le but d'être opérationnelles. L'installation de nouveaux trajets de tramway ne serait donc pas la solution idéale. C'est donc pour ces principales raisons que le rapport recommande

l'élimination des tramways et propose de les remplacer par des lignes d'autobus, comme ce fut le cas dans plusieurs autres grandes métropoles.

### **Éducation physique – sports – espaces libres**

Cette partie du plan souligne l'importance d'aménager les équipements nécessaires afin de favoriser le maintien d'une bonne santé physique au sein de la population. Gréber suggère de construire un stade national situé au sud du lac Dow. Par ailleurs, il est question de créer des centres sportifs locaux, répartis dans les différents quartiers du territoire. Il est notamment recommandé d'implanter des nouvelles écoles à proximité de terrains de jeux, dans le but d'encourager l'activité physique auprès de la population.

Sous ce thème, Gréber pose également la question des espaces libres, synonymes d'espaces verts. Afin de maximiser l'efficacité de l'élaboration d'un réseau continu d'espaces verts sur le territoire, le plan suggère aux autorités de réserver certains terrains parmi les endroits où il sera difficile de construire et installer des équipements. Ces terrains auront donc la grande qualité d'être peu coûteux. Cette réserve de terrains devra être suffisante afin de constituer un réseau de ceintures vertes qui enlanceront les différentes unités de quartiers. Ce réseau servira également de lien entre les différents secteurs et la grande ceinture verte créée autour de la zone urbaine.

Parmi les autres propositions concernant les espaces verts, le plan propose l'aménagement du bord des rivières. Sur la rive ontarienne, à l'ouest de la colline parlementaire, un *parkway* longeant la rivière Ottawa est prévu. Puisque les rives situées à l'est de la colline parlementaire sont trop basses pour la plantation, celles-ci seront donc conservées dans l'optique d'en faire un parc naturel. À cette époque, Gréber était déjà très conscient de l'attrait potentiel qu'offraient les rives des rivières Outaouais et Rideau. Il va même jusqu'à souligner que :

« La rivière Rideau, de Black-Rapids à Rideau-Falls, forme un paysage qui devrait être préservé, comme rivage-parc, à la fois par le moyen

d'acquisitions partielles pour création de parcs ou de terrains de jeux, et par des mesures appropriées de zonage protecteur pour le reste des terrains.

Cela permettrait en certains points choisis la construction d'habitations de villégiature, de densité très limitée, pour en préserver les vues, mais sans cependant interdire toute mise en valeur. »<sup>55</sup>

Le projet d'aménagement prévoyait également la création de plusieurs parcs urbains et de réserves boisées, dont le Parc Central aménagé de façon à mettre en valeur la chute des Chaudières. La majorité des parcs urbains proposés se situent du côté ontarien de la région, car selon Gréber : « La région de Hull offre de si remarquables possibilités avec les collines boisées et les lacs sans nombre de la Gatineau, qu'il n'est pas nécessaire d'y créer un système rationnel de parcs. La nature y a pourvu mieux qu'aucun plan. »<sup>56</sup> Le Parc central, prévu en périphérie de la chute des Chaudières, sera donc aménagé progressivement au rythme du retrait et de la relocalisation des industries lourdes et nocives qui occupaient à cette époque le territoire convoité. Gréber prévoit même, que ce retrait des industries se fera de lui-même, car celles-ci chercheront à s'établir sur des terrains plus rentables et plus favorables à leur expansion.

À cette époque, le plan Gréber prévoyait également la création et l'expansion d'équipements récréo-éducatifs. Il était question d'augmenter la superficie des terrains appartenant à la Ferme expérimentale et de créer un complexe regroupant un jardin botanique et un jardin zoologique. Le lieu proposé pour l'installation de ces équipements se situe un peu plus au sud de la Ferme expérimentale, aux abords des rapides de Hog's Back.

Cette volonté d'embellissement du territoire et de création de complexes récréatifs s'inscrit dans une logique d'activité économique importante pour une région de capitale nationale, soit l'industrie du tourisme.

---

<sup>55</sup> *Ibid.*, p. 230.

<sup>56</sup> *Ibid.*, p. 230.

## Tourisme et récréation

Le rapport de Jacques Gréber fait état du grand potentiel touristique de la région. L'auteur s'intéresse principalement au potentiel que représente le site comme tel, plus particulièrement du côté québécois. Le plan fait une énumération des principaux circuits potentiels que pourraient effectuer les touristes. Même si on peut présumer qu'il existe des attractions potentielles situées en zone urbaine (musées, architectures, activités sociales, etc.), le plan n'en fait pratiquement aucune mention. Dans ce cas-ci, l'accent est principalement mis sur l'attrait des paysages. Les circuits touristiques semblables à des rallyes, reliant à l'aide de chemins, chacun des principaux lacs de la région. Pour Gréber, le tourisme semble être une activité qui s'effectue davantage en milieu rural et en automobile.

Sous ce thème, l'essentiel des recommandations vise à mettre sur pied des mécanismes de mise en réserve de terrains pouvant potentiellement s'inscrire dans un circuit touristique ponctué de paysages pittoresques. Bien évidemment, ce type d'activité nécessite un réseau de circulation bien entretenu et efficace. Pour conclure, l'auteur rappelle que le potentiel touristique de la région repose en partie sur l'amélioration du réseau de voies d'approche. Il souligne cependant que cette amélioration ne nécessite pas de gros investissements, car : « nombre d'endroits garderont davantage leur charme et leur beauté si on les laisse à leur état naturel et accessible seulement par des sentiers piétons, à condition de parsemer la route d'aménagements appropriés pour le stationnement, pour le campement ou les pique-niques. »<sup>57</sup> Ce chapitre, concernant le tourisme, témoigne donc de l'importance qu'accordait Gréber aux paysages pittoresques et à l'esthétisme de la région.

## L'esthétique

Le principe de base concernant l'esthétisme de la région de la capitale nationale réside dans la conservation de l'aspect pittoresque et magnifique du paysage, et ce, à

---

<sup>57</sup> *Ibid.*, p. 241.

l'aide d'outils relevant de la réglementation. « La préservation du caractère distinctif du terrain doit être à la base de la réglementation esthétique qu'il importe d'instituer. »<sup>58</sup>

Parmi les points importants à surveiller dans le but de conserver l'esthétisme de la région, Gréber souligne l'importance des points de vue. Il est surtout question des vues existantes et potentielles sur la colline parlementaire, plus précisément sur la Tour de la Paix du Parlement. Cet édifice revêt un caractère symbolique et identitaire pour l'ensemble des Canadiens. Il faudra donc s'assurer de conserver les perspectives vers le Parlement à partir de la rive québécoise, notamment à partir de la rue Boucherville (lieu de la future terrasse en l'honneur des anciens combattants), du boulevard St-Joseph et de l'avenue Laurier.

Le rapport propose également le reverdissement de l'île de la Chaudière et de l'île Victoria, que permettra la relocalisation du complexe industriel qui les occupe. Gréber affirme que : « Le rétablissement des îles de la Chaudière dans leur beauté sauvage primitive constitue peut-être le thème le plus important du point de vue esthétique, thème qui plaira non seulement aux habitants de la capitale, mais aussi à tous les Canadiens qui s'enorgueillissent de leur pays et de ses institutions. »<sup>59</sup>

De plus, les opérations proposées visent à préserver l'esprit et l'intégrité architecturale des terrains et des bâtiments présents sur la colline parlementaire. L'élaboration d'une réglementation architecturale pour certaines artères de la région s'impose. Sur la rue Wellington, il faudra respecter l'esprit architectural des édifices qui composent la silhouette pittoresque de la colline parlementaire. Pour la rue Elgin, un alignement des bâtiments par rapport à un édifice principal s'impose. En ce qui concerne la rue Sussex et l'avenue Laurier à Hull, il faudra respecter le gabarit des édifices qui les bordent pour ne pas porter préjudice aux paysages environnants.

---

<sup>58</sup> *Ibid.*, p. 244.

<sup>59</sup> *Ibid.*, p. 250.

Par la suite, il est question de l'équipement des Services d'utilité publique. Dans le cas de certaines artères, Gréber recommande l'enfouissement de certains équipements. Le plan Gréber propose aussi une relocalisation des poteaux à l'arrière des édifices plutôt qu'en façade. La question des effets négatifs des tramways refait également surface. L'élimination complète des lignes de tramway pour faire place aux lignes d'autobus, est alors envisagée, ce qui aura pour effet d'améliorer le paysage en faisant disparaître les trolleys.

Gréber aborde même la question de la publicité en plein air. Il propose d'instaurer un certain type de réglementation afin d'encadrer celle-ci et, du même coup, pouvoir éviter des débordements ou excès potentiels pouvant nuire à l'esthétique en milieu urbain.

Pour terminer son plaidoyer en faveur de la conservation du pittoresque de la région, Gréber souligne l'importance que représente la présence d'arbres. La végétation est un élément essentiel dans la composition du paysage tant rural qu'urbain. Gréber est conscient que la présence d'arbres sur les artères commerciales est très faible. Il propose de remédier à cette situation et prétend que, malgré les caractéristiques particulières de ces artères, (la publicité), celles-ci devraient être bordées d'arbres.

### **La dédicace du plan de la capitale nationale**

Comme dernier thème abordé dans son projet d'aménagement, Gréber propose une dédicace de ce plan à la mémoire des Canadiens qui ont donné leur vie au service de leur patrie pendant la deuxième Guerre mondiale. Cette dédicace se matérialiserait sous forme de terrasse commémorative, située sur la rive québécoise. Celle-ci serait construite de façon à offrir aux visiteurs une vue panoramique sur l'ensemble de la région de la capitale nationale. Dans cette proposition, Gréber manifeste clairement son intention d'implanter une certaine forme de monumentalisation au sein de la région. Il prévoyait faire de cette terrasse le belvédère du Mont Royal de la région de l'Outaouais.

## Retour sur les 32 opérations du plan Gréber

Suite à la description des neuf principaux thèmes d'intervention du plan Gréber, il est maintenant intéressant d'observer en quoi consistaient les principales interventions proposées.

### Les interventions<sup>60</sup> :

No.1 : *Construction du nouveau pont urbain, et de ses approches, de la rue Elgin à Waller, entre Confédération et le pont Laurier.*

No.2 : *Acquisition de terrains et mesures de zonage nécessaires au déplacement des installations ferroviaires ; équipement de la nouvelle ligne de ceinture ferroviaire depuis son intersection avec la ligne du Pacifique-Canadien de Montréal, sur la rive droite, jusqu'à la jonction Chaudière, au sud, avec la ligne de Prescott du Pacifique-Canadien ; urbanisation et équipement des nouvelles zones industrielles, sur les terrains appropriés, contigus aux installations ferroviaires.*

No.3 : *Réserve de terrains destinés aux édifices du Gouvernement et aux Services publics.*

No.4 : *Élimination de l'édifice Daly, et des immeubles situés sur le côté sud de la rue Rideau, à l'est et voisin de la gare centrale, en vue de préparer l'achèvement des abords de la place de la Confédération du côté de l'est. Construction, à l'emplacement de l'édifice Daly, d'une terrasse pour le stationnement et d'un espace de garage couvert, directement relié à l'étage inférieur du Château Laurier.*

No.5. *Extension de la rue Scott, à l'ouest, jusqu'à la route 15.*

No.6 : *Construction d'une route de promenade de la route de Bayview jusqu'à celle d'Island-Park.*

No.7 : *Élimination graduelle de la ligne du National-Canadien traversant la ville, et construction du boulevard transurbain à l'emplacement de l'emprise abandonnée.*

No.8 : *Élimination de la ligne du Pacifique-Canadien de la rue Sussex jusqu'au pont Hurdman, et construction d'un boulevard circulaire sur l'emprise abandonnée.*

---

<sup>60</sup> La liste des interventions est reprise textuellement du *Projet d'aménagement de la capitale nationale* de Jacques Gréber.

No.9 : *Suppression graduelle des voies de marchandise de la gare centrale, combinée avec leur réinstallation sur les terrains réservés à la gare terminus des marchandises à l'est du pont Hurdman*

No.10 : *Aménagement d'un nouveau tronçon de la route de Montréal, à l'est du pont Cumming, raccordé à la route MacArthur, prolongée jusqu'à la route actuelle de Montréal, en un point à l'ouest du ruisseau Green.*

No.11 : *Extension et équipement des zones industrielles de Hull et de Hull sud.*

No.12 : *Construction à Hull d'un nouveau boulevard réunissant la rue Reboul à l'avenue Monclaire et raccordement à la route de la Montagne et au boulevard St-Joseph.*

No.13 : *Élargissement de la route d'Aylmer entre Hull et le Country-Club d'Ottawa (double voie et terre-plein central). Dédoublément de la route d'Aylmer à l'ouest du Country-Club, par l'établissement d'une nouvelle voie sur l'emprise abandonnée du tramway. Du même point, construction d'une route d'évitement, au nord de la route et de la ville d'Aylmer, pour décongestionner la route d'Aylmer aux abords de la ville et dans la ville même.*

No.14 : *Construction d'édifices publics : Imprimerie nationale, édifice du ministère des anciens combattants, quartier national et service de la Défense nationale, Bureau de la statistique, édifice de l'Office national du film, hôtel de ville d'Ottawa, Institut des Beaux Arts et Galerie nationale, Théâtre national, Bibliothèque nationale, laboratoires et ateliers des Travaux publics, laboratoires du ministère de la Santé, Stade national et Centre des Sports.*

No. 15 : *Aménagement graduel de la Terrasse commémorative dédiée aux Canadiens tombés au champ d'honneur durant la Seconde Grande Guerre, à l'extrémité sud-est des collines de la Gatineau.*

No.16 : *Construction d'une route de plaisance, à partir de l'intersection des chemins de la Briquerie et de la Montagne jusqu'à Kingsmere.*

No.17 : *À Hull, raccordements directs de la route d'Aylmer 1 au chemin de la Montagne et 2 au chemin de la Mine, grâce à l'aménagement de deux nouveaux boulevards de chaque côté du parc du lac des Fées.*

No.18 : *Élargissement de l'avenue Laurier à Hull, au nord du pont Interprovincial, jusqu'au parc Jacques Cartier.*

No.19 : *À Hull, déviation au nord de la ligne du Canadien-Pacifique, de la route no.8, de Montréal, à partir de Templeton par la ville de Gatineau et par Pointe-Gatineau.*

No.20 : *Construction d'édifices publics : Auditorium municipal et salle de congrès sur l'axe de la rue Lyon, et annexe sur les terrains avoisinants. Aggrandissement des*

*Archives, laboratoire du bureau des Recherches nationales et du ministère des Mines et Ressources, édifices ministériels pour des services décentralisés, Jardin botanique, Musée d'histoire naturelle, Jardin zoologique.*

No. 21 : *Construction d'une esplanade à l'extrémité ouest de la colline du Parlement et d'un vaste garage souterrain.*

No.22 : *Reconstruction en 2 étapes du pont de la Chaudière, à partir d'un point de la rue Wellington à l'extrémité ouest de la colline du Parlement jusqu'au parc Eddy, à Hull. Transformation graduelle en parcs des îles et de la péninsule de la Chaudière ainsi que des rives de l'Ottawa.*

No.23 : *Achèvement de la ligne ferroviaire de ceinture, au nord de la ligne de Montréal du Pacifique-Canadien, vers la rivière Ottawa, et construction d'un nouveau pont ferroviaire et routier, à l'ouest du ruisseau Green traversant l'île Duck et rejoignant la ligne de la rive nord du Pacifique-Canadien et la route 8 de Montréal.*

No.24 : *Construction de la nouvelle gare principale sur la ligne de la ceinture ; suppression de la gare Union et des lignes qui y aboutissent jusqu'au pont Hurdman et des lignes allant du pont Hurdman à la jonction de la Chaudière.*

No. 25 : *Prolongement de l'autoroute du bord de la rivière (opération 6) de l'avenue Island-Park à Britania.*

No. 26 : *Construction du nouveau pont sur la rivière Ottawa pour remplacer le pont interprovincial et remaniement du plan de la partie centrale de Hull ; élargissement du boulevard Saint-Laurent et construction de la nouvelle gare de Hull. Dans Ottawa aménagement des accès au nouveau pont par la rue Sussex et l'avenue Mackenzie.*

No.27 : *Achèvement de l'extrémité est de la place de la Confédération par l'établissement d'une boucle tournant à droite et d'un passage inférieur relié à la rue Sussex, à la nouvelle entrée inférieure du Château Laurier et à son garage souterrain.*

No. 28 : *Réalisation graduelle du parc de la Confédération, d'Elgin à Nicolas; travaux coordonnés avec la suppression des aménagements ferroviaires, d'abord du service des marchandises, puis du service des voyageurs.*

No.29 : *Établissement de nouvelles voies de communication rapides de diverses parties de la ville vers la nouvelle gare et les zones industrielles. Simultanément, aménagement de nouveaux quartiers d'habitation à proximité des zones de travail.*

No.30 : *Après suppression des voies ferrées conduisant à la nouvelle gare principale, établissement sur l'emprise libérée, d'un boulevard entre le pont Hurdman et la place de la Confédération.*

No.31 : *Suppression de la ligne du Pacifique-Canadien à destination de Carleton Place, entre la baie Nepean et l'intersection avec la ligne du National-Canadien vers North-*

*Bay: Établissement d'une artère à deux chaussées près de la rue Scott sur l'emprise libérée du chemin de fer jusqu'à la rue Wellington.*

*No. 32 : Suppression de la ligne actuelle du Pacifique-Canadien vers Prescott entre le pont du Prince-de-Galles et la nouvelle ligne de ceinture au sud de la rivière Rideau.*

Ces interventions peuvent être regroupées sous différents groupes. Tout d'abords, plusieurs des recommandations visent le retrait et la relocalisation des équipements ferroviaires en périphérie du centre urbain (no. 2, 7, 8, 9, 19, 23, 24, 26, 28, 29, 30, 31, 32)<sup>61</sup>. La plupart de ces recommandations, visant la relocalisation des chemins de fer, sont accompagnées d'une récupération de l'emprise à travers l'implantation d'un nouveau réseau routier. Plusieurs autres recommandations peuvent être regroupées dans un groupe d'intervention visant à rationaliser, à ajouter et à améliorer les voies de circulation routière (no. 1, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 16, 17, 18, 22, 25, 26, 27, 29, 30, 31). Gréber avait également comme objectif de retirer les équipements et les bâtiments industriels du centre. Parallèlement à cette volonté, il proposa la création de zones industrielles en périphérie du centre (no. 11, 29). Les interventions visant la création de parcs à l'extérieur et à l'intérieur de la ville peuvent également être regroupées (no. 21, 22, 28). Gréber avait également prévu des opérations visant une décentralisation des édifices gouvernementaux (no. 3, 14, 20) ainsi que l'ajout d'espaces de stationnement au centre-ville (no. 4, 21). Finalement, en dehors de la création de *parkways* et de boulevards contribuant à faire valoir le côté esthétique de la région, l'auteur avait prévu un aménagement de taille, semblable à celui de la place de la confédération, contribuant à la monumentalisation de la région (no. 15).

Le portrait ci-dessus permet de cerner assez facilement les principaux objectifs de Gréber. Ses interventions s'inscrivent dans un double objectif, soit l'embellissement du territoire ainsi que la rationalisation et l'amélioration du réseau de circulation. Tout d'abord, sa volonté d'éliminer certains éléments du paysage sans en proposer la modification ou la relocalisation est très peu présente. Gréber compose avec le contexte d'aménagement déjà présent sur le territoire. L'exemple le plus récurrent se retrouve

---

<sup>61</sup> Les numéros entre parenthèses correspondent aux numéros attribués aux différentes opérations présentées précédemment.

dans la reconversion quasi systématique des emprises laissées par le retrait de plusieurs lignes ferroviaires en voies de circulation automobile. Le type d'intervention, combiné à l'objectif encouru par l'auteur ainsi que la position de ceux-ci joueront un rôle très important dans l'articulation du territoire.

### **La mise en œuvre des propositions telles que présentées dans le plan d'aménagement**

Les 32 propositions s'inscrivant dans les neuf thèmes précédemment décrits, s'insèrent à l'intérieur d'un échancier variable. En dehors des considérations concernant le moment de la mise en œuvre de ces propositions, il sera essentiel de comprendre l'importance que représentent les lieux proposés pour l'ensemble des interventions.

### **L'ordre de priorité**

Quant à la mise en œuvre et la réalisation de ces propositions, Gréber développe une hiérarchisation en trois temps. Une première série de dix-huit propositions font tout d'abord l'objet d'une réalisation « immédiate et à court terme ». Par la suite, les quatorze autres propositions doivent être réalisées à plus « longue échéance ». Finalement, très conscient des possibilités que peut représenter l'évolution du contexte économique, politique, technologique, social, etc., Gréber regroupe le reste de ses propositions dans une catégorie qu'il appella « réalisation éventuelle ».

Les 18 premières interventions devant être réalisées immédiatement ou à court terme, touchent principalement la rationalisation du réseau ferroviaire, et ce, en le retirant du centre urbain. Ces opérations incluent la mise en réserve de terrains voués à la relocalisation du nouveau réseau ferroviaire et la transformation des emprises libérées par les chemins de fer en voies de circulation pour automobiles. De plus, il propose également d'entamer le plus tôt possible la construction d'une première série d'édifices publics à caractère principalement administratif. Cela permettrait ainsi de répartir convenablement l'ensemble des ministères et autres composantes de la fonction

publique sur l'ensemble du territoire. Concernant les opérations de nature plus esthétique, Gréber prévoit terminer l'aménagement des abords de la place de la Confédération, mandat dont il avait été chargé avant la seconde Guerre mondiale. Finalement, le plan prévoit l'aménagement le plus rapidement possible d'installations publiques dans le parc de la Gatineau sur la rive québécoise. Il propose alors l'aménagement de la Terrasse commémorative en l'honneur des combattants de la Deuxième Guerre mondiale et la construction des deux principales routes de plaisance qui feront le lien entre l'arrière-pays montagneux situé dans la pointe du bouclier canadien et la rivière Ottawa.

Les 14 autres propositions abordées par Gréber s'inscrivent dans un échéancier à plus long terme. Celles-ci représentent en quelque sorte la suite logique des propositions précédentes, car elles s'inscrivent en continuité avec l'avancement des travaux des premières opérations. Il est alors question de finaliser la rationalisation du réseau de circulation tant routier que ferroviaire. Par la suite, le reste des interventions mentionnées s'inscrivent plutôt dans une dynamique et une volonté d'embellissement du territoire. Il sera question de la réalisation de plusieurs *parkways*, d'esplanades, de verdissement des rives, de la relocalisation du pont Interprovincial pour des raisons esthétiques, de l'achèvement du parc de la Confédération, etc. Gréber propose également une deuxième vague de construction d'édifices publics, cette fois-ci à caractère plus récréatif, comme par exemple une bibliothèque municipale, un jardin botanique, un jardin zoologique, etc. De plus, l'ensemble du nouveau réseau de transport ferroviaire et routier étant complété, le plan propose l'aménagement de la nouvelle zone industrielle suite à cette relocalisation.

Finalement, Gréber discute brièvement des propositions qui pourraient faire l'objet d'une réalisation éventuelle. Ce qu'il faut surtout mentionner, c'est que l'ensemble des 32 propositions devant être réalisées immédiatement ou à long terme, devait permettre la mise en place de conditions qui favoriseraient et permettraient la réalisation des opérations éventuelles. Dans son plan, Gréber parle alors de travaux d'embellissement permettant de consolider et de bien sceller les intentions de départ. Il est alors question d'élargissement et d'ouverture de voies de circulation, de réserves de

ceinture de verdure, de l'achèvement du réseau de parcs et terrains de jeux et de l'aménagement de nouvelles zones résidentielles en périphérie de la nouvelle zone industrielle.

En terminant cette section de son rapport, Gréber rappelle que : « Une œuvre d'urbanisme est une création continue, faite d'adaptations et de progrès lents et souples, comme toutes les évolutions de la nature, où nous devons puiser notre inspiration. »<sup>62</sup> Ce passage tiré de son plan d'aménagement en dit long sur le respect, la sensibilité et l'admiration que l'auteur avait envers la nature et du même coup sur l'influence de celle-ci sur l'ensemble de son plan et la vision qui le soutient.

### **Les lieux d'intervention**

Afin d'obtenir une meilleure idée de l'ampleur des différentes interventions et du territoire environnant pour chacune des 32 propositions de Gréber, celles-ci seront reprises intégralement, et situées sur une carte de la région.

---

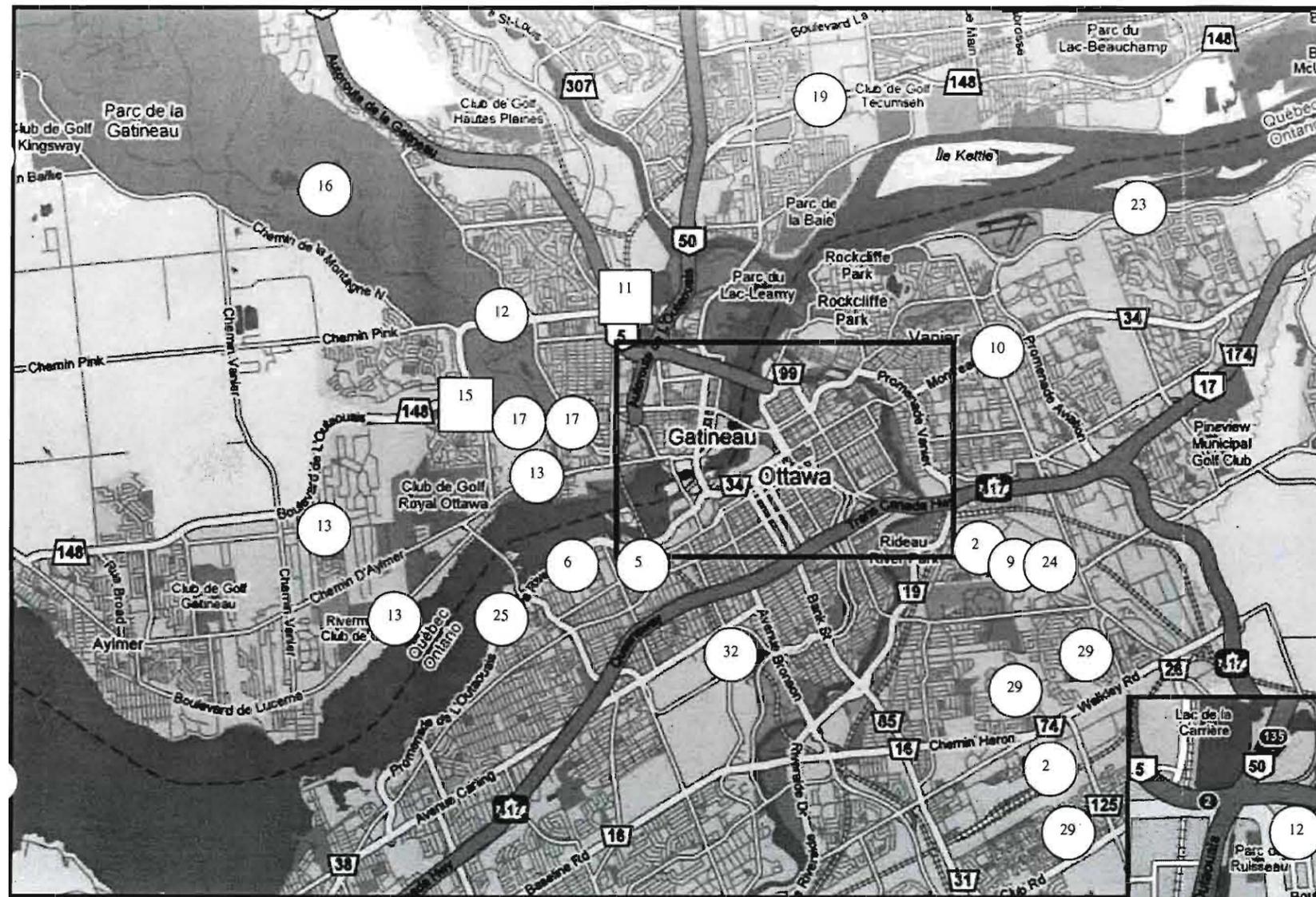
<sup>62</sup>Jacques Gréber, (1950), *op. cit.*, p. 274.

**Carte 1**

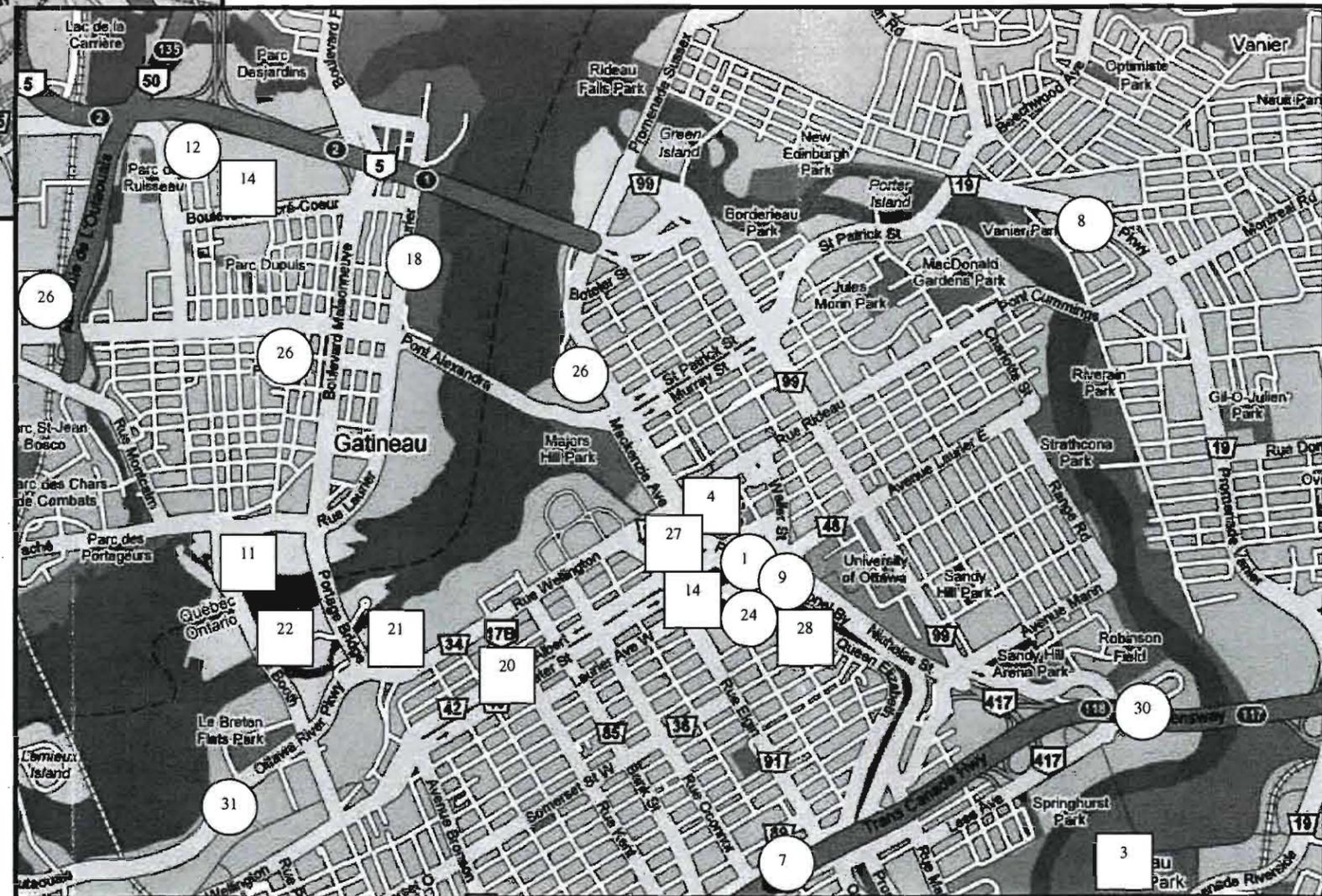
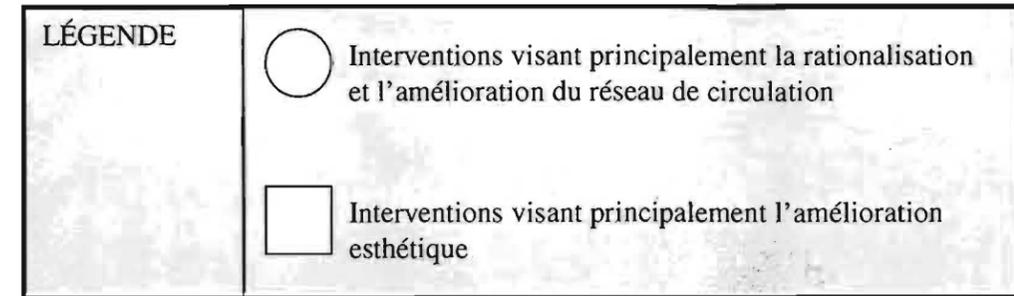
**Positions des 32 recommandations proposées dans le *Projet d'aménagement de la capitale nationale* de Jacques Gréber<sup>63</sup>**

---

<sup>63</sup> La proposition numéro 16 se situe dans la partie plus au nord du Parc de la Gatineau, et n'a pu être positionnée sur cette carte.



Carte des interventions à l'extérieur du centre-ville de l'agglomération d'Ottawa-Gatineau



Carte des interventions à l'intérieur du centre-ville de l'agglomération d'Ottawa-Gatineau

## **Analyse et théorisation du Plan d'aménagement de Gréber**

### **Les tendances lourdes qui se dégagent des propositions d'intervention : Visions et intentions d'impacts.**

D'entrée de jeu, il faut mentionner que Gréber, fortement influencé par l'héritage des mouvements *City Beautiful* et *Garden City*, vouait une très grande importance à l'intégration de la nature au sein de ses propositions d'aménagement. Cette orientation, qu'il donnait à l'ensemble de son projet d'aménagement, témoigne du fait qu'il était parfaitement conscient du potentiel paysager qu'offre l'environnement physique de la région. À travers l'articulation du plan d'aménagement, de ses propositions et de la description qu'il fit du territoire, on note qu'il entretenait une vision très romantique de la région. Cet idéal romantique du territoire était, à cette époque, fortement appuyé par le Premier Ministre Mackenzie King qui partageait les mêmes idéaux par rapport au romantisme de l'organisation territoriale de la région.

En plus de la préoccupation concernant les espaces verts, une certaine sensibilité aux cours d'eau était palpable. Gréber proposa à cette époque, de libérer les berges de la rivière Outaouais des industries lourdes afin d'y recréer un cadre naturel à travers l'aménagement de parcs et d'espaces verts. Ces derniers seraient même articulés à la ville à l'aide d'un réseau de *parkways*, et aménagés de telle sorte que les rives deviennent un lieu de récréation participant ainsi à la mise en œuvre d'un paysage romantique sur le territoire de la capitale nationale. Il faut souligner que cette préoccupation, quant à la mise en valeur des plans d'eau, est avant-gardiste par rapport à la situation qui existe au sein des autres grandes villes canadiennes à cette même époque. À Montréal, vers la fin des années 1950, les planificateurs de l'époque prévoyaient construire une autoroute sur l'emprise de rue de la Commune dans le secteur du Vieux-Port<sup>64</sup>. Toujours à Montréal, il faudra également attendre la fin des années 1980 pour que s'installe une certaine prise de conscience quant au potentiel récréotouristique que pouvaient représenter les abords du Canal de Lachine. Dans le cas du Canal, cette

---

<sup>64</sup> Gérard Beudet, (2000), *Le pays réel sacrifié. La mise en tutelle de l'urbanisme au Québec*, Québec.: Éditions Nota bene, p. 42.

nouvelle conscience envers le plan d'eau sera accompagnée d'une volonté de valorisation du patrimoine industriel intimement lié au site. En 1966, les autorités municipales de Toronto prévoyaient le prolongement de l'autoroute en bordure du lac Ontario, ce qui aurait contribué à accentuer la coupure qui existe entre l'espace urbain de Toronto et les berges<sup>65</sup>.

La volonté de Gréber de nettoyer et de verdier les berges de la rivière Outaouais est donc perçue comme une volonté avant-gardiste pour cette époque. Cette situation s'explique en raison de la différence qui existe entre la conception de nature de Gréber et celle de la population canadienne. Pour l'auteur européen, il était concevable d'éliminer la présence de bâtiments et d'équipements industriels afin de révéler la nature de la rivière Outaouais. À cette époque, la population est quelque peu indifférente face à ces recommandations, car sa conception de grande nature se retrouve ailleurs, plus souvent en dehors de la zone urbaine. Mentionnons, qu'en raison de cette divergence au niveau de la conception de nature, la volonté de réappropriation des cours d'eau et leur mise en valeur n'apparaîtront, dans la plupart des autres villes, qu'au milieu des années 1980. Cette valorisation plus tardive, sera cependant motivée par un nouveau courant important à cette époque, et encore bien présent aujourd'hui, soit le courant écologique ou environnemental. Malgré le fait que Gréber justifiait principalement ses intentions à travers un souci d'esthétisme, il faut également souligner que ce dernier fut également fortement influencé par le courant hygiéniste du début du siècle ; l'ancêtre idéologique du mouvement écologique actuel. Précurseur ou avant-gardiste, Gréber avait-il pressenti la valeur que représenteraient les cours d'eau quelques décennies plus tard ? Il y a fort à parier que oui, car malgré la force du mouvement moderniste qui s'installa à l'époque où les interventions de Gréber débutèrent, sa vision quant à l'aménagement des rives de la rivière fut respecté en bonne partie, et ce, aux dépens des canons idéologiques de l'efficacité et du rendement économique.

---

<sup>65</sup> Sean Marshall, (2006), *The Expressways of Toronto (Built and Unbuilt)*, <http://transit.toronto.on.ca/spare/0019.shtml>, en date du 19 juin 2007.

Les recommandations de Gréber, essentiellement orientées vers une mise en valeur de la nature, laissent transparaître deux volontés principales. Premièrement, il est question d'embellir la région de la capitale nationale à travers la création d'espaces verts, de monuments et édifices grandioses. Rappelons que sa conception du « beau » et que son mode de mise en valeur étaient fortement influencés par l'École des beaux-arts et le mouvement romantique du 19<sup>e</sup> siècle. Deuxièmement, on remarque dans les recommandations de Gréber, une volonté de rationaliser et d'augmenter l'efficacité des moyens de circulation intra et extra zone urbaine. Ce deuxième objectif contribue parallèlement à faire valoir l'embellissement de la région, car il permet d'améliorer l'esthétique du centre, tout en contribuant à son nettoyage.

L'essence des deux principaux objectifs véhiculée dans le plan d'aménagement de Gréber transparaît à travers l'ordre de priorité qu'il a établi. Afin de s'assurer un impact fort sur le territoire, Gréber présenta en premier lieu les interventions les plus coûteuses et quasi irréversibles. Les interventions à court terme servaient à initier le nettoyage du centre urbain. Il est alors question de la relocalisation des chemins de fer et de la réserve des terrains pour l'éventuelle relocalisation des infrastructures ferroviaires. Dans un deuxième temps, les interventions qui s'inscrivent dans une perspective à plus long terme concernent davantage la mise en valeur des espaces verts et les phases finales de la relocalisation des chemins de fer et du réaménagement du réseau de circulation. Toutefois, ces deux phases d'intervention sont intimement liées. Par conséquent, les interventions prévues à long terme sont pour la plupart directement dépendantes de la réalisation des interventions à court terme.

En ce qui a trait aux lieux d'intervention, il est possible de distinguer deux volontés principales. La première volonté consiste à embellir le centre urbain, principalement en relocalisant en périphérie les infrastructures ferroviaires et les équipements industriels lourds. Le réaménagement du réseau de circulation s'inscrit également dans cette optique. L'objectif était de retirer du centre-ville l'ensemble des activités nuisibles ou pouvant porter préjudice à la beauté et à la convivialité des lieux. Suite à ce nettoyage, Gréber a établi clairement sa volonté de créer une ceinture de points hautement valorisés autour du centre-ville, permettant ainsi un verrouillage

efficace et permanent de ce dernier. Cette ceinture se matérialise principalement par l'établissement d'espaces verts tel que le parc de la Confédération au sud-est du centre, la décentralisation des édifices gouvernementaux un peu partout sur l'ensemble du territoire, l'agrandissement des terrains de la Ferme expérimentale au sud-ouest du centre-ville, la création d'un pôle administratif sur la rue Lyon à l'est du centre, la création d'un jardin botanique et zoologique au sud du centre-ville, l'implantation de *parkways* en périphérie du cœur du centre-ville, etc. L'est du centre-ville étant déjà fortement valorisé par l'ensemble des quartiers de New Edinbourg et de Rockcliffé, ainsi que la rue Sussex, Gréber y prévoit peu d'interventions de mise en valeur. Outre la création de ce chapelet composé d'insitutions et de lieux valorisés autour du centre, Gréber prévoyait également la mise sur pied d'un réseau permettant un raccord privilégié entre le centre et les espaces verts en périphérie. Ce raccordement se fera le plus rapidement et efficacement possible à travers l'implantation de *parkways* dans le Parc de la Gatineau (Fig. 10) et l'augmentation de la superficie de celui-ci. Par la suite, un réseau très efficace de routes principales établira le lien entre le centre-ville et la ceinture de verdure au sud de la région de la capitale nationale.

Fig. 11



Source : National film board of Canada, Promenade dans le Parc de la Gatineau

Pour conclure, il est important de faire un retour sur la stratégie de valorisation employée par Gréber. Celle-ci diffère conceptuellement de celle utilisée de nos jours, qui consiste à créer de la valeur à travers la valorisation identitaire et patrimoniale de lieux stratégiques. La différence réside dans la conception que se fait la société du potentiel patrimonial. En 1950, pour l'auteur et la société en général, le patrimoine résidait essentiellement dans les monuments. Il était alors question d'un décret, plutôt que d'une émergence de valeurs associées aux éléments patrimoniaux. Tout ce qui concerne les équipements et infrastructures industriels, représentait pour lui une nuisance plutôt qu'un potentiel patrimonial. Par ailleurs, en Outaouais, ces installations furent souvent positionnées en bordure des cours d'eau et au centre-ville. Le potentiel paysager était donc fortement affecté par la présence de ces installations. C'est donc principalement pour cette raison qu'il encourage le nettoyage du centre-ville à travers l'élimination des quartiers ouvriers (plaines LeBreton (Fig. 12), Vieux-Hull) et la relocalisation des zones industrielles lourdes. C'est également dans le cadre de cette vision de style beaux-arts du patrimoine, qu'il propose la valorisation de différents espaces stratégiques autour du centre-ville par la création de grands monuments (Place de la Confédération (Fig.13), Terrasse commémorative pour les combattant de la Seconde Grande Guerre, etc.) qui représenteront, pour lui, un potentiel patrimonial important pour les générations à venir.

**Fig. 12**



Source : National Air Photo Library / Library and Archives Canada / e003641826 (1968)

**Fig. 13**



Source : National Film Board of Canada. Photothèque / Library and Archives Canada / C-002179 (1939)

## **Chapitre II: Une analyse géographique structurale du territoire de la capitale nationale**

Ce deuxième chapitre vise à comprendre l'articulation des dynamiques de développement urbain du territoire de la capitale nationale. Cette analyse vise plus particulièrement à révéler la structure profonde de l'organisation du territoire. Afin de mener à bien cette analyse de la région, il faut d'abord faire un retour sur l'histoire de la région. Cette première observation permettra de constater le rôle de la géographie physique dans le développement de la région. Par la suite, nous référerons à des éléments théoriques afin d'interpréter nos observations. Nous ferons alors appel au parcours structural de l'établissement humain et à la spatialisation des unités de voisinage afin de rendre compte du déploiement des différentes structures sous-jacentes aux occupations de surface. Finalement, l'analyse et l'explication de ces structures mèneront à l'élaboration d'un schéma permettant d'illustrer l'articulation et la configuration de celles-ci au territoire soumis à l'analyse.

### ***Regard géographique sur l'histoire de la formation de l'espace urbain dans la région de la capitale nationale***

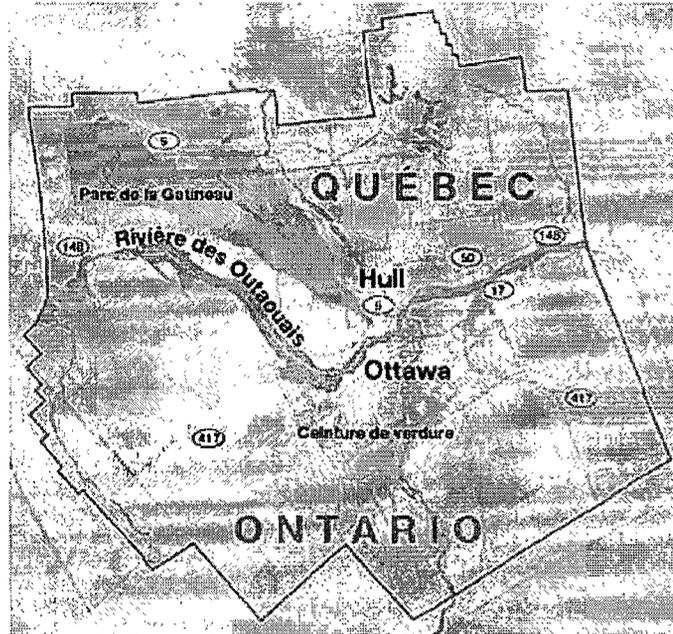
Au cours de son évolution, la région de la capitale nationale a subi plusieurs phases de développement. Celles-ci seront ponctuées et menées au gré d'événements sociaux, culturels, économiques ou politiques. Cependant, au-delà des conjonctures propres à ces différentes phases de développement, il existe un facteur important, qui, à notre avis, détermine ce développement dans son ensemble. Ce facteur relève de la géographie et des caractéristiques physiques du territoire de la région.

### **Description géographique et physique du territoire**

Avant de lancer l'analyse du développement de l'espace urbain sur le territoire de la capitale nationale, il est essentiel de définir brièvement le contexte auquel s'articulera ce développement.

Fig. 14

Région de la capitale nationale<sup>66</sup>



Source: Commission de la capitale nationale, région de la capitale nationale.

Dans le cadre de notre analyse, nous nous limiterons à la description générale de cette partie du territoire, car la totalité des propositions d'aménagement de Gréber se situent à l'intérieur de ces limites.

On remarque tout d'abord la présence d'un réseau hydrographique assez imposant. Ce dernier comprend principalement la Rivière des Outaouais, la Rivière Gatineau, la Rivière Rideau ainsi que le Canal Rideau. Ces quatre principaux cours d'eau joueront un rôle distinct et structurant dans l'aménagement de la région. On doit également mentionner la présence de trois autres entités hydrographiques de plus petite envergure, mais qui auront également un rôle important à jouer dans l'organisation du développement urbain sur la rive québécoise, soit le ruisseau de la Brasserie, le lac

<sup>66</sup> Carte illustrant le territoire de capitale nationale, d'une superficie d'environ 4715 km<sup>2</sup>, tel que définie à ce jour par la *Loi sur la capitale nationale* (L.R., 1985, ch. N-4) – Disponible en version intégrale à l'adresse suivante : <http://lois.justice.gc.ca/fin/N-4/index.html>

Lemay et le lac Kingsmere. L'illustration ci-dessous illustre bien l'importance du réseau hydrographique au centre même de la région.

**Fig. 15**

Rivière Outaouais

Rivière Gatineau

Rivière Rideau

Canal Rideau



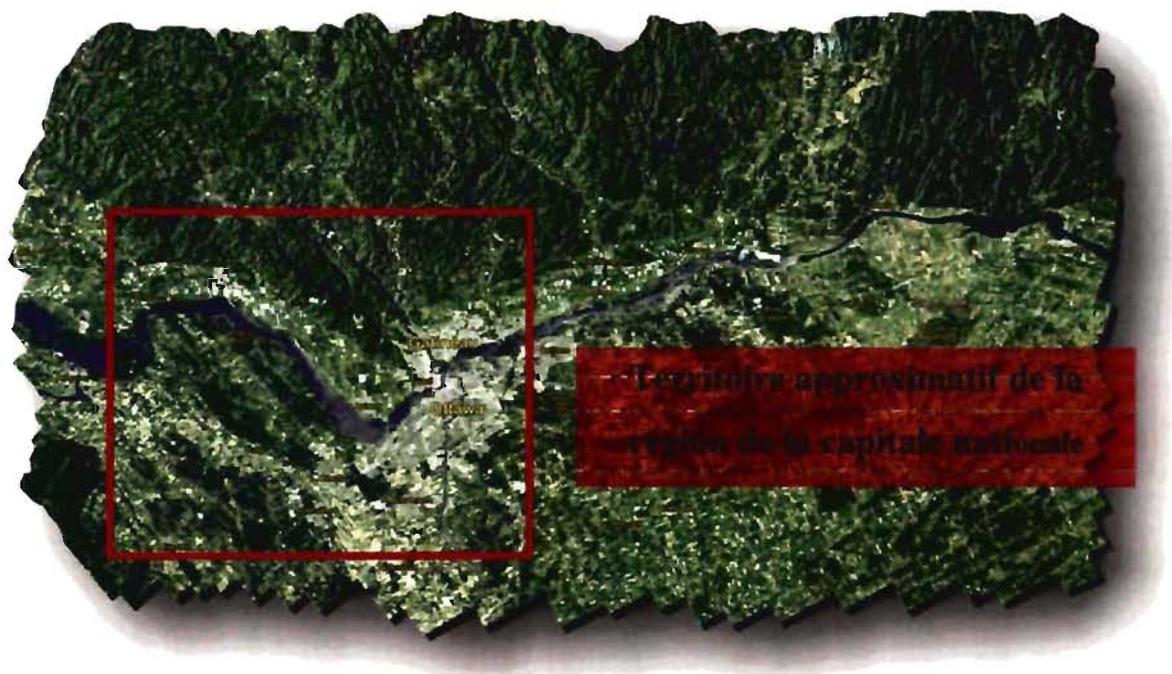
Source : Ville d'Ottawa, EMap, orthophoto de la région de la capitale nationale, [http://apps104.ottawa.ca/emap/ic\\_startPage.aspx](http://apps104.ottawa.ca/emap/ic_startPage.aspx), consulté en date du 22 septembre 2007.

La géomorphologie du territoire se résume essentiellement en une plaine s'étendant sur les deux rives de la Rivière des Outaouais. Du côté de la Rive ontarienne, le littoral de la rivière des Outaouais est caractérisé par un talus abrupt entre les Plaines LeBreton, jusqu'à l'est de l'embouchure de la rivière Rideau. Comme en témoigne la carte du relief de la région (fig.16), la diversité topographique est plus abondante sur la Rive québécoise. La plaine étroite qui borde la rivière des Outaouais y est limitée au nord par le plateau laurentien et au nord-ouest par les collines du Bouclier canadien qui font une avancée prononcée dans les basses terres. Ce relief plus accidenté aura un

impact important sur la configuration de l'espace urbain et sur la distribution des espaces de conservation et de plein air.

Au sud de la ville d'Ottawa, une série de zones marécageuses freinent l'urbanisation et se caractérisent par une très grande biodiversité. Si ces zones marécageuses peuvent être considérées, à première vue, comme étant un obstacle au développement urbain de la région, leur potentiel écologique et éducatif sera éventuellement récupéré et une bonne partie de ces zones sera incluse dans la ceinture de verte qui délimitera la ville d'Ottawa au sud.

**Fig. 16**



Source : Ressources naturelles Canada, Géopanorama de la région de la capitale nationale, [http://geopanorama.rncan.gc.ca/ottawa/images/fr\\_bigtitlemap\\_fr.jpg](http://geopanorama.rncan.gc.ca/ottawa/images/fr_bigtitlemap_fr.jpg), consulté en date du 22 septembre 2007.

L'hydrographie et la topographie contraindront le développement de l'espace urbain de la région. Les premiers arrivants sur la Rive ontarienne s'installent sur la colline, au bord de la rivière des Outaouais, ce qui orientera nécessairement l'expansion de la ville vers le sud, l'est et l'ouest. Sur l'autre Rive, les villes de Hull, Gatineau et

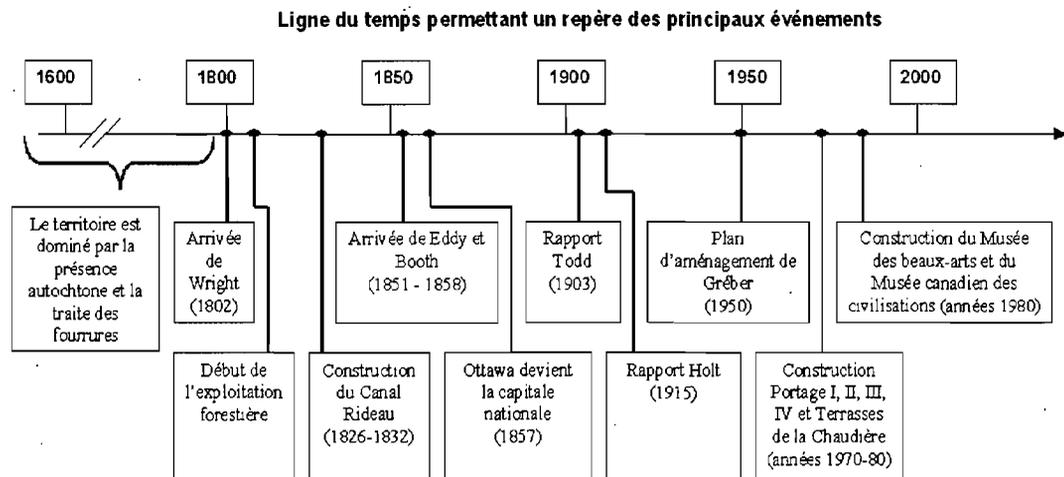
Aylmer seront essentiellement confinées aux abords de la rivière des Outaouais étant donné la présence des collines du plateau laurentien qui ne favoriseront définitivement pas l'implantation et le développement urbain vers le nord.

## Histoire du développement de l'espace urbain sur le territoire de la capitale nationale

Sans nécessairement présenter un retour historique approfondi sur le développement de la région de la capitale nationale, la présente analyse nécessite tout de même un bref rappel des principales phases de développement de l'espace urbain. L'objectif sera donc de reprendre les différents événements de l'histoire passablement documentés et reconnus de la région, et de les mettre en relation directe avec leur territoire et ses caractéristiques physiques.

Avant d'entamer ce retour historique, voici une ligne du temps permettant un repère chronologique des principaux événements qui ont ponctué le développement de la région.

Fig. 17



### **La période précoloniale : avant 1650**

À cette époque, le territoire est fréquenté par les autochtones. Ceux-ci font partie de la grande famille des Algonquiens. Avant l'arrivée des Européens, les activités économiques de ces groupes étaient principalement orientées vers leurs voisins Hurons. Les relations entretenues avec les Hurons étaient bien meilleures que celles entretenues avec les Iroquoiens situés plus à l'est, dans la vallée du Saint-Laurent.

Le mode de vie nomade des Algonquiens de l'Outaouais s'explique en partie par leur situation géographique, soit dans le bas du Bouclier Canadien, où le gibier est abondant. De plus, la rivière Outaouais offrait à ces tribus un moyen de transport efficace, en plus d'une série de sites propices à la dynamique commerciale de l'époque, soit le troc des différentes denrées entre les tribus nomades et les tribus sédentaires.

Les autochtones d'Amérique du Nord étaient de tradition orale, ce qui limite d'autant plus les sources d'interprétation historique. Les principales sources d'information se retrouvent dans les sites archéologiques, qui, sans être totalement muets, ne sont malheureusement pas très bavards quant aux détails de la situation géopolitique des différents groupes. Il serait donc assez imprudent de spéculer sur la situation socio-politique qui existait entre les différentes tribus à cette époque. La période suivante, soit celle où les Européens font leur entrée en scène sur le continent, est beaucoup plus riche en sources documentaires écrites, ce qui permet une meilleure interprétation des événements.

### **La période coloniale : de 1650 à 1857**

L'arrivée des Européens aura non seulement une répercussion sur le mode de vie des populations locales, mais également sur les dynamiques territoriales.

### ***Restructuration des dynamiques territoriales : de 1650 à 1800***

L'arrivée de Champlain en Amérique suscitera d'énormes changements au sein de l'organisation et des dynamiques autochtones. Plusieurs conflits seront engendrés par les alliances destinées à tirer profit du nouvel essor commercial qu'entraîne l'arrivée des Français sur le territoire.

À la faveur de ces nouvelles dynamiques, les Algonquiens de l'île Morrison - aussi appelés Kichesipirinis - jouèrent un rôle de premier plan. Leur position avantageuse sur la rivière Outaouais, entre les territoires de deux groupes liés par leurs d'intérêts commerciaux (Hurons et Français) fera de cette tribu l'une des plus importantes dans le déroulement du commerce entre autochtones et Européens.

Un peu avant 1650, les Iroquois du sud décidèrent toutefois d'attaquer les Algonquiens de l'Outaouais. Ces attaques furent sans aucun doute motivées par une volonté de contrôler politiquement ce territoire de plus en plus valorisé par sa situation stratégique dans le commerce des fourrures. Les Algonquiens de l'Outaouais iront donc se réfugier au lac des Deux Montagnes, mais reviendront de façon saisonnière sur le territoire de l'Outaouais pour y chasser le gibier et y faire commerce aux postes de traite.<sup>67</sup>

### ***Les premières formes d'établissement : de 1800 à 1857***

En 1791, quelques années avant l'installation des premiers colons sur le territoire, le gouvernement vota une nouvelle loi appelée l'Acte constitutionnel. Celle-ci fut adoptée dans le but de rendre plus attrayants les territoires éloignés du Haut Canada en y installant deux types de gouvernement au sein de deux provinces distinctes. Cette mesure fut principalement mise de l'avant afin d'accommoder les loyalistes de la Nouvelle-Angleterre au Canada et ainsi leur assurer un poids politique significatif au

---

<sup>67</sup> Chad Gaffield, (dir.), (1994), *Histoire de l'Outaouais*, Québec : IQRC, p. 89.

sein de la colonie. Cette loi avait désigné la rivière Outaouais comme frontière entre les deux provinces.

Les premiers arrivants, contrairement à la croyance populaire, ne furent cependant pas des loyalistes. En 1800, Philémon Wright, un fermier prospère du Massachusetts, qu'accompagnait sa famille, et trois autres familles américaines, vint s'installer sur la rive nord de la rivière Outaouais, sur le territoire correspondant au secteur Hull de l'actuelle ville de Gatineau. Les raisons de la venue de Wright sont quelque peu nébuleuses. Cependant, il y a fort à parier qu'un des attraits de la région ayant motivé ce dernier à s'y établir réside dans la beauté du site. Ayant fait un premier voyage en Outaouais quatre ans au paravant, Wright serait en effet tombé sous le charme de la région. Le bouclier canadien au nord, la rivière Outaouais, de même que la chute des Chaudières et Rideau, avaient sans aucun doute un potentiel attractif<sup>68</sup>. De plus, la gratuité des terres et la volonté de Wright d'assurer l'avenir de sa famille par l'accroissement de ses possessions terriennes, ont également joué un rôle, notamment à l'égard de sa volonté de quitter le Massachusetts pour le Canada<sup>69</sup>.

Wright étant un fermier de longue expérience, son objectif de départ était de reproduire le mode de vie qu'il avait en Nouvelle-Angleterre, dans le Bas Canada. Malgré plus de six ans d'acharnement, les terres de l'Outaouais se sont toutefois révélées moins fertiles qu'il espérait. Un événement important qui se produisit outre-mer viendra toutefois bouleverser toute la dynamique économique régionale.

### ***L'essor de l'industrie forestière***

En 1806, Napoléon, Chef d'État français, se lança dans une guerre économique contre la Grande-Bretagne. Il décréta alors ce qu'on appelle le blocus continental, visant à empêcher le commerce entre le reste de l'Europe et la Grande-Bretagne. Cet événement aura un impact considérable sur les colonies britanniques de l'époque. Les

---

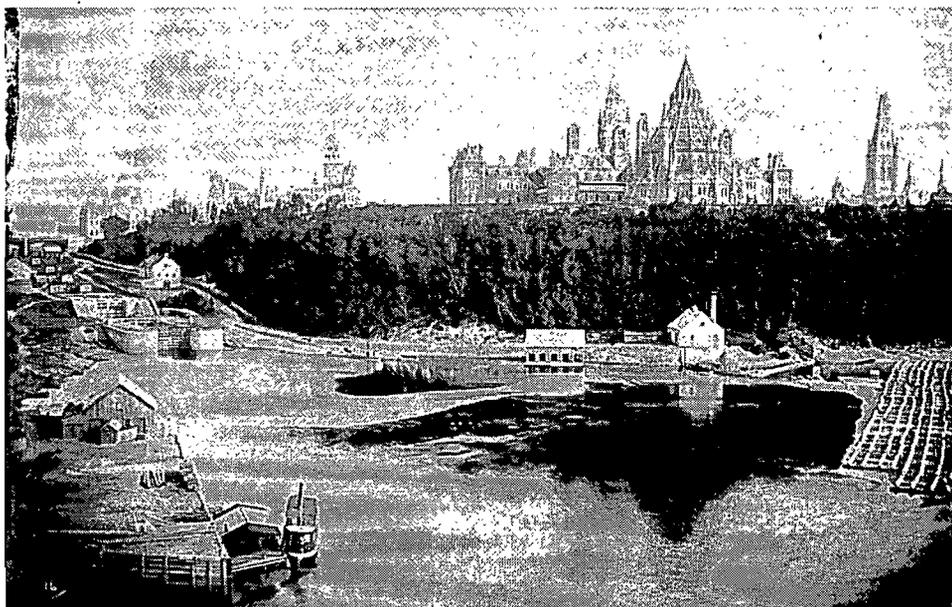
<sup>68</sup> Serge Gagnon, (2003), *La morphogénèse de Gatineau-Ottawa ou comment se construit l'identité d'une région?*, Hull : CRDC, Université du Québec en Outaouais, p. 13.

<sup>69</sup> Chad Gaffield, *op. cit.*, p. 126.

Anglais se tournèrent en effet vers l'Amérique afin d'assurer leur approvisionnement en bois et c'est dans ce contexte que l'économie de l'Outaouais connut un tout nouvel essor. L'exploitation des ressources forestières, quelque peu négligée par Wright, devint en quelques années le nerf économique de la région.

Les années suivantes marquent le développement de Bytown, sur la rive sud de la rivière des Outaouais. L'endroit devient vite le centre d'intérêt à la faveur des travaux de construction du canal Rideau qui s'étendirent de 1826 à 1832.

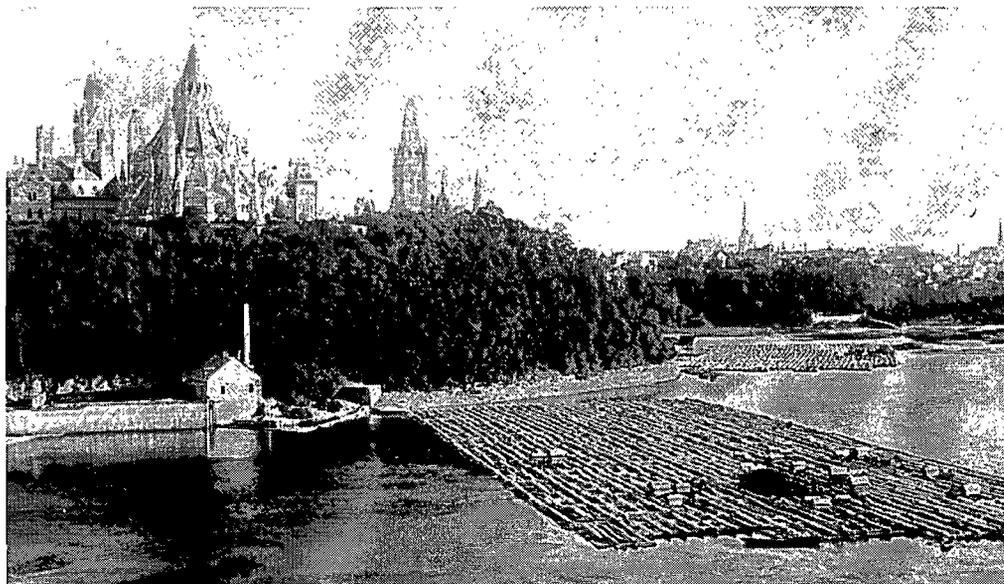
Fig. 18



Source : William James Topley/Library and Archives Canada/PA-008359 (1877-1880)

À la même époque, le commerce du bois s'impose de plus en plus comme activité économique principale. Le rêve agricole entretenu par plusieurs s'estompe graduellement. On s'aperçoit assez rapidement que la situation géographique ainsi que la majorité des sols de l'Outaouais ne conviennent pas à l'agriculture. Le climat de la région ainsi que l'aridité et la composition des sols font en sorte que le rendement agricole est très faible à certains endroits, ce qui poussa plusieurs agriculteurs vers une réorientation de leur moyen de subsistance. L'expansion et la survie de l'établissement fut donc principalement basées sur les activités reliées à l'exploitation forestière.

Fig. 19



Source : James Topley/Library and Archives Canada/PA-008364 (1882)

La coupe du bois se faisait essentiellement plus au nord, dans la forêt située en territoire québécois, et le transport des billots se faisait sur la rivière Outaouais. Cependant, arrivés à la chute des Chaudières, les draveurs qui descendaient sur les trains de bois devaient démonter ceux-ci afin de franchir l'obstacle, et par la suite repartir en direction de Québec. Bytown et Hull représentaient donc une halte obligatoire pour plusieurs. Avant que l'industrie de la transformation du bois ne se développe à partir des années 1850, le bourg était principalement composé de commerces accommodant les voyageurs, les bûcherons, etc. Comme l'indique Taylor dans son ouvrage sur l'histoire d'Ottawa : « Basically, it [Bytown] was a provisioner, retailer and servicer to the timber trade. »<sup>70</sup> Il renchérit un peu plus loin en faisant un retour sur la vie dans la basse ville du côté d'Ottawa.

«It was in Lower Town that the men, like the goods of the trade, passed, whether in their migrations outward in the spring or into the camps in the autumn. There they stayed, whether to amuse themselves

<sup>70</sup> John H Taylor, (1986), *op. cit.*, p. 25.

in the numerous taverns, gaming houses, and brothels, or to wait for jobs, or spend time with their families, who had taken up residence in the row houses and shanties of the Lower Town.»<sup>71</sup>

L'une des principales causes du développement de la région réside donc dans la présence de cette chute des Chaudières. Selon Gagnon, celle-ci aurait tout d'abord généré une attraction « esthétique » pour le territoire, attirant ainsi Wright et quelques familles<sup>72</sup>. Peu de temps après, en raison du développement de l'exploitation forestière, et au transport des billots de bois par la rivière Outaouais, cette même chute obligea les voyageurs et les draveurs à s'arrêter à cet endroit. Cette halte obligatoire généra, comme mentionné précédemment, le développement d'une économie de services pour accommoder les passants.

À compter de 1850, l'exploitation forestière prend définitivement le dessus sur la traite des fourrures. Le développement simultané de ces deux activités économiques est en effet très difficile à imaginer, puisque l'augmentation de la coupe forestière a un impact direct sur la présence du gibier, ce qui rend de plus en plus difficile et coûteux le maintien d'activités reliées au commerce des fourrures. C'est à cette époque que deux personnages importants font leur apparition sur la scène régionale. L'année 1851 marquera l'arrivée d'Eddy du côté de la Rive québécoise, et l'année 1858, l'arrivée de Booth sur la Rive ontarienne. Ces deux hommes d'affaires se tailleront, quelques années plus tard, une place au sein de la confrérie des principaux barons du bois de la région de la capitale nationale, aux côtés de Egan, Bronson, Scott et autres. L'aspect de la région se métamorphose alors très rapidement et ce renouveau économique s'accompagne d'une augmentation démographique importante.

À cette même époque, on observe que le développement de la ville est beaucoup moins régulier et radioconcentrique que prévu. Du côté de Bytown, le développement de l'espace urbain ne s'opère pas conformément à la grille orthogonale tracée à l'origine.

---

<sup>71</sup> *Ibid.*, p. 27.

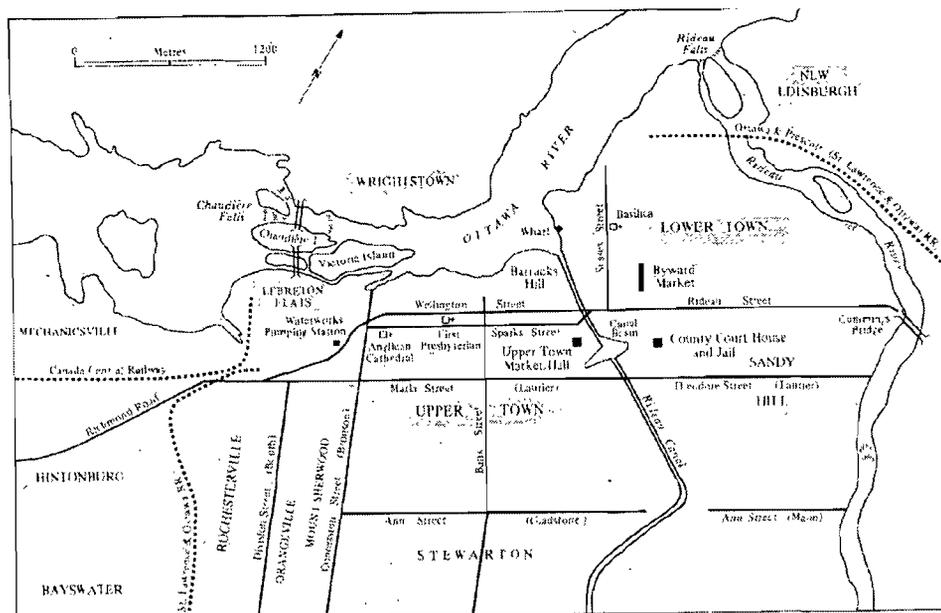
<sup>72</sup> Serge Gagnon, (2003), *op.cit.*, p. 16.

Loin d'être radioconcentrique, le développement de la ville se fait plutôt en fonction de différents pôles de développement.

«Development in Bytown did not spread out or radiate from a centre of activity, but rather as a sort of tug-of-war between two highly polarized communities. The town developed in spite of its grid plan, not in conformity with it. In a curious way it flowed around the square corners of the streets and spread out like some sort of distorted magnetic force.»<sup>73</sup>

Voici ce à quoi ressemblait l'organisation des différents pôles de développement de la région de la capitale nationale vers 1870.

Fig. 20



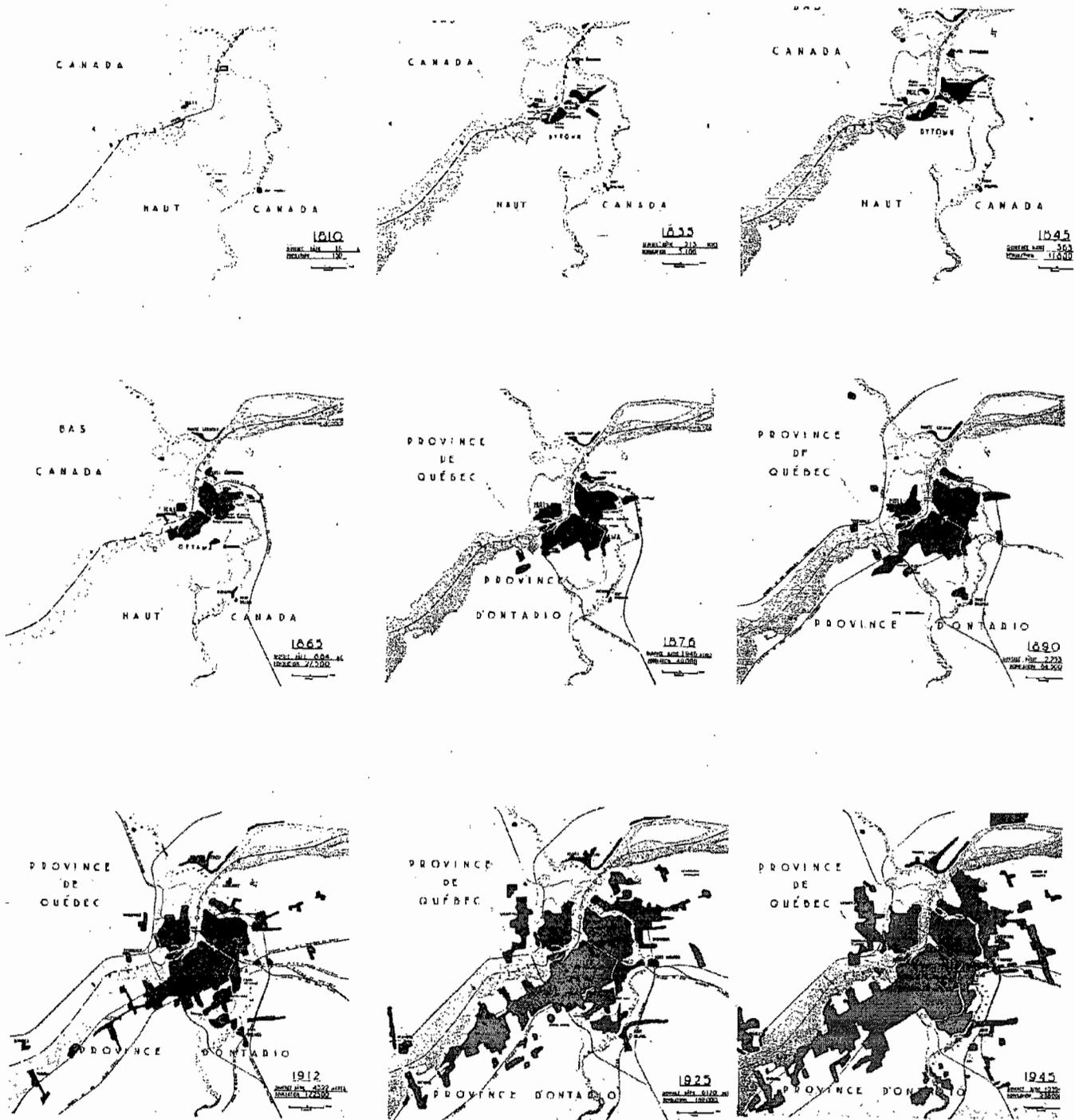
Source : J.H. Taylor, *Communities and institutions*, 1986.

De plus, l'illustration suivante (Fig. 21, à la page 126) démontre bien l'irrégularité géométrique du développement de la région. On remarque que ce dernier se fait sous forme de « tache d'huile » discontinue. La séquence de l'accroissement de la surface bâtie présentée par Gréber occulte cependant les

<sup>73</sup>John H. Taylor, (1986), *op. cit.*, p. 35.

différences qualitatives des occupations pour ne retenir que la spatialisation du processus d'urbanisation. Ce manque d'information limite alors l'analyse à la constatation de la forme et ne permet malheureusement pas de pousser plus loin l'explication du déploiement de celle-ci sur le territoire.

Fig. 21



Source : J. Gréber, Accroissement de la surface bâtie de 1810 à 1945 dans Ottawa-Hull, 1950.

## **De la région industrielle à la région de la capitale nationale : 1857 à 1950**

### ***La nouvelle capitale nationale***

Le choix définitif d'un emplacement pour la capitale nationale du Canada ne fut pas simple. Suite à plusieurs années de discordes concernant son emplacement ainsi que plusieurs déménagements entre les villes de Montréal, Toronto, Québec, Kingston, Hamilton, etc., les autorités de l'époque jugèrent qu'il fallait fixer définitivement son emplacement. Cette décision mettrait fin à plusieurs conflits et rétablirait une certaine forme de stabilité au sein des activités gouvernementales.

C'est donc en 1857 que la reine Victoria « décida » qu'Ottawa deviendrait la nouvelle capitale nationale du Canada. Cet endroit ne fit pas l'unanimité; plusieurs groupes d'intérêts firent des pressions afin de renverser cette décision, mais avec le temps, tout le monde semble s'être résigné au choix de la reine. Ce qui est surtout intéressant à observer, ce sont les raisons évoquées pour justifier le choix d'Ottawa comme capitale. De plus, il est également intéressant d'observer quelles sont les répercussions de cette décision concernant l'aménagement du territoire de la région.

Que ce soit la reine ou la classe politique de l'époque qui prit réellement la décision, importe peu. En revanche, il faut souligner que les raisons de cette relocalisation sont principalement de nature géopolitique. Tout d'abord, la ville était située en un lieu central entre le Haut et le Bas Canada et à bonne distance de Montréal et de Kingston. De plus, son site offre plusieurs avantages advenant une invasion éventuelle par les États-Unis. Plusieurs évoquent également la beauté du site et du surplomb qui deviendra la colline parlementaire, la rivière Outaouais, la chute des Chaudières, les reliefs de la vallée de la Gatineau, etc. On réussit même à invoquer la présence des deux majorités linguistiques sur le territoire et à en faire un élément symbolique pour la ville.

Il est par ailleurs important de souligner les impacts qu'a eu ce nouveau statut pour la région quant à son développement urbain. Tout d'abord, les villes d'Ottawa et de Hull de cette époque revêtent principalement un caractère industriel. L'industrie de la transformation du bois bat son plein et on assiste à un foisonnement d'usines de tous genres. De plus, le bois provient principalement du nord de l'Outaouais et de l'Abitibi. La matière première voyage donc sur la rivière Outaouais, ce qui fait que les berges de la rivière sont un endroit privilégié pour y installer une entreprise. Mais ce type d'industrie comporte son lot d'inconvénients, notamment au niveau du paysage. Pour une ville relativement jeune, venant tout juste d'obtenir le statut de capitale nationale et qui offre un potentiel esthétique très élevé, la forte présence de l'industrie forestière au cœur de la ville ne sera pas perçue très positivement. En 1884, Sir Wilfrid Laurier va jusqu'à écrire ceci : « Je m'en voudrais de faire un commentaire désobligeant au sujet de la capitale, mais il est difficile d'en dire du bien. Ottawa n'est pas une belle ville, et elle ne semble pas destinée à en devenir une non plus. »<sup>74</sup> Quelques années plus tard, Laurier déclare, avec plein d'espoir, qu'il souhaite qu'Ottawa devienne la « Washington du Nord » et le « centre de développement intellectuel de tout le pays ». En 1899, le gouvernement fédéral mit sur pied la Commission d'embellissement d'Ottawa (CEO) afin d'entamer les premiers travaux d'embellissement du territoire. Cette commission marqua le début des premiers efforts d'aménagement en vue d'améliorer l'esthétique de la région.

### ***Les nouveaux efforts de planification urbaine : mise en valeur du site***

Comme nous en avons déjà fait mention dans le premier chapitre, lors du retour sur le contexte d'aménagement de la région de la capitale nationale, à compter du début du 20<sup>e</sup> siècle, une série de rapports et de commissions se succéderont afin de mener à terme un projet de planification urbaine pour la région.

L'activité économique principale de la région, soit l'industrie forestière, sera désormais appelée à composer avec la nouvelle vocation de la région, soit celle de capitale nationale. Les activités gouvernementales commencent donc à s'installer

---

<sup>74</sup> COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU CANADA, (1998), *op. cit.*, p. 3.

progressivement à compter de 1857. Outre la construction d'édifices devant accueillir les multiples fonctions administratives, l'intérêt porte également sur l'apparence de la région. L'importance symbolique de l'aménagement du territoire se fait sentir dès 1903 dans le rapport Todd. Ce dernier écrit : « Ottawa étant la capitale d'un pays immense dont les grandes perspectives d'avenir commencent à peine à être perçues, il devient nécessaire d'en faire le centre de toutes les activités qui traduisent les grandes réalisations intellectuelles de l'homme, de même que la ville où se refléteront le caractère de la nation, ainsi que la dignité, la stabilité et le bon goût des citoyens. »<sup>75</sup> Cette volonté de créer, par le biais d'aménagements symboliques, une région témoin où l'ensemble des citoyens canadiens pourront se reconnaître, sera constamment reprise au cours de différentes étapes de planification.

Pour créer un sentiment d'appartenance fort et pancanadien, il est essentiel que l'esthétique soit au premier plan. Une région où l'industrie forestière domine le paysage risque malheureusement de poser problème d'un point de vue identitaire. De plus, étant donné le potentiel énorme entourant la création de paysages magnifiques grâce à la variété géographique du territoire, il est évident que l'accent sera immédiatement dirigé sur la mise en valeur du site. Les années qui suivront seront celles où l'aménagement urbain de la région reposera sur un effort de nettoyage, de verdissement et d'embellissement. Ces années seront, à toutes fins pratiques, dominées par les sensibilités inhérentes au mouvement *City Beautiful*. Les berges seront nettoyées, des promenades récréatives et des parcs urbains seront aménagés, le parc de la Gatineau sera créé et une valorisation à des fins esthétiques de certains plans d'eau sera mise de l'avant.

Parallèlement à ces efforts de verdissement, on s'aperçoit que l'aspect esthétique de la ville repose également sur sa forme et l'organisation de ses composantes. C'est alors qu'apparaissent les premières sensibilités de plus en plus axées sur la problématique du réseau de chemins de fer. Sa présence au centre-ville nuit à l'esthétique et à l'efficacité du développement de la trame urbaine. On propose alors de repositionner, de façon plus stratégique, certains équipements, et ce, toujours dans le but

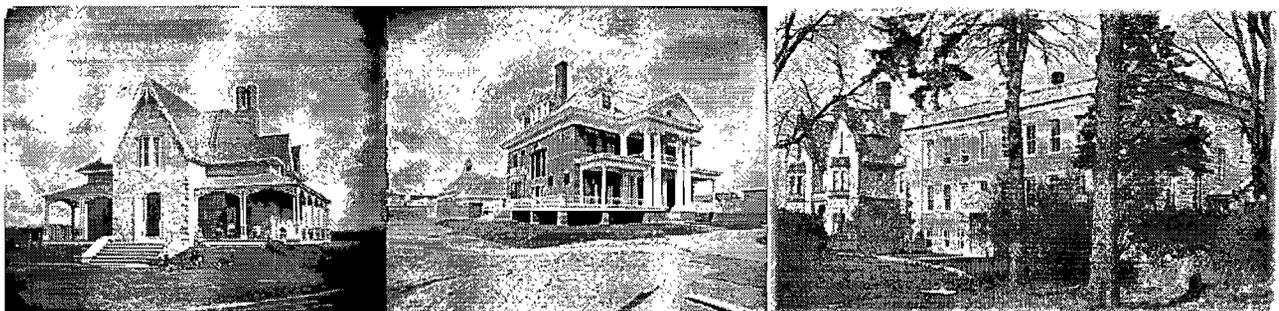
---

<sup>75</sup> *Ibid.*, p. 5.

d'améliorer la beauté du paysage urbain. On semble alors repousser vers le sud les activités industrielles. L'objectif est de nettoyer et d'embellir la section Nord de la ville d'Ottawa, principalement composée de la colline parlementaire et du centre-ville. De plus, la ceinture de verdure qui borde la ville d'Ottawa au sud devient également un endroit potentiel où seront localisés certains équipements municipaux et fédéraux.

En ce qui concerne la rive québécoise de la région de la capitale nationale, on constate que les efforts d'embellissement sont beaucoup moindres. L'attention y est principalement dirigée vers l'aménagement du parc de la Gatineau. L'objectif est de rattacher cette pointe du Bouclier canadien au reste du territoire de la capitale nationale et d'en faire un endroit privilégié dans la création de paysages identitaires pour la région. Un certain intérêt est également porté à l'aménagement des routes menant à Aylmer. Historiquement, le chemin d'Aylmer fut un axe important où s'installèrent plusieurs notables de la région. La présence de grands domaines bourgeois et d'institutions en bordure de ce chemin donne à cet axe un potentiel de mise en valeur intéressant.

**Fig.22**



Source : Residence of J.P. Lawless  
Topley : Studio / Library and Archives  
Canada / PA-027090 (1886).

Source : Residence of E.B. Eddy,  
Aylmer Road: Topley Studio Fonds /  
Library and Archives Canada / PA-  
028224 (1901).

Source : Residence of David Moore (Riverview),  
Aylmer Road: Bibliothèque municipale de  
Gatineau.

## **Bouleversements politiques, sociaux et culturels : 1970 à aujourd'hui**

### ***Centralisation de l'État fédéral***

Durant les années 1970, l'État fédéral entra dans une vague de centralisation importante. Les propositions de Gréber quant à la décentralisation des activités sur le territoire furent rapidement remplacées par la mise en œuvre d'immenses projets de construction visant à centraliser les édifices gouvernementaux au cœur de la région. Cette centralisation avait un double objectif. Le Gouvernement voulait d'abord affirmer son pouvoir et sa puissance, et ce, à travers notamment la construction d'imposants édifices marquant ainsi très fortement le paysage de la région. De plus, cette centralisation visait également à augmenter la présence fédérale à Hull afin de calmer les mécontentements de la population québécoise, qui se sentait délaissée par les investissements de la CCN. Ce tournant centralisateur a donc mené à la construction des édifices de la Place du Portage (I, II, III, IV) et des Terrasses de la Chaudière. Pour ce faire, le gouvernement dû exproprier plusieurs résidents du quartier du Vieux-Hull afin de libérer les terrains qui accueilleraient ces nouveaux équipements.

### ***Tertiarisation de l'économie***

Cette époque fut aussi marquée par un recul significatif de l'industrie reliée au secteur forestier. Tant au niveau de la coupe que de la transformation du bois, le marché subit d'importantes baisses durant ces années. Depuis le 19<sup>e</sup> siècle, l'économie de la région fut principalement dominée par le secteur primaire et secondaire. Le recul de l'industrie forestière, contemporain du développement de l'État fédéral, provoquera une tertiarisation de l'économie régionale. L'impact urbanistique de ce changement se fera principalement ressentir à travers la remise en question de la présence de plusieurs installations industrielles dans le centre-ville. La CCN tenta à maintes reprises de repousser ou éliminer ces installations appartenant au passé industriel de la ville et de requalifier ces espaces situés au cœur de la région. Les expropriations menées sur le territoire des plaines LeBreton en sont un bon exemple.

### ***Développement de la vocation culturelle du gouvernement fédéral***

De plus, au cours des trois dernières décennies, le gouvernement fédéral développa une vocation culturelle. Celle-ci sera essentiellement prise en charge par la CCN et donnera lieu à la mise en œuvre de plusieurs réalisations importantes dans la région, dont de nombreux musées. Une fois de plus, ces interventions eurent lieu dans le centre de la région. On remarque une volonté forte du gouvernement d'investir le centre-ville et d'y implanter une multitude d'équipements prestigieux ou symboliques. En ce qui concerne les musées, ceux-ci furent disposés de façon à créer une sorte de ceinture permettant d'encercler un vaste périmètre autour de la chute des Chaudières, caractérisé par la présence de plusieurs installations industrielles.

**Fig.23**



Source : Google Earth, 2008.

### ***Évolution de la notion de patrimoine et considération envers le patrimoine industriel***

Depuis les années 1990, il a été possible d'observer le développement et l'intégration de la notion de patrimoine urbain et industriel au sein de certaines institutions de la région. Avant le milieu des années 1970, l'intérêt pour le patrimoine était principalement orienté vers différents témoignages issus de la période préindustrielle et coloniale. On accordait de l'intérêt qu'à certains bâtiments isolés, certains ensembles architecturaux et quelques secteurs historiques issues de ces périodes.

À compter du milieu de la décennie, une attention croissante fut portée aux témoignages de la révolution industrielle. Les patrimoines urbains et industriels furent davantage valorisés que la rénovation urbaine et la désindustrialisation qui en aurait favorisé la mise en péril. Cette nouvelle considération eut très certainement un impact important sur l'avenir et l'aménagement de la région. Tout d'abord, cette nouvelle sensibilité au patrimoine urbain contribua à la mise en valeur du secteur du Marché By. De nos jours, la requalification de cet ancien secteur commercial entraîne même la construction de tours à logements luxueux à proximité. Cet ancien quartier ouvrier subit actuellement une gentrification et sera appelé à devenir un lieu de plus en plus convoité pour son architecture, sa richesse historique et sa qualité de vie. Plus récemment encore, cette notion de patrimoine industriel repositionne complètement le débat sur l'avenir des édifices de la E.B. Eddy au centre-ville de Hull. Ceux-ci, longtemps perçus comme une nuisance pour le développement du cœur de la région, pourraient éventuellement être récupérés afin d'y aménager un site patrimonial d'importance attirant ainsi bon nombre de visiteurs.

Le retour historico-géographique du développement de la région de la capitale nationale étant maintenant terminé, il est possible de passer à la mise en application d'éléments tirés de l'approche théorique présentée en début de mémoire.

### ***Le parcours structural de l'établissement humain***

Cette partie du mémoire est consacrée à l'analyse à proprement dite de la région de la capitale nationale. L'objectif sera de reporter les formes concrètes observées sur le territoire à une structure abstraite définie à travers le cadre théorique de la géographie structurale. Afin de permettre cet exercice, on référera au *parcours structural de l'établissement humain*<sup>76</sup>. Cette démarche vise à montrer qu'en deçà des volontés de développement urbain, qu'elles soient fonctionnalistes, opportunistes ou idéalistes, existe une structuration profonde et sous-jacente qui influence l'évolution de la morphologie urbaine de surface.

---

<sup>76</sup> Gaëtan Desmarais, et Gilles Ritchot, (2000), *op. cit.*, p. 61.

On expliquera d'abord en quoi consiste ce parcours en référant aux trois couches constitutives de l'organisation spatiale, puis on déterminera à quoi ce parcours correspond physiquement dans la région de la capitale nationale. De plus, nous ferons le point sur la distribution des unités de voisinage et leurs caractéristiques.

### **Les trois couches de spatialité : la théorie**

Avant d'aborder la structuration morphologique de la région, un retour sur certaines explications théoriques concernant les trois couches de spatialité et le parcours structural de l'établissement humain s'impose.

Ces trois couches décomposent le parcours structural de l'établissement humain en une couche profonde (niveau anthropologique), une couche intermédiaire (niveau géopolitique) et en une couche de surface (niveau socio-économique).

### **La couche profonde**

Cette première couche correspond au niveau anthropologique de la valorisation du territoire. Cet investissement de valeur découle d'une dynamique sémiologique à laquelle sont associés les acteurs d'une certaine époque et d'une certaine culture. On comprend donc qu'un même lieu peut se voir attribuer différentes valeurs dépendamment des origines culturelles de l'acteur et de son époque.

La création des vacuums opère à ce niveau. Ce concept fait principalement référence au lieu où seront investies ces valeurs anthropologiques. Les vacuums sont à la fois « attractifs parce qu'investis des valeurs qui suscitent le rassemblement des sujets à l'intérieur de leur voisinage ; »<sup>77</sup> et « répulsifs parce que frappés d'un interdit d'établissement permanent qui provoque la dispersion des sujets dans les écoumènes environnants. »<sup>78</sup>

---

<sup>77</sup> *Ibid.*, p. 65.

<sup>78</sup> *Ibid.*, p. 65.

Bref, l'émergence des vacuums répond d'un investissement de valeurs attractives dans un paysage dû à la force sémiotique (symbolique) des particularités géographiques de ce dernier. Par exemple, dans le cas d'une société où l'idéal romantique est très valorisé, que ce soit à travers les œuvres littéraires, les tableaux, etc., les individus auront tendance à valoriser les paysages pittoresques associés aux sombres forêts, aux cours d'eau tumultueux, aux chutes et cascades, aux hautes montagnes, etc. Ces paysages deviennent attractifs, car ils réfèrent directement à un idéal valorisé, soit celui d'une nature vierge faisant appel à la pureté, à la beauté et à la dimension romantique de l'être.

C'est donc à ce niveau, soit celui de la couche profonde, que se manifestent et se spatialisent les premières différenciations qualitatives du territoire. L'hétérogénéité ainsi instaurée n'existe qu'à travers le regard des différents acteurs : « Dans le modèle proposé par la géographie structurale, l'espace géographique est intrinsèquement structuré par des discontinuités qualitatives. Celles-ci retirent à l'étendue son isotropie. »<sup>79</sup> En d'autres termes : « L'espace géographique n'est donc pas homogène, isotrope. Il est hétérogène, anisotrope. »<sup>80</sup>

### **La couche intermédiaire**

La couche intermédiaire correspond au niveau sociopolitique de valorisation et témoigne de la dynamique d'appropriation des différents lieux sur un territoire. Elle correspond au résultat d'une dynamique d'appropriation politique<sup>81</sup>. Cette appropriation des lieux engendre souvent des conflits dont le résultat témoigne des forces en présence sur le territoire.

Devenu hétérogène en vertu de valorisations anthropologiques, l'espace géographique est donc composé de lieux plus fortement valorisés que d'autres. C'est en regard de cette catégorisation spatiale que les différents acteurs se déploient et se positionnent sur le territoire. Cette dynamique conflictuelle ne se matérialise pas

---

<sup>79</sup> *Ibid.*, p. 78.

<sup>80</sup> *Ibid.*, p. 27.

<sup>81</sup> *Ibid.*, p. 63.

nécessairement à travers des conflits armés, mais plus souvent sous forme de stratégies politiques et de manipulation du pouvoir : « [c]ette dynamique concerne la façon dont les conflits entre les trajectoires de mobilité débouchent sur les acquisitions et privations qui différencient l'espace géographique en position qualitativement distincte. »<sup>82</sup>

La géographie structurale identifie deux grandes catégories de différenciation spatiale, respectivement qualifiée d'« urbaine » et de « rurale ». Ces termes ne sont pas employés de façon usuelle et ne réfèrent pas nécessairement à la ville ou à la campagne. Ils sont plutôt employés pour qualifier des qualités d'occupation en regard des trajectoires de mobilité et de leur contrôle. Il est donc possible de retrouver du rural en ville et de l'urbain en campagne.

« Selon l'approche structurale, l'urbain spécifie l'endorégulation de la mobilité, qu'elle soit polarisante (rassemblement) ou diffusante (évasion). C'est ainsi que les formes prestigieuses, somptuaires, cossues les grands domaines, les grands équipements institutionnels, les villas, les squares, les grands parcs, les ensembles résidentiels et les banlieues pavillonnaires haut-de-gamme témoignent de qualités urbaines. Par ailleurs, les formes associées à des contraintes environnementales lourdes, voire répulsives, les faubourgs, les banlieues sauvages, les grands équipements infrastructurels témoignent de qualités rurales exorégulées. »<sup>83</sup>

C'est à travers de cette dynamique d'appropriation qu'apparaissent les gradients. Ceux-ci correspondent à des configurations de trajectoires qui s'articulent à la structure sous-jacente du territoire et qui ultimement influenceront la morphologie urbaine et les aménagements de surface. On distingue deux gradients ; le gradient urbain et le gradient rural. Le gradient urbain (++++), ainsi que les qualités d'occupation dites urbaines, se caractérisent par une valorisation très forte des lieux. Ces lieux sont souvent fortement marqués par leurs qualités géographiques et correspondent aux paysages susceptibles d'être investis par les valeurs anthropologiques telles qu'évoquées précédemment. Bref, les gradients urbains organisent et distribuent des aires d'évasion ou de rassemblement.

---

<sup>82</sup> *Ibid.*, p. 70.

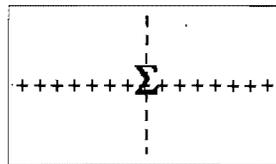
<sup>83</sup> Gérard Beaudet, (1997) « Domaines «vides» et structuration morphologique de l'agglomération montréalaise » dans *Cahiers de Géographie du Québec* - Volume 41, n° 112, avril, p.17

Le gradient rural ( - - - ) et les qualités d'occupation rurales sont, pour leur part, caractérisées par une faible valorisation des lieux. Les entités géographiques qu'il soutient ne correspondent généralement pas à ceux auxquels un fort potentiel d'investissement de valeur est reconnu. Les gradients ruraux articulent pour leur part des aires de concentration et de dispersion.

Une position dite de seuil signale le croisement de ces deux gradients. En conséquence, on observe au voisinage de ce point géographique précis une valorisation contradictoire du territoire. C'est en effet un lieu où coexistent des qualités d'occupation rurales et urbaines. « Le seuil est donc un site d'instabilité structurelle [...] »<sup>84</sup> où compétitionnent les deux types de valorisation. Généralement, les positions de seuil se manifestent dans la morphologie urbaine par une centralité révélée tantôt par un espace libre fortement attractif, tantôt par une monumentalisation architecturale.

**Fig. 24**

Schématisation d'une position de seuil



On distingue par ailleurs les fronts urbains et les fronts ruraux. Le concept de front réfère essentiellement au déploiement dans l'espace d'aires associées à l'une ou l'autre des qualités d'occupation. Les fronts urbains signalent des avancées des aires de même nature. Il en est de même des fronts ruraux. La fluctuation de la valeur foncière, de même que l'érosion ou la valorisation des cadres bâtis, sont de bons indices permettant de situer et de comprendre le type de front qui se manifeste.

Parmi les autres entités structurales pouvant se manifester sur le territoire, on retrouve les massifs. Ceux-ci sont caractérisés par une valorisation urbaine fortement concentrée. Généralement, le gradient urbain relie différents massifs. Les massifs se

<sup>84</sup> *Ibid.*, p. 81.

manifestent principalement par la présence de grands parcs encadrés de bâtiments remarquables, d'habitats bourgeois, de pôles institutionnels d'importance ou d'équipements prestigieux. À l'opposé, la cuvette signale un lieu où se concentrent plusieurs valorisations rurales.

Deux dernières entités structurales méritent quelques précisions, soit le verrou et l'enclave. Le verrou révèle une qualité d'occupation urbaine au centre d'une aire rurale. L'enclave correspond, à l'inverse du verrou, à la présence d'une qualité d'occupation rurale au centre d'une aire dite urbaine.

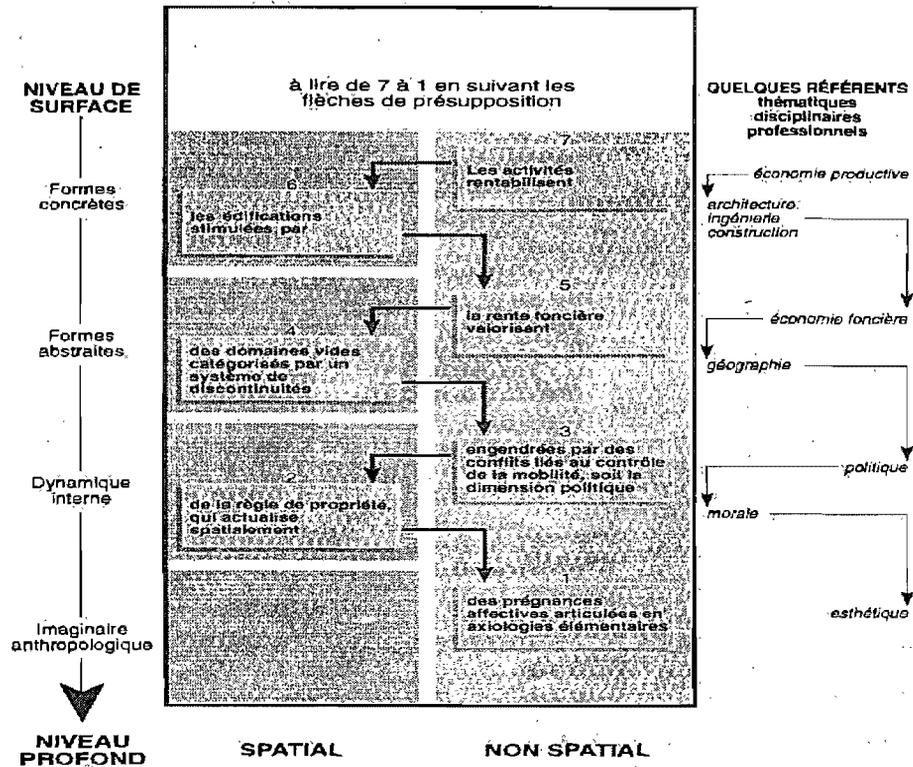
### **La couche de surface**

Finalement, la couche de surface, associée au niveau de valorisation économique du parcours structural, correspond aux formes concrètes de l'établissement humain (villes, banlieues, campagnes, etc.). Il est alors question, à proprement parler, de l'espace observable empiriquement. Suite à l'appropriation des différentes positions par les acteurs, ceux-ci ont généralement tendance à entamer un processus de rentabilisation de leur position à travers divers types de mise en valeur économique. C'est alors que se manifestent les différentes formes concrètes d'occupation de l'espace qu'il est possible de grouper en différentes unités de voisinage.

Le schéma de Desmarais présenté ci-dessous illustre bien la relation qui existe entre ces couches de spatialité.

Fig. 25

Parcours morphogénétique de l'établissement humain<sup>85</sup>



Source : Gaëtan Desmarais, *Parcours morphogénétique de l'établissement humain*, 1995.

**La spatialisation des unités de voisinage**

Suite à la description théorique des trois couches de spatialité et à la détection de leur manifestation sur le territoire de la capitale nationale, il est maintenant possible de passer à l'autre étape de l'analyse du territoire, soit celle de la spatialisation des unités de voisinage.

<sup>85</sup> Gaëtan Desmarais, (1995), *La morphogenèse de Paris. Des origines à la Révolution*, Paris : l'Harmattan, p. 72.

Selon les auteurs de la géographie structurale, les différentes aires précédemment définies comme étant urbaines ou rurales correspondent également à différents types de spatialisation qu'on associe au rassemblement, à la concentration, à la dispersion ou à l'évasion. Cette typologie est déterminée par la présence d'une majorité d'acteurs ayant un fort ou un faible contrôle sur leur mobilité. En d'autres mots : « La trajectoire qui détermine politiquement un lieu en tant que position structurale est alors qualifiée d'« endorégulée », si l'acteur qui s'y engage contrôle sa mobilité, et d'« exorégulée » si la mobilité de l'acteur échappe à son contrôle. »<sup>86</sup> En plus de comporter des caractéristiques provenant du type d'acteur qui s'y installe, ces aires se caractérisent également par le type de développement qui s'y matérialise. On parle alors de trajectoires « polarisantes » ou « diffusantes ».

Le figure ci-dessous permet de mieux comprendre comment s'inscrivent ces quatre types de spatialisation selon leur spécificité au niveau de la régulation (contrôle de mobilité) et de la directionnalité (type de développement).

Fig. 26

Positions et trajectoires<sup>87</sup>

| Régulation \ Directionnalité    | Endorégulation<br>(fort contrôle sur sa mobilité) | Exorégulation<br>(faible contrôle sur sa mobilité) |
|---------------------------------|---|--|
| Polarisation<br>(forte densité) | <b>RASSEMBLEMENT</b>                              | <b>CONCENTRATION</b>                               |
| Diffusion<br>(faible densité)   | <b>ÉVASION</b>                                    | <b>DISPERSION</b>                                  |

Source : G. Ritchot et G. Desmarais, Positions et trajectoires, 2000.

Le caractère spécifique de la région analysée nous pousse à introduire dans notre typologie des unités de voisinage quatre autres catégories. La présence de grands

<sup>86</sup> Gaëtan Desmarais, et Gilles Ritchot, *op. cit.*, p. 25.

<sup>87</sup> Idem., p. 26.

espaces voués à certaines activités, soit industrielles et récréotouristiques, s'insère difficilement dans la typologie de base fournie par les auteurs de la théorie. C'est donc à la lumière de nos observations et suite aux caractéristiques de ces espaces, que nous avons défini quatre autres types d'unité. Il sera alors question d'aires de valorisation urbaine extensive, de valorisation rurale extensive, de valorisation rurale intensive et d'étalement urbain.

Voyons maintenant en détail ce à quoi correspond théoriquement chacun de ces types de spatialisation d'unité de voisinage<sup>88</sup>.

### ***Rassemblement***

Le rassemblement correspond à des aires où se groupent principalement des acteurs possédant un fort contrôle de leur mobilité. Concrètement, celles-ci abritent généralement de grands monuments, des places somptueuses, des temples, des édifices institutionnels, des quartiers regroupant résidences et logements de luxe, etc.

### ***Évasion***

L'évasion correspond à des aires où se trouvent quelques acteurs possédant un fort contrôle de leur mobilité. Il est alors question de résidences luxueuses éloignées du centre urbain, de banlieues pavillonnaires et isomorphes et de fronts de villégiature.

### ***Concentration***

La concentration correspond à des aires où se trouvent principalement des acteurs ne possédant peu ou pas de contrôle sur leur mobilité. Il est alors question de quartiers ouvriers, de faubourgs, de banlieues sauvages à haute densité, de tours à logement bas de gamme (HLM), etc.

---

<sup>88</sup> Les descriptions des quatre unités de spatialisation qui suit (rassemblement, évasion, concentration et dispersion) furent principalement tirées de la définition qu'en font Ritchot et Desmarais dans leur ouvrage intitulé *La géographie structurale*, à la page 103 et 104.

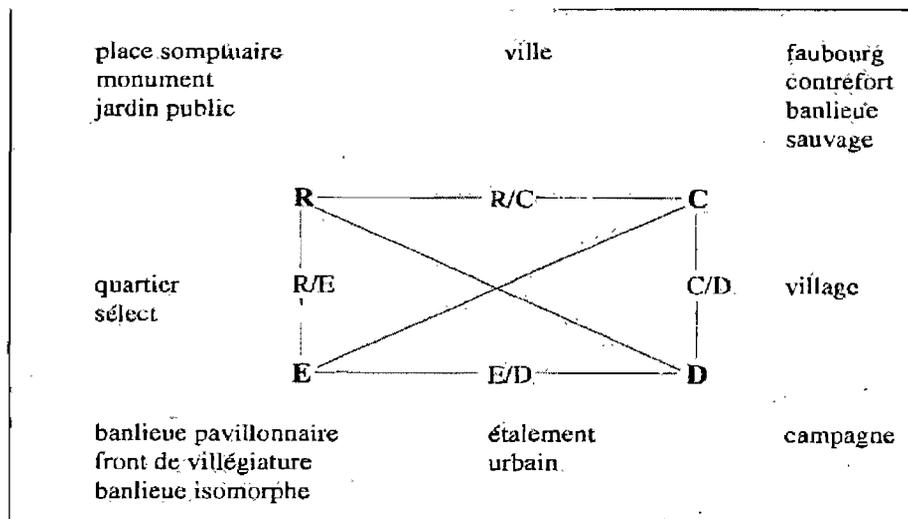
### **Dispersion**

La dispersion correspond à des aires où se trouvent quelques acteurs ne possédant peu ou pas de contrôle sur leur mobilité. Il est généralement question de la campagne où l'on retrouve des activités reliées à l'élevage et à l'agriculture. La densité y est faible en raison des activités économiques qui y sont pratiquées, nécessitant généralement de grands espaces de production.

Le schéma ci-dessous récapitule l'essence de ces quatre types de spatialisation tels que définis par les auteurs de la théorie, mais n'inclut pas celles reliées à la valorisation urbaine extensive, la valorisation rurale extensive, la valorisation rurale intensive et l'étalement urbain.

**Fig. 27**

#### Diagramme de phases<sup>89</sup>



Source : G. Ritchot et G. Desmarais, Diagramme de phases, 2000.

<sup>89</sup> Gaëtan Desmarais, et Gilles Ritchot, (2000), *op. cit.*, p. 103

Pour les besoins de l'analyse, il a fallu définir les quatre autres aires que l'on retrouve sur le territoire de la capitale nationale.

### ***Valorisation urbaine extensive***

La valorisation urbaine extensive correspond à un espace d'une grande superficie, fortement valorisée. Celle-ci se caractérise par des qualités d'occupation définies comme urbaines, mais où l'on ne retrouve que peu ou pas d'occupation résidentielle permanente. Il est alors principalement question de parcs, de réserves écologiques ou d'aires de conservation naturelle. La valorisation de ces lieux origine souvent des investissements écologiques et environnementaux dont ils sont l'objet.

### ***Valorisation rurale extensive***

La valorisation rurale extensive correspond à une aire d'une grande superficie, caractérisée par des qualités d'occupation rurale. Ces aires sont marquées par une faible densité d'occupation et un minimum d'aménagement. Les activités qu'on y pratique sont principalement reliées au domaine de la recherche et de l'exploitation minière. Elles peuvent également être composées des réserves de terrains à des fins d'activités gouvernementales ou pour les forces armées, etc.

### ***Valorisation rurale intensive***

La valorisation rurale intensive correspond à des aires de grande superficie, caractérisées par des qualités d'occupation rurale. Contrairement à l'aire de valorisation rurale extensive, celle-ci a une densité d'activité beaucoup plus élevée et l'occupation du territoire y est plus intense. Les activités reliées à ce type de valorisation relèvent principalement du secteur industriel. On y trouve également de grands équipements de transport tels que les aéroports et les gares de triage.

### ***Étalement urbain***

L'étalement urbain correspond à des aires généralement d'une grande superficie, caractérisées par une ambiguïté au niveau des qualités urbaines et rurales. Des formes généralement associées à des occupations urbaines se sont installées à des endroits plutôt associés à des valeurs d'occupation rurales. Comme l'indique Ritchot :

« Il apparaît que l'implantation banlieusarde d'avant 1970 s'est accomplie, règle générale, en positions urbaines, tandis que l'étalement qui a suivi aurait globalement entamé des positions rurales. [] La prolifération de banlieues en positions rurales résulte d'une contradiction. Dévalorisées politiquement, ces positions ont favorisé la reproduction, à faible coût et à grande échelle, de pavillons et de «centres d'achats» []. Toutefois, en même temps qu'elle en était la condition de possibilité sur le plan économique, la position politique rurale plongeait ce nouvel habitat dans le tourbillon de la dévalorisation. Parce que rurale, cette position attire aussi les équipements «infrastructuraux» qui dévalorisent a priori les îlots résidentiels qu'on y aménage. Dès lors, la condition de possibilité devient une contrainte: la position étant politiquement dévalorisée, l'implantation de l'habitat est moins onéreuse sur le plan économique en même temps que ce cadre bâti, en raison de sa position rurale, perd de la valeur. »<sup>90</sup>

### **Trois couches de spatialité : sur le territoire de la capitale nationale**

Suite à la déclinaison du parcours structural de l'établissement en trois couches de spatialité et de la spatialisation des unités de voisinage, il est maintenant possible de faire correspondre ces notions aux réalités empiriques observées sur le territoire de la capitale nationale.

Dans un premier temps, les différents éléments qui composent la structure de la région (vacuum, gradients, seuil, fronts, unités de voisinage) seront positionnés sur le territoire. Par la suite, on expliquera, à l'aide de faits historiques et d'observations, la configuration et le déploiement de cette structure sous-jacente.

---

<sup>90</sup> Gilles Ritchot et al. (1994) L'étalement urbain comme phénomène géographique: l'exemple de Québec. *Cahiers de géographie du Québec*, vol.38 no. 105, pp. 275 et 278.

## **Positionnement et déploiement de la structure**

### ***Le vacuum primitif***

Le vacuum de la région de la capitale nationale se situe sur la rivière Outaouais, en aval de la chute des Chaudières et de la chute Rideau. Cette aire de confluence, qui par définition est une zone non eadificandi, sera principalement et diversement attractive en raison de ses qualités paysagères, de sa position stratégique et de son potentiel d'exploitation économique.

### ***Les massifs terminatifs***

Il existe, à l'époque des premiers établissements permanents sur le territoire, deux espaces-cible qui localiseront de part et d'autres du vacuum des aires d'évasion puis de rassemblement. Le premier correspond au lac Deschênes, en bordure duquel se situe aujourd'hui la ville d'Aylmer et le second au promontoire situé sur la rive sud de la rivière des Outaouais, à l'est de la rivière Rideau. Ces deux espaces cibles furent parmi les premiers lieux à être investis positivement par les acteurs de l'époque, en raison des qualités esthétiques qu'offre leur position géographique.

### ***Les gradients urbain et rural***

Le gradient urbain relie les deux massifs terminatifs. Il s'étire du côté québécois, jusqu'au lac Deschênes, en bordure de la rivière Outaouais, et se prolonge du côté ontarien à l'ouest de la colline parlementaire jusqu'au promontoire à l'est de la rivière Rideau.

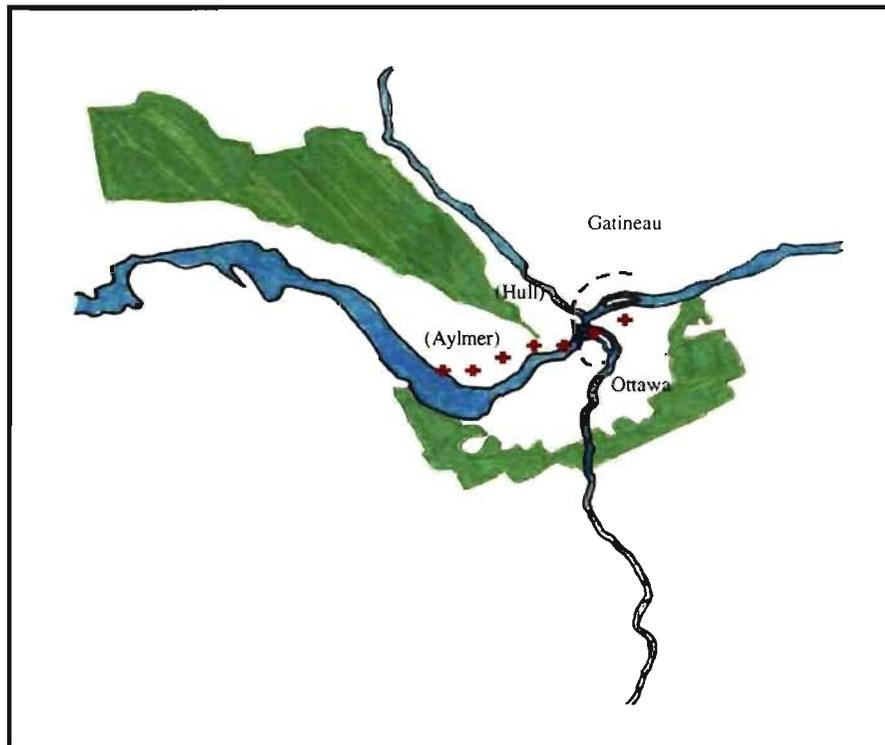
Le gradient rural, beaucoup moins rectiligne, adopte une configuration en arc de cercle. Du côté québécois, il sous tend le secteur de Templeton, le secteur de Pointe-Gatineau, s'étire sur la rive ouest de la rivière Gatineau, à l'ouest du Lac Leamy, du côté est du ruisseau de la Brasserie. Sur la rive ontarienne, il articule l'extrémité ouest des plaines LeBreton, le secteur de Centretown West, s'étire du côté est de la rivière

Rideau et touche les quartiers Alta Vista, Cyrville industrial Area, jusqu'à la hauteur du quartier Overbrook.

Le schéma ci-dessous révèle la configuration des gradients urbain ( + + + ) et rural ( - - - ) lors de la première étape de développement de la région.

**Fig. 28**

Positionnement des gradients urbain et rural et de la position de seuil



### ***Le seuil***

La position du seuil signale la croisée des deux gradients en aval de la chute des Chaudières et de l'embouchure du canal Rideau.

### *Les aires urbaines*

Les aires urbaines incluent les unités de voisinage correspondant aux aires de rassemblement, aux aires d'évasion et aux aires de valorisation urbaine extensive. Les aires de rassemblement, se trouvent au centre-ville d'Ottawa, à Aylmer<sup>91</sup>, sur l'île de Hull et à Chelsea. Pour leur part, les trajectoires d'évasion se déploient principalement en bordure des cours d'eau et dans les collines du Parc de la Gatineau. Plus précisément, elles se retrouvent sur la rive québécoise entre le ruisseau de la Brasserie et le centre-ville d'Aylmer, sur la rive ontarienne entre les plaines LeBreton et Britannia et entre la chute Rideau et le Rockcliffe Airfield, ainsi que du côté est de la limite du Parc de la Gatineau, sur une partie du territoire correspondant à la municipalité de Chelsea.

Finalement, le territoire de la région comprend deux aires de valorisation urbaines extensives. Celles-ci correspondent à deux territoires protégés, l'une étant le territoire du Parc de la Gatineau et l'autre regroupant l'aire de protection de la Baie McLaurin et du Ruisseau Green ainsi que la Mer Bleue.

### *Les aires rurales*

Les aires rurales regroupent quatre types d'unité de voisinage ; soit les aires de concentration, de dispersion, de valorisation rurale intensive et de valorisation rurale extensive. Les aires de concentration sont réparties à quelques endroits sur le territoire. Du côté québécois, elles se situent sur l'île de Hull, à l'ouest du ruisseau de la Brasserie, au nord du lac Leamy et en bordure de la rivière Outaouais, à la hauteur de l'île Kettle. Du côté ontarien, les aires de concentration se retrouvent principalement entre les plaines LeBreton et le terrain de la Ferme Expérimentale, ainsi qu'au nord de la nouvelle Gare Union. Les aires de dispersion se trouvent en périphérie de la zone urbaine et d'étalement urbain. Pour leur part, les aires de valorisation rurale intensive forment une sorte de ceinture, entourant le centre de l'agglomération. Finalement, les

---

<sup>91</sup> Aylmer a d'abord constitué une position d'évasion. La popularité du lieu a rapidement engendré un mouvement de rassemblement, à la faveur duquel s'est constituée cette petite ville.

aires de valorisation rurale extensive se retrouvent à quelques endroits à l'intérieur de la ceinture de verdure, au sud de la ville d'Ottawa.

### **Les aménagements qui réalisent la structure**

Après avoir situé les différents éléments de la structure morphologique de la région à l'époque où Gréber s'apprête à rédiger son projet d'aménagement, on observera comment ces différents éléments se manifestent sur le territoire.

#### ***Les déclinaisons du vacuum : des origines aux années 1980***

Le vacuum, situé entre la chute des Chaudières et la chute Rideau est, depuis plusieurs siècles, un endroit qui suscite une attraction très forte. Malgré plusieurs changements au niveau de la nature de cette attractivité, ce lieu ne cesse d'attirer l'attention des individus. Son histoire, ainsi que les différents rôles qu'il joua, seront donc retracés. Le retour sur les différentes vocations de ce bassin permettra de confirmer son statut de vacuum et son rôle quant à l'organisation de la région.

Revenons tout d'abord sur l'occupation autochtone du territoire. Les Algonquiens, nomades et chasseurs, fréquentaient principalement le territoire montagneux du Bouclier Canadien au nord de la rivière Outaouais du côté québécois. Les Iroquoiens, sédentaires et agriculteurs, occupaient plutôt le territoire beaucoup plus plat et fertile situé au sud de la rivière Outaouais, sur la Rive ontarienne. Ces deux groupes se rencontraient à quelques occasions durant l'année et entretenaient des liens commerciaux. Le point de rencontre, la chute des Chaudières, se situait à mi-chemin entre les aires habituellement habitées par les uns et les autres et se distinguait par ses avantages quant aux moyens de transport.

Cette chute obligeait l'interruption de la navigation sur la rivière Outaouais et forçait les voyageurs à faire un portage afin de continuer leur route. Cette halte obligatoire en fit un lieu de rencontre, d'échange et de commerces important au cours

des siècles. Cependant, la confluence Chaudière-Rideau n'était pas qu'un lieu associé au transport et aux activités économiques. Pour les populations autochtones, il est difficile de parler de saisie esthétique des lieux. On sait néanmoins que ces derniers attribuaient à cette chute une valeur symbolique importante. Comme le rapporte André Cellard, les amérindiens sont animistes, et de ce fait, ils accordent une grande importance aux liens entretenus avec les forces de la nature<sup>92</sup>. Cellard fait référence aux écrits de Champlain qui relate une cérémonie pratiquée par les Algonquins à la chute des Chaudières :

« [...] nous parvinsmes au Saut de la Chaudière [ que les Amérindiens appelaient « Asticou »] où les Sauvages firent la cérémonie accoutumée qui est telle. Après avoir porté leurs canots au bas du Saut, ils s'assemblent en un lieu, où un d'entre eux avec un plat de bois va faire la quête, et chacun d'eux met dans ce plat un morceau de pétun [tabac]; la quête faite, le plat est mis au milieu de la troupe et tous dansent à l'entour, en chantant à leur mode, puis un des Capitaines fait une harangue, remontant que dès longtemps ils ont accoutumé à faire telle offrande que par ce moyen ils sont garantis de leur ennemis, qu'autrement il leur arriverait du malheur [...]. Cela fait, le harangueur prend le plat, et va jeter le pétun au milieu de la Chaudière, et ils font un grand cri tous ensemble. »<sup>93</sup>

Ce lieu, de par sa nature et sa situation géographique, occupait une place importante pour la population autochtone. La chute des Chaudières accueillait donc à cette époque plusieurs rassemblements autour d'intérêts commerciaux certes, mais également autour d'activités de nature plus festives ou associées à des rituels religieux.

Lors de l'arrivée des Européens, le potentiel attractif de la région s'articule à la ressource fourrure. La région de l'Outaouais devient un territoire de traite. Des luttes s'engagent ayant pour but le contrôle du transport sur la rivière Outaouais. Étant donné que la chasse au gibier se fait beaucoup plus au nord, le lieu d'intérêt principal se déplace également. Durant l'ère du commerce des fourrures, l'île aux Allumettes et l'île Morrison, situées en amont sur la rivière Outaouais, servaient de poste de contrôle et de paillage sur la route commerciale outaouaise. Véritable plaque tournante du commerce

<sup>92</sup> Chad Gaffield (dir.), (1994), *op. cit.*, p. 76.

<sup>93</sup> H.P. Biggard (dir.), (1972), *The Work Of Samuel de Champlain in six volumes*, Toronto, University of Toronto Press, vol. II, p.279-280, cité dans Chad Gaffield (dir.), (1994), *Histoire de l'Outaouais*, Québec : IQRC, p.76.

des fourrures, la région de l'Outaouais attire de plus en plus de voyageurs et de coureurs des bois. Cependant, aucun peuplement permanent de ne se matérialise. L'attraction du territoire découle presque uniquement de son fort potentiel en matière première.

Il faudra attendre la toute fin du 18<sup>e</sup> siècle et le début du 19<sup>e</sup> siècle pour véritablement assister à un changement de perspective. S'amorce alors un retour à une valorisation esthétique de la confluence Rideau-Chaudière. Cette nouvelle perspective, principalement générée par la saisie des qualités paysagères<sup>94</sup>, fut en mesure d'attirer les premières populations à s'y installer.

C'est donc en 1800 que Philemon Wright et ses compagnons s'installèrent de manière permanente sur le territoire, avec la ferme intention d'y développer une ville prospère. Ce qui est pertinent dans le but de comprendre l'articulation de la structure sous-jacente de la région, ce sont les raisons qui amenèrent Wright et ses confrères à s'installer à cet endroit. Un premier travail, effectué par Serge Gagnon, retrace l'origine des motivations de la famille Wright à quitter son ranch du Massachusetts pour venir s'installer sur la rive de la rivière Outaouais.

Selon Gagnon, c'est la saisie esthétique des lieux et la mise en valeur de ceux-ci qui a d'abord suscité l'intérêt des premiers individus à venir s'y installer<sup>95</sup>. Le paysage qu'offrait la confluence Rideau-Chaudières bordée au nord par les collines du Bouclier Canadien, offrait à Wright une mise en scène hors du commun pour l'établissement d'une nouvelle ville :

« Joseph Tassé commente ainsi le choix de Wright : « Le génie hardi dont Wright était possédé le poussa hors du cercle colonisé jusqu'en pleine solitude sur l'Outaouais, dans un paysage délicieux entre la chute des Chaudières et la chute Rideau (...) Il se dit : ce lieu est fait

---

<sup>94</sup> Serge Gagnon, (2003), *op. cit.*

<sup>95</sup> *Ibid.*, pp.12-13.

pour attirer : j'y veux bâtir mon toit (...) Je vais jeter peut-être en terre le germe d'une ville »<sup>96</sup>

On comprend donc que l'attraction du territoire ne provient plus nécessairement et uniquement de ses potentiels économiques, mais bien plus de ses qualités esthétiques qui attirent les acteurs vers lui. On assiste alors au premier balbutiement de la reformation du vacuum de la région.

Dans son essai, Gagnon illustre également l'engouement que suscitent les chutes Rideau et Chaudières. Il fait remarquer que des artistes d'un peu partout viennent en Outaouais afin de peindre ce magnifique paysage. La mise en scène et la valorisation de ces lieux remontent à 1791, soit avant même l'arrivée de Wright.

« Façonnés par des regards multiples, les paysages ont ainsi frappé l'imaginaire, ils ont constitué des repères territoriaux et ont inspiré les artistes-peintre. De nature « anthropologique », cette mécanique, a opérée sur la rivière des Outaouais à la hauteur de la chute des Chaudières. Une saisie de nature esthétique montre que des investissements de signification par certains artistes, non seulement ont engendré l'attractivité du « cœur » de la Capitale, mais ils ont en plus précédé les premières appropriations et configuré cette position en voisinage contradictoire et complexe. »<sup>97</sup>

La confluence Rideau-Chaudières se verra donc valorisé en raison de ses qualités esthétiques. Cependant, peu de temps après l'arrivée de Wright, la rivière Outaouais redeviendra un objet de valorisation économique lors de l'explosion de l'exploitation forestière dans la région. Mais avant tout, il faut rappeler que, lors de son arrivée, Wright considère la rivière Outaouais d'abord et avant tout comme un attrait esthétique. Ce dernier prévoyait l'implantation d'une colonie basée sur l'exploitation agricole et non sur l'exploitation forestière. Comme mentionné précédemment, l'avènement de certains événements sur la scène européenne, combiné aux particularités géographiques de la région, changeront l'avenir du développement urbain et économique du territoire.

<sup>96</sup> Joseph Tassé, (1871), *Philemon Wright, ou colonisation et commerce de bois*, Montréal, Des Presses de la minerve, p. 59, cité dans Serge Gagnon, (2003), *La morphogenèse de Gatineau-Ottawa ou comment se construit l'identité d'une région ?*, Hull : CRDC, Université du Québec en Outaouais, p.13.

<sup>97</sup> *Ibid.*, p. 12

Le début de l'exploitation forestière en Outaouais eut comme impact de changer la perception que l'on avait de la rivière. Celle-ci devenait maintenant l'élément central permettant le transport des billots de bois. De plus, les effets de cette nouvelle perception quant au cours d'eau entraînent plusieurs industries de transformation à s'installer le plus près possible de celui-ci. Les berges de la rivière deviennent alors l'endroit idéal pour l'implantation d'usines et de complexes industriels reliés à l'exploitation forestière. La rivière attire, mais pas pour les mêmes raisons (fig. 29, 30, 31). Le déploiement des différentes installations industrielles sur les berges des deux villes aura un impact important dans l'orientation du développement urbain de celles-ci. La rivière étant de plus en plus un lieu strictement utilitaire, on remarque une propension des villes à tourner le dos à ces lieux indésirables.

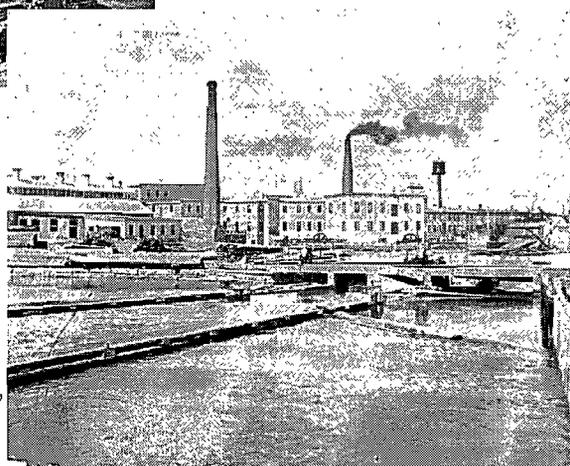
**Fig. 29**



Source : William James Topley/Library and Archives Canada/PA-008953 (1907)

*Installations de Booth  
sur la rive ontarienne en  
1907.*

**Fig.30**

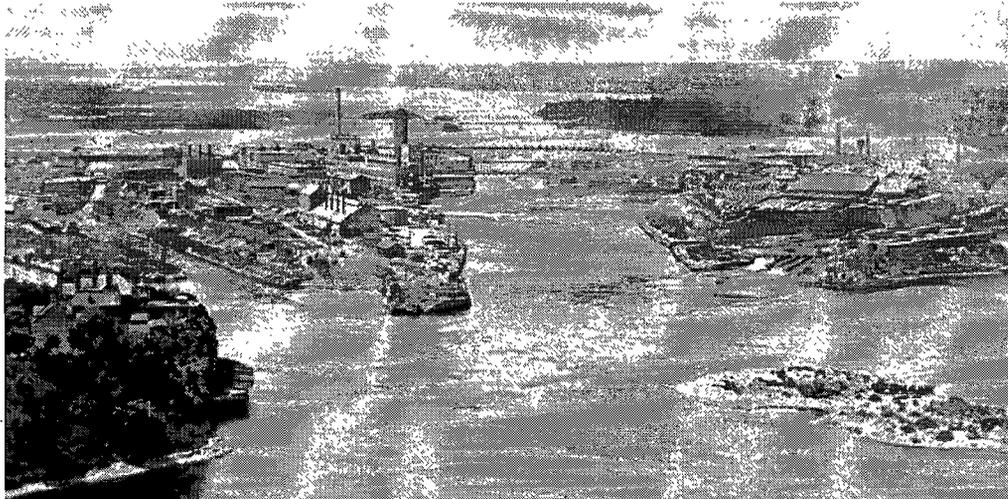


*Installations de E.B. Eddy  
sur la rive québécoise en  
1902.*

Source : Topley Studio / Library and Archives Canada / PA-028255 (1902)

**Fig. 31**

*Vue d'ensemble du noyau industriel sur la rivière Outaouais au début du 20<sup>e</sup> siècle.*



Source : Library and Archives Canada / PA-023288

En 1826, quelques entrepreneurs privés, sous la supervision du lieutenant-colonel Jonh By, mettent en œuvre le chantier de construction du Canal Rideau. Cette prouesse technologique de l'époque fut d'abord réalisée pour des raisons militaires, motivée par la crainte d'une invasion américaine. Cependant, le Canal servit plutôt de route commerciale alternative à celle du Fleuve Saint-Laurent. Son réseau d'écluses la rendait plus efficace et sécuritaire que celle du fleuve. Le Canal Rideau suscite alors une nouvelle forme de valorisation. Sa construction, bien qu'associée au secteur industriel, est tout de même très attractive. Il est à l'époque un symbole très puissant du génie humain et du développement technologique. John By installa même sa résidence à proximité; à cette époque, il est d'ailleurs fréquent de voir la bourgeoisie industrielle s'installer à proximité de ce type d'équipement. Ce phénomène est particulièrement observable du côté de Hull, où Eddy et Wright firent construire leur résidence au voisinage de grands équipements industriels. L'usine et le secteur industriel deviennent alors des symboles fortement associés à des valeurs très importantes au 19<sup>e</sup> siècle, soit celles du capitalisme et de l'essor économique moderne. Les usines et le canal Rideau valorisent maintenant le vacuum de la région. Le paysage industriel qui se développe est très attractif et génère également une forme de valorisation, car le développement du capitalisme industriel est alors perçu très positivement par la population.

C'est également peu de temps après cette époque, au tout début du 20<sup>e</sup> siècle, qu'apparaissent les barages et les équipements hydroélectriques sur la chute des Chaudières. Ces constructions viennent contribuer au développement du paysage industriel qui se répand au cœur même de la confluence Rideau-Chaudière.

**Fig.32**



Source : Photographie national de l'air, 1920.

Les qualités de vacuum telles que définies lors de la mise en scène romantique du paysage de la confluence Rideau-Chaudières s'estompent. Dès lors, il est possible de constater la présence des deux types de valorisation d'un même lieu. D'une part, une valorisation esthétique et d'autre part, une valorisation économique. Ces deux valorisations seront en compétition et dépendamment de l'époque, domineront à tour de rôle les dynamiques d'appropriation. Parallèlement au développement industriel des berges et de la rivière Outaouais, quelques exercices de requalification esthétique témoignent du fait que subsiste une certaine sensibilité au potentiel esthétique des particularités géographiques du lieu.

Il ne faudra pas attendre trop longtemps pour que certains événements viennent remettre en question le recul de la valorisation esthétique suscité par l'appropriation

industrielle de la rivière. En 1857, Ottawa devient la capitale nationale du Canada. Le choix de la ville repose sur plusieurs facteurs, tantôt politiques, tantôt économiques, mais également esthétiques. Au début du 20<sup>e</sup> siècle, la commission d'embellissement d'Ottawa (CEO) entreprend les premiers gestes de réappropriation esthétique des berges de la rivière.

Il faudra cependant attendre le dépôt du *Projet d'aménagement de la capitale nationale* de Jacques Gréber et la création de la CCN pour assister au retour massif d'une valorisation esthétique du site. Le déclin de l'industrie forestière et la montée en flèche du secteur tertiaire, associés au développement de la fonction publique, accompagnent la mise sur pied d'une commission qui, pour une première fois, se voit attribuer un budget lui permettant d'avoir les moyens de ses ambitions. Gréber proposa de déloger du centre urbain les équipements associés au domaine industriel. Selon lui, cette relocalisation était nécessaire afin de faire place à un retour de la nature au centre. Il propose un reverdissement des îles Chaudière et Victoria (occupées par des installations hydroélectriques) et des rives de la rivière (occupées par des cours à bois ou des usines). Ces opérations de requalification seront cependant confrontées à la structure de la région<sup>98</sup>. L'aire associée au vacuum étant investie de deux valeurs contradictoires, le résultat de la mise en œuvre des opérations de Gréber à cet endroit sera à l'image de cette cohabitation.

Les années qui suivent le dépôt du plan Gréber furent donc marquées par un retrait de certains éléments de nature industrielle, pour éventuellement faire place à des éléments plus prestigieux et à un retour à la nature. Ce fut notamment le cas des quartiers ouvriers des plaines LeBreton et d'une partie de l'île de Hull. Dans le cas de Hull, la partie expropriée du quartier accueillra durant les années 1960 et 1970 les édifices gouvernementaux, soit Portage I, II, III, IV, ainsi que les Terrasses de la Chaudière. De plus, la plupart de l'étendue des deux rives, comprise entre les deux points limites du vacuum, fut reconvertie en espace vert. Malgré tout, certains

---

<sup>98</sup> Une explication détaillée de la relation entre les propositions de Gréber et la structuration de l'espace sera présentée au chapitre trois.

équipements industriels ont résisté aux opérations de requalification. Ce fut le cas des édifices des usines E.B. Eddy, de l'usine Scott et des équipements hydroélectriques construits à proximité et sur la chute des Chaudières.

Bref, vers la fin des années 1970, la configuration de seuil définit une position d'équilibre relatif entre les deux types de valorisation du vacuum. D'une part, des manifestations de la valorisation esthétique du lieu se manifestent par la présence d'espaces verts et d'édifices gouvernementaux. D'autre part, la présence encore forte d'édifices reliés au monde de l'industrie laisse des traces de la domination antérieure de la valorisation économique.

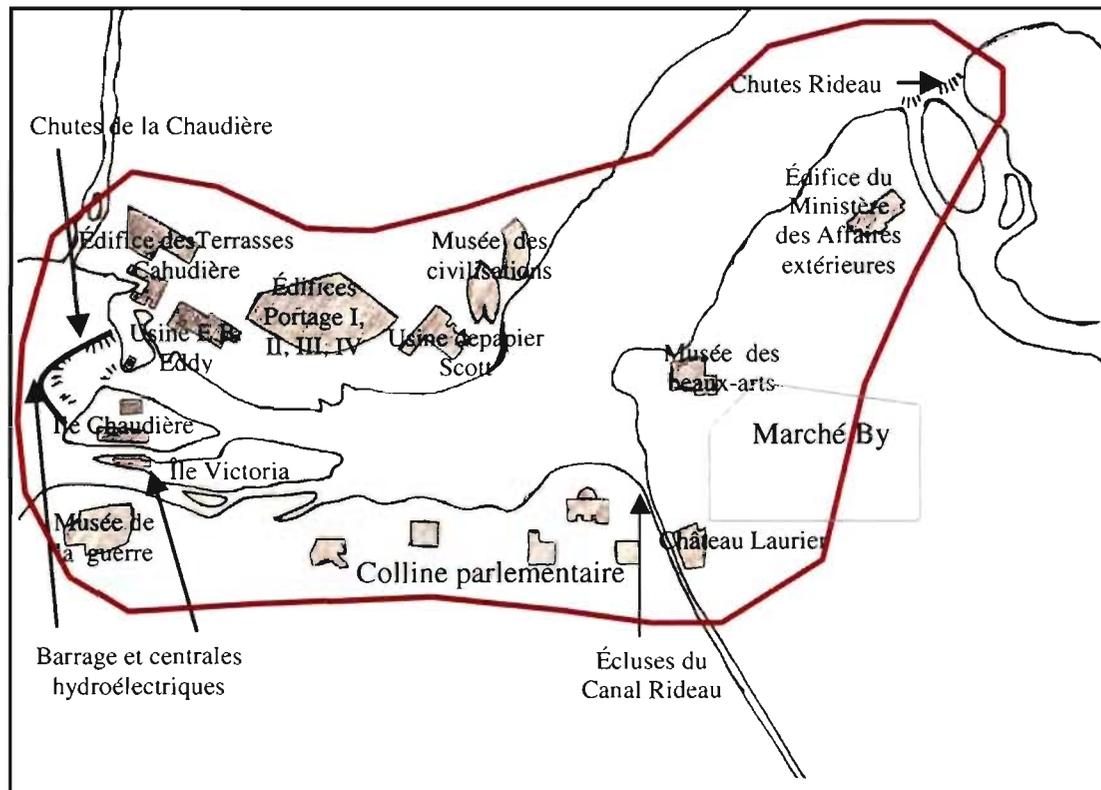
Le début des années 1980 marquera une nouvelle vague d'initiatives de remise en valeur du centre-ville. La CCN entame alors la construction d'une ceinture de musées, dans le but d'ajouter au centre une nouvelle dose de valorisation urbaine basée sur l'implantation d'institutions de prestige. Dès la fin des années 1980, le centre-ville se retrouve avec deux nouveaux musées, soit le Musée des beaux-arts (1988) et le Musée canadien des civilisations (1989). Plus récemment, en 2005, le nouveau Musée canadien de la Guerre fut relocalisé en bordure de l'aire associée au vacuum.

Cette ceinture de musées, accompagnée de la création de parcs et par l'installation massive d'édifices gouvernementaux au centre-ville, donne l'image d'une volonté claire de verrouiller le vacuum. Le déploiement de ces équipements rappelle une stratégie militaire d'installation de bastions en périphérie d'un périmètre à protéger. Dans ce cas-ci, la CCN vise à repousser les occupations rurales et les à les maintenir à distance du centre tout en favorisant les occupations urbaines.

Le schéma ci-dessous permet de situer les principales manifestations de ces deux types de valorisation formant ainsi un collier de massifs architecturaux au pourtour de l'aire associée au vacuum représentée par le polygone rouge.

Fig.33

Les aménagements articulés au vacuum



***La manifestation des valeurs d'occupation urbaine sur le territoire : de 1800 aux années 1980***

En dehors de l'aire polarisée par le vacuum, plusieurs autres manifestations ont permis de constater le déploiement de la structuration morphogénétique sur le territoire. Il sera donc question de retracer, au travers certaines de ces manifestations, l'évolution de la structure associée aux valeurs d'occupation urbaine.

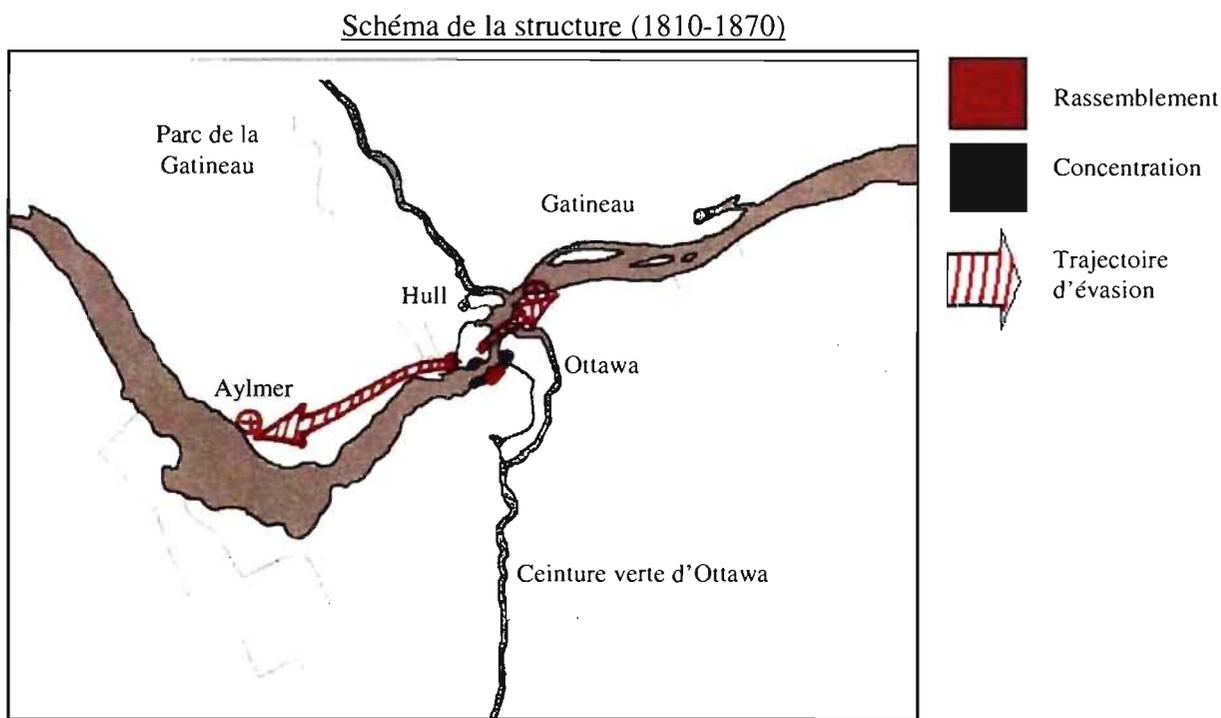
Peu de temps après l'installation de Wright sur le territoire, certains lieux situés en dehors de l'aire associée au vacuum furent investis par la bourgeoisie de l'époque. Il est alors possible de voir apparaître la manifestation de deux massifs terminatifs, situés de part et d'autre du vacuum.

Du côté québécois, c'est en bordure du lac Deschênes que s'installa le neveu de Philemon Wright, Charles Symmes. En 1831, principalement en raison de la beauté et de la position stratégique du site, Symmes fit construire une auberge permettant d'accueillir des voyageurs. De plus, la construction de cette auberge fut accompagnée d'efforts quant au développement du tourisme dans la région. Un an après la construction de son auberge située en amont de la chute des Chaudières, Symmes s'associa également au lancement du premier bateau à vapeur, le *Lady Colbourne*, permettant ainsi aux voyageurs de poursuivre leur voyage sur la partie supérieure de la rivière Outaouais. Cette auberge, aujourd'hui classée monument historique, constitue le point de valorisation situé le plus à l'ouest dans la région. Par la suite, le centre-ville d'Aylmer accueille nombre d'autres établissements prestigieux dont plusieurs jouissent actuellement d'une reconnaissance patrimoniale. Le centre-ville de cette ancienne municipalité, maintenant intégrée à la grande ville de Gatineau, présente des qualités d'occupation caractéristiques du rassemblement, en raison de l'évolution de ce centre comme élément polarisant sur le territoire, notamment suite à sa mise en valeur patrimoniale.

Les premières manifestations du massif terminatif, situé à l'est du lac, eurent lieu du côté ontarien, sur le promontoire qui longe la rivière Outaouais. Ce fut également vers les années 1830, que plusieurs bourgeois décidèrent de s'y installer. Les raisons qui motivèrent l'occupation de ce bout de territoire sont principalement de nature esthétique. La vue exceptionnelle qu'offre ce promontoire sur la confluence entre la rivière Outaouais et Gatineau, ainsi que la proximité de la chute Rideau, furent les raisons principales qui attirèrent bon nombre de bourgeois à s'y installer. En 1838, Thomas MacKay, un des principaux promoteurs ayant participé à la construction du canal Rideau, y construisit sa résidence, aujourd'hui devenue la résidence officielle de la gouverneure générale. En 1862, l'industriel Henry Osgoode Burritt fit également construire sa résidence à cet endroit, au 7, Rideau Gate. Entre 1866 et 1868, même scénario pour Joseph Merrill, un des principaux barons du bois de l'époque, qui fit aussi construire sa résidence sur ce promontoire. Celle-ci est maintenant mieux connue comme le 24, promenade Sussex, résidence officielle du Premier ministre. Ces

résidences, reconnues comme patrimoine national, ne sont que quelques exemples qui témoignent de l'attractivité des quartiers New Edinbourg et Rockcliffe Park à cette époque.

**Fig.34**



Suite à cette description des manifestations des deux massifs terminatifs, il est important de souligner les liens qui unissent ces deux saillances au vacuum. La structure de la région s'articule à un gradient urbain qui s'étire entre ces deux positions. La présence de certaines formes urbaines confirme qu'il existe bel et bien un tel gradient. Tout d'abord, du côté québécois, certaines manifestations associées à des valeurs d'occupation urbaine furent observables dès 1849, année du début de la construction du chemin d'Aylmer, reliant le pont Union (maintenant devenu le pont Chaudière) au quai d'Aylmer. Dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, la mise en valeur de ce chemin se concrétise par l'installation de plusieurs résidences de bourgeois et de *gentlemen farmers*. Ce fut notamment le cas de la ferme Moore, de la résidence David Moore, ainsi que des maisons de Conrad McConnel, de Joseph McGooley, de Farley, de Holt, de John

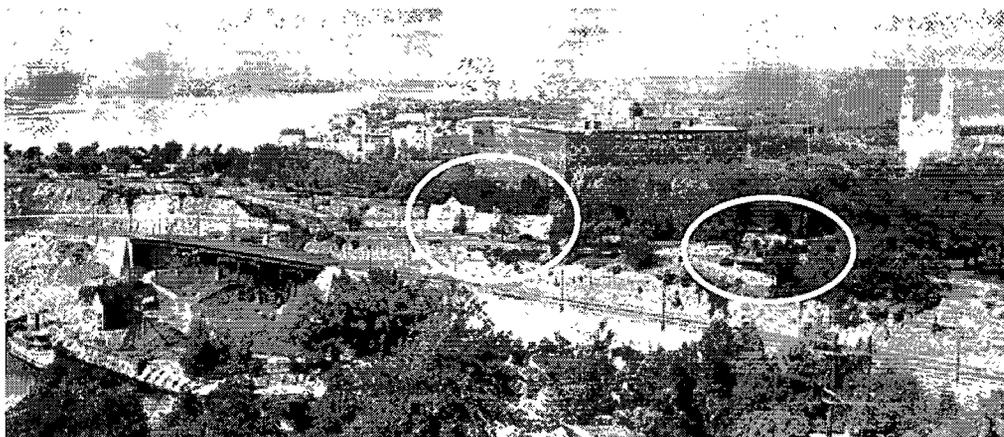
Murphy. L'attraction de cette proche campagne repose essentiellement sur sa position entre la rivière Outaouais et les collines du bouclier canadien, offrant ainsi une position de choix et un potentiel paysager hautement valorisé. Ce chemin fut donc très attractif, non seulement parce qu'il constituait un lien terrestre reliant deux points importants du territoire, mais également parce que le territoire qui unit ces deux massifs est lui-même valorisé. Vers la fin du 19<sup>e</sup> et au cours du 20<sup>e</sup> siècle, suite à l'appropriation bourgeoise de la plupart des terrains en bordure du chemin d'Aylmer, d'autres manifestations associées à des valeurs d'évasion firent leur apparition. Plusieurs terrains de golf vinrent alors se greffer à cet axe d'évasion. Aujourd'hui, ce chemin d'environ 8 kilomètres compte pas moins de 6 clubs de golf, dont le plus ancien de la région, le célèbre *Royal Ottawa Golf Club*, fondé en 1891. L'implantation de ces terrains de golf créa alors une certaine rareté des terrains et contribua à ajouter et protéger des aménagements de qualité en périphérie. Plus tard, durant les années 1990, le chemin d'Aylmer sera reconnu comme patrimoine par la ville de Gatineau. Ce nouveau statut, son histoire, ainsi que la présence encore très marquée de résidences et d'équipements correspondant à des qualités d'occupation urbaine, confirment la présence d'un gradient urbain associé à une trajectoire d'évasion entre l'aire de vacuum et l'auberge Symmes d'Aylmer.

À l'arrière de cette aire d'évasion associée au chemin d'Aylmer, se déploie un front urbain poussant vers le nord. L'implantation de terrains de golf a permis aux qualités d'occupation urbaine de prendre de l'expansion au-dessus de ce chemin. Plusieurs quartiers et résidences cossues se sont donc installés entre les terrains de golf, ce fut le cas notamment du secteur Mountain View, situé entre le club de golf Champlain et le club de golf de Gatineau.

Les premières manifestations du gradient urbain, associées à la trajectoire d'évasion composée des quartiers New Edinbourg et Rockcliffe Park se manifestèrent également au cours du 19<sup>e</sup> siècle. Il faut cependant noter que cette trajectoire, qui unissait ces quartiers au vacuum s'articulait, à cette époque, à un étroit corridor foncier. Entre ce massif et le vacuum, donc entre l'entrée du canal et la rivière Rideau, s'étaient développés le marché By et le Lower Town, qui, jadis, étaient loin d'être associés à des

qualités d'occupation urbaine. La configuration de la trajectoire d'évasion était positionnée le long de l'escarpement de la rivière, jusqu'à la chute Rideau. Quelques manifestations de cette trajectoire étaient perceptibles dès 1840, dont l'installation des officiers de la *British Ordnance* sur Major's Hill, ainsi que la *Roman Catholic church*. De plus, dans la photo ci-dessus, on aperçoit également quelques installations d'un certain prestige à l'intérieur même du Parc Major's Hill. Dans la dernière section de ce chapitre, il sera question des changements survenus au cours des années 1980, ayant permis l'élargissement du périmètre de valorisation associé à cette trajectoire.

**Fig.35**



Source : Canada. Dept. of Interior / Library and Archives Canada / PA-034240 (1920'S)

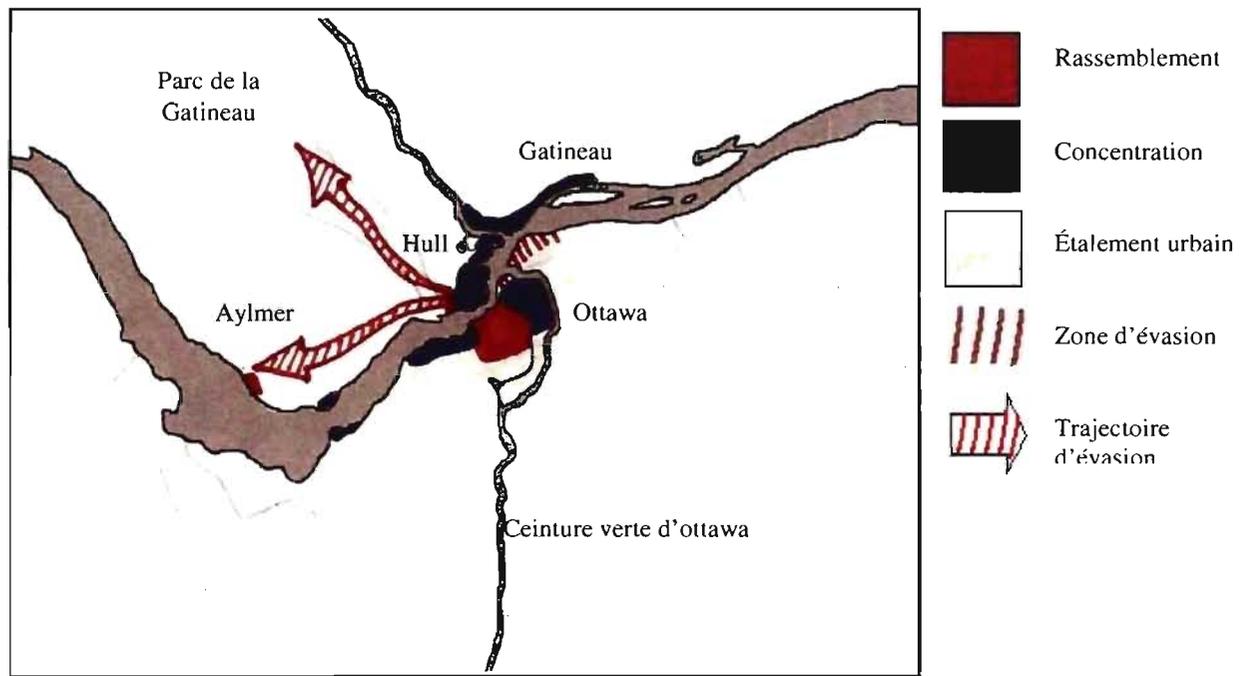
Il faudra attendre le 20<sup>e</sup> siècle pour voir se manifester d'autres aires aux qualités d'occupation urbaine sur le territoire. Tout d'abord, c'est à cette époque qu'une élite régionale commence à investir la pointe du bouclier canadien qui pénètre jusqu'au cœur de la région urbaine. L'installation de la résidence de Mackenzie King en 1903 constituera un des premiers gestes d'appropriation et de mise en valeur de ces collines. Quelques années plus tard, en 1925, le lieutenant-colonel Cameron MacPherson Edwards, un des barons du bois, s'installera également dans ces collines. Malgré les recommandations de plusieurs rapports (Todd, Holt, etc.) à cet égard, il faudra attendre l'année 1938 pour qu'un projet de loi visant la création d'un parc soit adopté. L'octroi du statut de parc à ce lieu est sans doute l'une des manifestations les plus marquantes

d'une mise en valeur de l'endroit. Les limites et la morphologie du parc témoignent de la volonté des autorités de l'époque de rattacher cet espace d'évasion au cœur de la région de la capitale nationale. Plus tard, suites aux recommandations de Gréber, les premiers *parkways* seront construits de façon à relier définitivement ces espaces de grande nature au centre urbain. À travers la création de ce parc et l'implantation d'infrastructures routières, les dirigeants créent un corridor foncier permettant l'agrandissement d'une aire d'évasion et de valorisation urbaine extensive. Il est par ailleurs possible de détecter la présence d'une excroissance du gradient urbain empruntant trajectoire du Parc de la Gatineau. Certaines manifestations, notamment l'implantation d'institutions collégiales et d'édifices gouvernementaux, ainsi que le développement d'activités de villégiature, laissent croire qu'un gradient urbain s'y déploie. Ce gradient tire ses origines du potentiel de valorisation qu'offre cet espace naturel et est fortement associé à une valorisation urbaine fondée sur les qualités esthétiques et environnementales.

C'est alors que se déploient, de part et d'autre du territoire du parc de la Gatineau, des fronts urbains. L'attractivité du territoire du parc se fait d'abord sentir du côté est. Au cours du 20<sup>e</sup> siècle, la municipalité de Chelsea, située entre les collines du parc et la rivière Gatineau, deviendra un lieu très prisé pour la beauté de son paysage et pour son potentiel récréotouristique. Le front, se déployant à partir du territoire du parc de la Gatineau, englobera alors cette municipalité associée à l'implantation de résidences de villégiature et valorisée en raison de sa teneur élevée en patrimoine régional. Du côté ouest du parc, un développement beaucoup plus récent, celui du quartier du plateau de la capitale, viendra confirmer l'attractivité des lieux. Ce quartier, associé à une aire d'évasion, correspond à une banlieue pavillonnaire principalement composée d'imposantes résidences unifamiliales. Le front urbain à l'ouest du parc viendra rejoindre celui au nord de l'axe d'évasion du chemin d'Aylmer, agrandissant ainsi la superficie associée à une aire d'évasion au sud ouest du parc.

Fig.36

## Schéma de la structure (1870-1930)



Durant les années 1960, une dynamique semblable à celle associée au développement de l'aire d'évasion du parc de la Gatineau se manifesta sur la rive ontarienne, à l'ouest de la colline parlementaire. Les propositions de reverdissement des rives, accompagnées de la création d'un réseau de *parkways*, contribueront à faire valoir les cours d'eau et les paysages associés à la nature. Plusieurs tours à logements luxueux se sont positionnées en bordure de la promenade qui longe la rivière Outaouais. Ces manifestations sont le résultat d'un processus de capitalisation due à l'attractivité du lieu. Les tours se sont rapprochées le plus possible du lieu associé aux valeurs de nature. La rivière Outaouais, les berges transformées en aires protégées et en parcs, ainsi que le *parkway* (par définition des lieux non aedificandi) ont repoussé l'installation des tours associées à une aire de rassemblement, en périphérie de la zone tampon entourant le *parkway*. Cette nouvelle aire d'évasion, ponctuée d'aires de rassemblement, entraînera le déploiement d'un front urbain au sud de ces installations, englobant une partie du quartier *Highland Park*, traversé par un autre *parkway* ; *Island Park Drive*.

Finalement, une grande aire de rassemblement se situe au centre-ville d'Ottawa. Les premières manifestations de celle-ci se sont matérialisées dès 1859, à travers la construction des édifices de la colline parlementaire. Par la suite, plusieurs résidences et institutions prestigieuses s'y sont installées, agrandissant ainsi l'aire de rassemblement vers le sud et l'est. Plusieurs barrons du bois y ont construit leurs résidences. Ce fut notamment le cas de John R. Booth, dont la maison se dresse encore en bordure de la rue Metcalfe. Au fil des années, le centre administratif, économique de la ville s'y est installé, englobant d'anciens quartiers résidentiels, dont quelques résidences, parmi les plus prestigieuses, furent épargnées. Ces quartiers résidentiels furent donc repoussés dans le sud et à l'est de l'aire de rassemblement, entre le canal et la rivière Rideau. L'arrêt de l'usage du canal à des fins de transport commercial ou industriel et sa reconversion en lieu de navigation de plaisance, dans un contexte d'augmentation de la sensibilité aux cours d'eau, ont contribué à faire augmenter l'attractivité de ce secteur résidentiel. De plus, deux universités s'y sont également installées. Cette zone essentiellement résidentielle, en périphérie du Central Business District (CBD) d'Ottawa, comprend les quartiers Sandy Hill, Glebe, Old Ottawa Est et Old Ottawa South. Celle-ci est donc fortement valorisée en raison de la qualité paysagère et de sa proximité par rapport au centre-ville. Un front urbain se déploie en bordure de la rivière Rideau, à l'est de l'aire de rassemblement du centre-ville. Ce front a un impact positif sur la mise en valeur de certains secteurs des quartiers plus modestes situés à proximité de la zone industrielle, à l'est de la rivière.

***La manifestation des valeurs d'occupation rurale sur le territoire : de 1800 aux années 1980***

Du côté de Gatineau, les premiers établissements apparaissent vers 1830, sur la Pointe-Gatineau, située à la confluence entre la Gatineau et l'Outaouais. Le territoire se démarque de celui à l'ouest de la rivière Gatineau et celui de la rive ontarienne par son absence totale de relief. De plus, à cette hauteur, de vastes superficies de terre en bordure de la rivière Outaouais sont passablement marécageuses, ce qui n'incite pas la population à s'y installer. Au printemps, il n'était pas rare de voir le quartier sur la rive

de l'Outaouais subir une inondation. Lucien Brault raconte ces désagréments saisonniers :

« Avant la construction d'un système de barrages dans le haut de la rivière Outaouais pour y retenir l'eau, presque chaque printemps notre village subissait des dégâts causés par la crue des eaux qui descendaient du nord après la fonte des neiges. »<sup>99</sup>

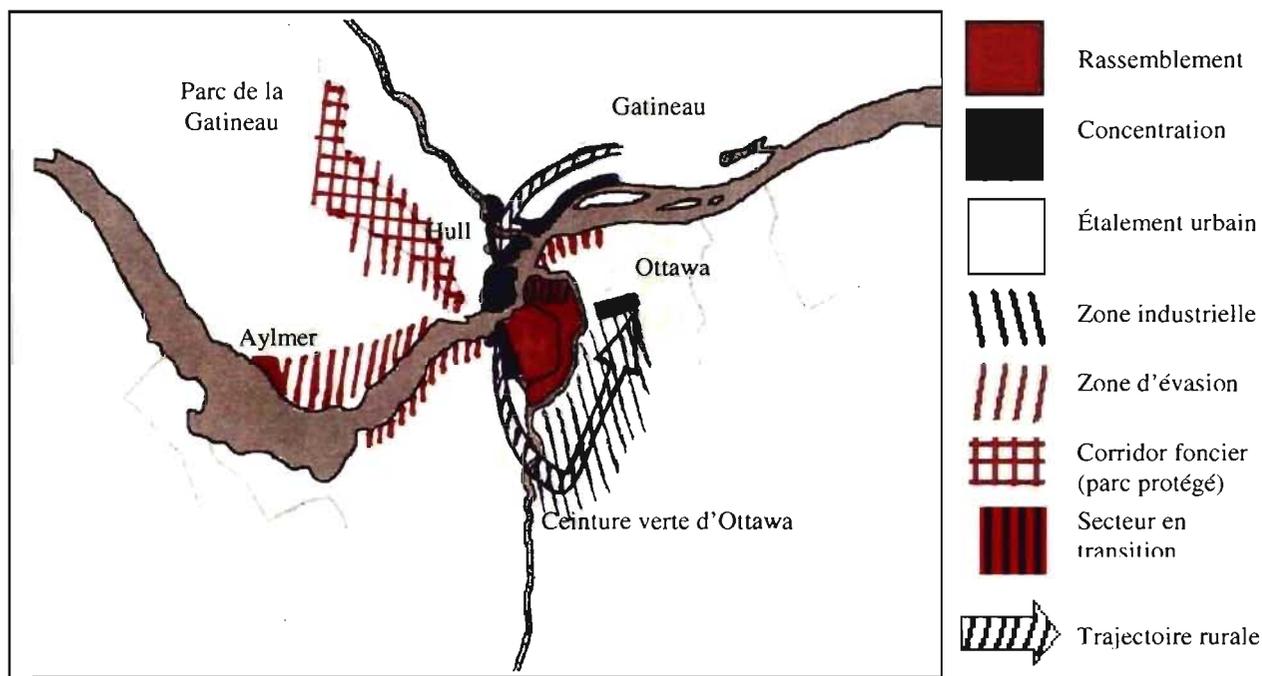
Malgré cet inconvénient de taille, la population semblait attirée par la rive. Des installations de différentes natures sont observées. On y retrouve des résidences, des commerces et des établissements reliés au secteur industriel. Les terres situées plus au centre du territoire demeureront cependant inoccupées pendant près d'un siècle. La configuration du gradient rural englobe donc ce territoire, situé du côté de Gatineau, caractérisé par un relief plat, possédant peu ou pas de potentiel associé à des paysages attractifs. Les premières manifestations directement associées à des qualités d'occupation rurale se manifestent lorsque la compagnie *Hall* d'Ottawa décida d'installer, le long de la rivière Outaouais, un hangar de 200 pieds, servant à remiser de l'équipement. Par la suite, quelques scieries et un moulin s'installèrent sur l'axe longeant la rivière entre Pointe-Gatineau et Templeton. En 1926, la *Canadian International Paper* (CIP), s'installa à la hauteur de l'Île Kettle. Cette grande usine, essentiellement vouée à la fabrication du papier, influença considérablement le développement urbain du secteur Templeton. Aujourd'hui, les manifestations de ce gradient sont encore plus marquantes. La configuration de ce dernier englobe notamment l'axe du boulevard Maloney, caractérisé par la présence de commerces bas de gamme, d'entrepôts, de concessionnaires automobiles et de terrains vacants. Le gradient touche également les terrains situés en bordure de l'autoroute 50 et les terrains marécageux du quartier Du Ruisseau.

---

<sup>99</sup> Lucien Brault, (1948), *Histoire de la Pointe-Gatineau : 1807-1947*, Montréal : École industrielle des Sourds-Muets, p. 162.

Fig.37

## Schéma de la structure (1930-1970)

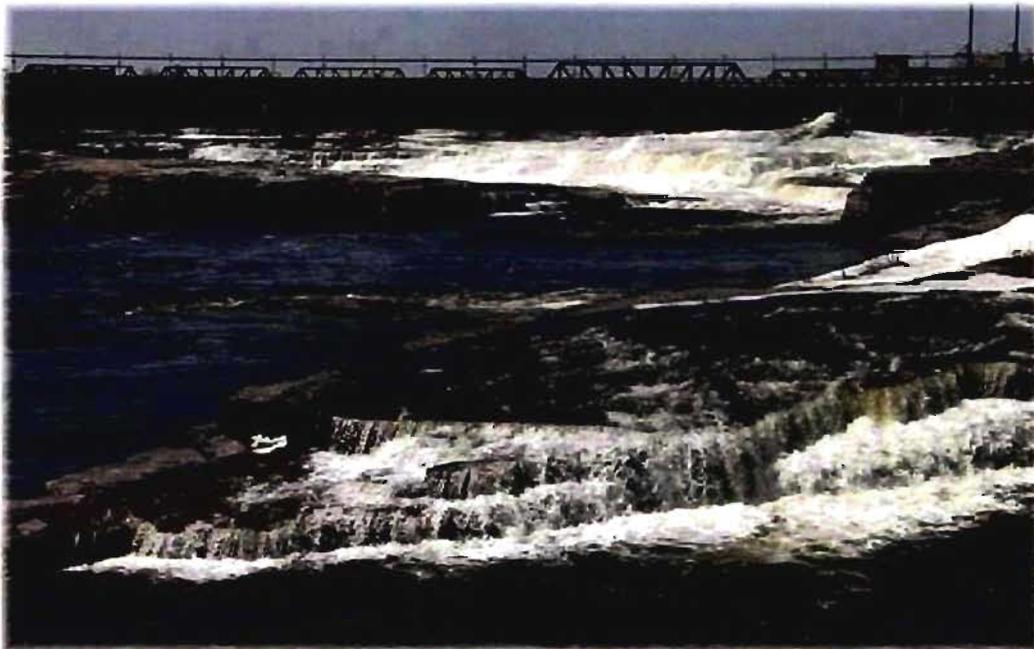


Le gradient rural se déploie vers l'ouest, sur l'autre rive de la rivière Gatineau et continue de se manifester du côté de la municipalité de Hull. Au nord de la réserve écologique du lac Leamy, se situe une zone industrielle assez récente. Celle-ci semble être la continuité de la zone beaucoup plus ancienne située juste au sud du Lac Leamy. Ce vieux secteur industriel, situé au nord de l'île de Hull, était jadis une carrière. Le trou laissé par l'excavation est inondé depuis 1975 et a fait place au lac de la Carrière. C'est au sud de cette carrière que s'était installée en 1913, la fonderie sur la rue Montcalm. De plus, le chemin de fer du Canadien-Pacifique (CPR) est une autre manifestation laissant paraître des qualités d'occupation rurale associées au gradient. La présence d'une zone industrielle et de la gare de Hull-Ouest du CPR du côté ouest du ruisseau de la Brasserie, étaient d'autres témoins de la trajectoire du gradient rural à une certaine époque. Il est important de rappeler qu'au moment de ces premières manifestations, les cours d'eau étaient fortement associés aux valeurs industrielles, car ils représentaient une source d'énergie et un moyen de transport efficace pour les usines qui s'installaient

en bordure. Pour la majorité des berges et des cours d'eau, le retour vers une valorisation esthétique ne se concrétisera qu'au cours des années 1960 et 1970.

Par la suite, le gradient, dont la configuration dépend d'un déficit de valorisation envers les lieux qu'il touche, se prolonge vers la Rive ontarienne. Sur la rivière Outaouais, il touchera l'emplacement de la chute des Chaudières, où se sont installés de lourds équipements hydroélectriques. La construction du barrage, sur le site de la chute, témoigne d'une époque où encore une fois, les cours d'eaux étaient, d'abord et avant tout, rattachés à des valeurs associées au monde industriel.

**Fig. 38**



Source : Harry Foster, La chute des Chaudières, SMCC, photo :, n° D2005-00071, © 2003.

De plus, dès 1891 l'île Victoria fut le terrain d'accueil d'une centrale électrique de l'*Ottawa Electric Company*. Sa présence, en plein cœur du vacuum, montre très bien qu'à cette époque, les considérations esthétiques reliées à la beauté d'un paysage naturel, ainsi que la mise en œuvre d'opérations de reverdissement de l'île semblent bien loin des priorités d'aménagement. Les manifestations associées au gradient rural émergent également sur la Rive ontarienne. En face de l'île Victoria, se trouve le secteur des

plaines LeBreton, considéré comme l'un des premiers quartiers industriels de la région. Dès 1812, ce fut à cet endroit que s'installèrent les ouvriers venus travailler à la construction du canal. Ce quartier conservera son caractère ouvrier jusqu'à ce que la CCN entreprenne les expropriations durant les années 1960.

Le gradient se prolonge vers le sud de la ville, en passant du côté ouest du centre-ville, en contrebas de la colline parlementaire. Ces terrains furent, depuis l'arrivée des premiers habitants sur la Rive ontarienne, beaucoup moins attrayants en raison d'une absence de potentiel de valorisation paysagère. Ces basses terres, sans relief, n'offrant pas de vues sur des paysages valorisés et n'étant pas situées à proximité de cours d'eau ont donc été consacrées à des établissements reflétant des qualités d'occupation rurale. Au sud des terrains de la Ferme expérimentale et de la jonction entre le canal et la rivière Rideau, la configuration du gradient rural déborde du côté est de la ville, et se déploie vers le nord, formant ainsi un arc de cercle contournant le centre-ville. Ces terrains furent alors associés au gradient en raison de l'absence de potentiel de valorisation esthétique de ces lieux et de leur proximité avec le centre économique de la région. Au cours des années qui ont suivi la mise en application des recommandations de Gréber, on pouvait constater que la majorité des équipements ferroviaires avaient été relocalisés le long du gradient. D'autres manifestations, dont l'implantation d'industries lourdes, témoignent également de la présence d'un tel gradient formant un arc au sud du centre-ville.

En association avec ce gradient, il est possible d'observer la manifestation de deux types d'occupations rurales. Celles-ci se développent principalement en périphérie des aires de valorisation rurale intensive. Concrètement, ces deux types se manifestent par l'implantation d'usines ou d'édifices voués à des fonctions industrielles pour l'aire de valorisation rurale intensive, et des quartiers ouvriers pour l'aire de concentration.

Sur le territoire de la capitale nationale, il est possible d'observer la manifestation de trois aires associées à de la concentration ou des qualités d'occupation rurale intensive. La composition et la disposition de ces aires rurales à haute densité sont

souvent les mêmes. On retrouve d'abord une aire de valorisation rurale intensive, correspondant aux équipements industriels, et une aire de concentration en périphérie, correspondant aux quartiers ouvriers à proximité de la rivière Outaouais, au centre-ouest de l'ancienne ville de Gatineau. Ses premières manifestations datent de la deuxième vague d'industrialisation qui frappa la région durant les années 1920, et correspondent dans un premier temps, à l'installation de l'usine de la CIP et du quartier ouvrier Notre-Dame. Peu de temps après, dès 1927, une entreprise minière, la *Canada Glass Sand Ltd.*, s'installa sur les terres du lac Beauchamp, à l'est de la CIP. Plus récemment, en 1975, l'aéroport de Gatineau et l'aéroparc industriel furent installés dans le même secteur, à quelques centaines de mètres au nord de la Baie McLaurin.

Une deuxième aire associée à de la haute densité rurale est observable au centre-ville de Hull et Ottawa. Celle-ci est beaucoup plus ancienne que la précédente et plusieurs de ses installations datent de la première vague d'industrialisation de la région, au début du 19<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui les manifestations encore présentes de cette aire sont principalement associées à de la concentration. Il est surtout question d'anciens quartiers ouvriers tel que Wrightville, Vieux-Hull, Val-Tétreau, du côté québécois, et de Centretown West du côté ontarien. On y retrouve de moins en moins d'aires associées à une valorisation rurale intensive, car la plupart furent éliminées en raison de la volonté de la CCN de retirer les fonctions industrielles du centre et de les relocaliser en périphérie. Malgré l'expropriation de quelques parties des quartiers ouvriers au centre-ville, ceux-ci ont, pour la plupart, résisté à cet effort d'élimination. Selon la logique d'aménagement qui a prévalu durant la relocalisation de la zone industrielle, il était prévu que le retrait des industries entraînerait également la disparition des quartiers ouvriers à proximité. Or, manifestement, ce ne fut pas le cas. La structure de position qualitativement différenciée explique que malgré les interventions projetées sur le territoire, les occupations résistent, ce qui explique la présence encore très forte d'aire de valorisation rurale à cet endroit. Autrement dit, c'est pour cette raison qu'il est encore possible d'observer la présence de quelques équipements industriels au centre et une aire de concentration encore très présente.

Une troisième aire de valorisation rurale intensive est observable au sud de la ville d'Ottawa. Durant les années 1960, 1970 et 1980, l'installation des équipements industriels au sud et à l'est du centre-ville a généré la formation d'une ceinture de valorisation rurale intensive. Cependant, cette nouvelle planification du secteur industriel n'entraîna pas la création d'aire de concentration, mais plutôt le déploiement d'une aire associée à de l'étalement urbain, dont le quartier d'Alta-Vista est un bon exemple. La densité des quartiers en périphérie de la zone industrielle est trop faible et le logement y est relativement de meilleure qualité, surtout lorsque l'on compare ceux-ci aux quartiers ouvriers qui s'installaient en bordure des zones industrielles avant les années 1950. Entourant cette aire, se déploie un front rural repoussant ces qualités d'occupation vers l'extérieur du centre-ville, jusqu'à l'intérieure de la ceinture de verdure.

De grandes aires de dispersion sont observables en périphérie du centre, à l'extérieure de la zone industrielle. Celles-ci sont souvent inhabitées ou vouées à l'exploitation agricole. À l'intérieure de l'aire de dispersion de la ceinture de verdure, au sud de la ville d'Ottawa, se sont manifestées des aires de valorisation rurale extensive. Celles-ci se matérialisent essentiellement par l'aménagement de terrains de pratiques et d'entraînement pour l'armée canadienne ou la GRC, ainsi que de terrains consacrés à la recherche agricole.

### ***La présence d'enclaves sur le territoire***

L'enclave, précédemment définie comme un espace contenu qui ne peut s'étendre et où l'on trouve l'expression de valeurs rurales au sein d'une aire urbaine, se retrouve à quelques endroits sur le territoire de la capitale nationale. Deux quartiers, situés sur la rive québécoise, à proximité de la rivière Outaouais, entre la ville d'Aylmer et le centre-ville de Hull, peuvent être associés à cette situation. Un premier secteur, celui de Val-Tétreau, correspond à un ancien quartier ouvrier où furent relocalisés bon nombre d'expropriés du Vieux-Hull lors de la construction des complexes Du Portage et des Terrasses de la Chaudière. Quelques tours à logement de type HLM y furent alors

construites. On constate très rapidement que ce quartier présente plusieurs problèmes socioéconomiques. Cette position de contraste avec les potentiels de valorisation économique que définissent la rivière Outaouais, les deux parcs urbains (Parc Brébeuf et Moussette), et l'entrée des deux principales routes d'accès au Parc de la Gatineau.

L'autre enclave est celle du quartier Des Chênes. Ce secteur, également situé en bordure de la rivière Outaouais, se caractérise par la piètre qualité de ses logements de type chalet. Il compte également une usine de filtration ainsi qu'une glissoire à bois. Il semble que le potentiel de valorisation des lieux ait de la difficulté à se manifester due à la présence de certaines structures de type industriel.

Très récemment, une autre enclave est apparue, cette fois-ci du côté ontarien. Le quartier Centre Town West, anciennement rattaché au quartier ouvrier des plaines LeBreton, entretenait un lien de continuité avec l'aire aux qualités d'occupation rurale en bordure de la rivière. Cependant, depuis les années 1960, l'expropriation du quartier LeBreton, et plus récemment la construction du nouveau musée de la guerre à cet endroit, isola complètement cet ancien faubourg industriel au centre d'une aire de valorisation urbaine.

### *Les manifestations du seuil*

Par définition, le seuil se situe au croisement du gradient urbain et du gradient rural. Dans le cas de la région à l'étude, ce croisement s'effectue au cœur de l'aire associée au vacuum. La description détaillée des manifestations associées à des valeurs contradictoires fut précédemment faite dans la section vouée à l'évolution du vacuum. Un rappel du lieu d'intersection et des principales manifestations est tout de même nécessaire. La position de seuil se situe donc dans la rivière Outaouais, entre la chute des Chaudières et le canal Rideau. Ce lieu fut investi par différentes valeurs au cours des deux derniers siècles. D'une part, on retrouve un investissement de valeurs urbaines reliées à la beauté du paysage et ses composantes géographiques associées à un imaginaire romantique. D'autre part, ce lieu fut également investi de valeurs associées

aux potentiels énergétiques et industriels qu'offre ce cours d'eau au débit intéressant et stratégiquement bien positionné.

Ces deux valeurs cohabiteront pendant plus d'un siècle et demi. Il est important de mentionner qu'un déséquilibre presque constant existe entre celles-ci, ce qui influença la manifestation d'aménagements associés à l'une ou à l'autre de ces valeurs. L'implantation d'usines et d'équipements reliés à l'hydroélectricité fut parmi les principales manifestations associées aux valeurs industrielles, tandis que le retrait de ces équipements pour une requalification des lieux en parcs et en espaces verts furent plutôt associés aux valeurs esthétiques. Aujourd'hui, il est encore possible d'observer cette cohabitation en mode très rapprochée de ces deux valorisations à travers la présence d'équipements et d'aménagements associés à chacune d'elle.

### **Changements sociaux et nouvelles considérations : des années 1980 à aujourd'hui**

Au cours des trois dernières décennies, il a été possible d'observer quelques changements sociaux au sein de la population. Ceux-ci ont eu un impact important quant au regard que portaient les individus sur le territoire de la capitale nationale et son cadre bâti. Parmi ces changements, deux d'entre eux furent principalement responsables de la mise en œuvre de certains aménagements.

Durant les années 1980, une certaine sensibilité face au patrimoine industriel commence à se manifester. Cette notion, encore très récente dans l'esprit des gens de la région, sera porteuse de projets au cours des années 1990 et 2000. On prend alors conscience du rôle fondamental qu'a joué le développement de l'industrie du bois dans le développement non seulement économique, mais aussi culturel et identitaire de la région.

Ayant été la cible de la CCN durant près de quatre décennies en raison de leur situation en plein cœur du centre-ville de Hull, les édifices associés aux équipements industriels datant du 19<sup>e</sup> et du début du 20<sup>e</sup> siècle, ont obtenu depuis peu un nouveau

statut. Il est important de mentionner que ces équipements sont situés à l'intérieur de l'aire associée au vacuum et révèlent la configuration de seuil au centre-ville. Depuis sa création, la CCN tente de retirer les équipements associés aux valeurs industrielles du centre urbain. L'objectif est de reconverter ces lieux en espaces verts, dans le but de revenir à une valorisation du centre principalement axée sur des valeurs d'esthétisme et d'écologisme. En langage structural, leur volonté était de transformer la position de seuil du centre-ville, en position de massif urbain. Or, on constate l'échec d'un retrait complet de ces équipements dans un contexte où la notion de patrimoine industrielle se popularise. On assiste plutôt à une possibilité de récupération en mode « valorisation urbaine » de ces équipements. Ce nouveau regard posé sur ces édifices, ainsi que leur reconversion en équipements associés à des valeurs urbaines, a pour effet d'agrandir et solidifier l'aire de valorisation urbaine du centre-ville.

Une autre opération de valorisation d'un patrimoine industriel aura un effet similaire sur l'aire de concentration située au centre-ville d'Ottawa. Il s'agit de la requalification du Marché By durant les années 1980. Durant de nombreuses années, cette partie de la ville d'Ottawa, le Lower Town, fut associée à des qualités d'occupation rurale. Le site fut celui d'un des premiers quartiers ouvriers de la région. Il fut également le cœur commercial de la ville pendant plusieurs années. Le quartier se forgera également une réputation peu reluisante. Le Marché By était un lieu de débauche reconnu et un endroit où se manifestaient plusieurs conflits entre les différents groupes ethniques de la région.

**Fig. 39**



Source : William James Topley / Library and Archives Canada / C-005647 (1911)



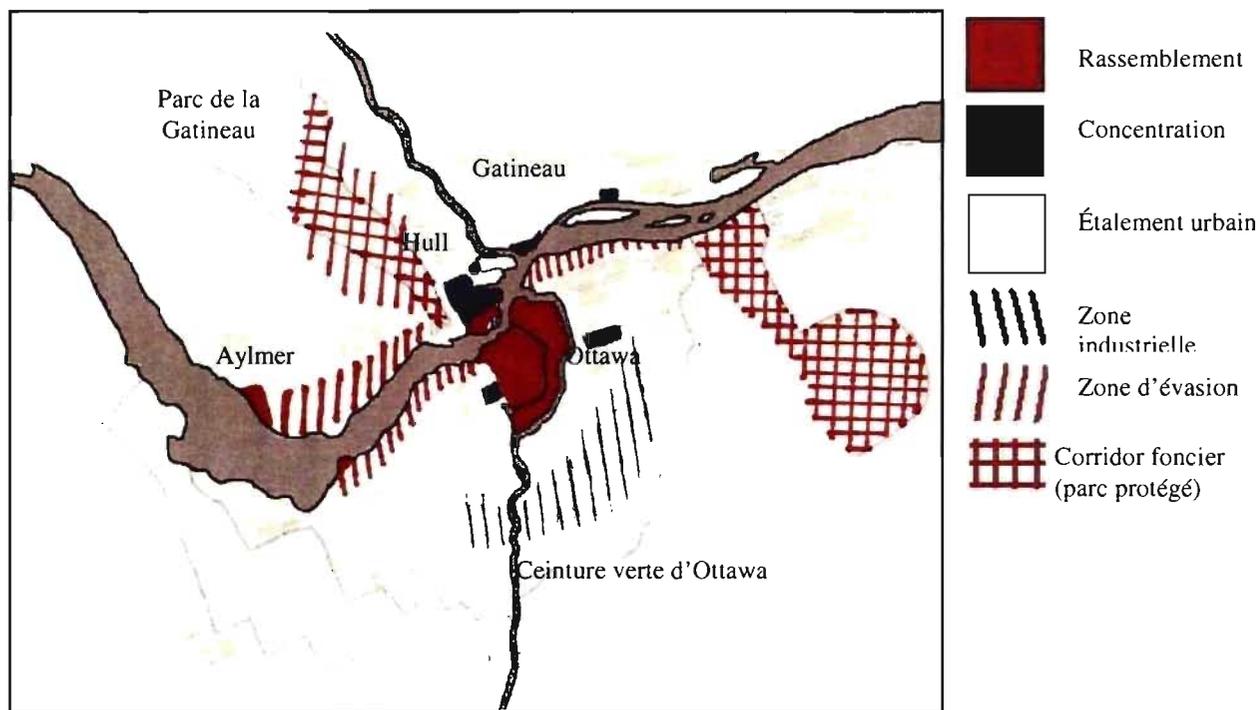
Source : John Boyd / Library and Archives Canada / PA-084637 (1921)

Cependant, la reconnaissance patrimoniale du marché comme lieu historique de la ville d'Ottawa contribua à redonner une nouvelle vie au secteur. Cette requalification en mode patrimonial a donc permis une valorisation urbaine du secteur, assurant un agrandissement de l'aire de rassemblement au centre-ville. Cet agrandissement a également permis d'enrichir la trajectoire d'évasion qui unit le centre au massif situé à l'est de la rivière Rideau.

Outre les considérations patrimoniales associées au domaine industriel et vernaculaire, les années 1980 ont également vu se manifester de façon beaucoup plus substantielle, le mouvement écologique. Avec quelques décennies de retard par rapport à son évolution en Europe, ce mouvement est de plus en plus populaire en Amérique. Cette nouvelle considération par rapport à l'importance sociale accordée à l'environnement sera accompagnée d'une recrudescence de la valorisation esthétique de la Nature.

**Fig. 40**

Schéma de la structure (1970- aujourd'hui)



C'est donc à compter des années 1980 et 1990 que certains territoires de la région connaîtront une mise en valeur dont il n'aurait probablement jamais été question à peine quelques décennies au paravant. Ce fut le cas de l'aire de valorisation urbaine extensive située dans la partie est de la ceinture de verdure. Ce lieu, identifié comme la Mer Bleue, fut considéré et investi par des valeurs urbaines en raison de sa grande richesse écosystémique. Certains autres parcs ou aires protégées furent également associées à ce type de valorisation, soit le parc du Lac Leamy, l'île Kettle, le Parc de la Baie McLaurin et l'aire de conservation du Ruisseau Green. Malgré qu'on y retrouve peu ou pas d'établissement humain, ces aires sont tout de même considérées comme un témoignage de valorisation urbaine, car elles génèrent une attractivité en raison de leur statut particulier, obtenu suite à une valorisation écologique et environnementale.

Pour conclure, on constate que le lieu de manifestation des éléments qui composent le tissu urbain de la région, fut dépendant de la structure sous-jacente du territoire. Cette structure abstraite, articulée au gré du regard et de la perception que développe l'être humain à l'égard de son territoire et de ses caractéristiques géographiques, a une influence directe sur le développement des dynamiques d'aménagement observables.

Voici donc le schéma permettant d'illustrer cette structure précédemment décrite.

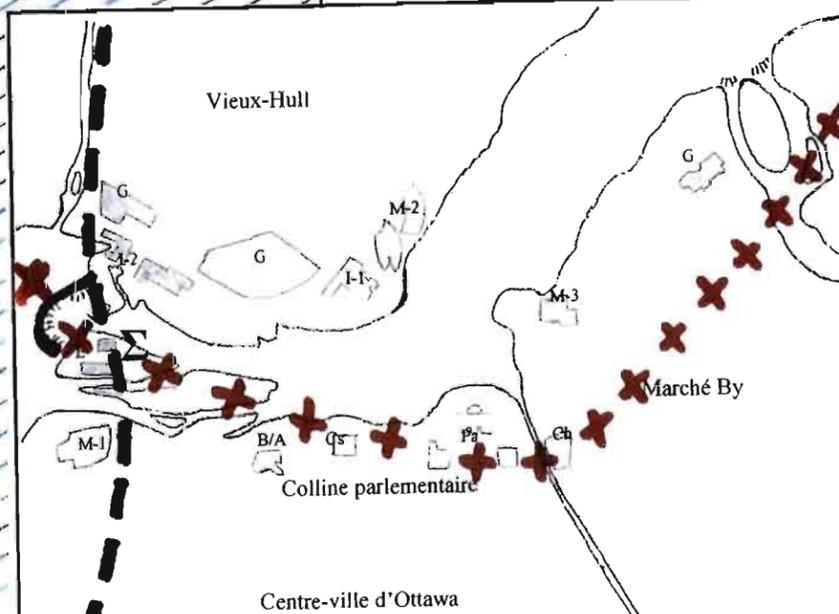
**Carte 2**

**Schéma de la structure de la région de la capitale nationale**

**Schéma de la structure de la région de la capitale nationale**

- Gradient urbain
- Gradient rural
- Front urbain
- Front rural
- Rassemblement
- Concentration
- Évasion
- Dispersion
- Valorisation urbaine extensive
- Valorisation rurale extensive
- Valorisation rurale intensive
- Étalement urbain
- Valorisation patrimoniale
- Ferme expérimentale
- Aire industrielle
- Enclave
- Aéroport
- Gare
- Université
- Collège

Positions des édifices au centre-ville



- B/A Bibliothèque et Archives Canada
- Ch Château Laurier
- Cs Cour Suprême du Canada
- E Équipement hydroélectrique
- G Édifice gouvernemental
- I-1 Usine Scott      I-2 Usine Domtar
- M-1 Musée de la guerre      M-2 Musée des civilisations
- M-3 Musée des beaux-arts
- Pa Parlement
- Σ Seuil

Échelle  
1 : 125 000



### **Chapitre III : Comparaison entre la vision d'aménagement de Gréber et l'analyse de la dynamique régionale révélée par la géographie structurale**

Ce dernier chapitre a pour objectif de proposer une explication quant aux résultats de la mise en application du *Projet d'aménagement de la capitale nationale* tel que proposé par Jacques Gréber en 1950.

Dans un premier temps, un schéma de la région, tiré du plan d'aménagement de Gréber, sera comparé à un plan actuel de la région. Cette première opération permettra de faire une première distinction entre les recommandations qui furent entièrement réalisées, celles qui le furent partiellement et celles qui furent simplement mises de côté.

Dans un deuxième temps, une explication quant au résultat de la mise en œuvre du plan Gréber sera proposée. Ces explications seront fournies à la lumière de la configuration des différentes composantes de la structure de la région, telles qu'exposées et schématisées au chapitre II (carte 2).

Finalement, il est important de noter que le développement de la région ne s'est pas nécessairement déroulé selon les planifications établies. Certains facteurs sociaux et politiques sont intervenus dans le processus de développement de la région ce qui donna lieu à des aménagements dits « imprévus » sur le territoire de la capitale nationale. On tentera de comprendre l'origine de ces imprévus et d'expliquer le rôle qu'ils ont joué dans le façonnement de la région.

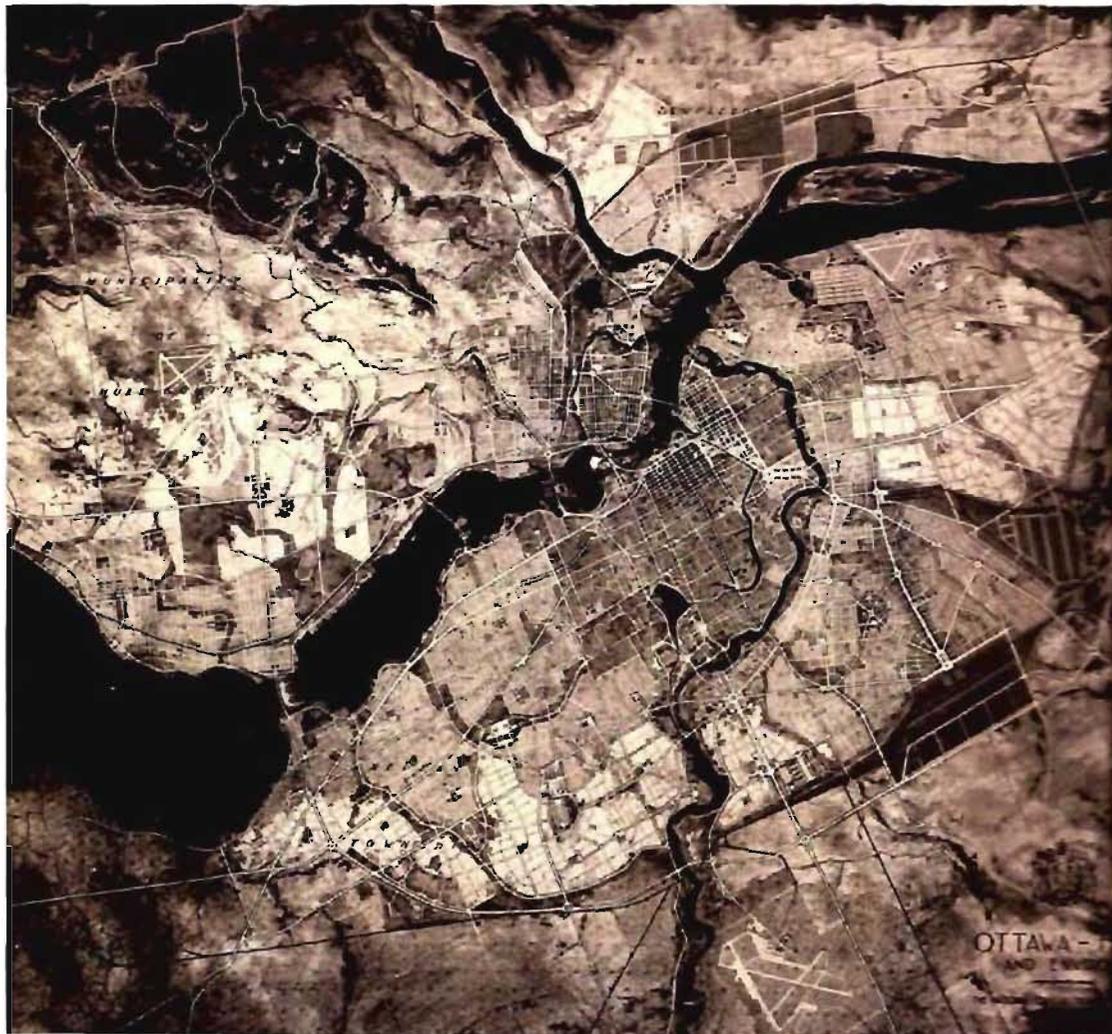
#### ***Comparaison entre le schéma de Gréber et l'aménagement actuel de la région***

Dans un premier temps, comparons, à l'aide de cartes de la région, l'écart qui existe entre la vision que proposait Jacques Gréber du développement de capitale nationale et son état actuel. Cette comparaison permet de faire ressortir les résultats de la mise en œuvre des recommandations de Gréber.

## Comparaison visuelle

Voici d'abord un schéma de la région tel que présenté dans le *Projet d'aménagement de la capitale nationale* de Jacques Gréber, suivi d'une orthophoto de la même région en 2002.

**Fig. 41**



Source : J. Gréber, The national Capital Planning Service, Plan directeur de la Capitale ; Ottawa-Hull and environs , 1950.

Fig. 42



Source : Ville d'Ottawa, EMap, orthophoto de la région de la capitale nationale, [http://apps104.ottawa.ca/emap/ic\\_startPage.aspx](http://apps104.ottawa.ca/emap/ic_startPage.aspx), consulté en date du 22 septembre 2007.

### **Les réalisations, abandons et réalisations partielles du *Projet d'aménagement de la capitale nationale***

Dans la section concernant les propositions d'aménagement du chapitre un, une carte permettant de localiser l'endroit où Gréber avait prévu la réalisation de chacune de ses 32 recommandations fut proposée. La comparaison visuelle des deux cartes précédentes, accompagnée d'un examen plus détaillé de chacune des recommandations, permet de séparer les recommandations en trois catégories ; celles qui furent réalisées,

celles qui furent abandonnées et celles qui furent réalisées partiellement ou avec certaines modifications.

Sur l'ensemble des 32 recommandations présentées dans le plan d'aménagement, près de 60 %, soit 19 propositions sur 32 furent réalisées. Par conséquent, 13 recommandations furent soit partiellement réalisées ou tout simplement mises de côté. Parmi ces 13 propositions, six d'entre elles ont eu droit à une réalisation partielle, tandis que les sept autres furent abandonnées.

Au-delà de ces statistiques, il est important de vérifier s'il existe certaines caractéristiques qui unissent ou différencient ces trois catégories de recommandations. Y-a-t-il certains liens à faire entre les objectifs et la nature de ces recommandations et leur destin respectif ?

### **L'héritage encore présent du Plan Gréber**

Comme nous l'avons déjà souligné, on note qu'une majorité des recommandations du Plan Gréber furent réalisées. Sans en faire l'énumération, il est possible de tracer un portrait général des secteurs visés par ces réalisations. Tout d'abord, on s'aperçoit que la quasi totalité des opérations visant la relocalisation des équipements ferroviaires furent menées à terme (no.2, 7, 8, 9, 19, 24 et 31)<sup>100</sup>. Le double objectif de cette relocalisation était, d'une part, de procéder à un « ménage » du centre-ville en le vidant de ces gros équipements encombrants et non-esthétiques et, d'autre part, de permettre l'élaboration d'un réseau de circulation plus efficace et rationnel.

Sans proposer de façon explicite qu'il faille éliminer les équipements industriels des rives de la rivière Outaouais, Gréber énonça une série de recommandations qui suggèreraient fortement cette intention. Tout d'abord, la relocalisation des équipements ferroviaires en périphérie du centre-ville rendait la situation centrale et riveraine des industries moins attrayante. De plus, un vaste programme d'embellissement, de création

---

<sup>100</sup> Les numéros entre parenthèses correspondent aux numéros attribués aux différentes recommandations de Gréber, telles que présentées dans le chapitre I.

d'espaces verts et de promenades, principalement situés en bordure des cours d'eau, fut proposé (no.3, 6, 22, 25, 28, et 31). Finalement, Gréber recommanda la mise en place d'un réseau de voies de communication rapide permettant de relier les diverses parties de la ville à la nouvelle zone industrielle située à proximité de l'endroit où furent relocalisés les installations ferroviaires (no.29). Encore une fois, ces recommandations semblent s'inscrire dans une volonté d'embellissement du centre-ville suite à la relocalisation des équipements industriels dans le sud de la ville d'Ottawa.

Les autres recommandations qui ne répondent pas directement aux objectifs de nettoyage du centre-ville et de verdissement des rives des cours d'eau, proposent soit l'aménagement d'autres espaces verts ou promenades sur le territoire de la capitale nationale (no. 5, 8, 10, 16 et 17), soit la rationalisation et l'amélioration du réseau de circulation (no.1, 7, 12, 13, 18, 26) ou soit la décentralisation des activités gouvernementales en proposant l'installation d'édifices publics un peu partout sur le territoire (no.14). L'objectif de Gréber est clair, il veut que la région inscrive son attractivité dans la beauté de son site et de son aménagement. Pour ce faire, l'accent est continuellement mis sur le potentiel esthétique des spécificités géographiques du territoire, et un aménagement de style beaux-arts, mettant en vedette le paysage et certains ces principaux monuments du centre-ville.

### **Ce que nous révèlent les recommandations abandonnées ou modifiées**

Il est difficile de tracer un portrait homogène quant aux recommandations abandonnées ou modifiées. Celles-ci regroupent la construction d'un garage couvert, voisin du Château Laurier (no.4), l'extension de la zone industrielle de Hull sud (no.11), la construction d'un boulevard dans le nord de l'île de Hull (no.12), l'élargissement de la route d'Aylmer (no.13), la construction et la décentralisation de certains édifices et institutions publics (no.14 et 20), l'aménagement de la Terrasse commémorative dédiée aux Canadiens tombés au champ d'honneur durant la Seconde Grande Guerre (no.15), la construction d'une esplanade et d'un garage sous-terrain à l'extrémité ouest de la coline du Parlement (no.21), l'achèvement de la ligne ferroviaire de ceinture et de la

construction d'un pont ferroviaire traversant l'île Duck (no.23), le déplacement du pont interprovincial et la construction de la nouvelle gare de Hull (no.26), l'achèvement de l'extrémité est de la place de la Confédération par l'établissement d'une boucle tournant à droite et d'un passage inférieur relié à la rue Sussex et à la nouvelle entrée inférieure du Château Laurier (no.27), la construction d'un boulevard entre le pont Hurdman et la place de la Confédération (no.30) et la suppression de la ligne actuelle du Pacifique-Canadien vers Prescott, entre le pont Prince-de-Galles et la nouvelle ligne de ceinture au sud de la rivière Rideau (no.32).

Malgré cette hétérogénéité, il est tout de même possible de souligner divers aspects et points communs qui unissent certaines de ces propositions. Tout d'abord, les deux projets visant à construire des espaces de stationnement autour de la colline parlementaire, furent abandonnés. De plus, à l'exception de quelques-unes de ces recommandations, la plupart de celles-ci visaient essentiellement des aménagements en périphérie du centre urbain. Cette observation rappelle que la priorité de l'époque consistait principalement à procéder au réaménagement et à l'embellissement du centre. Par ailleurs, certaines recommandations abandonnées ont très certainement subi ce sort parce qu'elles pouvaient porter préjudice à un autre objectif fondamental, soit l'embellissement des rives des divers cours d'eau de la région et l'esthétisme général du centre-ville. Ce fut très certainement le cas concernant les deux projets de stationnement, ainsi que l'extension de la zone industrielle de Hull sud.

Le portrait des résultats de la mise en œuvre des recommandations Gréber étant tracé, il est maintenant possible de présenter les causes qui expliquent ces résultats d'aménagement. Cependant, il est parfois difficile de faire une distinction claire entre les projets qui ont vu ou non le jour en raison de leurs impacts sur le développement, ou plutôt en raison de facteurs d'ordre plus politique ou économique. Afin de mieux comprendre si la réalisation ou non des propositions de Gréber découle de causes reliées à la structuration interne du territoire plutôt qu'à la conjoncture de l'époque, il faut se référer au schéma de la structuration morphogénétique de la région, tel que présenté à la fin du deuxième chapitre (carte 2).

## ***Comparaison entre le schéma de Gréber et le schéma de la structuration morphogénétique de la région de la capitale nationale***

### **Comparaison visuelle**

Les deux schémas suivants permettent d'apporter un support visuel à la comparaison entre les opérations prévues par Gréber et la structure de la région.

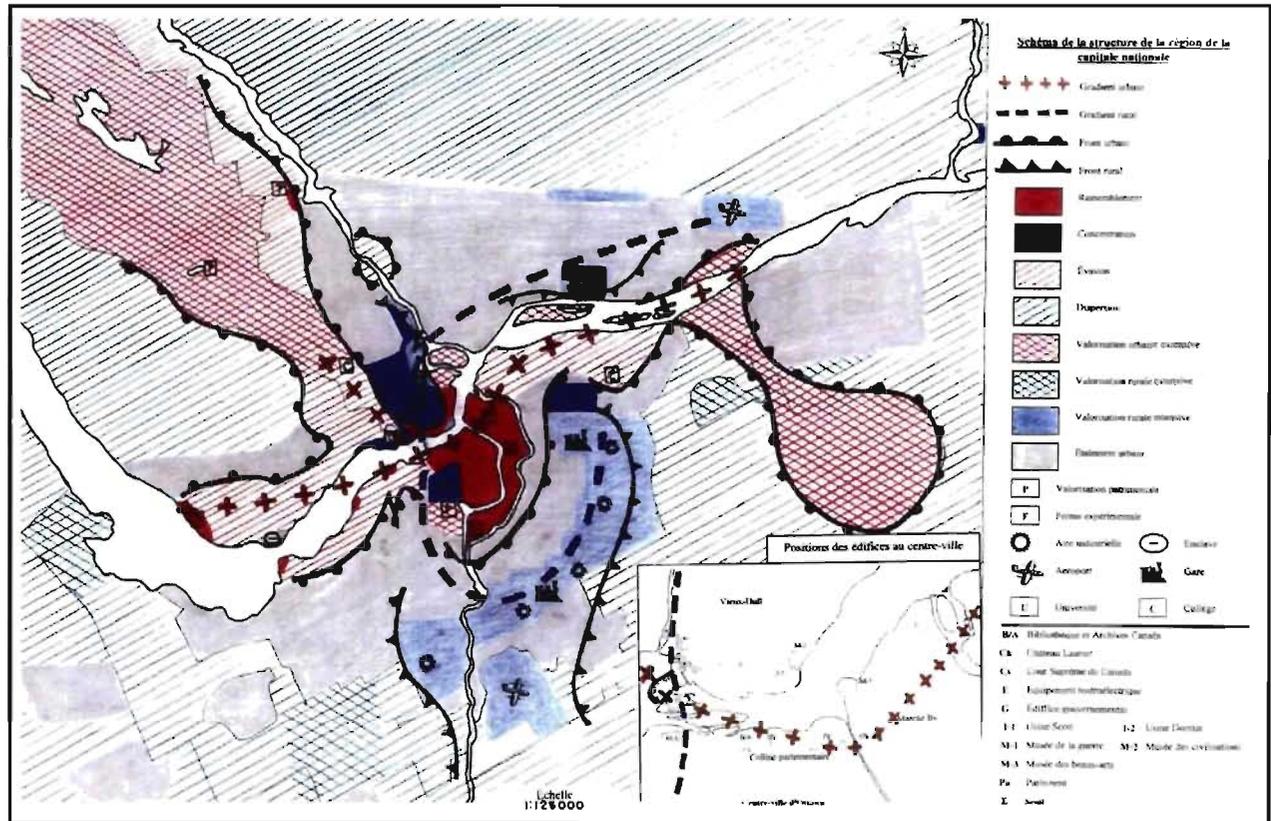
**Fig. 43**



Source : J. Gréber, The national Capital Planning Service, Plan directeur de la Capitale ; Ottawa-Hull and environs , 1950.

Fig. 44 <sup>101</sup>

### Schéma de la structure de la région de la capitale nationale



### Les opérations de Gréber v.s. l'alignement des gradients

Comme mentionné précédemment, la formation des gradients rural et urbain sur le territoire de la capitale nationale remonte au 19<sup>e</sup> siècle. À cette époque, leur configuration n'était pas encore définitivement fixée, mais elle laissait tout de même présager l'alignement actuel.

<sup>101</sup> Pour une meilleure vue des détails du schéma, voir la version grand format (11x17) fournie à la fin du chapitre 2 (carte 2).

## **L'influence du gradient urbain sur les recommandations de Gréber**

Au 19<sup>e</sup> siècle, une série de grandes propriétés de campagne s'alignent vers l'ouest, à partir de l'île de Hull, en direction d'Aylmer. Cet alignement constitue des premières manifestations du gradient urbain. Ces positions, fortement valorisées du fait qu'elles sont à proximité de la rivière et des collines du bouclier canadien, génèrent une certaine mise en valeur de la trajectoire. La même situation s'observe du côté ontarien, mais cette fois-ci vers l'est. C'est le développement des quartiers New Edinburgh et Rockcliffe marqué par l'installation de la bourgeoisie sur cet escarpement faisant face à la rivière Outaouais. Un peu plus tard, au début du 20<sup>e</sup> siècle, les premières mises en valeur du paysage qu'offre la pointe du bouclier canadien se manifesteront à la faveur de l'installation de Mackenzie King à Kingsmere puis de la création du Parc de la Gatineau.

Les occupations et aménagements mentionnés ci-dessus s'articulent au gradient urbain et sont déjà bien en place avant même l'arrivée de Gréber. Même si rien dans le plan Gréber ne permet de soutenir qu'il avait détecté cette structuration profonde, on peut se demander si ce dernier s'est servi de ces valorisations déjà présentes afin de bonifier ses propositions d'aménagement et d'assurer, dans une certaine mesure, la réalisation de celles-ci.

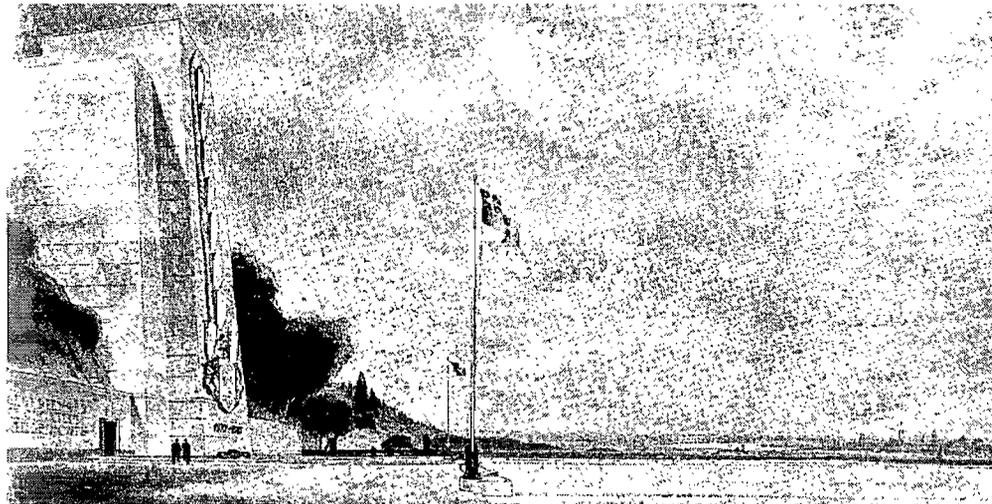
Sans être nécessairement conscient de la notion de gradient urbain, Gréber percevait l'existence d'une certaine valorisation en bordure de la rivière et dans les collines du Parc de la Gatineau. À la lecture de ses recommandations, il est évident que Gréber a immédiatement compris que la mise en valeur de la région devra se faire principalement à la faveur de la mise en valeur de ses qualités esthétiques principalement associées aux éléments de son paysage. Ces qualités esthétiques se manifestent principalement à travers la rivière Outaouais, la rivière Rideau, le canal, les espaces verts du Parc de la Gatineau et les chutes Chaudières et Rideau.

Une série de recommandations vise une partie de la rive ontarienne, située vis-à-vis l'axe d'évasion partant de Hull, en direction d'Aylmer (no.5, 6, 25, 31). À travers l'aménagement de parkways, le développement du réseau routier et l'aménagement des

berges de la rivière, il tente de reproduire sur la rive ontarienne le type de développement qui se retrouve sur la rive québécoise. Cette volonté de mise en valeur fonctionna et une certaine forme d'établissement reliée à de l'évasion s'y est installée. Le succès de ses recommandations relève donc de la structure présente, ayant ainsi favorisé la valorisation de ces lieux à travers la vision positive des particularités géographiques de l'endroit. Il est alors question du déplacement du front urbain à la faveur de la revalorisation de la rivière Outaouais. Le *parkway* et l'aménagement de parcs situés en bordure de la rivière ont alors agit à titre de corridor foncier permettant de franchir l'obstacle du secteur des plaines LeBreton, encore fortement associé à des occupations industrielles. Ces aménagements ont donc favorisé le déploiement de nouvelles occupations.

L'aménagement de certaines infrastructures sur le territoire du Parc de la Gatineau (no.15, 16, 17) ont permis de consolider la trajectoire du corridor foncier du Parc de la Gatineau. Ces recommandations proposent d'une part la création d'un réseau routier, essentiellement sous forme de *parkways*, permettant d'améliorer l'accès au Parc, ainsi que l'aménagement d'une terrasse commémorative pour les soldats de la Deuxième Guerre mondiale. Deux de ces trois recommandations, visant l'amélioration de l'accessibilité au site, furent réalisées. Cependant, la recommandation concernant la terrasse commémorative fut abandonnée. Il serait difficile d'affirmer que cet échec relève plutôt de la conjoncture que de la structure, car à première vue, un tel aménagement aurait été en conformité avec le type de valorisation du territoire à cet endroit. En effet, plutôt que de construire un deuxième monument voué à la reconnaissance des soldats, la CCN a plutôt décidé d'ajouter une plaque commémorative au monument déjà présent au centre-ville d'Ottawa. L'ampleur du projet de Gréber laisse également croire qu'il aurait été très coûteux de mener à terme un tel projet. Cependant, l'aspect économique à lui seul ne semble pas suffisant afin d'expliquer l'abandon de cette recommandation. Il est possible de croire que l'abandon de ce projet de terrasse fut engendré par de l'autocensure. L'ampleur, l'architecture et la symbolique du projet font dangereusement référence au marquage d'une conquête.

Fig. 45



CROQUIS MONTRANT LES POSSIBILITÉS OFFERTES PAR LE SITE, POUR AMÉNAGER UNE TERRASSE COMMÉMORATIVE DOMINANT LA RÉGION URBAINE DE LA CAPITALE.

Source : J. Gréber, Service d'aménagement de la capitale nationale, Croquis montrant les possibilités offertes par le site, pour aménager une terrasse commémorative dominant la région urbaine de la capitale, 1950.

Son positionnement à flanc de montagne, dominant la région de l'Outaouais québécois, renchérit cette symbolique. Sous toute réserve, il est possible de croire que les autorités ont alors abandonné le projet, en raison de son potentiel d'association avec certains monuments érigés en Allemagne et en Italie durant les années 1930-1940. Un certain sentiment de gêne, serait donc à l'origine de l'abandon de la proposition de Gréber. On explique alors le résultat, à l'inverse des motifs purement économiques, à l'aide d'une perspective et d'une interprétation structurale du geste d'abandon.

Malgré qu'elle ne fût pas réalisée, cette volonté de mettre en valeur le site du Parc de la Gatineau et d'y implanter des institutions ou monuments, témoigne de la tendance à vouloir confirmer une valorisation urbaine du territoire. L'influence du corridor foncier est donc manifestement présente et forte, même si parfois, elle se manifeste à travers des propositions d'aménagement qui ne seront pas réalisées.

Le gradient urbain dont les manifestations sont aujourd'hui perceptibles jusqu'au nord est de la ville d'Ottawa, à travers la rivière des Outaouais, limitait, à l'époque de

Gréber, le déploiement de son influence au quartier de Rockcliffe. Ce quartier, déjà bien aménagé, ne fut pas l'objet de recommandations, car sa mise en valeur ne nécessitait aucune intervention supplémentaire.

### **L'influence du gradient rural sur les recommandations de Gréber**

Le gradient rural était à l'époque de Gréber et même avant son arrivée, beaucoup moins manifeste que le gradient urbain. La structure rurale se manifestait de façon discontinue. Les positions de valorisation rurale étaient encore trop dispersées sur le territoire et dans plusieurs cas, elles étaient le résultat de contraintes économiques fortes non durables, plutôt que d'une structuration sous-jacente. Ce fut notamment le cas de l'implantation d'établissements industriels en bordure de la rivière Outaouais. La configuration du gradient rural telle que présentée sur le schéma de la structuration de la région ne sera adoptée qu'après les manifestations lourdes apparues en périphérie du centre-ville d'Ottawa, durant la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle.

Évidemment, dans l'esprit du planificateur, un aménagement urbain idéal serait complètement dépourvu de zones ou de trajectoires fortement associées à des qualités d'occupation rurale. Les tentatives de revalorisation de quartiers ouvriers ou industriels à travers l'implantation d'éléments « valorisants » ou l'aménagement de ceux-ci à l'image de quartiers haut de gamme, n'est pas chose nouvelle. Dans bien des situations, la pratique de l'urbanisme fonctionne encore selon cette logique et prétend que l'investissement ou le décret de valeur sur un territoire, aurait nécessairement un impact positif sur le milieu d'accueil. Cependant, la géographie structurale nous pousse à remettre en question ce type d'intervention. La mise en valeur d'un territoire dépend moins des investissements et des interventions qui lui sont imposés, que d'une concordance à une structure sous-jacente résultant d'une dynamique anthropologique et sociopolitique propre à ce dernier.

Comme la plupart des planificateurs de son époque, Gréber concevait ses interventions selon une logique moderniste et fonctionnaliste. Il croyait donc qu'un

aménagement de qualité et l'implantation d'éléments valorisants au sein des zones industrielles, auraient un effet positif sur celles-ci, assurant par le fait même, une transformation en profondeur et durable de ces espaces, et ce, malgré la forte présence de qualités d'occupation rurale.

À l'époque où l'on s'apprête à mettre en œuvre les propositions de Gréber, le gradient rural n'était pas encore présent sous sa configuration actuelle. Le gradient urbain s'étant imposé en premier lieu, Gréber devait donc relocaliser certains équipements associés à la ruralité en dehors de la zone d'influence urbaine. À cette époque, on comprend et tolère mal la notion de configuration de seuil. La cohabitation de valeurs rurales et urbaines en mode rapprochée ne devrait pas exister et ne fait pas de sens aux yeux des autorités de l'époque. Les gens s'expliquent mal que des quartiers ouvriers et des installations industrielles soit situées si proche des édifices de la colline parlementaire. Gréber entreprendra donc une campagne de relocalisation et d'élimination de ces structures industrielles. Le territoire en périphérie du centre-ville revêtait toutes les qualités nécessaires pour accueillir cette relocalisation. Il est composé de grands espaces plats aux sols peu fertiles, pouvant accueillir de grosses installations. Gréber, à travers cette relocalisation des infrastructures industrielles, aurait donc contribué à faire ressortir certaines manifestations du gradient rural, et contribua au verrouillage rural de ces lieux peu valorisés.

Depuis les années 1950, l'alignement des zones industrielles sur la Rive ontarienne tend à s'éloigner des cours d'eau. Cette observation laisse croire qu'il existe une structuration rurale qui attirait en périphérie du centre ces installations associées à des valeurs d'occupation rurale. Parallèlement, le retour vers la prédominance d'une valorisation urbaine de la rivière, entre la chute des Chaudières et la chute Rideau, a également repoussé ses équipements des rives de l'Outaouais.

La présence du gradient rural sur la rive québécoise et sa configuration quasi parallèle à celle du gradient urbain, s'explique par la double perception liée à la rivière. Celle-ci est à la fois perçue comme une source d'énergie et une voie de

communication utile à l'industrie, et également perçu comme un paysage naturel associé aux valeurs romantique et écologique. Les manifestations associées aux valeurs rurales, soit l'implantation d'industries sur la rive québécoise, résisteront à la valorisation esthétique de la rivière principalement en raison d'un manque de volonté d'intervention sur la rive québécoise. L'intérêt principal de la CCN à cette époque, ne se situe vraisemblablement pas à cet endroit, mais plutôt au cœur même de la région de la capitale nationale.

L'influence plus concrète de cette structure sur l'aménagement actuel de la région et les recommandations de Gréber seront très évidentes. Tout d'abord, les travaux concernant la relocalisation des infrastructures ferroviaires seront réalisés sur les terrains situés entre le centre-ville et la ceinture de verdure (no.2, 9, 24, 28). De plus, l'aménagement des nouveaux quartiers d'habitation à proximité de cette nouvelle zone industrielle sera également mené à terme, accompagné de l'établissement d'un réseau routier permettant de raccrocher ces nouveaux quartiers au reste de la ville (no.29). Cependant, ces unités de voisinages ne sont d'aussi bonne qualité que l'avait prévu Gréber. Malgré les efforts concernant l'implantation d'un réseau de parcs urbains à l'intérieur de ces quartiers, ceux-ci ne sont pas devenus les beaux quartiers qu'avait prévu l'auteur du plan. Principalement en raison de leur proximité par rapport au gradient rural, ceux-ci furent captés par le front et sont devenus, au mieux, des quartiers associés à de l'étalement urbain.

La configuration du gradient rural au sud du centre-ville d'Ottawa a également eu un effet négatif sur certaines autres recommandations. Le schéma ci-après (fig. 46) illustre l'aménagement que proposa Gréber, et révèle que ce dernier semblait vouloir mettre en valeur ces nouvelles zones fortement marquées par la présence industrielle à l'aide de boulevards grandioses et d'éléments valorisants. Les trois éléments identifiés sur le schéma, soit le carrefour routier en forme d'étoile, l'entrée composée d'un large mail bordé d'immeubles modernes et un grand boulevard en partance de la nouvelle gare Union, n'ont pas été réalisés. Leur implantation dans ce type de quartier ne faisait tout simplement pas de sens et aurait été en contradiction avec la structure de cet espace.

Ceux-ci n'auraient, sans aucun doute pas eu l'effet escompté concernant la valorisation des quartiers avoisinants.

En périphérie du carrefour routier en forme d'étoile, il devait y avoir l'implantation, selon les recommandations de Gréber toujours, d'un stade, d'un jardin botanique, d'un jardin zoologique ainsi que de quelques édifices regroupant des activités gouvernementales. Aujourd'hui, l'infrastructure routière en forme d'étoile « formant le point de distribution de l'entrée sud de la capitale »<sup>102</sup>, ne fut pas réalisée et seuls les trois édifices gouvernementaux (Revenu Canada, Postes Canada, et Travaux publics Canada) furent réalisés. Rappelons que ces trois édifices, situés à l'extérieur du centre-ville, sont des bâtiments à bureau assez conventionnel, aménagés dans un endroit peu convivial, séparé par de boulevards à quatre voies et entouré de vastes stationnements. La construction de ces trois édifices résulte très certainement de la volonté de décentralisation des activités gouvernementales proposée par Gréber. Les aménagements associés à des qualités d'occupation urbaine ne furent donc pas réalisés à cet endroit, principalement en raison de la structuration des lieux articulés au gradient rural. Par exemple, le stade prévu à cet endroit fut relocalisé plus au nord, en bordure du canal Rideau, dans la zone de rassemblement, associée à des qualités d'occupation urbaine.

---

<sup>102</sup> Jacques Gréber, (1950), *Projet d'aménagement de la capitale nationale*, Ottawa : Service d'aménagement de la capitale nationale, pp. 233.

Fig. 46



Source : J. Gréber, The national Capital Planning Service, Plan directeur de la Capitale ; Ottawa-Hull and environs , 1950.

Les propositions de Gréber, visant principalement la mise en valeur des espaces situés à proximité de la nouvelle zone industrielle, semblent avoir été confrontées à une réalité structurale forte, entraînant comme conséquence leur abandon.

## **Les opérations de Gréber v.s. le déploiement des zones d'influence urbaine et rurale**

Tout d'abord, il est important de rappeler que le schéma de la structure de la région de la capitale nationale présenté précédemment, est un portrait de la structuration morphologique actuelle. Au temps de Gréber, la configuration de cette structure ne s'était pas encore manifestée au même niveau qu'aujourd'hui. La mise en chantier et la réalisation des opérations d'aménagement proposées par Gréber ont contribué à faire ressortir les manifestations de cette structure sous-jacente.

Le rôle principal qu'ont pu jouer ces opérations se situe dans le déploiement des zones d'influence dites urbaines et rurales. La présence des gradients ayant eu un impact sur les principales recommandations, il est maintenant possible de croire que ces réalisations ont également eu, par la suite, un impact sur les qualités d'occupation des différents lieux sur le territoire.

### **Le déploiement des zones d'influence urbaine et les recommandations de Gréber**

Certaines des recommandations présentes dans le projet d'aménagement de Gréber ont contribué à façonner et à circonscrire les zones d'influence urbaine. Au-delà de l'influence du gradient urbain, comme en témoigne le schéma de la structure urbaine, certaines zones, aux qualités d'occupation urbaine, débordent largement du périmètre immédiat du gradient. Certains aménagements sont venus assurer un déploiement et un agrandissement de ces aires d'influence, créant ainsi des zones de valorisation urbaine. On parle alors du déploiement de fronts urbain venus moduler la configuration des aires de valorisations urbaines portées par le gradient.

Tout d'abord, le déploiement de la zone de rassemblement au centre-ville d'Ottawa, fut principalement rendu possible suite au retrait des équipements ferroviaires, à l'implantation d'un réseau routier efficace et à la réserve de terrains pour l'aménagement d'infrastructures gouvernementales (no.1, 2, 3, 3, 7, 8, 9, 14, 24, 28).

Ces interventions, ont ainsi permis la mise en valeur du centre-ville et de ses quartiers avoisinants. Il est également important de noter que la présence de deux universités, situées à proximité du centre, permet ainsi d'agrandir et d'assoir certains piliers de cette zone d'influence sur ces deux institutions prestigieuses.

Les zones d'évasion s'étendent entre l'aire associée au vacuum et trois espaces-ibles situés en retrait du centre urbain. Certains d'entre-eux, notamment celui située sur la rive québécoise entre Hull et Aylmer, celui qui pénètre dans le Parc de la Gatineau et celui sur la rive ontarienne correspondant au quartier de Rockcliffe, étaient déjà bien présents avant même les interventions de Gréber. Là où il est possible de croire que les interventions proposées par Gréber ont eu un rôle plus important à jouer, c'est au niveau de la zone d'évasion contenue entre le centre-ville d'Ottawa et le quartier de Bayshore. La création d'un corridor foncier à l'aide de l'aménagement de plusieurs *parkways* et le verdissement de la rive a eu comme conséquence de provoquer l'apparition d'une certaine forme d'évasion sur ce territoire. Le retour vers une valorisation du plan d'eau et la mise en œuvre d'aménagement participant à la mise en scène de ce paysage ont donc attirer plusieurs individus vers ces lieux.

Les zones de valorisation urbaine extensive, qui se situent à l'est sur la Rive ontarienne et au nord-ouest sur la Rive québécoise, ont un passé de valorisation très distinct l'une de l'autre. La zone correspondant au territoire du Parc de la Gatineau avait subi ses premières formes de valorisation bien avant la mise en œuvre des recommandations de Gréber. Ces formes de valorisation primitive remontent au tout début du 20<sup>e</sup> siècle, lors de la construction de Kingsmere et du dépôt du rapport Todd. L'endroit est alors perçu comme une oasis, permettant d'assurer la présence de milieux naturels à proximité d'une région en plein développement industriel. Le potentiel esthétique de l'endroit et les paysages qu'offrent les collines du bouclier canadien sont à la base même de cette valorisation.

L'autre zone de valorisation urbaine extensive, située principalement sur la rive ontarienne, à l'est de la ville d'Ottawa, a une histoire bien différente de celle du Parc de

la Gatineau. Celle-ci, principalement constituée du territoire de la Mer Bleue, ne fut l'objet d'une valorisation que très récemment. Ce territoire marécageux retenait peu l'attention avant l'avènement des considérations écologiques au cours des années 1980. Cette zone, généralement perçue comme *no mans land*, étant donné la mauvaise qualité du sol, fut longtemps utilisée comme terrain de pratique par l'armée canadienne. Cependant, au cours des trois dernières décennies, une conscience environnementale et écologique s'est développée. Cet immense terrain marécageux, fut alors reconnu pour sa très grande biodiversité. Depuis, 1995, les autorités ont alors décidé d'en faire une aire protégée et d'y aménager quelques équipements servant à la recherche et aux activités récréotouristiques. Ce revirement de situation, provoqué par l'avènement de nouvelles valeurs au sein de notre société, est donc à l'origine du déploiement de cette zone de valorisation urbaine extensive. Dans ce cas-ci, le rôle qu'ont pu jouer les recommandations de Gréber se limite à la conservation de la ceinture de verdure et à la volonté d'y implanter une série d'activités liées à la recherche et à la récréation. Gréber ne semblait cependant manifester aucune sensibilité particulière envers cette section du territoire, car à cette époque, les terrains marécageux ne représentaient pas un lieu potentiellement valorisable.

### **Le déploiement des zones d'influence rurale et les recommandations de Gréber**

Des changements survenus au sein des valeurs de la société eurent un impact auprès des perceptions qu'avait la population par rapport à certains lieux sur le territoire. Ce fut principalement le cas du retour vers une valorisation positive et urbaine des cours d'eau, axée sur l'esthétisme et l'écologisme associés à ceux-ci. Ces changements ont également eu un impact au niveau des manifestations associées aux aires d'influence rurale. Certaines structures industrielles, certains bâtiments ou certains quartiers s'étant manifestés avant l'arrivée de Gréber ont parfois résisté ou parfois cédé aux interventions menées par le retour en force de la valorisation des cours d'eau.

Tout d'abord, plusieurs fronts urbains se sont déployés et ont à travers le temps englobé d'anciennes aires rurales. Les zones dites de concentration, étaient à l'époque de Gréber beaucoup plus présentes sur le territoire. Celles-ci ont considérablement diminué en étendue suite aux interventions de nettoyage et de mise en valeur des centres urbains. Cependant, certaines d'entre elles ont résisté et sont encore bien présentes. Elles correspondent à des quartiers ouvriers dont Gréber s'est peu soucié. La zone de concentration située dans le secteur de Templeton sur la rive québécoise, en bordure de la rivière Outaouais, fut laissée intacte et passa complètement inaperçue dans les recommandations d'aménagement. La zone située dans le secteur Hull, correspondant aux quartiers du Vieux-Hull et de Wrightville, est constituée d'anciens quartiers industriels isolés du centre urbain en raison des bastions d'édifices gouvernementaux érigés durant les années 1970 et 1980. Ces édifices sont alors venus couper totalement les liens existant entre les centres-villes d'Ottawa et de Hull, repoussant ainsi ce secteur de la Rive québécoise en dehors de la zone d'influence urbaine. Les zones de concentration situées sur la rive ontarienne correspondent à d'anciens faubourgs industriels. Le quartier Centretown West, fut coupé du centre-ville lors de l'expropriation du quartier des plaines LeBreton, maintenant devenue le site du musée canadien de la guerre. De plus, parmi les recommandations de Gréber concernant la relocalisation des chemins de fer, le seul tronçon situé dans le centre-ville n'ayant pas été déplacé traverse ce quartier. L'autre aire de concentration se situe à proximité de la zone où furent relocalisés les équipements industriels, dont la nouvelle gare de marchandise située au sud de ce dernier.

Cette relocalisation des équipements ferroviaires et industriels a également contribué au déploiement de la zone de valorisation rurale intensive. Cette aire, essentiellement composée d'usines, d'entrepôts, d'équipement ferroviaire, se manifeste en périphérie de la configuration du gradient rural.

Les zones de valorisation rurale extensive sont principalement reliées aux recommandations ayant fait la promotion de l'utilisation des terrains compris dans la ceinture de verdure au sud de la ville d'Ottawa, comme opportunité de recherche et d'utilisation publique. Sans être directement relié à l'une des 32 recommandations,

Gréber fait toutefois référence à ces terrains situés en périphérie du centre urbain, comme étant l'emplacement idéal afin d'accueillir ce type d'activité<sup>103</sup>.

Soulignons que les valeurs positionnelles captées par la ceinture verte sont diamétralement opposées du côté québécois et ontarien. Cette ceinture verte a un statut et une fonction différente sur chacune des deux Rives. Du côté ontarien, celle-ci est davantage un outil destiné à contenir le développement urbain qu'un territoire mis en réserve en raison de ses ressources. Du côté québécois, la ceinture verte jouit d'un statut de parc protégé et son rôle est directement associé à ses caractéristiques géographiques et aux ressources que renferme son territoire.

Les zones de dispersion qui bordent l'ensemble du territoire de la capitale régionale étaient présentes bien avant l'arrivée de Gréber. Il en encouragea le maintien à travers sa vision empruntée au mouvement du *Garden City*. La présence de zones agricoles ou de territoires tout simplement non occupés en périphérie des villes, contribue, selon Gréber, à limiter le phénomène d'étalement urbain. De plus, il souligne dans son projet d'aménagement, l'importance du maintien de la culture maraîchère et propose d'utiliser une partie des terres fertiles de la ceinture de verdure à cet effet.

En résumé, il est possible de constater que la structure de la région et les interventions proposées par Gréber se sont, au cours des décennies, mutuellement influencées. La présence des gradients urbain et rural, a très certainement eu un impact, non seulement sur les opérations que proposa Gréber, mais également sur leur réalisation. Par la suite, la mise en œuvre du principal plan d'aménagement de la région de la capitale nationale, renforça la structuration actuelle de la région. La réalisation des recommandations de Gréber a donc contribué au déploiement des différentes zones de valorisation sur le territoire.

---

<sup>103</sup> GRÉBER, Jacques, (1962), « Ottawa, An Exemple or Urban and Regional Planning Afforded by a Foreign Capital », *La vie urbaine*, n° 1, January-March, pp. 223-237.

Malgré la présence d'un plan d'aménagement et le mandat clair de la CCN de mettre de l'avant les recommandations de ce plan, certaines opérations n'ont cependant pas vu le jour. Les explications fournies à cet effet tentent de faire la distinction entre les causes conjoncturelles ou structurales pouvant expliquer ces modifications. De plus, certaines opérations majeures imprévues furent réalisées. Il est important de comprendre les circonstances qui ont mené à la mise en œuvre de celles-ci et la relation qui existe entre ces aménagements imprévus et la structure de la région.

### ***La réalisation des aménagements imprévus et la structure de la région***

Au cours des années qui suivirent le dépôt du projet d'aménagement de Gréber, la population de la région subit certains changements sociaux, économiques et politiques. Ces nouvelles considérations, imprévues par les plans de développement de l'époque, ont eu un impact important sur le développement de la région. Elles ont modifié les valeurs de la société et du même coup influencé la vision que la population se faisait de son territoire. Ces changements eurent donc un impact sur la structure de la région. L'évolution des mentalités poussa les autorités de l'époque à abandonner certaines planifications prévues par Gréber, et mena à la réalisation de certains aménagements qui n'avaient pas été prévus par le schéma d'ensemble.

### **L'unité canadienne et l'aménagement de la région de la capitale nationale**

Vers la fin des années 1960, plusieurs questions quant à l'unité canadienne font surface. Les problèmes concernant la place du Québec à l'intérieur du pays et les relations entre les francophones et anglophones sont au cœur des préoccupations du nouveau gouvernement libéral à Ottawa. Les autorités cherchent alors des solutions durables à ces problèmes. Certaines interventions au niveau de l'aménagement urbain apparurent alors comme une solution aux problèmes d'intégration du Québec au reste du Canada. Comme l'explique Caroline Andrew :

« La région de la capitale nationale devient un élément de la stratégie du gouvernement fédéral pour relever le défi des relations avec le Québec. La Commission royale d'enquête sur le bilinguisme et le biculturalisme étudie la région de façon particulière et recommande des améliorations. En tentant d'assurer une répartition plus équitable des avantages reliés à la présence du fédéral sur les deux rives de l'Outaouais, le gouvernement essaie de réparer les injustices qui ont nourri les protestations du gouvernement et du peuple québécois. Par une plus grande intégration physique de la rive québécoise, on ne peut que rendre plus difficile la séparation du Québec. »<sup>104</sup>

Afin de répondre à cette vision intégratrice, les urbanistes de l'époque tentent de trouver des solutions à ces préoccupations. Andrew explique le choix du centre-ville Hull comme lieu d'intervention privilégié, dû à sa proximité avec la colline parlementaire :

« Les spécialistes de l'aménagement cherchent de plus en plus à développer des noyaux urbains viables et animés. La vision décentralisatrice des années 1950 est remplacée par une nouvelle vision urbaine qui met l'accent sur l'importance de la centralisation. La proximité du centre-ville de Hull par rapport à la colline parlementaire en fait un site très attirant pour des édifices fédéraux. On peut donc estimer, en ce cas, que ce qui est bon quant à la planification l'est aussi politiquement. »<sup>105</sup>

Cette nouvelle vision centralisatrice s'oppose donc à celle mise de l'avant par Gréber, qui prônait plutôt la décentralisation des édifices gouvernementaux sur le territoire. Ce premier changement au niveau des valeurs, mènera au premier imprévu et donnera lieu à la construction du complexe de la Place du Portage et aux Terrasses de la Chaudière.

L'impact qu'a eu l'aménagement de ces deux immenses complexes fut très important pour le reste du quartier dans lequel ils furent implantés. Tout d'abord, ceux-ci sont venus bloquer complètement les relations pouvant exister entre le quartier du Vieux-Hull, la rivière Outaouais et la rive ontarienne. En voulant améliorer la qualité du quartier, les autorités ont, à travers ces aménagements, plutôt contribué à son

<sup>104</sup> Chad Gaffield (dir.), (1994), *Histoire de l'Outaouais*, Québec : IQRC, pp. 470-471.

<sup>105</sup> *Ibid.*, p. 471.

étouffement et à son exclusion de toute dynamique possible avec le reste du centre urbain de la région. L'effet qu'entraîna la construction de ces édifices sur la structure de la région fut donc un verrouillage, quasi définitif, de la zone associée au vacuum sur la rive québécoise.

**Fig.47**



Source : NCC Watch :  
<http://www.nccwatch.org/tombstones/confederation.htm>



Source : Canada: Dept. of Public Works / Library and Archives Canada / e000700186 (1975)

De plus, à l'époque de ces interventions, le quartier ouvrier du Vieux-Hull ne jouissait d'aucune considération patrimoniale ou reconnaissance historique suffisamment forte pour assurer une requalification des lieux. La perception négative de ce quartier a donc facilité l'intervention fédérale qui tentait à la fois de répondre à un problème d'unité canadienne et de requalification de la zone associée au vacuum. La configuration de seuil du lieu a donc rendu possible l'implantation de telles infrastructures à cet endroit.

Au cours des années 1980, la CCN entreprit également l'aménagement de grandes institutions culturelles de part et d'autre de la rivière. Il fut d'abord question du musée des beaux-arts et du musée canadien des civilisations durant les années 1980 et du musée canadien de la guerre en 2005. Leur implantation dans le cœur de la région n'est pas un hasard. La CCN tentait une fois de plus d'implanter de façon massive des équipements fortement valorisés à l'intérieur de l'aire associée au vacuum. L'intention était de renverser la vapeur et de refaire du cœur de la région un pôle d'attraction fondé sur des qualités esthétiques et touristiques plutôt qu'industrielles.

## **L'émergence du mouvement écologique et l'aménagement de la région de la capitale nationale**

C'est au cours de la décennie 1980 qu'apparaît, de façon plus importante, le mouvement écologique au Québec. L'arrivée de ce nouveau mouvement social viendra influencer la mise en œuvre des recommandations de Gréber. En effet, les motivations purement esthétiques évoquées par le plan d'aménagement furent parfois insuffisantes pour mener à terme certaines recommandations concernant l'embellissement et le verdissement de la région. L'avènement de ce nouveau courant de pensée viendra, en quelque sorte, porter main forte à la mise en œuvre de certaines opérations d'aménagement.

Gréber prévoyait, à l'époque, la construction d'un réseau de parcs urbains ainsi que le verdissement des rives et des îles Chaudière et Victoria. Les considérations écologiques plus récentes contribuèrent à la protection des espaces verts sur le territoire de la capitale. De plus, certains lieux, autrefois peu valorisés en raison de leur faible potentiel esthétique, furent ajoutés à la liste des espaces verts à protéger en raison de leur importance écologique et écosystémique. Ce fut notamment le cas du secteur de la Mer Bleue et de l'aire de conservation du parc de la Baie-McLaurin. À l'époque de Gréber, ces territoires marécageux n'auraient certainement pas fait l'objet de valorisation, mais grâce à l'influence du mouvement écologique, ceux-ci bénéficient aujourd'hui d'une mise en valeur permettant d'accroître la superficie d'espace vert sur le territoire de la capitale nationale.

Ces nouvelles zones ont également eu un impact sur la structure de la région. On constate qu'elles ont fortement contribué au déploiement des zones de valorisation urbaine extensive. L'arrivée de ces nouvelles considérations et de cette vision par rapport au potentiel valorisateur de certains lieux a donc eu un impact important sur la mise en valeur de nouveaux terrains sur le territoire et influencé la création de nouvelles aires aux qualités d'occupation urbaine.

## **La sensibilité envers le patrimoine industriel et l'aménagement de la région de la capitale nationale**

À l'époque de la rédaction du plan Gréber, et ce, jusqu'au milieu des années 1980, les considérations patrimoniales entourant le domaine industriel n'existaient pratiquement pas. Gréber percevait les installations industrielles du côté de la rive québécoise comme étant une nuisance au développement de la région. Ces quartiers étaient jadis fortement associés à des problèmes socioéconomiques et à des nuisances de toutes sortes. L'objectif était donc de les éliminer. Les programmes de rénovation urbaine des années 1960 et 1970 furent probablement le meilleur exemple de la mise en œuvre d'opérations de nettoyage au sein de ces secteurs.

Les recommandations de Gréber, visant le nettoyage des berges et la réappropriation des îles Chaudière et Victoria, avaient comme mission d'éliminer la présence d'installations industrielles au centre-ville. Cependant, pour des raisons économiques et légales, certains bâtiments, situés à des endroits stratégiques, ont résisté à ce nettoyage du centre-ville. Ce fut notamment le cas des édifices de la compagnie E.B. Eddy, cédés par la suite à la compagnie Domtar. Ces édifices, positionnés sur la rive québécoise, entre les édifices gouvernementaux et la rivière, occupent une position stratégique au fort potentiel de valorisation. Les terrains qu'occupent ces derniers sont, depuis longtemps, convoités par la CCN, qui voudrait bien éliminer ces bâtiments, afin d'y aménager des installations pouvant contribuer à la mise en valeur de la rivière Outaouais et de la colline parlementaire sur la rive ontarienne. Cependant, depuis les années 1990, quelques groupes de citoyens considèrent que ces édifices revêtent un fort potentiel de valorisation patrimoniale. Ces édifices rappellent le passé industriel qui a contribué au développement de la région, avant que celle-ci ne soit choisie comme capitale nationale et que l'industrie reliée à la transformation de bois ne perde de son importance économique au profit du développement de la fonction publique.

Néanmoins, l'annonce récente de la fermeture de la Domtar (anciens édifices de la E.B. Eddy) a remis au centre du débat et des préoccupations, l'avenir de ces édifices jugés patrimoniaux par certains et nuisibles par d'autres.

**Fig.48**

Source : SMCC, photo: Harry Foster, no D2005 00069 (2004)

Sans nécessairement avoir été un acteur important quant à la formation de la structuration morphogénétique actuelle, l'émergence de la sensibilité au patrimoine industriel est cependant appelée à jouer un rôle beaucoup plus important dans l'avenir et le développement de la région.

D'autres secteurs de la région ont également bénéficié d'une requalification en raison de leur potentiel patrimoniale. Ce fut le cas du Marché By, premier marché construit à Ottawa, en plein cœur d'un quartier ouvrier. Depuis les années 1970, l'ouverture du Centre Rideau, situé à proximité du Marché By dans le Lower Town, à permit à la population de redécouvrir cet ancien pôle commercial datant du 19<sup>e</sup> siècle. Il est possible de croire que le choix de l'emplacement du centre commercial Rideau fut choisit en raison de la symbolique dont étaient investis ces lieux. Les marchands ont donc profité de ce nouvel achalandage et ont mis sur pied des programmes de mise en valeur du marché. Depuis quelques décénies, le dynamisme dont jouit le secteur provient nécessairement d'un changement de perception de la part de la poplation envers ces lieux. Longtemps considéré comme un endroit associé au milieu ouvrier, le Marché By a su capitaliser sur son architecture, son symbolisme historique et l'expérience commercial qu'il offre au consommateur pour en faire une destination de plus en plus convoité par tous. Cette requalification est le résultat d'une certaine réappropriation patrimoniale des lieux. On observe égalemen dans ce secteur, devenu de plus en plus attractif, l'implantation de nouvelles unités de logements luxueux. Plusieurs tours à condos s'installent en périphérie ou à l'intérieur même du Marché By. La requalification

du secteur à donc permit à ce dernier de passer d'une aire associée à de la concentration, vers une aire associée à du rassemblement.

Un phénomène semblable de requalification d'espace a également eu lieu sur le Canal Rideau. Cet espace originalement conçu à des fins militaires, rapidement réapproprié par le secteur commercial, est maintenant devenu un endroit exclusivement associé à des activités récréatives, telle la navigation de plaisance l'été et le patin l'hiver. La revalorisation des cours d'eau en fonction de valeurs associées à l'esthétisme et à l'écologisme a permis, au cours de la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle, une telle requalification du canal. Il est également pertinent de souligner que le Canal Rideau fut récemment inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, confirmant ainsi la requalification de cet espace comme lieu attractif non seulement pour des raisons esthétiques ou récréatives, mais également pour des raisons patrimoniales et historiques.

En résumé, il est possible de planifier le développement d'une région, mais il est également fort probable que l'avenir de celle-ci soit ponctué d'imprévus. Dans le cas de la région de la capitale nationale, les changements sociaux qui se sont opérés sur la population ont contribué à la modification des plans d'aménagement et ont apporté un nouveau visage au paysage de la région. Que ce soit la construction des complexes gouvernementaux sur la rive québécoise, la création de nouveaux espaces verts protégés ou la résistance de la présence industrielle au centre-ville, ces ajouts au plan d'origine ont contribué à faire valoir la structure sous-jacente de la région.

## **Conclusion**

### ***En résumé***

Comme en témoigne l'analyse proposée dans ce mémoire, il est fondamental, dans le cadre d'une étude sur le développement urbain, de repositionner la dimension historique dans un contexte à la fois anthropologique, social, politique et géographique.

Ce mémoire portant sur la compréhension et l'analyse de l'évolution du développement urbain en Outaouais, proposa d'abord un retour sur les principaux faits marquants ayant ponctué l'histoire de l'aménagement de cette région. Parmi ces événements historiques importants ayant eu un impact sur l'aménagement, durant les années 1950 on assista au dépôt du Projet d'aménagement de la capitale nationale de Jacques Gréber et sa mise en œuvre par la CCN. L'histoire institutionnelle des différentes commissions d'aménagement nous révèle que c'est à compter de cette époque que le gouvernement se dota d'une commission ayant un réel pouvoir politique et économique permettant la réalisation du projet de Gréber. Son importance fut tel que nous avons entrepris l'analyse du développement de cette région à travers l'impact et les résultats de sa réalisation. Dans un premier temps, il fut alors question de définir et de situer dans un contexte historique et urbanistique, le plan d'aménagement et son auteur.

Par la suite, une analyse quant au déploiement et à la configuration de la structure morphogénétique de la région fut élaborée à l'aide de notions théoriques empruntées à l'approche de la géographie structurale. Cette analyse donna lieu à l'élaboration d'un schéma, permettant de révéler la structure sous-jacente qui influença le développement de la forme urbaine de la région.

Finalement, l'étude se termine par une comparaison entre le schéma d'aménagement proposé par Gréber, et le schéma de la structure de la région de la capitale nationale. Cette comparaison a permis d'expliquer, à travers une argumentation

et une justification géographique structurale, les raisons qui ont mené à la réalisation, l'abandon ou la modification des propositions de Gréber.

### ***Retour sur la question de recherche***

Comme mentionné lors de l'introduction, les propositions du *Projet d'aménagement de la capitale nationale*, furent élaborées dans le cadre d'un objectif plus grand que celui du simple réaménagement de la région. Celles-ci furent pensées dans le cadre d'une campagne de développement de l'identité nationale. Cette identité devait se manifester à travers un aménagement urbain grandiose tourné vers la nature et la richesse qu'offrent les particularités géographiques présentes sur le territoire. Cependant, ces propositions d'aménagement devaient faire face à une forte présence industrielle, située au cœur du centre urbain de la région. L'industrie forestière ayant été le principal moteur du développement de la région, l'hypothèse d'une résistance quant à l'élimination de ses installations au centre-ville et sur les berges de la rivière Outaouais semblait évidente. Cependant, l'étude de la mise en œuvre des recommandations de Gréber révèle que la majorité de celles-ci furent réalisées, et ce, en raison de la structuration sous-jacente de la région. De plus, l'abandon et la réalisation des autres recommandations, furent, à l'exception de quelques-unes, également justifiés et expliqués à l'aide de motifs relevant de cette logique structurale. Ces constatations portent à croire que Gréber avait, malgré lui, tout de même proposé un aménagement qui concordait relativement bien avec la structure et le déploiement des dynamiques sur le territoire de la région à cette époque.

Toutefois, le développement de nouvelles valeurs, suscite une remise en question quant à la réalisation de certaines recommandations émises par Gréber. Le développement récent de la sensibilité envers les patrimoines urbain et industriel a poussé la population à émettre certaines réserves quant à la volonté d'élimination des zones industrielles situées au centre-ville. Le plan Gréber prévoyait, à l'époque, l'éradication complète des équipements industriels et des quartiers ouvriers au centre-ville, ainsi que le verdissement des berges et des îles Chaudière et Victoria. Ces

recommandations ne semblent plus trouver au sein de la population le même appui qu'autrefois. Cette chute de popularité, s'explique en partie par le contexte culturel actuel marqué par une volonté de plus en plus accrue de mise en valeur du patrimoine industriel encore présent dans la région. Ce n'est donc qu'à compter de la décennie 1990, et non lors de leur réalisation au cours des années 1950, 1960 et 1970, que les recommandations du plan de Gréber furent fortement confrontées à certaines résistances issues d'un changement au niveau des valeurs.

En raison de ces nouvelles considérations patrimoniales, il est possible de croire que la configuration de la structure de la région sera très certainement appelée à être modifiée au cours des prochaines décennies. Une modification quant à l'avenir des zones urbaines, encore fortement marquées par la présence d'un passé industriel, est donc à prévoir. Deux scénarios possibles semblent se démarquer pour l'avenir de ce centre urbain. Il est d'abord possible de croire que la CCN voudra poursuivre ses opérations de verdissement des rives de la rivière, ce qui pourrait ultimement mener à l'élimination des bâtiments industriels encore présents à cet endroit. Le fondement idéologique soutenant ces opérations reposerait essentiellement sur des considérations écologiques, environnementales et esthétiques. D'autre part, il est également possible de croire que les équipements industriels, jadis associés à des valeurs d'occupation rurales, ne seront pas éliminés ou relocalisés comme le prévoyait Gréber, mais plutôt récupérés à travers une valorisation patrimoniale associée à des valeurs d'occupation urbaine. Les deux scénarios viseraient néanmoins le même objectif, soit une requalification du centre-ville. En d'autres mots, la position de seuil sera appelée à se métamorphoser en massif urbain. On assistera alors soit à l'élimination de certains édifices industriels actuellement mal en point pour permettre un retour vers la nature, soit à une mise en valeur en mode patrimoniale des bâtiments industriels associés au passé économique de la région, principalement dominé par l'industrie forestière.

Les enjeux qu'engendre cette confrontation de la mise en valeur d'éléments parfois divergents, dans le but d'une promotion différente de l'identité, permettent de

croire que l'avenir de l'aménagement du centre-ville représentera un réel défi pour les planificateurs d'aujourd'hui et de demain.

### ***L'objectif et l'utilité du mémoire***

Un bref retour sur les principes qui ont motivé la réalisation de cette étude rappelle que le succès de la mise en œuvre d'opérations de développement, ne provient pas d'une imposition et d'un décret, mais bien d'une émergence de ceux-ci. Les lieux ne sont pas des récepteurs polyvalents pouvant accueillir toute forme d'aménagement. Avant la mise en œuvre d'aménagement quelconque, il s'agit de garder à l'esprit que, généralement, les territoires possèdent une structure composée d'une histoire sociale, politique, anthropologique et géographique. Dans la mesure où certains promoteurs aspirent à la promotion d'un développement durable, ceux-ci devraient alors proposer des aménagements adaptés à cette structure.

Ce mémoire s'ajoute donc aux outils déjà existants et permet d'offrir aux planificateurs, une vision alternative quant au déploiement des dynamiques régionales sur le territoire de la capitale nationale. Cette vision permet alors de mieux comprendre comment est configurée la structure morphogénétique de la région. Sans prétendre détenir ou proposer la solution aux problèmes d'aménagement de cette région, cette étude pourrait, à tout le moins, servir d'élément permettant d'alimenter les réflexions quant à l'aménagement futur de la capitale nationale.

Les préoccupations actuelles de la population et des autorités locales laissent présager que les prochains enjeux quant au développement de la région, notamment du côté de la Rive québécoise, reposeront très certainement sur la problématique de la réanimation d'un centre urbain, et la mise en valeur du patrimoine industriel. De plus, ces enjeux reposent sur un enjeu encore plus fondamental pour la population, soit le maintien et le développement d'une identité régionale qui lui est propre.

## Bibliographie

### Les projets d'aménagement de la capitale nationale durant la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle

DAVID, L. et A. GORDON, (2005), *The Plan for the National Capital: An example of vision in planning*, Ottawa : MCIP.

GRÉBER, Jacques, (1962), « Ottawa, An Exemple or Urban and Regional Planning Afforded by a Foreign Capital », *La vie urbaine*, n° 1, January-March.

GRÉBER, Jacques, (1950), « Planning the National Capital », *The Engineering Journal*, January 1950, p.3-9.

GRÉBER, Jacques, (1950), *Projet d'aménagement de la capitale nationale*, Ottawa : Service d'aménagement de la capitale nationale.

GRÉBER, Jacques, (1949), *Plan de la capitale nationale. Rapport préliminaire*, Ottawa : Service d'aménagement de la capitale nationale.

HOLT, Herbert S., (1915), *Report of the Federal Plan Commission on a General Plan for the Cities of Ottawa and Hull*, Ottawa: FPC.

TODD, Frederick G., (1903), *Rapport et correspondance de la Commission d'Embellissement d'Ottawa*, Ottawa : Commission de la capitale nationale.

### Jacques Gréber

DELORME, Jean-Claude, (1978), « Jacques Gréber urbaniste français », *Métropolis*, vol. 3, no. 32, p. 49-55.

LAVEDAN, Pierre, (1963), « Jacques Gréber 1882-1962 », *Urban Life*, n° 1, January-March.

LORTIE, André, (1997), *Jacques Gréber (1882-1962) et l'urbanisme : le temps et l'espace de la ville, Tome I et II*, Paris : Doctorat de l'Institut d'urbanisme de Paris, Université Paris XII Val-de-Marne, sous la direction de Claude Chaline et Bruno Vayssière.

### Histoire de l'urbanisme au Canada

ARTIBISE, Alan F.J. et Gilbert A. STLETER et al. (1979), *The Usable Urban Past : Planning and Politics in the Modern Canadian City*, Toronto : Macmillan of Canada.

ASHWORTH, Gregory, J., et Piet SIJTSMA, (1988), *Planning the Canadian City, Some Examples From Ontario and Quebec*, Gronongen : Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Geografisch Instituut Rijksuniversiteit Groningen.

CULLINGWORTH, J. Barry, (1987), *Urban and Regional Planning in Canada*, New Brunswick (U.S.A.): Transaction Inc.

KEMBLE, Roger, (1989), *The Canadian City. St-John's to Victoria, A Critical Commentary*, Montréal : Harvest House.

LINTEAU, Paul-André et Alan F. J. Artibise, (1984), *L'évolution de l'urbanisme au Canada : une analyse des perspectives et des interprétations*, Winnipeg : Institute of Urban Studies, University of Winnipeg.

NADER, George, A., (1975), *Cities of Canada. Volume One: Theoretical, Historical and Planning Perspectives*, Toronto : MacMillan of Canada.

PRESSMAN, Norman E. P., (1974), *Planning New Communities in Canada*, Waterloo: School of Urban and Regional Planning ; University of Waterloo.

STELTER, Gilbert A., et Alan F.J. ARTIBISE, (1977), *The Canadian City. Essays in Urban history*, Toronto: McClelland and Stewart Limited.

TRAMES : *L'Institut d'urbanisme, 1961/1962 – 2001/2002 : Un urbanisme ouvert sur le monde*, sous la dir. de Gérard Beaudet, (2004), Montréal : Éditions Trames ; Université de Montréal, Faculté de l'aménagement.

WOLFE, Jeanne M., (1994), « Retour sur le passé : un survol historique de l'urbanisme canadien », dans *Plan Canada*, juillet, pp.12-34.

### **Histoire et aménagement de la région de la capitale nationale**

Association canadienne-française pour l'avancement des sciences (ACFAS), (1999), *La capitale du Canada : réflexions sur le passé et perspectives d'avenir / colloque organisé par la Commission de la capitale nationale, le 13 mai 1999 dans le cadre du 67e Congrès de l'Association canadienne-française pour l'avancement des sciences (ACFAS) tenu à Ottawa du 10 au 14 mai 1999*, Commission de la capitale nationale : Ottawa.

ANDREW, Caroline et al., (1981), *L'urbanisation : une affaire. L'appropriation du sol et l'État local dans l'Outaouais québécois*, Ottawa : Éditions de l'Université d'Ottawa.

ANNAU, Ernest, (1976), « Downtown Ottawa-Hull » dans *Canadian Architect*, vol.21, no.8, août, pp. 20-39.

BRAULT, Lucien, (1948), *Histoire de la Pointe-Gatineau : 1807-1947*, Montréal : École industrielle des Sourds-Muets.

BRAULT, Lucien, (1950), *Hull : 1800-1950*, Ottawa : Éditions de l'Université d'Ottawa.

BROSSEAU, Marc, (2003), « Un siècle de boires et de déboires : Hull aux prises avec son histoire et sa géographie » dans *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 47, no. 130, avril, p.7-34.

CHAPDELAINE, Carl, (1978), *Structure spatiale et développement régional : cas de l'Outaouais*, Montréal : Département de géographie, Faculté des arts et des sciences. Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de maître es arts (M.A.).

CIMON, Jean, (1979), *Le dossier Outaouais, réflexion d'un urbaniste*, Québec : Éditions du Pélican.

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU CANADA, (1998), *A Capital in the Making : Reflections of the Past, Visions of the Future / Bâtir une capitale : Réflexions sur le passé et perspectives d'avenir*, Ottawa : CCN.

DUNN, Guillaume, (1975), *Les forts de l'Outaouais*, Montréal : Éditions Du jour.

EGGLESTON, Wilfrid, (1961), *Le choix de la reine : étude sur la capitale du Canada*, Ottawa : Imprimeur de la Reine.

ELLIOTT, Bruce S., (1982), « Philemon Wright (1760-1839) », dans *Colloque sur l'identité régionale de l'Outaouais*, Hull : IHRO, p.12-14.

FRANCIS, Daniel, (1997), *National Dreams : Myth, Memory and Canadian History*, Vancouver : Arsenal Pulp Press.

FULLERTON, Douglas H., (1974), *La capitale du Canada : Comment l'administrer ? Étude spéciale sur la Capitale nationale*, Volume 1, Ottawa : Information Canada.

GAFFIELD, Chad (dir.), (1994), *Histoire de l'Outaouais*, Québec : IQRC.

GAGNON, Serge et Michel FILION, (2004), *L'influence des groupes d'intérêt locaux dans la création du Parc de la Gatineau entre 1903 et 1956*, Ottawa : CCN.

GAGNON, Serge, (2006), « Les élaborations identitaires dans la maîtrise de l'espace urbain : le cas de la région métropolitaine de gatineau-ottawa. » dans F. Hulbert (dir.), *Villes du Nord, villes du Sud : géopolitique urbaine, acteurs et enjeux*, Paris : L'Harmattan, pp. 371-384.

GORDON, David L.A., (1998), « A City Beautiful plan for Canada's capital : Edward Bennett and the 1915 plan for Ottawa and Hull » dans *Planning Perspectives*, vol.13, no.3, pp.275-300.

GYTON, Greg, (1999), *La Capitale de tous les Canadiens : l'histoire de la commission de la Capitale nationale*, Ottawa : CCN.

HILLIS, Ken, (1992), « A History of Commissions : Threads of An Ottawa Planning History » dans *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 21, no. 1, octobre, pp. 46-60.

KAYSER, Edmond, (1981), « Le développement industriel de Hull » dans *Colloque sur l'identité régional de l'Outaouais*, Hull : IHRO, p. 60-62.

MARSAN, Jean-Claude, (1999), « L'ouverture donnant sur la colline du Parlement : est-ce le bon langage urbain? » dans *La capitale du Canada. Réflexions sur le passé et perspectives d'avenir. (Les actes du colloque)*, Ottawa : ACFAS/CCN, p. 31-39.

MOREAU, Robert A., (1981), « E.B. Eddy : Le plus grand allumettier du monde », dans *Colloque sur l'identité régionale de l'Outaouais*, Hull : IHRO, p. 45-48.

POIRIER, Roger, (1986), *Qui a volé la rue principale ?*, Montréal : Éditions Depart.

ROMBOUT, Melissa K., (2002), *Ottawa, On Display. Ottawa, mise en scène*, Ottawa : The Ottawa Art Gallery.

TAYLOR, John H., (1986), *The History of Canadians Cities. Ottawa An Illustrated History*, Toronto : Éditions James Lorimier & Company and Canadian Museum of Civilization, National Museum of Canada.

TAYLOR, John H., (1988), *Le visage de la Capitale nationale/The Face OF The National Capital*, coll. Réalités canadiennes, Ottawa : Secrétariat d'État du Canada, direction des études canadiennes.

VILLE de Gatineau, (1995), *Gatineau racontée*, Gatineau.

WESCHE, Rolf et Marianne Kugler-Gagnon, (1978), *Ottawa-Hull : Spatial Perspectives and planning / Perspectives spatiales et aménagement*, Ottawa : University of Ottawa Press

### **La géographie structurale**

BEAUDET, Gérard, (1997) « Domaines «vides» et structuration morphologique de l'agglomération montréalaise » dans *Cahiers de Géographie du Québec - Volume 41*, n° 112, avril, p.7-29.

DESMARAIS, Gaëtan et Gilles RITCHOT, (2000), *La géographie structurale*, Paris : l'Harmattan.

DESMARAIS, Gaëtan, (1998), « Trois concepts-clés pour les modèles morphodynamique de la ville. » dans *Cahiers de géographie du Québec - Volume 42*, n° 117, décembre, pp.399-419.

DESMARAIS, Gaëtan, (1995), *La morphogenèse de Paris. Des origines à la Révolution*, Paris : l'Harmattan.

DESMARAIS, Gaëtan, (1992), « Des prémisses de la théorie de la forme urbaine au parcours morphogénétique de l'établissement humain » dans *Cahiers de géographie du Québec - Volume 36*, n° 98, septembre, pp. 251-273.

GAGNON, Serge, (2003), *La morphogenèse de Gatineau-Ottawa ou comment se construit l'identité d'une région?*, Hull : CRDC, Université du Québec en Outaouais.

HUBERT, Jean-Paul, (1992), « Sur les prétentions scientifiques et la légitimité philosophique d'une théorie des formes de l'établissement humain » dans *Cahiers de géographie du Québec - Volume 36*, n° 98, septembre, p.275-298.

MERCIER, Guy, (1992), « La théorie géographique de la propriété et l'héritage ratzélien », dans *Cahiers de géographie du Québec - Volume 36*, n° 98, septembre, p.235-250.

MERCIER, Guy, (1986), « Prémisses d'une théorie de la propriété », dans *Cahiers de géographie du Québec - Volume 30*, n° 81, décembre, p. 319-341.

RITCHOT, Gilles, (2003), *Québec et tabous*, Québec : Éditions Nota bene.

RITCHOT, Gilles, (1999) *Québec, forme d'établissement. Étude de géographie régionale structurale*, Paris : l'Harmattan.

RITCHOT, Gilles et Guy MERCIER, (1992) « La géographie structurale : Une innovation théorique au coin de la tradition », dans *Cahiers de géographie du Québec - Volume 36*, n° 98, septembre, p.167-171.

RITCHOT, Gilles, (1992), « La valorisation économique de l'espace géographique », dans *Cahiers de géographie du Québec - Volume 36*, n° 98, septembre 8, p.175-214.

RITCHOT, Gilles, (1991) *Études de géographie structurale*, Sainte-Foy, CRAD.

#### **Autres ouvrages ou sites de référence**

BEAUDET, Gérard, (2000), *Le pays réel sacrifié. La mise en tutelle de l'urbanisme au Québec*, Québec : Éditions Nota bene.

CHOAY, Françoise, (1965), *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris : Éditions du Seuil.

EMAP, ville d'Ottawa : [http://apps104.ottawa.ca/emap/ic\\_startPage.aspx](http://apps104.ottawa.ca/emap/ic_startPage.aspx)

FORTIER, Robert (éd.) (1996), *Villes industrielles planifiées*, Montréal : Éditions Boréal, CCA.

HULBERT, François, (1989), *Essai de géopolitique urbaine et régionale. La comédie urbaine de Québec*, Montréal : Éditions du Méridien.

JACOBS, Jane, (1961), *The Death And Life Of Great American Cities*, New York: Vintage Books.

JALBERT, Lizette, (1992), *L'État interventionniste de providence canadien en perspective*, Montréal : Cahiers du GTRETSE, Université de Montréal.

MONOD, Jérôme et Philippe DE CASTELBAJAC, (2001), *L'aménagement du territoire*, collection Que sais-je ?, Paris : Presses universitaires de France.

MORE, Thomas, (2003), *L'utopie*, Paris : Éditions Flammarion/Librio.

PANERAI, Philippe et al., (1999), *Analyse urbaine*, Marseille : Éditions Parenthèses.

PANERAI, Philippe et al., (1997), *Formes urbaines de l'îlot à la barre*, Marseille : Éditions Parenthèses.

POUPART, Jean et al., (1997), *La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques*, Boucherville, Gaëtan Morin Éditeurs.

RAGON, Michel, (1971), *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Tome 1 : Idéologies et pionniers, 1800-1910*, Tournai : Casterman.

Site web de la CCN : [www.canadascapital.gc.ca](http://www.canadascapital.gc.ca)

Site web de la ville de Gatineau : <http://www.ville.gatineau.qc.ca>

Site web de la ville d'Ottawa : [http://www.ottawa.ca/index\\_fr.html](http://www.ottawa.ca/index_fr.html)

Site web du musée canadien des civilisation, *L'architecture du Vieux-Hull* : [http://www.civilization.ca/hist/hull/index\\_f.html](http://www.civilization.ca/hist/hull/index_f.html)

ST-AMOUR, Jean-Pierre F. (1978), *L'Outaouais québécois : Guide de recherche et bibliographie sélective*, Hull : Université du Québec, Centre d'études universitaires dans l'Ouest québécois.

TASHAKKORI, Abbas et Charles TEDDLIE, (1998), *Mixed methodology : combining qualitative and quantitative approaches*, coll. Applied Social Research Methods Serie, Thousand Oaks : Éditions Sage.