

## Recherches sociographiques



# Gentrification, nouvel urbanisme et évolution de la mobilité quotidienne : vers un développement plus durable ? Le cas du Plateau Mont-Royal (1998-2003)

## Gentrification, new urban planning and trends in daily mobility : toward a more sustainable model of development ? The case of Plateau Mont-Royal (1998-2003)

Rémy Barbonne

Volume 49, Number 3, September–décembre 2008

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/019875ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/019875ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de sociologie, Faculté des sciences sociales, Université Laval

ISSN

0034-1282 (print)

1705-6225 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Barbonne, R. (2008). Gentrification, nouvel urbanisme et évolution de la mobilité quotidienne : vers un développement plus durable ? Le cas du Plateau Mont-Royal (1998-2003). *Recherches sociographiques*, 49(3), 423–445. <https://doi.org/10.7202/019875ar>

Article abstract

This research provides an analysis of the mobility trends among residents of one of the most attractive neighbourhoods in North America, known as Plateau Mont-Royal. This neighbourhood possesses urban characteristics that bring it close to the ideal defined by proponents of new urban planning, in addition to which it is undergoing a gentrification process. Drawing on data from the last two Origin-Destination surveys (in 1998 and 2003) conducted by Montréal's urban transit agency, this paper analyses the trends in distances travelled and means of transportation used by residents of this neighbourhood, paying particular attention to the main categories of persons (women, single-person households, active young people) involved in the gentrification process as well as their main categories of trips (work, shopping, leisure). At the same time, one negative effect of gentrification is brought to light.

# RS

## GENTRIFICATION, NOUVEL URBANISME ET ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE : VERS UN DÉVELOPPEMENT PLUS DURABLE ? LE CAS DU PLATEAU MONT-ROYAL (1998-2003)

Rémy BARBONNE\*

Cette recherche propose une analyse de l'évolution des comportements de mobilité des résidents d'un des quartiers les plus attractifs d'Amérique du Nord, le Plateau Mont-Royal, qui se démarque à la fois par ses caractéristiques urbanistiques qui le rapprochent de l'idéal-type défini par les tenants du nouvel urbanisme, mais aussi par le fait qu'il est le théâtre d'un processus de gentrification. Exploitant les données des deux dernières enquêtes Origine-Destination (1998 et 2003) de l'Agence métropolitaine de transport de Montréal, nous analysons l'évolution des distances parcourues et des modes de transport utilisés par les résidents de ce quartier, en portant une attention particulière aux principales catégories de personnes (femmes, ménages d'une seule personne, jeunes actifs) associées au processus de gentrification ainsi qu'à leurs principaux types de déplacements (travail, magasinage et loisirs). Nous mettons en lumière, du même coup, un effet pervers des processus de gentrification.

Considéré comme un des quartiers les plus attractifs en Amérique du Nord, l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, situé dans les franges du centre-ville de Montréal, s'avère un exemple très intéressant pour analyser l'évolution des

---

\* L'auteur tient à remercier tout particulièrement Richard Shearmur, alors superviseur de son stage postdoctoral, Annick Germain, de l'INRS-UCS, et Jonathan Harou, de l'Arrondissement du Plateau Mont-Royal, pour leur judicieux commentaires sur les résultats de cette recherche, ainsi que Karine Morissette pour la révision de ce texte.

comportements de mobilité des individus. En effet, il se rapproche de l'idéal-type défini par les tenants du nouvel urbanisme, à savoir un quartier dense, présentant une importante mixité fonctionnelle et offrant un environnement propice à l'utilisation des modes de transport alternatifs à l'automobile. Théâtre d'un processus de gentrification au cours des dernières années, il se démarque également par les caractéristiques (ménages d'une seule personne ou ménages solos, jeunes actifs) et les préférences de ses résidents (mode de vie axé sur le travail et les loisirs, la centralité urbaine, la proximité, la vie de quartier). Autant de caractéristiques qui laissent raisonnablement penser que les résidents du Plateau Mont-Royal ont des comportements de mobilité plus durables que ceux généralement observés à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal.

Pour vérifier cette hypothèse, nous utilisons principalement les données des deux dernières enquêtes Origine-Destination (1998 et 2003) de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) de Montréal. Nous procédons, dans un premier temps, à une analyse globale des comportements de mobilité des résidents du Plateau Mont-Royal, sous l'angle des distances parcourues et des modes de transport utilisés, en portant une attention particulière à certaines catégories de personnes qui participent à sa gentrification. Dans un second temps, nous analysons plus spécifiquement leurs trois principaux types de déplacements (travail, magasinage et loisirs) et cherchons à mieux en comprendre les logiques sous-jacentes.

### *Le Plateau Mont-Royal, un quartier qui se rapproche de l'idéal-type du nouvel urbanisme*

Situé dans la frange du centre-ville de Montréal, le Plateau Mont-Royal présente des caractéristiques qui le rapprochent de l'idéal-type proposé dans les années 1990 par un mouvement d'architectes et d'urbanistes en réaction au phénomène d'étalement urbain. Fondé en 1993, le Congrès pour un Nouvel Urbanisme (CNU) reprend les idées essentielles d'un ensemble de théories développées au cours des décennies précédentes (*Transit-Oriented-Development, Smart Growth, Traditional Neighbourhood Development*) qui partagent trois objectifs fondamentaux en matière de gestion du transport : favoriser la réduction du nombre de déplacements, accroître la part des déplacements non motorisés dans l'ensemble des déplacements et, finalement, favoriser la réduction des distances parcourues lors des déplacements motorisés. Dans cette perspective, plusieurs mesures sont privilégiées, parmi lesquelles (théorie des 3D de CERVERO et KOCKELMAN, 1997) : 1) renforcer la densité (*Density*), 2) favoriser la mixité (*Diversity*), 3) procéder à un aménagement urbain plus favorable au développement des déplacements alternatifs à l'automobile (*Design*), qui semblent correspondre à ce qu'on observe dans le Plateau.

Avec une population qui n'a cessé de croître au cours des dernières années, pour atteindre en 2001 plus de 100 000 habitants, le Plateau Mont-Royal est l'un des quartiers les plus denses de la région métropolitaine de Montréal avec 13 096 habitants au km<sup>2</sup>. Situé dans la frange du centre-ville, dont une étude récente révèle le dynamisme

économique particulier (SHEARMUR, COFFEY, DUBE et BARBONNE, 2007), l'arrondissement comptait également 56 720 emplois en 2001 pour une population active résidente de 65 930, soit un ratio de 0,87 proche de l'équilibre, de telle sorte que l'on peut s'attendre à ce qu'une proportion relativement élevée des travailleurs résidents y occupent également un emploi, abstraction faite toutefois du problème de l'adéquation entre le type d'emplois offerts et les compétences professionnelles des résidents, qui pose plus largement la question du *spatial mismatch* (KAIN, 1968 ; PRESTON et MCLAFFERTY, 1999 ; HOUSTON, 2005).

Outre la présence d'un nombre relativement important d'emplois et de résidents, le Plateau Mont-Royal affiche une grande mixité fonctionnelle, car il abrite de nombreux commerces et lieux de divertissements, qui participent d'ailleurs à sa réputation et à sa capacité d'attraction dépassant largement les frontières de la métropole. Le Plateau Mont-Royal se caractérise ainsi par une forte densité de services et d'équipements culturels ainsi que par une infrastructure commerciale unique de par sa densité et sa diversification, puisqu'on y retrouve à la fois des artères commerciales et très animées, comme les rues Mont-Royal, Saint-Denis et Saint-Laurent, et d'autres plus axées vers les services de proximité (GERMAIN, 2008). La dernière enquête Origine-Destination de l'Agence métropolitaine de transport indiquait que l'arrondissement constituait la destination de plus de 22 000 déplacements journaliers<sup>1</sup> pour le magasinage et 25 000 pour les loisirs. Enfin, le Plateau Mont-Royal offre également un environnement propice à l'utilisation de modes de transport alternatifs à l'automobile, plus particulièrement aux modes dits « actifs » que sont la marche et le vélo. De nombreux efforts d'aménagement ont en effet été réalisés au cours des dernières années dans le cadre plus large d'une politique de la ville de Montréal visant à renforcer la convivialité des quartiers centraux (GERMAIN et ROSE, 2001). À titre d'exemple, citons le cas de la rue Prince-Arthur presque exclusivement réservée aux piétons ainsi que l'aménagement d'un vaste réseau de pistes cyclables au sein de l'arrondissement. Le Plateau Mont-Royal est également très bien desservi par le transport en commun puisqu'il est traversé par une ligne de métro et de nombreuses lignes d'autobus. Ainsi, compte tenu des caractéristiques du Plateau Mont-Royal (densité, mixité, design) faisant en sorte, d'une part, que s'y retrouvent autant des résidences que des lieux d'activités diverses (travail, magasinage, loisirs) et que, d'autre part, l'environnement urbain soit favorable aux modes de déplacements alternatifs à l'automobile, particulièrement la marche et le vélo, nous pouvons raisonnablement poser l'hypothèse que les résidents du Plateau ont des comportements de mobilité plus durables que ceux généralement observés à l'échelle métropolitaine.

Ce qui a été avancé jusqu'ici suffit-il pour bien comprendre les logiques sous-jacentes aux déplacements des résidents du Plateau Mont-Royal ? Dans un article recensant les très nombreuses études empiriques ayant porté sur les effets des mesures préconisées par le nouvel urbanisme, EWING et CERVERO (2001) arrivent à la conclusion

---

1. Déplacements mesurés pour un jour de semaine ouvrable et non de fin de semaine.

que les caractéristiques de l'environnement bâti ont un impact statistiquement significatif, mais cependant relativement limité, sur les comportements de mobilité des individus, leurs caractéristiques socioéconomiques ayant une influence plus importante, notamment s'agissant de la fréquence des déplacements et des modes de transport utilisés. Plus largement, dans les dernières années, tout un courant de recherche s'est intéressé aux préférences des résidents des quartiers issus du nouvel urbanisme. Plusieurs auteurs ont montré que les attitudes et les préférences constituaient d'encore meilleurs prédicteurs des comportements de mobilité des individus (KITAMURA, 1997 ; HANDY et CLIFTON, 2001 ; KRIZEK 2003 ; HANDY *et al.*, 2005). Ainsi, pour HANDY et CLIFTON (2001), les stratégies axées sur l'utilisation du sol et le design urbain peuvent contribuer à réduire l'utilisation de l'automobile dans la mesure seulement où elles permettent de satisfaire une demande des résidents à conduire moins. Au regard de ces analyses, il nous a donc semblé pertinent de nous pencher également sur le processus de gentrification dont le Plateau Mont-Royal est le théâtre depuis les dernières décennies ainsi que sur les caractéristiques des individus qui participent à ce processus.

### *Le Plateau Mont-Royal, théâtre d'un processus de gentrification*

Outre ses caractéristiques urbanistiques, qui le rapprochent de l'idéal-type défini par les tenants du nouvel urbanisme, l'arrondissement du Plateau Mont-Royal se démarque également par le processus de gentrification dont il a été le théâtre au cours des dernières années, ce qui suggère de porter une attention particulière aux caractéristiques de ses résidents.

Utilisé pour la première fois dans les années 1960 pour décrire la revitalisation du centre de Londres et venant du mot anglais *gentry* signifiant « petite noblesse », la gentrification peut être définie simplement comme l'arrivée de gens à statut économique élevé dans des quartiers qui avaient été abandonnés au profit de la banlieue et qui se traduit, du même coup, par des améliorations apportées à l'environnement bâti. Au sens large, la gentrification désigne ainsi un retour à la ville, par opposition au processus d'étalement de la population dans des banlieues toujours plus éloignées. Plus précisément, SÉNÉCAL *et al.* (1990) définissent la gentrification par l'émergence progressive d'une nouvelle classe moyenne dans des vieux quartiers situés à proximité du centre-ville. Cette nouvelle classe est souvent issue de la génération du baby-boom, elle est plutôt instruite, a peu ou pas d'enfant et est attachée aux valeurs patrimoniales de ces quartiers. Il peut s'agir aussi de jeunes professionnels œuvrant souvent dans les domaines des services financiers ou des services aux entreprises ; on parle alors d'un processus de *yuppification* de ces quartiers (BROWN et WILLY, 2000). L'installation de ces nouvelles personnes dans les quartiers centraux procède de la recherche d'un mode de vie plus urbain, axé essentiellement sur le travail et les loisirs.

Plusieurs auteurs ont montré qu'à Montréal des quartiers comme le Vieux-Montréal, la Petite Bourgogne ou encore le Plateau Mont-Royal ont connu un processus

de gentrification au cours des dernières décennies (LEY, 1996 ; VAN CRIEKENGEN *et al.*, 2003 ; APPARICIO et SÉGUIN, 2006). Mais dans le cas du Plateau Mont-Royal, certains (ROSE, 1984, 1996 ; VAN CRIEKENGEN *et al.*, 2003) parlent plutôt d'un processus de « gentrification marginale », c'est-à-dire qui comporterait tous les ingrédients d'un processus classique de gentrification mais qui ne se traduirait pas nécessairement par une augmentation substantielle du niveau de revenu global des résidents. Dans ses recherches, ROSE (1996) constate en effet que les jeunes professionnels, les « gentrificateurs marginaux », souvent des femmes, qui s'installent sur le Plateau ont tendance à être très éduqués mais œuvrent plutôt dans les secteurs de la communication, de la culture, des arts, de l'éducation et des sciences sociales, secteurs qui n'offrent pas nécessairement des emplois très bien rémunérés, surtout dans un contexte global de restructuration et de flexibilisation de l'emploi. Il s'agirait somme toute de personnes disposant de plus de capital culturel que de capital économique, ce qui pourrait favoriser d'autant plus l'adoption de comportements de mobilité plus écologiques.

Des données récentes, portant sur les personnes et les ménages enquêtés dans le cadre des enquêtes Origine-Destination de 1998 et 2003 de l'Agence métropolitaine de transport ainsi que les recensements de Statistique Canada (1996-2001) nous ont permis de cerner les caractéristiques des résidents du Plateau Mont-Royal et de trois catégories de personnes qui semblent au cœur de son processus de gentrification.

Il y a tout d'abord les femmes, dont la part progresse entre 1998 et 2003, passant de 49,6 à 50,2 % de la population de l'arrondissement et qui, à elles seules, sont responsables de la totalité de la croissance démographique sur le Plateau Mont-Royal entre ces deux dates. Ce phénomène s'explique probablement par le fait que les femmes, notamment monoparentales, ont tendance à privilégier des localisations centrales afin de bénéficier de la proximité des services et d'une accessibilité accrue aux emplois et, finalement, mieux pouvoir concilier activités professionnelles et domestiques. Nous savons aussi que les femmes ont tendance à effectuer de plus courtes distances de navettes et à recourir plus largement aux transports en commun pour leurs déplacements (VANDERSMISSEN *et al.*, 2001 ; SHEARMUR, 2006). D'autre part, le Plateau Mont-Royal se caractérise par une proportion très importante (et grandissante) de personnes vivant seules (ménages solos), lesquelles représentent, en 2003, 52,5 % (+1 % entre 1998 et 2003) de l'ensemble des ménages de l'arrondissement alors qu'elles ne représentent que 30,5 % des ménages à l'échelle de la RMR de Montréal. Les jeunes actifs (25-35 ans) sont également sur-représentés au sein de l'arrondissement (26,7 % de la population totale du plateau contre 14,2 % à l'échelle de la RMR de Montréal) et ont vu leur part progresser de 2,2 % entre 1998 et 2003.

Enfin, l'analyse de l'évolution du revenu des résidents du Plateau Mont-Royal suggère que l'on assiste probablement à une certaine forme de *yuppification* de ce quartier au cours des dernières années. En effet, les données du recensement canadien indiquent que le revenu moyen des ménages résidant au sein du Plateau Mont-Royal a

progressé entre 1996 et 2001 d'une façon nettement plus forte qu'à l'échelle métropolitaine (20,3 contre 10,9 %). Il demeure toutefois toujours bien inférieur à celui observé à l'échelle de l'agglomération (41 685 contre 53 744 \$), notamment à cause de la proportion importante de ménages solos dans sa population.

### *Démarche méthodologique*

Cette recherche vise à mieux comprendre les logiques sous-jacentes à l'évolution des comportements de mobilité des résidents d'un quartier, le Plateau Mont-Royal, qui se démarque à la fois par des caractéristiques urbanistiques (densité, mixité, design) qui le rapprochent de l'idéal-type défini par les tenants du nouvel urbanisme ainsi que par les caractéristiques de ses résidents qui participent d'un processus de gentrification. Comme nous l'évoquions précédemment, plusieurs facteurs laissent en effet penser que ces derniers, compte tenu notamment de la diversité des activités offertes dans leur quartier, de l'accessibilité importante aux moyens de transport alternatifs à l'automobile ainsi que de leurs caractéristiques socioéconomiques, ont des comportements de mobilité qui se démarquent nettement de ceux observés à l'échelle de la région métropolitaine, particulièrement en matière de distances parcourues et de modes de transport.

Afin de tester cette hypothèse, nous utilisons les données des deux dernières enquêtes Origine-Destination (OD) de l'Agence métropolitaine de transport de Montréal (AMT). Réalisées par téléphone sur un échantillon de la population d'approximativement 4,5 %, ces enquêtes visent à dresser un portrait fidèle des déplacements faits un jour de semaine « ouvrable » par les habitants de la région métropolitaine de Montréal. Pour 2003, l'enquête OD recense plus de 300 000 déplacements effectués lors de la journée précédant l'entrevue téléphonique par 137 042 personnes, faisant partie des 56 965 ménages interrogés. Bien qu'elles comprennent de nombreuses informations sur les caractéristiques sociodémographiques des personnes (sexe, âge, composition des ménages...) et leurs déplacements (motifs, mode, horaires...), ces enquêtes ne contiennent que peu d'information à caractère socioéconomique. Des variables comme la catégorie socio-professionnelle, le secteur d'activité économique d'emploi ou encore le niveau d'éducation et de revenu sont pourtant essentielles pour analyser et mieux comprendre les comportements de mobilité des individus. Nous avons donc eu recours également aux données du recensement de 2001 de Statistique Canada, notamment pour mieux comprendre l'évolution du bassin de main-d'œuvre et d'emploi du Plateau Mont-Royal. Il convient de souligner enfin que les enquêtes OD portent sur les déplacements effectués un jour « ouvrable » de la semaine, et non la fin de semaine, ce qui oblige à relativiser la pertinence de l'information qu'elles livrent, s'agissant des déplacements pour le magasinage et surtout pour les loisirs, dont une forte proportion se fait en fin de semaine.

Nous analyserons, dans un premier temps, l'évolution entre 1998 et 2003 des distances parcourues ainsi que les modes de transport utilisés par les résidents du

Plateau Mont-Royal, en portant, au moyen d'analyses statistiques bivariées (analyse de variance et test de chi-carré), une attention particulière aux comportements de mobilité des trois catégories de personnes évoquées précédemment (femmes, ménages solos, jeunes actifs) qui sont au cœur du processus de gentrification de ce quartier. Dans un second temps, nous nous pencherons plus spécifiquement sur les déplacements pour le travail, le magasinage et les loisirs, qui semblent répondre à des logiques différentes que nous essaierons de mieux cerner, notamment à travers une brève analyse de l'emploi et du bassin de main-d'œuvre du Plateau Mont-Royal.

### *Distances parcourues et modes de transport utilisés par les résidents du Plateau Mont-Royal*

Dans un premier temps, nous procédons à une analyse globale de l'évolution des comportements de mobilité des résidents du Plateau Mont-Royal, plus précisément des distances qu'ils parcourent et des modes de transport qu'ils utilisent.

#### *Distances parcourues*

Tous déplacements confondus, les résidents du Plateau Mont-Royal parcouraient quotidiennement en 2003 des distances moyennes de 4,41 km, soit des distances quasiment deux fois moins longues que celles observées à l'échelle de la RMR (7,94 km). Il convient de souligner par ailleurs que ces distances sont restées stables entre 1998 et 2003 tandis qu'elles augmentaient de 370 m au sein de la région métropolitaine (tableau 1). Si l'on distingue les distances parcourues selon le motif du déplacement (tableau 1), avec une attention particulière pour les trois principaux types de déplacements, on retrouve la même tendance que celles observées globalement. Qu'il s'agisse du travail (5,92 km), du magasinage (2,49 km) ou des loisirs (3,71 km), les résidents du Plateau Mont-Royal parcourent des distances quasiment deux fois plus courtes que celles observées à l'échelle de la RMR. Néanmoins, entre 1998 et 2003 les distances parcourues pour le travail rallongent sensiblement (+370 m) et de façon nettement plus importante que celles observées à l'échelle de la RMR (+70 m). Les distances parcourues par les résidents du Plateau Mont-Royal pour le magasinage augmentent également (+230 m) mais dans une amplitude comparable à celle de la RMR dans son ensemble (+270 m). En revanche, les distances parcourues pour les loisirs ont plutôt eu tendance à diminuer entre 1998 et 2003 (-130 m), et dans une proportion nettement plus importante que celle observée à l'échelle de la RMR (-40 m).

**TABLEAU 1**

*Évolution des distances parcourues quotidiennement par les résidents du Plateau Mont-Royal selon le motif du déplacement, 1998 et 2003*

Motifs	Distances (km)					
	Plateau Mont-Royal			RMR de Montréal		
	1998	2003	Variation	1998	2003	Variation
Travail	5,55	5,92	0,37	11,11	11,18	0,07
Rendez-vous d'affaires	7,41	7,28	-0,13	11,77	12,59	0,82
« Sur la route »	7,28	2,66	-4,62	12,36	16,58	4,22
École	2,55	2,97	0,42	4,73	4,98	0,25
Magasinage	2,26	2,49	0,23	4,22	4,49	0,27
Loisirs	3,84	3,71	-0,13	7,61	7,57	-0,04
Visite amis/parenté	8,59	7,38	-1,21	8,87	9,58	0,71
Santé	2,48	4,42	1,94	7,19	7,33	0,14
Reconduire quelqu'un	2,51	2,34	-0,17	5,03	4,92	-0,11
Chercher quelqu'un	4,39	3,76	-0,63	6,29	6,26	-0,03
Retour au domicile	4,51	4,29	-0,22	7,63	8,01	0,38
Autres	4,87	4,34	-0,53	6,87	7,78	0,91
<b>Total</b>	<b>4,41</b>	<b>4,41</b>	<b>0,00</b>	<b>7,57</b>	<b>7,94</b>	<b>0,37</b>

Source : Enquêtes Origine-Destination de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Analysons maintenant les déplacements des principales catégories de personnes associées à la gentrification du Plateau Mont-Royal, soit les femmes, les jeunes actifs et les ménages d'une personne (tableau 2). Avec des distances moyennes de 4,57 km, les femmes effectuent des déplacements significativement moins longs que les hommes (5,09 km). Les jeunes actifs (25-35 ans) ont tendance également à parcourir des distances significativement moins longues que leurs homologues plus âgés (35-65 ans) : 4,72 contre 4,93 km. Enfin, les personnes vivant seules effectuent elles aussi des déplacements significativement plus courts que les ménages de deux personnes et plus (4,67 contre 4,95 km).

**TABLEAU 2**

*Moyennes des distances parcourues quotidiennement en 2003 selon les différentes catégories de personnes associées (femmes, 25-35 ans, ménages solos) à la gentrification du Plateau Mont-Royal*

	<b>Femmes</b>	<b>Hommes</b>
Distance (km)	4,57	5,09
	F* = 110	Sig = 0,000
	25 à 35 ans	35 à 65 ans
Distance (km)	4,72	4,93
	F = 18,2	Sig = 0,000
	Ménages solos	Autres
Distance (km)	4,67	4,95
	F = 28,9	Sig = 0,000

\* F de Fisher calculé dans le cadre d'une ANOVA.

Source : Enquêtes Origine-Destination 2003 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

#### *Modes de transport utilisés*

Comme pour les distances parcourues, les modes de transport utilisés par les résidents du Plateau Mont-Royal se démarquent fortement de ceux des habitants de la RMR de Montréal (tableau 3). Tous déplacements confondus, ils recourent en effet deux fois moins à l'automobile comme conducteurs (26,3 contre 53,7 %) mais aussi comme passagers (8 contre 14,1 %). Utilisant donc massivement plus les modes de transport alternatifs à l'automobile, ils recourent aux transports en commun pour 26 % de leurs déplacements (13,7 % se font dans les autobus de la STM et 12,3 % en métro) tandis que la part de marché de ces modes n'est que de 12,2 % à l'échelle de la région métropolitaine (7 % pour les autobus de la STM et 5,2 % pour le métro). De la même façon, les résidents du Plateau Mont-Royal favorisent nettement plus les modes de transport actifs : ils recourent en effet trois fois plus à la marche (30,5 contre 10,8 %) et cinq fois plus au vélo (6,2 contre 1,2 %) que les habitants de la région métropolitaine.

Par ailleurs, il convient de souligner que cette tendance nettement marquée à l'utilisation des modes de transport alternatifs à l'automobile s'est renforcée sensiblement entre 1998 et 2003 (tableau 3), la part de l'automobile comme conducteur ayant reculé de 1,2 % tandis qu'elle progressait de 1,2 % à l'échelle de la RMR. C'est surtout sur le métro (+2,6 %) et plus faiblement sur l'autobus (+0,2 %) et le vélo (+0,4 %) que se

sont reportés les déplacements des résidents du Plateau Mont-Royal entre ces deux dates. En revanche, la marche perd 1,1 %, quoique dans une proportion plus faible que celle observée à l'échelle de la RMR (-1,6 %).

**TABLEAU 3**

*Évolution des modes de transport utilisés par les résidents  
du Plateau Mont-Royal, 1998 et 2003*

Modes de transport	Plateau Mont-Royal (%)			RMR de Montréal (%)		
	1998	2003	Variation	1998	2003	Variation
Auto, conducteur	27,5	26,3	-1,2	52,5	53,7	1,2
Auto, passager	8,6	8,0	-0,6	14,9	14,1	-0,8
Autobus STM	13,5	13,7	0,2	6,9	7,0	0,1
Métro	9,7	12,3	2,6	4,4	5,2	0,8
Taxi	1,6	1,6	0,0	0,4	0,5	0,1
Vélo	5,9	6,2	0,4	1,2	1,2	0,0
À pied	31,7	30,5	-1,1	12,4	10,8	-1,6
Autres	1,5	1,3	-0,2	7,3	7,5	0,2
<b>Total</b>	259 887	237 985	-	8 176 734	7 860 773	-

Source : Enquêtes Origine-Destination de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Les principales catégories de personnes associées à la gentrification du Plateau Mont-Royal utilisent des modes de transport durables (tableau 4). Les femmes recourent ainsi significativement moins (27,4 %) à l'automobile comme conductrices que les hommes (34,6 %) et corrélativement plus au transport en commun (28,9 contre 23,3 %). En revanche, on ne constate pas de différence réellement significative quand il s'agit des modes de transport actifs (34,3 contre 33,7 %). Les 25-35 ans recourent aussi significativement moins (29,1 %) à l'automobile comme conducteurs que les 35-65 ans (33,5 %). En revanche, ils utilisent sensiblement moins les transports actifs (31,5 contre 35,7 %), privilégiant nettement les transports en commun (27,8 contre 21,2 %). Mais ce sont surtout les ménages solos qui se démarquent fortement des autres types de ménages, ces derniers recourant faiblement à l'automobile comme conducteurs (26,6 contre 36,6 %) mais plus fortement au transport en commun (27,6 contre 23,5 %) et surtout aux modes actifs (39,1 contre 31,2 %).

L'analyse des modes de transport utilisés selon le motif du déplacement permet de mettre en lumière, comme dans le cas des distances parcourues, la particularité des déplacements pour le travail. C'est en effet pour le travail que le recours à l'automobile est le plus important (35 contre 22,2 et 18,4 % pour le magasinage et les loisirs) même si son utilisation a fortement régressé entre 1998 et 2003 (-3,2 %). Les déplacements pour le travail sont également ceux pour lesquels la marche est la moins utilisée (17,3 contre 48,3 et 37,5 % pour le magasinage et les loisirs). Ainsi, même si une bonne proportion des

navettes résidence-travail des résidents du Plateau Mont-Royal est réalisée en transport en commun (18,6 % en autobus et 14,8 % en métro), le travail génère globalement des déplacements moins durables que ceux réalisés par exemple pour le magasinage et les loisirs. Jumelés aux résultats déjà observés dans le cas des distances parcourues, cela suggère de porter une attention particulière aux processus sous-jacents à l'évolution des déplacements pour le travail, qui semble répondre à des logiques différentes de celles régissant leurs déplacements pour le magasinage et les loisirs.

**TABLEAU 4**

*Association entre l'utilisation en 2003 de l'automobile, du transport en commun et des modes actifs selon les différentes catégories de personnes (femmes, 25-35 ans, ménages solos) associées à la gentrification du Plateau Mont-Royal*

	<b>Femmes</b>	<b>Hommes</b>
Auto, conducteur (%)	27,4 C* = 0,108	34,6 Sig = 0,000
Transport en commun (%)	28,9 C = 0,064	23,3 Sig = 0,000
Modes actifs (%)	34,3 C = 0,006	33,7 Sig = 0,018

	<b>25 à 35 ans</b>	<b>35 à 65 ans</b>
Auto, conducteur (%)	29,1 C = 0,067	33,5 Sig = 0,000
Transport en commun (%)	27,8 C = 0,075	21,2 Sig = 0,000
Modes actifs (%)	31,5 C = 0,043	35,7 Sig = 0,000

	<b>Ménages solos</b>	<b>Autres</b>
Auto, conducteur (%)	26,6 C = 0,102	36,6 Sig = 0,000
Transport en commun (%)	27,6 C = 0,045	23,5 Sig = 0,000
Modes actifs (%)	39,1 C = 0,081	31,2 Sig = 0,000

\* Coefficient de contingence mesurant l'existence et l'intensité du lien entre les deux variables.

Source : Enquêtes Origine-Destination 2003 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Si ces premiers résultats indiquent manifestement que les caractéristiques du Plateau Mont-Royal (densité, mixité, design) sont associées à des comportements de mobilité de ses résidents nettement plus durables que ceux observés à l'échelle de la métropole, on constate également que les trois catégories de population qui représentent une proportion importante, voire prépondérante (ménages solos), et par ailleurs croissante, parmi les résidents du Plateau Mont-Royal, parcourent des distances moins longues et utilisent plus fortement des modes de transport alternatifs à l'automobile que leurs concitoyens. Force est de conclure que les caractéristiques sociodémographiques des individus, voire leurs préférences (mode de vie axé sur le travail et les loisirs, centralité résidentielle), exercent également une influence déterminante sur l'évolution de leurs comportements de mobilité. Toutefois, la distinction entre les distances parcourues et les modes de transport utilisés selon les principaux types de déplacements suggère d'analyser plus précisément les déplacements pour le travail, le magasinage et les loisirs, qui, de toute évidence, semblent répondre à des logiques différentes.

***Les déplacements pour le travail, le magasinage et les loisirs :  
des logiques différenciées***

Afin de mieux comprendre les logiques sous-jacentes à l'évolution de la mobilité quotidienne des résidents du Plateau Mont-Royal, nous avons porté plus précisément notre attention sur la répartition des principaux types de déplacements que sont, d'un côté, ceux effectués pour le travail et de l'autre côté, ceux effectués pour le magasinage et les loisirs (tableau 5).

En 2003, respectivement 63,9 et 47,2 % des déplacements des résidents du Plateau Mont-Royal pour le magasinage et pour les loisirs étaient effectués à l'intérieur même de l'arrondissement, témoignant ainsi de la forte attractivité de celui-ci. Par ailleurs, cette tendance se renforce grandement entre 1998 et 2003, le Plateau Mont-Royal ayant vu sa part de marché auprès de ses résidents croître respectivement de 2,7 % pour le magasinage et 4,8 % pour les loisirs. Néanmoins, la tendance est fort différente s'agissant de la répartition de leurs déplacements pour le travail. Les résidents du Plateau n'étaient en effet que 20,4 % en 1998 et ne sont plus en 2003 que 17,9 % à occuper un emploi dans leur arrondissement, près de la moitié d'entre eux travaillant dans les arrondissements voisins, particulièrement dans le centre-ville (38 %), 26,7 % dans les autres arrondissements et localités de l'Île de Montréal et 8 % en banlieue plus lointaine. L'aire d'emploi des résidents du Plateau est donc nettement plus vaste que leur aire de consommation.

TABLEAU 5

Évolution de la répartition géographique des déplacements pour le travail, le magasinage et les loisirs des résidents du Plateau Mont-Royal, 1998 et 2003

Déplacements Destinations	Travail (%)			Magasinage (%)			Loisirs (%)		
	1998	2003	Écart	1998	2003	Écart	1998	2003	Écart
Plateau Mont-Royal	20,4	17,9	-2,5	61,2	63,9	2,7	42,5	47,2	4,7
Hors Plateau M.-R.	79,6	82,1	2,5	38,8	36,1	-2,7	57,5	52,8	-4,7
Île de Montréal	70,7	74,3	3,6	35,9	33,0	-2,9	51,8	47,5	-4,3
Arr. voisins	43,9	47,5	3,6	25,1	24,7	-0,4	41,3	36,9	-4,4
Autres arr.	26,8	26,7	-0,1	10,8	8,3	-2,4	10,4	10,6	0,2
Laval	1,8	2,0	0,2	0,6	0,3	-0,3	0,9	1,4	0,5
Rive-Nord	0,9	1,5	0,6	0,5	0,4	-0,1	0,4	0,6	0,2
Rive-Sud	4,6	3,3	-1,3	1,6	2,5	1,0	2,6	2,3	-0,4
Extérieur de la RMR	1,6	1,1	-0,5	0,3	0,1	-0,2	1,8	1,0	-0,9
<b>Total</b>	46 922	44 953		24 698	20 312		20 979	18 498	

Source : Enquêtes Origine-Destination de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

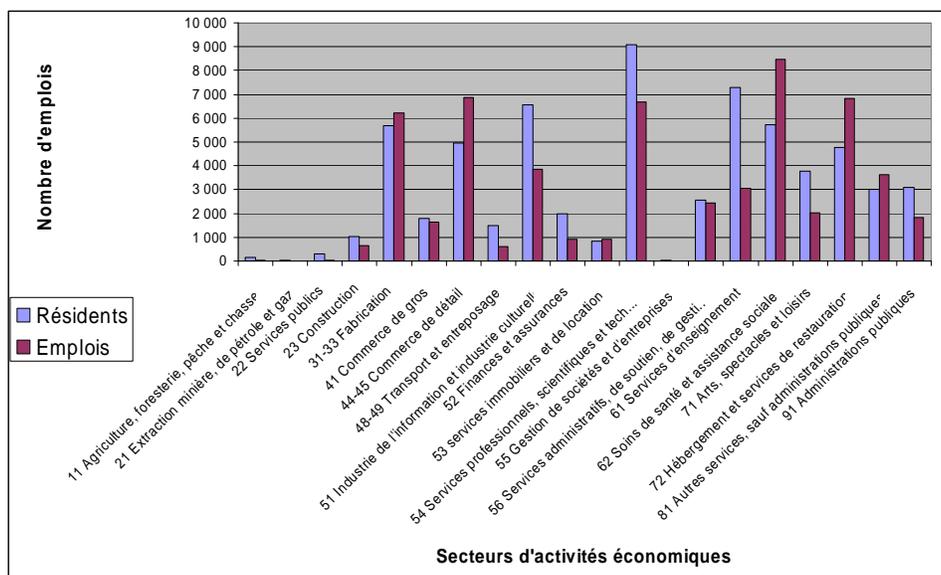
Nos résultats indiquent que les différents types de déplacements ne répondent pas aux mêmes logiques. Tant pour le magasinage que pour les loisirs, la capacité de rétention du Plateau est très forte et progresse entre 1998 et 2003, attestant ainsi du fait que les résidents du Plateau optent pour un mode de vie plus urbain consistant à magasiner et se divertir dans leur quartier de résidence. En revanche, même s'il existe sur le Plateau Mont-Royal un nombre d'emplois presque équivalent au nombre de résidents actifs, ces derniers ont largement plus tendance à occuper des emplois à l'extérieur de leur arrondissement de résidence, particulièrement dans le pôle du centre-ville voisin.

La figure 1, qui compare la répartition des actifs du Plateau Mont-Royal selon l'industrie dans laquelle ils sont employés avec la répartition des emplois de l'arrondissement selon ces mêmes industries, offre un éclairage précieux pour mieux comprendre le « désappariement » (*spatial mismatch*) existant entre les résidents du Plateau et leur arrondissement sur le plan de l'emploi. En effet, en 2001, les résidents du Plateau Mont-Royal ont plutôt tendance à être sur-représentés dans les emplois du tertiaire supérieur

et de la nouvelle économie (information et culture, services aux entreprises et enseignement). En revanche, dans les secteurs du commerce de détail et plus généralement des services à la population (services sociaux et de santé, hébergement et restauration, autres services), il y a dans le Plateau un plus grand nombre d'emplois que de résidents.

FIGURE 1

Comparaison de la distribution sectorielle des emplois existants sur le Plateau Mont-Royal et des emplois occupés par ses résidents en 2001



Source : Recensement du Canada, 2001.

Dès lors, se pose avec acuité la question de savoir qui sont et d'où proviennent les personnes qui occupent les emplois situés sur le Plateau Mont-Royal et à quels comportements de mobilité elles sont associées, pour mieux cerner le bassin de main-d'œuvre de l'arrondissement, par comparaison avec l'aire de répartition de ses propres résidents actifs.

Comme on pouvait s'y attendre, les actifs occupant les emplois du Plateau Mont-Royal proviennent massivement (82,1 %) et pour une part grandissante (+2,2 %) de l'extérieur de l'arrondissement (tableau 6). 24 % viennent des arrondissements voisins (particulièrement de Rosemont-Petite-Patrie et de Villeray, situés plus au nord) qui voient leur part progresser sensiblement entre 1998 et 2003 (+2,7 %). 34,2 % proviennent

des autres arrondissements et localités de l'Île de Montréal et 24 % de la banlieue plus lointaine. À la lumière de ces résultats, force est donc de constater que le bassin de main-d'œuvre du Plateau Mont-Royal est beaucoup plus vaste que l'aire de répartition des lieux de travail de ses propres actifs résidents.

**TABLEAU 6**

*Évolution de la provenance des travailleurs occupant les emplois du Plateau Mont-Royal, 1998 et 2003*

Origines	Déplacements Travail vers le Plateau (%)		
	1998	2003	Variation
Plateau Mont-Royal	20,0	17,9	-2,1
Hors Plateau Mont-royal	80,0	82,1	2,1
Île de Montréal	55,3	58,2	2,9
Arrondissements voisins	21,3	24,0	2,7
Autres arrondissements	34,0	34,2	0,2
Laval	6,6	5,9	-0,7
Rive-Nord	5,5	5,3	-0,2
Rive-Sud	11,5	11,9	0,4
Extérieur de la RMR	1,0	0,7	-0,2
<b>Total des déplacements</b>	<b>47 775</b>	<b>44 934</b>	

Source : Enquêtes Origine-Destination de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Par ailleurs, une proportion grandissante des emplois du Plateau Mont-Royal est occupée par des travailleurs provenant des arrondissements Rosemont (+1,4 % entre 1998 et 2003) et Villeray (+1,2 %). Ceci est à mettre en parallèle avec le fait que les processus de gentrification, à cause de l'augmentation importante des loyers qui en résulte, ont généralement comme effet pervers de repousser, une partie de la population initiale vers les arrondissements voisins, restés encore « populaires », comme les arrondissements Rosemont-Petite-Patrie et Villeray.

Dès lors, il n'est pas étonnant de constater (tableau 7) que les distances parcourues par les personnes occupant les emplois du Plateau Mont-Royal sont nettement plus longues en moyenne (7,85 km) que celles parcourues par les résidents actifs au sein de l'arrondissement (5,92 km). D'autre part, ces distances ont eu tendance à augmenter fortement entre 1998 et 2003 pour ces deux catégories de travailleurs, respectivement de +280 m et +370 m, témoignant ainsi des conséquences sur le plan environnemental de ce décalage croissant entre l'aire de répartition des résidents actifs et le bassin de main-

d'œuvre du Plateau Mont-Royal. Enfin, il convient de souligner que l'augmentation des distances parcourues pour le travail par les résidents actifs du Plateau Mont-Royal est essentiellement due à celles des hommes, qui progressent de 740 m entre 1998 et 2003, tandis que celles des femmes demeurent stables. À l'inverse, s'agissant des personnes occupant les emplois du Plateau Mont-Royal, ce sont plutôt les distances parcourues par les femmes qui ont tendance à augmenter plus fortement (+350 m contre +230 m).

**TABLEAU 7**

*Comparaison des distances parcourues quotidiennement et des modes de transport utilisés pour se rendre au travail par les résidents du Plateau Mont-Royal et les personnes occupant les emplois dans ce quartier, 1998 et 2003*

	Déplacements pour le travail					
	Employés du Plateau			Résidents du Plateau		
	1998	2003	Variation	1998	2003	Variation
<b>Sexe</b>	<b>Distances (km)</b>			<b>Distances (km)</b>		
Hommes	7,85	8,08	0,23	5,85	6,59	0,74
Femmes	7,27	7,62	0,35	5,19	5,18	-0,01
<b>Total</b>	7,57	7,85	0,28	5,55	5,92	0,37
<b>Modes de transport</b>	%	%	%	%	%	%
Auto, conducteur	50,3	49,2	-1,1	38,2	35,0	-3,2
Auto, passager	7,6	7,4	-0,2	5,8	5,6	-0,2
Autobus STM	15,3	14,9	-0,4	17,9	18,6	0,7
Métro	6,3	8,6	2,3	12,5	14,8	2,3
Taxi	1,1	0,7	-0,4	1,9	1,2	-0,7
Vélo	3,7	4,2	0,5	6,8	7,2	0,3
À pied	12,2	11,8	-0,4	16,6	17,3	0,6
Autres	3,5	3,1	-0,5	0,3	0,5	0,2
<b>Total des déplacements</b>	47 775	44 935		46 923	44 953	

Source : Enquêtes Origine-Destination de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Comme pour les distances parcourues, l'analyse comparée des modes de transport utilisés par les personnes occupant les emplois du Plateau et les actifs qui y résident révèle l'impact négatif au plan environnemental de ce décalage croissant entre l'aire de répartition des résidents actifs et le bassin de main-d'œuvre du Plateau Mont-Royal (tableau 7). En effet, les personnes travaillant sur le Plateau recourent plus fortement à l'automobile pour se rendre à leur travail (49,2 contre 35 %) et, donc corrélativement, moins aux transports en commun (23,5 contre 33,4 %) et aux modes de transport actifs (16 contre 24,5 %) que les résidents actifs au sein de l'arrondissement. D'autre part,

même si l'évolution de leurs déplacements entre 1998 et 2003 traduit une légère diminution du recours à l'automobile (-1,1 %), au profit essentiellement du métro (+2,3 %), celle-ci demeure largement inférieure à celles observées chez les actifs résidant sur le Plateau (-3,2 %). On constate également une diminution du recours à l'autobus et à la marche (de -0,4 % dans les deux cas) chez les non-résidents occupant des emplois sur le Plateau Mont-Royal. Ainsi donc, même si les comportements de mobilité de ces travailleurs s'avèrent plus durables que ceux observés à l'échelle métropolitaine, ils le sont toutefois moins que ceux observés parmi les actifs résidant au sein du Plateau Mont-Royal. Le processus de gentrification affectant le Plateau Mont-Royal aurait donc un certain prix, sur lequel nous nous attarderons plus longuement en conclusion.

### *Comportements durables de mobilité*

Les résidents du Plateau Mont-Royal ont des comportements de mobilité plus durables que ceux des habitants de la RMR de Montréal. Ils parcourent en effet, en moyenne et tous déplacements confondus, des distances deux fois moins grandes que celles enregistrées à l'échelle métropolitaine. Ils utilisent également deux fois moins l'automobile et recourent plus fortement aux transports en commun mais se démarquent surtout par leur propension à se déplacer à pied et à vélo, une des plus élevées en Amérique du Nord. L'analyse de l'évolution de ces deux indicateurs entre 1998 et 2003 nous apprend par ailleurs que les comportements de mobilité des résidents du Plateau Mont-Royal deviennent de plus en plus durables, particulièrement du point de vue de l'utilisation des modes de transport alternatifs à l'automobile. Les caractéristiques de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal (densité, mixité et design urbain plus convivial) sont donc associées à des comportements de mobilité plus durables. Toutefois, il est important de préciser que nos analyses ne montrent pas de lien de causalité mais une simple association entre les caractéristiques urbanistiques de l'Arrondissement du Plateau Mont-Royal et le caractère plus durable des comportements de mobilité de ses résidents. D'autres facteurs peuvent également jouer un rôle. Il est par exemple évident que la proximité du centre-ville influe également sur leurs comportements de mobilité en leur conférant une accessibilité accrue aux différents types d'activités, emplois notamment.

D'autre part, notre recherche permet de mettre en lumière le rôle des caractéristiques socioéconomiques des individus dans ce processus : les principales catégories de personnes qui participent aux transformations du Plateau Mont-Royal, à savoir les femmes, les jeunes actifs et les ménages solos, ont tendance à parcourir des distances moins importantes et à recourir plus spontanément aux modes de transport alternatifs à l'automobile. Ainsi donc, la gentrification du Plateau Mont-Royal s'accompagne d'un mode de vie qui repose largement sur une organisation de la quotidienneté basée sur la proximité et qui s'oppose à la vie de banlieue, dont au contraire l'(auto) mobilité constitue le principe organisateur. L'analyse plus détaillée des déplacements pour le magasinage et les loisirs révèle en effet que les résidents du Plateau Mont-Royal effectuent une

proportion très large (et grandissante) de leur magasinage et de leurs activités de loisir dans leur quartier et recourent pour cela prioritairement aux modes de transport alternatifs à l'automobile, particulièrement aux modes actifs. Nos résultats viennent ainsi compléter des études plus qualitatives portant notamment sur les comportements et les préférences des résidents des quartiers centraux des métropoles (GERMAIN, 2008 ; VILLENEUVE et TRUELLE, 2008 ; AUTHIER, 2001). Par exemple, les ménages solos des arrondissements du Plateau Mont-Royal et de Rosemont-Petite-Patrie valorisent beaucoup la proximité dans leur mode de vie et cela, bien plus pour l'accessibilité aux services qu'elle leur procure que pour les interactions sociales qu'elle permet (GERMAIN, 2008). D'autres études portant sur les comportements des résidents de quartiers centraux montrent cependant des résultats contraires (VILLENEUVE et TRUELLE, 2008). Ainsi, les résidents de l'arrondissement de La Cité à Québec ont tendance à magasiner de moins en moins dans leur quartier de résidence, adoptant du même coup des comportements de mobilité moins durables, au profit de l'automobile particulièrement. Les facteurs explicatifs de cette divergence mériteraient d'être étudiés, tant en ce qui concerne les différences entre les offres respectives de biens et services de ces quartiers que les profils socioéconomiques et les préférences de leurs résidents. Cette question paraît d'autant plus importante que les petits ménages ont tendance à « externaliser » une proportion plus grande de leurs transactions, par exemple à manger au restaurant ou pour se divertir (KAUFMANN, 1996, 1994 ; VILLENEUVE, 1992).

S'agissant des déplacements pour le travail, la situation apparaît toutefois plus complexe. Même si une forte proportion des résidents du Plateau Mont-Royal travaille dans le pôle d'emploi du centre-ville voisin, ces derniers occupent une très faible (et décroissante) proportion des emplois de leur arrondissement de résidence, de telle sorte que l'on y constate une dissociation croissante entre les lieux de travail et les lieux de résidence. Des résultats similaires ont également été constatés dans la ville de Québec où les résidents de l'arrondissement central de la Cité ont également de plus en plus tendance à travailler en dehors de leur quartier (VILLENEUVE et TRUELLE, 2008). Cette situation nous paraît d'autant plus préoccupante que les déplacements pour le travail génèrent des distances plus importantes que la plupart des autres types de déplacements et constituent les déplacements pour lesquels les individus utilisent le moins les modes de transport alternatifs à l'automobile. Ces déplacements sont d'autant plus déterminants qu'ils structurent généralement la vie quotidienne des individus et qu'autour d'eux s'organisent bon nombre de leurs activités et de leurs déplacements pour d'autres motifs (KWAN, 1999 ; DIELMAN *et al.*, 2002).

Si la colocalisation des différents types d'activités et des ménages favorise bel et bien des déplacements plus durables dans le cas du magasinage et des loisirs la situation s'avère donc fort différente en ce qui a trait aux déplacements pour le travail, où se manifeste une autre logique. L'analyse comparée des emplois existants sur le Plateau et des emplois occupés par ses résidents montre en effet que, tandis que ces derniers

travaillent plutôt dans les secteurs de la nouvelle économie, de l'information et du savoir, il existe un surplus d'emplois dans les secteurs des services à la population qui se trouve comblé de plus en plus par des travailleurs provenant des autres arrondissements. Cette situation fait en sorte que le bassin de main-d'œuvre du Plateau Mont-Royal est beaucoup plus large que l'aire d'emploi de ses propres résidents. De plus, les comportements de mobilité associés aux travailleurs non-résidents, même s'ils se distinguent favorablement de la tendance métropolitaine, demeurent beaucoup moins durables que ceux des résidents du Plateau Mont-Royal. Ainsi le processus de gentrification à l'œuvre sur le Plateau Mont-Royal, sa *yuppification* supposée, aurait comme effet pervers de générer un sous-système local d'emploi, relativisant ainsi l'impact des comportements de mobilité plus durables observés parmi ses résidents. Certes, une augmentation des distances parcourues peut n'avoir que peu d'impact au plan environnemental, dès lors que les déplacements sont effectués en transport en commun, ce qui est le cas des actifs résidant au sein du Plateau Mont-Royal. Nos résultats montrent toutefois que les employés du Plateau Mont-Royal, même s'ils proviennent massivement des arrondissements voisins, utilisent beaucoup plus fortement l'automobile pour se rendre à leur travail.

Ces résultats invitent donc finalement à considérer toute la pertinence de la question de la mixité sociale au cœur autant des problématiques du nouvel urbanisme que des processus de gentrification. Les emplois qui sous-tendent le Plateau Mont-Royal, qui font sa réputation (bars, terrasses, restaurants, clubs, petits hôtels) devraient idéalement, dans une perspective de développement durable, être comblés par la population locale, ce qui implique d'avoir une politique de développement du logement abordable pour favoriser le maintien de personnes moins fortunées mais qui font et ont fait la réputation du quartier, par exemple les artistes dont le rôle dans les processus de gentrification a été très finement décrit (LEY, 2003). C'est ce que prévoit implicitement le nouvel urbanisme en préconisant une mixité tant fonctionnelle que sociale des quartiers. À cet égard, nos résultats sont d'autant plus inquiétants que le Plateau Mont-Royal, même si le prix de ses logements a augmenté fortement au cours des dernières années, possède un tissu social encore assez mixte au plan des statuts socioéconomiques, notamment à cause de sa population étudiante, d'une présence encore significative d'anciens résidents et de logements sociaux, mais également du fait d'un parc immobilier constitué de nombreux petits logements (DAGENAIS, 2006). En revanche, il s'avère nettement moins multiethnique que bon nombre de quartiers montréalais, sa population immigrante étant par ailleurs fortement composée de francophones. Tout laisse donc penser que, si le processus de gentrification se poursuit et que rien n'est fait pour permettre le maintien dans l'arrondissement des résidents les moins fortunés, les emplois qui fondent sa réputation et son attractivité soient de plus en plus occupés par des travailleurs provenant de l'extérieur et utilisant des modes de transport écologiquement moins durables que ceux observés par le passé.

\*  
\*   \*  
\*

Cette étude souffre de limites inhérentes au fait de n'avoir pu disposer de données plus complètes sur les personnes qui se déplacent (revenu, niveau d'éducation, catégorie socioprofessionnelle, type d'emploi occupé...), ce qui aurait permis d'analyser plus finement leurs comportements de mobilité. Une façon de pallier ce problème consisterait à s'appuyer sur la capacité d'intégration de bases de données de sources différentes au sein d'un système d'information géographique, en croisant par exemple les données des enquêtes Origine-Destination avec celles des recensements de Statistique Canada. Il serait également fort pertinent de comparer les mesures obtenues pour le Plateau Mont-Royal avec celles de quartiers bâtis directement selon les principes du nouvel urbanisme, comme le quartier Bois-Franc dans l'arrondissement Saint-Laurent à Montréal, ou encore de les comparer avec d'autres quartiers ayant connu également un processus de gentrification, comme le Vieux-Montréal ou la Petite Bourgogne. Nos résultats suggèrent en effet que les caractéristiques socioéconomiques et les préférences des acteurs des processus de gentrification jouent un rôle majeur dans l'évolution des comportements de mobilité associés à ces quartiers. Enfin, dans la perspective plus large de mesurer l'impact écologique de la mobilité générée par l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, il serait pertinent de tenir compte non seulement des déplacements de ses résidents et de ses employés mais également des déplacements générés par l'importante diversité de ses commerces et services, tant du point de vue du transport de marchandises que de la clientèle qu'ils attirent.

Finalement, ces résultats contribuent à alimenter la recherche autour du pouvoir structurant de la ville dans la construction des modes de vie contemporains (GERMAIN, 2007 ; ZUKIN, 1998 ; KAUFMAN, 1994), et ce d'autant plus si comme ASHER (1995), on conçoit la métropole comme « un hypermarché des modes de vie ». Caractéristiques urbanistiques et processus sociaux se conjuguent pour transformer les comportements de mobilité. Ces résultats montrent également la pertinence d'une approche de géographie économique, mettant l'accent sur le lieu de travail et la question de l'appariement entre la main-d'œuvre et les emplois, alors que souvent l'analyse des comportements de mobilité, des déplacements demeure l'apanage des géographes sociaux (SHEARMUR, 2006 ; HANSON et PRATT, 1988).

Rémy BARBONNE

*INRS-Urbanisation, Culture et Société.*  
*remy.barbonne@videotron.ca*

**BIBLIOGRAPHIE**

- APPARICIO, Philippe et Anne-Marie SÉGUIN  
2006 « L'insertion des HLM montréalaises dans le milieu social environnant », *L'Espace géographique*, 1 : 63-85.
- ASHER, François  
1995 « La métropole comme mode de vie », dans : François ASHER, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, p. 118-151.
- AUTHIER, Jean-Yves (dir.)  
2001 *Du domicile à la ville. Vivre en quartier ancien*, Paris, Éd. Economica, Anthropos.
- BARBONNE, Rémy  
2007 *Portrait croisé de l'évolution des déplacements des résidents et des personnes fréquentant l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (1998-2003) : vers un développement plus durable ?* Étude réalisée pour le compte de l'Arrondissement du Plateau Mont-Royal (Ville de Montréal), INRS-UCS.
- BROWN, Keith et Elvin K. WILLY  
2000 « A new gentrification ? A case study of the russification of Brighton Beach, New York », *Geographical Bulletin*, 42 : 94-105.
- CERVERO, Robert et Kara KOCKELMAN  
1997 « Travel demand and the 3Ds : Density, diversity and design », *Environment and Planning D*, 2, 3 : 199-219.
- CERVERO, Robert  
1998 *The Transit Metropolis. A Global Inquiry*, Washington D.C., Island Press.
- DAGENAIS, Hélène  
2006 *Les ménages d'une seule personne et le logement au Québec*, Québec, Société d'habitation du Québec, Gouvernement du Québec.
- DAMARIS, Rose  
1984 « Rethinking gentrification : Beyond the uneven development of marxist urban theory », *Environment and Planning D*, 2 : 47-74.  
1996 « Economic restructuring and the diversification of gentrification in the 1980s : A view from a marginal metropolis », dans : J. CAULFIELD et L. PEAKE (dirs), *City Lives and City Forms : Critical Research and Canadian Urbanism*, Toronto, University of Toronto Press, p. 131-172.
- DIELMAN, Frans M., Martin DJIST et Guillaume BURGHOUWT  
2002 « Urban form and travel behaviour : Micro-level household attributes and residential Context », *Urban Studies*, 39 : 507-527.
- EWING, Reid et Robert CERVERO  
2001 « Travel and the built environment. A synthesis », *Transportation Research Record*, 1780 : 87-113.

- GERMAIN, Annick, Cécile POIRIER et Alain MARTIN  
2008 « Les choix résidentiels des ménages solos des quartiers centraux montréalais », dans : J.-P. Lévy, J.-Y. Authier et C. Bonvalet (dirs), *Les choix résidentiels*, à paraître.
- GERMAIN, Annick et Rose DAMARIS  
2001 *Montreal : The Quest for a Metropolis*, Chichester, UK, John Wiley & Sons.
- GERMAIN, Annick, Cécile POIRIER et Alain MARTIN  
à paraître « Les choix résidentiels des ménages solos des quartiers centraux montréalais », dans : J.-P. LÉVY, J.-Y. AUHIER et C. BONVALET (dirs), *Les choix résidentiels*.
- HANDY, Susan L. et Kelly J. CLIFTON  
2001 « Local shopping as strategy for reducing automobile travel », *Transportation*, 28 : 317-346.
- HANDY, Susan, Xinyu CAO et Patricia MOKHTARIAN  
2005 « Correlation or causality between the built environment and travel behaviour ? Evidence from northern California », *Transportation research D*, 10 : 437-444.
- HANSON, Susan et Géraldine PRATT  
1988 « Reconceptualizing the link between home and work in urban geography », *Economic Geography*, 64 : 299-321.
- HOUSTON, Donald  
2005 « Employability, skills mismatch and spatial mismatch in metropolitan labour markets », *Urban Studies*, 4, 2 : 221-243.
- KAIN, John F.  
1968 « Housing segregation, Negro unemployment, and metropolitan segregation », *Quarterly Journal of Economics*, 82 : 175-197.
- KAUFMANN, Jean-Claude (dir.)  
1996 *Faire ou faire faire ? Familles et services*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- KAUFMANN, Jean-Claude  
1994 « Les ménages d'une personne en Europe », *Population*, 4-5 : 935-958.
- KITAMURA, Ryuichi, Patricia L. MOKHTARIAN et Laura LAIDET  
1997 « A micro-analysis of land-use and travel in five neighborhoods in the San Francisco Bay Area », *Transportation*, 24 : 125-158.
- KRIZEK, Kevin J.  
2003 « Neighborhood services, trip purpose and tour based travel », *Transportation*, 30 : 387-410.
- KWAN, Mei-Po  
1999 « Gender, the home-work link and space-time patterns of non-employment activities », *Economic Geography*, 75, 4 : 370-394.
- LEES, Lorretta  
2000 « A reappraisal of gentrification : Towards a 'geography of gentrification' », *Progress in Human Geography*, 24 : 389-408.

- LEY, David  
1996 *The New Middle Class and the Remaking of the Central City*, Oxford Geographical and Environmental Studies, Oxford University Press.
- 2003 « Artists, aestheticisation and the field of gentrification », *Urban Studies*, 40, 12 : 2527-2544.
- NEWMAN, Peter et Jeffrey KENWORTHY  
1996 « The land use-transport connection. An overview », *Land Use Policy*, 13, 1 : 1-22.
- 1999 *Sustainability and Cities : Overcoming Automobile Dependence*, Washington D.C., Island Press.
- PRESTON, Valerie et Sara MCLAFFERTY  
1999 « Spatial mismatch research in the 1990s : Progress and potential », *Papers in Regional Science*, 78, 4 : 387-402.
- SÉNÉCAL, Paul, Carole TREMBLAY et Dominique TEUFEL  
1990 *Gentrification ou étalement urbain ? Le cas du centre de Montréal et de sa périphérie*, Étude réalisée pour le compte de la Société d'habitation du Québec.
- SHEARMUR, Richard, William COFFEY, Christian DUBÉ et Rémy BARBONNE  
2007 « Intrametropolitan employment structure : Polycentricity and scatterration in Toronto, Montréal et Vancouver, 1996-2001 », *Urban Studies*, 44, 9 : 1713-1738.
- SHEARMUR, Richard  
2006 « Travel-from-home : An economic geography of commute distances in Montreal, 1996 and 2001 », *Urban Geography*, 27, 4 : 330-359.
- STORPER, Michael et Michael MANVILLE  
2006 « Behaviour, preferences and cities : Urban theory and urban resurgence », *Urban Studies*, 43, 8 : 1247-1274.
- VAN CRIEKINGEN, Mathieu et Jean-Michel DECROLY  
2003 « Revisiting the diversity of gentrification : Neighbourhood renewal process in Brussels and Montreal », *Urban Studies*, 40, 12 : 2451-2468.
- VANDERSMISSEN, Marie-Hélène, Paul VILLENEUVE et Marius THERIAULT  
2001 « L'évolution de la mobilité des femmes à Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, 45, 125 : 211-243.
- VILLENEUVE, Paul  
1992 « Gender and the restructuring of the Canadian space economy », *Zeitschrift fur Kanada-Studien*, 12, 2 : 59-71.
- VILLENEUVE, Paul et Catherine TRUELLE  
2008 « Retour au centre à Québec : la renaissance de la Cité est-elle durable ? », *Recherches sociographiques*, 49, 1 : 25-45.
- ZUKIN, Sharon  
1998 « Urban lifestyles : Diversity and standardisation in space of consumption », *Urban Studies*, 35, 5-6 : 825-839.