

Le grand collage

Laurent Lussier

Number 301, Fall 2013

Tous banlieusards

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/69921ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Collectif Liberté

ISSN

0024-2020 (print)

1923-0915 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Lussier, L. (2013). Le grand collage. *Liberté*, (301), 21–24.

LE GRAND COLLAGE

De Oka à Saint-Hilaire : une histoire en diagonale
des banlieues montréalaises

LAURENT LUSSIER

VUE DE LA ROUTE, la banlieue n'a pas d'histoire. À l'inverse, lorsqu'on la traverse à pied, c'est son épaisseur historique qui s'impose au regard. La banlieue montréalaise est non seulement beaucoup plus complexe et diversifiée que l'image banale qu'on s'en fait, mais elle est aussi, à plusieurs égards, profondément québécoise et montréalaise. Pour s'en rendre compte, il faut ralentir le rythme, s'attarder aux détails et sortir des considérations générales pour entrer dans l'histoire des villes et des quartiers de la région montréalaise. Tandis que l'on parcourt à pied la diagonale qui relie Oka à Saint-Hilaire, la banlieue révèle la multiplicité de ses paysages.

OKA

Notre marche s'amorce à la limite de ce qu'on peut appeler la région montréalaise, sur une jetée qui s'avance dans la rivière des Outaouais, près de l'embouchure du lac des Deux Montagnes, aux confins d'un très paisible secteur d'Oka appelé Pointe-aux-Anglais. Près de l'eau s'agglutinent quelques habitations pavillonnaires entourées de gazon; derrière celles-ci, de grandes étendues de champ. Au bout de la jetée, une famille russe ramasse des fleurs, pêche et prépare son pique-nique.

Nous pourrions déclarer : «Voilà l'essence de la banlieue.» Les champs, la pêche et le pique-nique nous renvoient en effet directement aux activités de villégiature qui ont joué un rôle fondateur dans l'idée de banlieue. Le projet banlieusard est né de l'imaginaire romantique de la nature qui a engendré, au dix-neuvième siècle, notre amour des cours d'eau et du grand air. À Montréal, les plus anciennes banlieues se sont d'ailleurs déployées sur des sites dont on valorisait le paysage, comme les pentes du mont Royal et les abords du lac des Deux-Montagnes et, encore aujourd'hui, on aperçoit dans beaucoup de banlieues les vieux chalets que les propriétaires ont agrandis et rénovés pour en faire leur résidence principale. Dans certains cas, la vocation d'espace de villégiature n'a jamais disparu, comme à Sainte-Marthe-sur-le-Lac, tout près d'Oka, où nous découvrons avec ravissement qu'il est encore possible de camper, entre un gros étang, un champ de maïs et une rangée de bungalows.

KANESATAKE

Après avoir traversé Pointe-aux-Anglais et le hameau de Terrasse-Bigras, nous entrons dans la réserve mohawk de Kanesatake. De gros lys poussent dans les fossés. Des cyclistes en maillot luisant nous dépassent à

toute vitesse. Les maisons des quelque mille cinq cents habitants de Kanesatake ponctuent la route irrégulièrement. Assis à une table chez Mamz'elle Patate (route 344), nous pouvons sincèrement croire un instant que nous mangeons une excellente rondelle d'oignon en Estrie.

Mais c'est à quelques centaines de mètres de Mamz'elle Patate que, vingt et un ans plus tôt, la Sûreté du Québec a échangé des coups de feu avec les Warriors de la nation mohawk – le moment décisif d'une crise qui a aussi donné lieu au blocage du pont Honoré-Mercier. La crise d'Oka, comme il convient de l'appeler, avait d'ailleurs commencé pour des raisons tout à fait suburbaines : le maire d'Oka, Jean Ouellet, voulait autoriser l'agrandissement d'un golf et la construction d'une soixantaine de copropriétés dans un secteur boisé. La municipalité d'Oka, largement agricole, comptait beaucoup sur ce projet pour élargir son assiette fiscale. Ce genre de conflit, très commun dans toutes les banlieues montréalaises, prenait à Kanesatake une autre dimension, puisque les projets en question s'implantaient dans une pinède sur laquelle les Mohawks revendiquaient des droits ancestraux.

La crise d'Oka nous rappelle que, si l'on ne peut réduire les réserves de Kanesatake et Kahnawake à de simples banlieues



montréalaises, on ne peut non plus ignorer qu'elles se trouvent précisément en banlieue de Montréal. Les habitants de la réserve de Kahnawake, de l'autre côté de l'île de Montréal, ont l'occasion de s'en rendre compte tous les jours en levant les yeux et en apercevant le pont Honoré-Mercier et le pont ferroviaire du Canadien Pacifique qui débouchent sur leur territoire. Kahnawake est d'ailleurs reliée depuis 1887 à l'île de Montréal par un pont ferroviaire qu'a construit une main-d'œuvre largement composée de Mohawks (au tournant du siècle, la majorité des Mohawks travaillaient dans l'industrie des structures d'acier). Selon l'historien Daniel Rueck, l'apparition du pont ferroviaire du CP a causé une restructuration complète de la propriété à laquelle les Mohawks se sont fortement opposés. En guise de compensation, pendant une dizaine d'années, les ouvriers mohawks ont pu traverser à pied le pont ferroviaire pour aller travailler sur les structures d'acier des usines de Lachine et de LaSalle. Mais à la fin du dix-neuvième siècle, le CP a définitivement interdit le passage à pied sur la structure et privé la communauté d'une importante source de revenus.

Aujourd'hui, un dépanneur à Lachine et une pharmacie à LaSalle font partie des quatre vendeurs exclusifs, à l'extérieur de la réserve, des cartes de bingo associées à *Radio*

Bingo, la populaire émission de la radio de Kahnawake (103,7 FM). Depuis plus de trente ans, *Radio Bingo* permet à tous les résidents de la région métropolitaine de jouer légalement au bingo à partir de chez eux (ils doivent toutefois téléphoner pour crier bingo et réclamer leur prix sur le territoire de la réserve). *Radio Bingo* apparaît rétrospectivement comme la première expression de l'impressionnant complexe industriel associé au jeu en ligne que les Mohawks bâtissent depuis près de quinze ans. Kahnawake et, dans une moindre mesure, Kanesatake ont profité d'un cadre légal particulier pour devenir, dans le contexte métropolitain, des banlieues de créneaux – sorte d'équivalent, pour le jeu et les cigarettes, de ce que l'arrondissement Saint-Laurent est devenu en aéronautique.

LAVAL-SUR-LE-LAC

En arrivant à Laval-sur-le-Lac, nous découvrons un environnement cosu, de grosses maisons unifamiliales au style intemporel qu'entourent des haies surdimensionnées et des pelouses impeccables. Le quartier se limite à quelques rues et au club de golf éponyme, inauguré en 1917, lequel a déjà accueilli, entre autres invités de marque, le prince de Galles et le cardinal Léger. Entre le golf et les habitations passe la ligne de train

de banlieue Deux-Montagnes, dont le tracé explique en bonne partie l'environnement qui l'entoure.

Cette ligne de chemin de fer a été achevée en 1918 par le Canadian Northern Railway. Le CNoR (qui a ensuite été absorbé par le CN) voulait relier son réseau au centre-ville en passant par le nord, ce qui nécessitait de creuser un gigantesque tunnel à travers le mont Royal. Pour financer l'opération, le CNoR a créé à l'autre bout du tunnel la ville de Mont-Royal, pensée alors comme une banlieue modèle synthétisant les divers courants urbanistiques de l'époque. Deux axes monumentaux se croisaient au centre de la ville, où se trouvaient aussi la gare et les services locaux. Le reste de la trame des rues était faite de courbes pittoresques annonçant, avec quelques décennies d'avance, les croissants et les culs-de-sac associés à la banlieue.

L'impact du chemin du CNoR sur l'étalement ne se limite pas, toutefois, à la ville de Mont-Royal. Partout où le chemin de fer a rencontré les rives charmantes d'un cours d'eau ou d'un lac (comme à Roxboro, Saraguay et Laval-sur-le-Lac), une municipalité a poussé au tournant du vingtième siècle. En fait, c'est l'existence de toute une génération de banlieues que l'on peut attribuer à la desserte ferroviaire. Dorval, Pointe-Claire et Baie-D'Urfé, par exemple, sont apparues

autour du chemin de fer mis en place par le CP en 1889. Le train permettait alors aux cadres et aux professionnels du centre-ville de vivre de manière permanente dans les paysages qu'ils affectionnaient pour leur loisir. Le niveau de vie actuel dans ces premières banlieues ferroviaires reflète encore fortement le niveau de vie de ceux qui s'y sont installés en premier.

SAINTE-DOROTHÉE

Sur le boulevard Samson, à Sainte-Dorothée, à côté d'un petit centre commercial déguisé en village (dans lequel on trouve plusieurs dentistes, un restaurant chinois et une mosquée) et en face d'une autre rangée de commerces déguisés en manoirs lavallois, s'élève un modeste kiosque de fraises. Les fraises qu'on y vend sont cultivées à l'arrière du kiosque, sur une parcelle de terrain où l'on pourrait facilement construire soixante-quinze maisons unifamiliales comme celles que l'on trouve tout autour. Ce champ de fraises illustre la surprenante résistance de l'agriculture à Laval.

Laval s'est développée autour des vieux noyaux villageois et le long des rives, puis le long du réseau routier provincial qui a précédé la création des autoroutes. L'urbanisation y a progressé très rapidement dans les années cinquante et soixante. En 1970, dans son plan intitulé L-2000, la Ville de Laval prévoyait que l'agriculture aurait entièrement disparu de l'île avant la fin du millénaire. Ses espoirs ont toutefois été stoppés par le gouvernement du Québec qui a bloqué le développement sur 55 % de la superficie de Laval, en 1978, avec la Loi sur la protection du territoire agricole. La Ville de Laval s'est indignée. Au fil des tiraillements, dans les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix, la zone agricole a été progressivement réduite et elle ne représente plus aujourd'hui que le tiers de la superficie de l'île Jésus. L'urbanisation des terres agricoles a ralenti et l'importance de leur conservation est devenue de plus en plus évidente. Du même coup, la vocation agricole de Laval s'est redéfinie autour d'activités intensives qui bénéficient de la proximité des consommateurs, comme la production de fleurs et de petits fruits.

Dans l'ensemble de la banlieue mont-réalaie, on a assisté à un ralentissement semblable de la conversion des terres agricoles. Entre 1964 et 1975, quelque 200 km² de terres agricoles ont été perdus. En comparaison, depuis 1992, la perte ne dépasse

pas 4,5 km². La protection du territoire agricole à la fin des années soixante-dix explique évidemment cette évolution qui nous permet, aujourd'hui, de passer facilement de la mosquée au champ de fraises sur le boulevard Samson à Laval.

DE CARTIERVILLE À SAINT-MICHEL

Après avoir traversé la rivière des Prairies, on découvre, entre Cartierville et Saint-Michel, un vaste espace continu que l'on arrive difficilement à ranger du côté de la ville ou de la banlieue. Les maisons unifamiliales y côtoient les petits immeubles d'appartements. Plusieurs rues semblent résulter de bricolages successifs et non de l'entreprise totalisante d'un seul promoteur. Ces anciennes banlieues résultent d'un processus d'urbanisation assez long, qui s'est amorcé bien avant l'utilisation massive de l'automobile.

Ce qui distingue Montréal d'une bonne partie de l'Amérique du Nord, c'est que le concept de banlieue y a encore un sens.

À partir du début du vingtième siècle, un réseau de tramways a commencé à recouvrir l'île de Montréal et la Rive-Sud. Comme l'a noté le chercheur David Hanna, le tramway a rendu la périphérie accessible à de nouvelles catégories de la population, dont les cols blancs et les ouvriers qualifiés, qui ne pouvaient se permettre les coûts associés aux trains. Le train avait permis la création de municipalités cosuées dans des lieux idylliques; le tramway, en revanche, offrait la banlieue à la classe moyenne naissante. Autour des lignes de tramway, les nouvelles municipalités de banlieue se sont donc mises à pousser dans les décennies 1900 et 1910.

Pour créer une banlieue au début du vingtième siècle, les promoteurs achetaient des terrains dans une paroisse nouvellement desservie par le tramway, puis obtenaient que la paroisse soit constituée en municipalité. La municipalité, contrôlée formellement ou informellement par les promoteurs, contractait des emprunts afin de construire les rues, les aqueducs et

les égouts. Elle s'endettait rapidement et, après quelques années, déclarait faillite. Ensuite, Montréal l'annexait et répartissait la dette sur l'ensemble de ses contribuables. De cette manière, les promoteurs n'assumaient ni les coûts ni les risques de l'urbanisation, ce qui leur permettait de laisser de grands territoires à moitié construits, dont le comblement progressif a produit le paysage typiquement hétéroclite de ces quartiers montréalais.

LE CENTRE-VILLE

Ce qui distingue Montréal d'une bonne partie de l'Amérique du Nord, c'est que le concept de banlieue y a encore un sens. Un emploi sur six se trouve au centre-ville et plus de la moitié des espaces de bureau de la région métropolitaine y sont concentrés. En comparaison, la proportion de bureaux situés au centre-ville ne dépasse pas 38 % à Boston, 23 % à San Francisco et 11 % à Atlanta.

La plupart des grandes villes américaines ont achevé de se dissoudre dans leur banlieue. À Montréal, la présence de quartiers anciens denses autour d'un centre-ville encore dynamique marque, comme un contrepoint, notre imaginaire de la banlieue.

LONGUEUIL

À Longueuil, nous dormons dans ce qu'il convient d'appeler un bungalow québécois de souche. Ce bungalow typiquement québécois est un bâtiment rectangulaire d'un étage, mesurant douze mètres de large par huit mètres de profondeur. Il est doté d'une entrée à l'avant (que personne n'utilise) et d'une entrée du côté du stationnement, qui permet aussi d'accéder directement au sous-sol. Il y a, entre ce bungalow et la rue, à peu près six mètres de pelouse.

Ce bungalow québécois occupe beaucoup plus de terrain que les modèles qui se sont imposés ailleurs au Canada, où les plans en L, les *split-levels* et les maisons sur deux étages constituent la norme. De cela résulterait, selon les historiens de l'architecture Luc Noppen et Lucie K. Morisset, une conception proprement québécoise du rôle des municipalités.

Dans le reste du Canada et aux États-Unis, les promoteurs avaient la responsabilité de construire les routes, les égouts et l'aqueduc qui devait desservir les nouvelles maisons. Par conséquent, devenir

promoteur nécessitait de disposer du capital suffisant pour viabiliser de grands sites et y construire les maisons.

Au Québec, même après l'époque des banlieues de tramway, ce sont les municipalités qui ont assumé cette fonction. Cela signifiait qu'un promoteur pouvait acheter une poignée de terrains et y construire des maisons progressivement, au rythme de la demande et des profits que rapportaient les ventes : pour se lancer en immobilier, pas besoin de moyens énormes. La banlieue québécoise des années cinquante et soixante a donc peu en commun avec les vastes lotissements comme Levittown qui ont nourri, par le biais du cinéma américain, notre imaginaire de la banlieue. La banlieue québécoise d'après-guerre a été en grande partie construite par des petites entreprises et par ces individus, ni architectes ni promoteurs, que l'on a appelés les «contracteurs».

Au surplus, le bungalow québécois des années cinquante et soixante a été construit le plus souvent sans plan, à partir du savoir-faire des entrepreneurs et de leurs ouvriers, qui apportaient l'expérience provenant de la construction rurale et de la vague pas si lointaine de construction de plex. À l'opposé de la préfabrication, ce processus permettait au client de demander des ajustements. De plus, le bungalow s'est avéré au fil du temps particulièrement simple à transformer, à agrandir ou à surhausser. On a aussi pu en changer le revêtement, y ajouter un étage.

Le résultat, c'est qu'en parcourant une vieille rue du Longueuil de la fin des années cinquante, vous ne verrez pas une enfilade de maisons identiques. Vous percevrez assez facilement qu'un entrepreneur a construit une poignée de maisons par-ci et une poignée de maisons par-là, qu'un autre est venu ensuite avec une formule légèrement différente et que, dans les terrains laissés vacants, d'autres constructions se sont nichées dans les années subséquentes. La banlieue de l'après-guerre a donc poursuivi l'expansion de ce paysage hétéroclite qu'avaient engendré les banlieues de tramway, et qui incarne une sorte de version montréalaise de la grande expansion suburbaine nord-américaine.

SAINT-BRUNO

Pour parvenir aux Promenades Saint-Bruno, nous devons longer pendant un long moment l'autoroute 30 – au bord de laquelle gît un chevreuil mort –, puis

nous traversons le grand stationnement qui sépare la section regroupant le Canadien Tire et le Bureau en Gros du centre commercial proprement dit. De toute évidence, nous pénétrons dans un environnement qui n'a plus rien en commun avec les rues pittoresques du Longueuil ancien. Les Promenades Saint-Bruno marquent un changement d'échelle et d'époque dans le développement de la banlieue.

Les Promenades Saint-Bruno sont implantées à l'intersection de l'autoroute 30 et de l'autoroute 116, un site qui ne présentait aucun intérêt avant l'inauguration du premier tronçon de l'autoroute 30 en 1968. Cette dernière s'inscrivait dans un mouvement intense de construction d'autoroutes amorcé à la fin des années cinquante. Il faut préciser que ce mouvement s'est amorcé tardivement au Québec : les États-Unis et l'Ontario se sont lancés dans la construction d'autoroutes dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, alors que la région de Montréal a longtemps continué de s'organiser autour des routes provinciales comme le boulevard Curé-Labelle à Laval et le boulevard Taschereau sur la Rive-Sud. Le gouvernement du Québec s'est finalement mis à multiplier les autoroutes dans les années précédant l'Expo 67.

Les Promenades Saint-Bruno, inaugurées en 1978, illustrent le redéploiement de la banlieue autour des autoroutes, au détriment des routes provinciales. Les anciennes routes abritaient des commerces de petite et de grande taille, le long d'une artère qui permettait d'y entrer et d'en sortir facilement. L'accès aux autoroutes étant fortement limité, celles-ci ont plutôt généré des concentrations massives de commerces autour des sorties et des échangeurs. Dès le début des années soixante-dix, tout un univers suburbain antérieur aux autoroutes, rempli de motels et de petits centres commerciaux, a commencé son lent déclin.

SAINT-HILAIRE

En chemin vers Saint-Hilaire, nous apercevons quelques-uns de ces mystérieux ensembles résidentiels formés d'un ou de plusieurs bâtiments de quatre étages, implantés apparemment sans raison au milieu d'un champ. Les Montréalais ont pris l'habitude de voir apparaître des projets de copropriétés (ou condos) sur tous les terrains vacants qui subsistent dans les quartiers centraux. Mais le phénomène est tout aussi important en banlieue.

Dans les années soixante-dix, moins d'un nouveau logement sur cinquante dans la région de Montréal était une copropriété. En 2012, cette proportion avait atteint un logement sur deux, et les nouvelles copropriétés étaient réparties également entre l'île de Montréal et le reste de la région.

Il n'y a, à cela, rien de surprenant : la densité constitue vraisemblablement l'avenir de la banlieue. S'acheter une grande maison unifamiliale en périphérie devient de plus en plus difficile, alors que le coût des logements et de l'énergie augmentent beaucoup plus vite que les revenus. En raison du vieillissement de la population, entre autres, de plus en plus de personnes vivent seules, y compris en périphérie (à peu près un ménage sur quatre est composé d'une seule personne dans toutes les banlieues de Montréal). Le nouveau Plan métropolitain d'aménagement et de développement fait de la densification des espaces urbanisés un objectif majeur. Et au-delà de tous ces facteurs, les terrains se font rares. L'attractivité du centre-ville et la protection des terres agricoles empêchent Montréal de s'étendre à l'infini, de sorte qu'il y a tout simplement de moins en moins d'espaces disponibles pour la construction.

Après avoir éparpillé le développement tout autour de Montréal pendant plus d'un siècle, le moment est venu, semble-t-il, de remplir les trous. Et dans le marché actuel, les immeubles en copropriété jouent ce rôle à merveille. Après l'agriculture, la vilégiature, le train, le tramway et les autoroutes, une nouvelle couche d'organisation de la banlieue est probablement en train de s'ajouter. Cela nous rappelle que, d'avantage que les quartiers anciens montréalais, l'espace suburbain se transforme et qu'il connaîtra des mutations importantes dans les prochaines années. Ceux qui méprisent la banlieue devraient commencer à s'y intéresser. Lorsqu'on cesse de la voir comme un espace monotone et sans histoire, on peut commencer à percevoir son importance pour Montréal et le rôle de plus en plus important qu'elle jouera dans l'évolution de l'identité montréalaise. **L**

Laurent Lussier offre des services d'analyse et de planification aux municipalités. Il a aussi organisé, en 2012, une chasse au trésor sur le thème du condo au Centre Canadien d'Architecture et il a contribué à la création de l'événement Marcher la région.