



Par Marie-Claude Bourdon

## Crier haro sur le bungalow ?

**F**aut-il condamner la banlieue (et son mode de vie) parce qu'elle nous coûte cher collectivement et pour les dommages qu'elle cause à l'environnement ?

Alexandre Turgeon, urbaniste et président de Vivre en ville, organisme voué au « développement urbain, rural et villageois viable », dénonce avec vigueur le modèle de développement de nos banlieues, centré sur l'automobile.

Pierre Desrochers, professeur de géographie à l'Université de Toronto, défend, quant à lui, le choix des banlieusards et remet en question les coûts écologiques et économiques qu'on impute à l'étalement urbain.

### CONTRE

« On ne devrait pas avoir à prendre sa voiture pour acheter du pain ou pour sortir prendre un verre ! »

► Alexandre Turgeon

D'emblée, Alexandre Turgeon précise que ce n'est pas aux banlieues qu'il s'oppose, mais plutôt à la façon dont celles-ci sont aménagées. « Pour moi, le problème n'est pas que quelqu'un habite à Blainville, à Beaconsfield ou à Greenfield Park, dit-il. Le problème, c'est la façon dont on développe le territoire dans chacune de ces banlieues, c'est le fait que ces agglomérations soient strictement organisées autour de l'automobile. »

Sans même parler d'environnement, affirme l'urbaniste, on fait croître nos banlieues de la pire des façons du point de vue économique, que ce soit pour les individus, les collectivités locales ou les gouvernements. « Ça coûte plus cher à tout le monde, on gaspille le territoire (4 000 hectares agricoles par année sont dézonés en faveur de l'étalement urbain), on devient totalement dépendant de l'automobile pour le moindre déplacement et, en plus, ce n'est pas le modèle qui produit la meilleure qualité de vie. »

Pourquoi le développement des banlieues tel qu'il se pratique actuellement coûte-t-il plus cher ? En raison de la faible densité des habitations. En effet, moins on compte de logements à l'hectare, plus on multiplie les coûts des infrastructures : chaussée, égouts, aqueducs, éclairage des rues, etc. Les distances à parcourir d'un point à un autre sont plus grandes, ce qui entraîne souvent l'achat d'une deuxième, voire d'une troisième voiture.

« La densité ne remet pas en question la possibilité d'avoir une diversité dans l'offre de logements, de la maison unifamiliale au quadruplex, poursuit l'urbaniste. Alors que nos banlieues comptent actuellement de 7 à 15 logements à l'hectare, il serait possible d'augmenter la densité des nouveaux quartiers jusqu'à 50 logements à l'hectare, tout en conservant des maisons unifamiliales et en leur donnant de l'espace pour une cour arrière privée. »

Pour atteindre cette densité, il faut toutefois construire les maisons autrement : sur la hauteur, plutôt que sur la largeur, et par ensembles de cinq ou six maisons en rangées. « Avec moins de superficie de toit par unité, on a moins de perte de chaleur, ce qui réduit les dépenses d'énergie, note Alexandre Turgeon. Et avec des façades plus étroites, il y a moins de mètres linéaires de rues à construire. On économise donc sur le coût des infrastructures, ce qui permet de payer plus d'équipements collectifs – terrains de sport, piscines, espaces verts communs. »

L'autre aspect de l'équation, c'est que la densité favorise les commerces de proximité : cafés, boulangeries, épiceries, quincailleries. Plutôt que de laisser s'implanter les très grandes surfaces aux abords des autoroutes, il faudrait créer des quartiers suffisamment peuplés pour justifier la présence de boutiques et de petits restaurants accessibles à pied et qui rendent la vie urbaine tellement plus conviviale. « On ne devrait pas avoir à prendre sa voiture pour acheter du pain ou pour sortir prendre un verre ! », dénonce l'urbaniste.

Peut-on imaginer nos banlieues autrement ? Bien sûr, répond Alexandre Turgeon. « Les premières banlieues de Montréal, ce

## POUR

**« Il faut respecter le fait qu'une majorité de personnes préfèrent avoir leur propre maison entourée d'un espace vert, ainsi qu'une voiture individuelle... »**

► Pierre Desrochers

sont le Plateau-Mont-Royal, Villeray, Rosemont, Hochelaga-Maisonneuve, aujourd'hui devenus des quartiers urbains. Ces territoires se sont développés autour des lignes de tramway, à l'époque où l'expansion des banlieues était conditionnée par les transports en commun, et non par l'automobile. »

Selon l'urbaniste, on manque de modèles au Québec, mais il existe en Allemagne et en Suède des exemples montrant qu'il est possible de développer de nouveaux quartiers plus écologiques en favorisant non seulement une plus forte densité d'habitation, mais aussi une plus grande mixité des usages, avec des magasins, des bureaux et des petits ateliers pour les travailleurs. Quant aux logements, ils doivent correspondre à une variété de ménages : des familles, des couples sans enfants, des étudiants, des personnes âgées vivant seules.

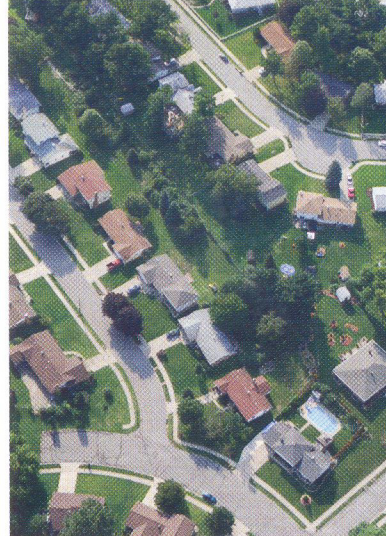
« Si les unités de logements dans les quartiers centraux d'aujourd'hui, comme le Plateau-Mont-Royal, sont si chères, c'est parce qu'on y trouve un milieu de vie dense et intéressant, où l'on peut faire ses courses, aller au théâtre, au restaurant, au travail ou à l'école à pied, en bus ou à vélo, souligne Alexandre Turgeon. Il faut répondre à cette demande en construisant de nouveaux quartiers plus denses, près des activités des gens et autour des axes de transport en commun. »

C'est une question d'économie d'énergie et d'infrastructures, une question de qualité de vie et, évidemment, une question d'environnement. « Avec les objectifs que nous nous sommes fixés en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, on ne peut tout simplement pas continuer dans la voie du développement urbain axé sur l'automobile », tranche l'urbaniste.

Le coût des logements est tellement élevé, à Toronto, que Pierre Desrochers a dû, comme une bonne partie de la classe moyenne, s'installer en banlieue avec sa famille. « Je suis plutôt un urbain, dit-il, et j'aimerais pouvoir marcher pour aller à mon travail. Si je défends la banlieue, c'est parce que je pense qu'on exagère grandement les maux qu'on lui associe et qu'une bonne dose de snobisme explique la rage antibanlieue qui s'exprime dans certains milieux. »

Selon le géographe, la plupart des arguments employés pour décrier la banlieue ne tiennent pas la route quand on les examine sérieusement. Ainsi, il conteste l'argument souvent répété selon lequel la banlieue est en train de gruger ce qui reste de nos bonnes terres agricoles. « Dans toutes les économies avancées, les gains de productivité en agriculture font en sorte qu'il y a plus de terres qui retournent à la forêt chaque année que de terres consacrées à l'élargissement des banlieues », dit-il.

Selon lui, le coût des infrastructures dédiées au développement des banlieues, même si elles sont plus étendues, n'excéderait pas de façon notable celui des infrastructures en ville. « Plusieurs facteurs font en sorte que les infrastructures sont plus chères à construire et à entretenir dans les secteurs plus denses, affirme-t-il. Par exemple, il est plus compliqué de faire des réparations dans un espace contraint. Et puis, en banlieue, ce ne



sont pas toutes les rues qui ont des trottoirs et, l'hiver, on peut pousser la neige sur les terrains. On n'est pas obligé de l'enlever. »

Quant à la pollution, Pierre Desrochers observe que ce ne sont pas les déplacements autoroutiers qui en causent le plus, mais la circulation au centre-ville. « Une autoroute achalandée, où les voitures circulent rapidement et à vitesse constante, pollue moins qu'un boulevard urbain où les véhicules roulent moins vite et s'arrêtent constamment. » En fait, pour réduire la pollution, on aurait avantage, selon lui, à construire plus de routes pour décongestionner la circulation.

Et que dire des banlieusards qui prennent leur voiture pour aller en ville ? « De plus en plus, les gens se déplacent d'une banlieue vers une autre banlieue, note le géographe, car l'emploi, surtout dans le domaine manufacturier, a tendance à se réinstaller dans la couronne des grandes villes. C'est un phénomène qu'on observe partout, autant en Europe qu'en Amérique du Nord. Le modèle du travailleur qui va de sa banlieue-dortoir vers le centre-ville ne correspond plus à la réalité de tous les gens qui habitent en périphérie. »

Selon Pierre Desrochers, il est évident qu'on peut améliorer l'offre de transport en

commun sur certains axes, particulièrement en direction des centres-villes, mais « il est utopique de penser qu'on pourrait desservir la banlieue, y compris les déplacements d'une banlieue à une autre, avec un système de transport en commun adéquat. »

L'étalement urbain tant décrié aujourd'hui est aussi ancien que la prospérité des villes qui, de tout temps, ont vu leur périmètre s'accroître pour loger une population en croissance, observe le géographe. Selon lui, que l'on approuve ou non le choix des gens, « il faut respecter le fait qu'une majorité de personnes préfèrent avoir leur propre maison entourée d'un espace vert, ainsi qu'une voiture individuelle pour se rendre à leur travail et faire leurs emplettes. »

Les mesures mises en place pour limiter l'étalement urbain ont un effet pervers, souligne Pierre Desrochers. « Portland, en Oregon, est un modèle constamment cité par les urbanistes et les écologistes en raison des efforts qui ont été faits pour augmenter la densification du territoire habité et pour empêcher le développement des banlieues. Le problème, c'est que Portland est devenue une des villes les plus chères aux États-Unis, inaccessible pour la plupart des jeunes familles. »

L'idéal des urbanistes en ce qui regarde la densification du tissu urbain existe, dit Pierre Desrochers. « C'est Tokyo. Or, pour avoir vécu à Tokyo, je ne vois pas en quoi la densité excessive et ses coûts élevés en temps perdu dans les bouchons de circulation, de logement et d'entassement devraient nous servir de modèle. Il y a encore suffisamment d'espace en Amérique du Nord pour que nous puissions aspirer à une meilleure qualité de vie. » ■