

Quelques aspects démographiques de l'étalement urbain à Montréal de 1971 à 1991 et leurs implications pour la gestion de l'agglomération

SOME DEMOGRAPHIC ASPECTS OF URBAN SPRAWL IN MONTREAL FROM 1971 TO 1991, AND THEIR IMPLICATIONS FOR METROPOLITAN MANAGEMENT

ALGUNOS ASPECTOS DEMOGRAFICOS DE LA EXTENSION URBANA EN MONTREAL DE 1971 A 1991, Y SUS IMPUCACIONES PARA LA GESTION DE LA AGLOMERACION

Jean-Pierre Collin and Jaël Mongeau

Volume 21, Number 2, Fall 1992

Montréal, XIX^e-XX^e siècles : croissance urbaine et diversité culturelle

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/010119ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/010119ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Association des démographes du Québec

ISSN

0380-1721 (print)

1705-1495 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Collin, J.-P. & Mongeau, J. (1992). Quelques aspects démographiques de l'étalement urbain à Montréal de 1971 à 1991 et leurs implications pour la gestion de l'agglomération. *Cahiers québécois de démographie*, 21(2), 5–30. <https://doi.org/10.7202/010119ar>

Article abstract

Urban sprawl over the last two decades has changed the relationships between the central city and its suburb, as the urban character of the suburb asserts itself. Data on migrations and commuting inside Montreal show diminishing contacts between the suburbanites and the central city, indicating that Montreal suburb is experiencing this process of "urbanization" of its suburb as well. However, the downtown area keeps a large part of its attractiveness: it is still visited by many suburbanites who nevertheless live in a different environment. Therefore, the different parts of the urban area of Montreal are in symbiosis. New strategies involving partnership between the constituencies of the metropolitan area are needed in order to insure the harmonious development of the entire area.

Quelques aspects démographiques de l'étalement urbain à Montréal de 1971 à 1991 et leurs implications pour la gestion de l'agglomération

Jean-Pierre COLLIN et Jaël MONGEAU *

LA NOUVELLE URBANITÉ DE LA BANLIEUE

Depuis une vingtaine d'années, nous assistons à une reconstitution de l'organisation sociale, économique et démographique des agglomérations métropolitaines. Le phénomène de l'étalement urbain est sans doute l'une des dimensions les plus caractéristiques de cette évolution mondiale. On assiste, en effet, à une mutation des formes de l'étalement urbain, qu'il faut désormais définir non seulement comme la dispersion de la population et de l'habitat dans un rayon toujours plus grand, mais aussi comme un processus de différenciation entre les composantes de l'agglomération.

On reconnaît généralement que la morphologie (ou la structure urbaine) des grandes agglomérations métropolitaines nord-américaines s'éloigne définitivement du modèle monocentrique qui a dominé le paysage urbain depuis le milieu du siècle dernier, au profit d'un type poly- ou pluricentrique.

* INRS-Urbanisation (Université du Québec). Cet article est une version remaniée d'une communication présentée au congrès annuel de l'ACFAS dans le cadre du colloque «Montréal d'hier à aujourd'hui : quelques aspects démographiques», organisé par l'Association des démographes du Québec (Montréal, mai 1992). Il faut souligner l'aide précieuse que nous ont apportée Nathalie Vachon et Julie Archambault; la première s'est chargée du traitement informatique des données des enquêtes origine-destination et la seconde a réalisé les cartes. Cette communication a été réalisée en partie grâce à l'aide financière du Fonds de développement académique de l'Université du Québec (FODAR).

Parallèlement, on constate une maturation (d'une partie) de la banlieue, qui tend de plus en plus à s'affranchir de la ville centrale et à gagner en autonomie et en indépendance par rapport à celle-ci.

Plusieurs analystes n'hésitent pas, sur cette base, à qualifier la période actuelle de phase de transition entre la ville compacte de la révolution industrielle et l'agglomération métropolitaine de la révolution du tertiaire. Celle-ci se caractérise par le nouveau dynamisme de la banlieue ou, devrait-on plutôt dire, par le dynamisme de certaines banlieues et par le recul irrépensible de l'influence et surtout du rôle polarisateur des vieilles villes (voir, en particulier, Leinberger et Lockwood, 1986; Cervero, 1989; Stanback, 1991).

Ainsi, la supériorité démographique de la banlieue sur les villes centrales est déjà un fait bien établi au Canada comme aux États-Unis. D'après le recensement national de 1991, 37,8 % de la population canadienne vivait dans la partie banlieue des régions métropolitaines alors que seulement 28,1 % résidait dans les villes centres et 34,2 % en dehors des régions métropolitaines de recensement.

Mais surtout, on reconnaît généralement que cette croissance plus rapide de la banlieue s'accompagne d'une transformation de sa nature profonde, sous l'effet d'un complexe de forces centralisatrices et décentralisatrices qui, globalement, semblent jouer durablement en sa faveur. D'abord, l'organisation de l'espace métropolitain est sensible aux changements survenus, à la faveur de la mondialisation des marchés et de l'internationalisation des échanges, dans la nature des biens et services produits et dans l'organisation de la production. Plus immédiatement, le paysage urbain évolue sous l'effet conjugué de facteurs comme la déconcentration de l'emploi dans le secteur manufacturier et dans le secteur des services à la consommation, le déplacement du commerce de détail vers la banlieue, grâce surtout aux centres d'achat régionaux, l'amélioration de la gamme des services professionnels et des services publics et la diversification des activités de loisirs (privés et municipaux) en banlieue.

Au fur et à mesure que s'affirme l'urbanité de la banlieue, l'intensité des relations des banlieusards avec le vieux noyau urbain va en s'amenuisant. Le résidant de la banlieue a moins de raisons et moins d'occasions de fréquenter la vieille ville, et conséquemment de faire appel à ses services ou d'utiliser ses équipements (Slovak, 1985).

Jusqu'à quel point l'agglomération montréalaise participe-t-elle à cette tendance nord-américaine ? À l'aide de deux indicateurs relatifs à des aspects différents de la mobilité des Montréalais, nous examinerons dans quelle mesure les composantes de l'agglomération urbaine deviennent plus étrangères les unes aux autres et comment s'y accroît l'autonomie culturelle et sociale des banlieues.

Nous nous intéresserons tour à tour aux flux migratoires intramétropolitains entre 1976 et 1986 et à l'évolution, de 1974 à 1987, du navettage ¹ en direction de la ville centrale. Ces indicateurs ont trait à deux dimensions de l'évolution de la forme urbaine. Le premier permet de rendre compte du déplacement durable, à moyen terme, des personnes. Le second est sensible au redéploiement des activités économiques, sociales et culturelles.

Nous examinerons ensuite les implications des tendances démographiques pour la gestion de l'agglomération en regard de la spécificité socio-démographique qui en résulte pour la ville centrale et nous soulignerons l'importance de concevoir un nouveau cadre de concertation régionale. Auparavant, il nous paraît utile de rappeler les tendances passées dans l'évolution générale de la population.

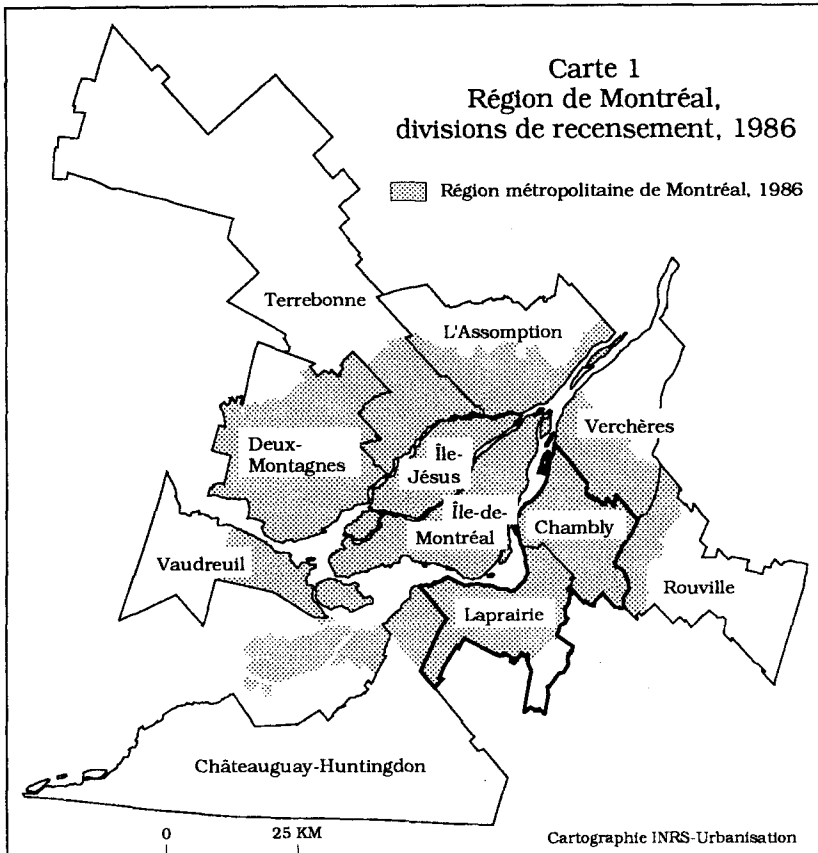
LES TENDANCES PASSÉES

Pour les fins de cette étude et de celle des flux migratoires, la région de Montréal est constituée d'un regroupement de divisions de recensement, selon leur définition de 1986 (voir la carte 1). Il ne s'agit pas de la région métropolitaine définie par Statistique Canada.

Ce choix est justifié par le fait que ce découpage est celui qui a le moins changé au cours du temps, du moins jusqu'au recensement de 1991 ². La région de Montréal ainsi définie a, en 1991, une population supérieure de 7 % à celle de la région

¹ Le concept de *navettage* sert ici à désigner le phénomène des migrations quotidiennes au sein des agglomérations urbaines, aussi appelées «migrations quotidiennes», «migrations alternantes», «mouvements pendulaires», etc. En outre, pour désigner les acteurs impliqués dans ces migrations, nous utilisons le mot *navetteurs* de préférence à la simple francisation de *commuters*.

² En effet, au recensement de 1991, les divisions de recensement du Québec correspondent, pour la première fois, aux municipalités régionales de comté (MRC).



métropolitaine de recensement. Cette différence est le résultat de l'ajout de 227 322 personnes, dont la moitié habite la division de recensement de Terrebonne, combiné au retranchement de 11 863 personnes qui habitent les divisions de Beauharnois et Soulanges. La division de Huntingdon a dû être incluse dans la région, même si aucune de ses composantes ne fait partie de la région métropolitaine, à cause de changements de limites avec la division de Châteauguay au cours de la période étudiée.

La région est répartie en six zones. La ville de Montréal constitue le centre de l'agglomération. La première couronne est formée du reste de l'Île de Montréal. La banlieue proche est divisée en deux zones : l'île Jésus au nord et «Chambly-Laprairie», formée par la réunion des divisions de Chambly et de Laprairie, au sud. La banlieue plus lointaine se répartit aussi

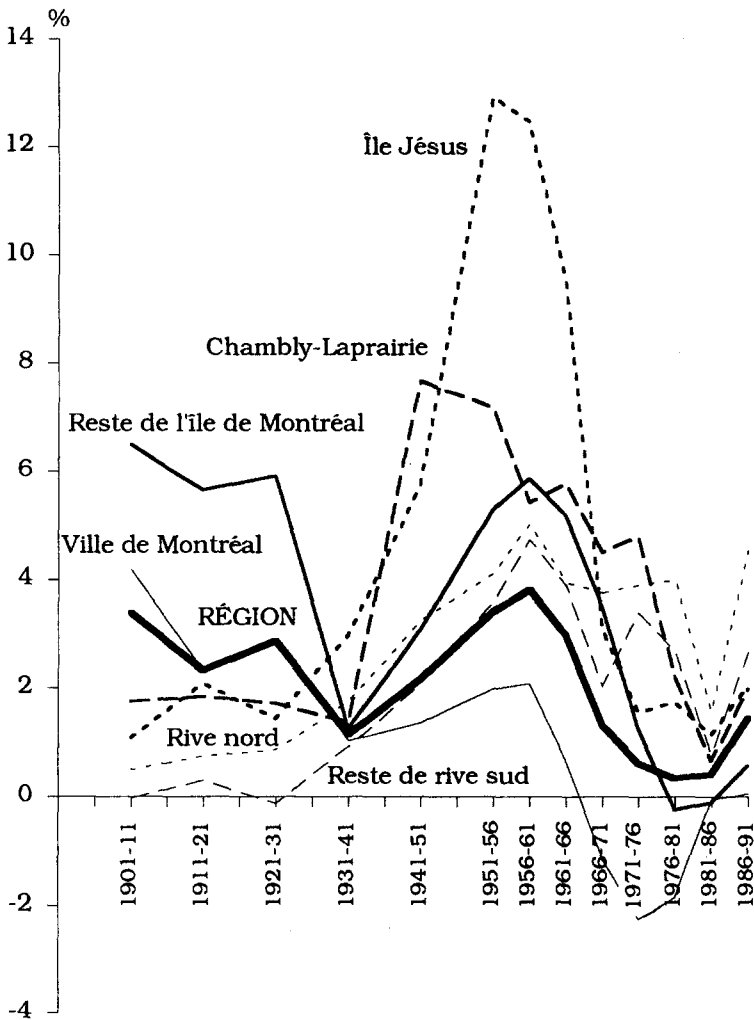
en deux zones : la rive nord, qui comprend les divisions de Deux-Montagnes, Terrebonne et l'Assomption, et le reste de la rive sud, qui regroupe les divisions de Vaudreuil, Châteauguay, Huntingdon, Rouville et Verchères.

La figure 1 présente les taux d'accroissement annuels moyens de la population de la région et de ses six zones constituantes depuis le début du siècle. On y constate que jusqu'en 1921-1931, c'est la population du reste de l'île de Montréal qui s'accroît le plus. Cependant, à cette époque, la population de la ville de Montréal s'accroît au même rythme que l'ensemble de la région parce qu'elle est nourrie par l'exode rural et par l'immigration internationale, deux types d'immigration qui se localisent de préférence au centre de l'agglomération.

Pendant la décennie 1931-1941, la Crise et la guerre ont ralenti les mouvements de population. Depuis, le taux de croissance de la population de la ville de Montréal est demeuré inférieur à celui des autres composantes de la région, parce qu'on entre résolument dans la période d'exode massif vers les banlieues. La population de la ville commence même à décroître à partir de 1966-1971. Pour leur part, les banlieues sises à l'extérieur de l'île de Montréal se sont surtout accrues durant les années 1950 et au début des années 1960, cette croissance ayant d'abord touché Chambly-Laprairie et l'île Jésus, c'est-à-dire la banlieue proche, avant de s'étendre au reste de la région.

L'ensemble de la région continue d'accélérer sa croissance jusqu'en 1956-1961, nourrie par l'immigration internationale, l'exode rural et le baby-boom. Le rythme de croissance diminue ensuite jusqu'à se stabiliser, entre 1976-1981 et 1981-1986, et le reste de l'île de Montréal perd même des effectifs. La population de l'ensemble de l'île de Montréal, pour sa part, commence à diminuer dès 1971-1976 (non illustré à la figure 1).

Au cours de la période 1971-1976, c'est la zone Chambly-Laprairie qui s'accroît le plus rapidement (4,8 % annuellement). Puis, en 1976-1981, ce sont les zones de banlieue les plus éloignées du centre qui ont les taux d'accroissement les plus élevés (4,0 % pour la rive nord et 2,7 % pour le reste de la rive sud). Les échanges entre la ville de Montréal et la banlieue semblent avoir diminué entre 1981 et 1986 : la décroissance de la ville est moins prononcée qu'avant, mais la croissance des banlieues aussi. En 1986-1991, toutes les zones voient leur population s'accroître, y compris la ville de Montréal. Trois facteurs peuvent expliquer cette reprise de la croissance : le fait



Source : Divay et Collin, 1977 : 12; Recensement du Canada, publications nos 92-539 (1961), 92-702 (1971), 93-905 (1981) et 93-304 (1991).

FIGURE 1 — TAUX D'ACCROISSEMENT ANNUEL MOYEN DE LA POPULATION, RÉGION DE MONTRÉAL, 1901-1991

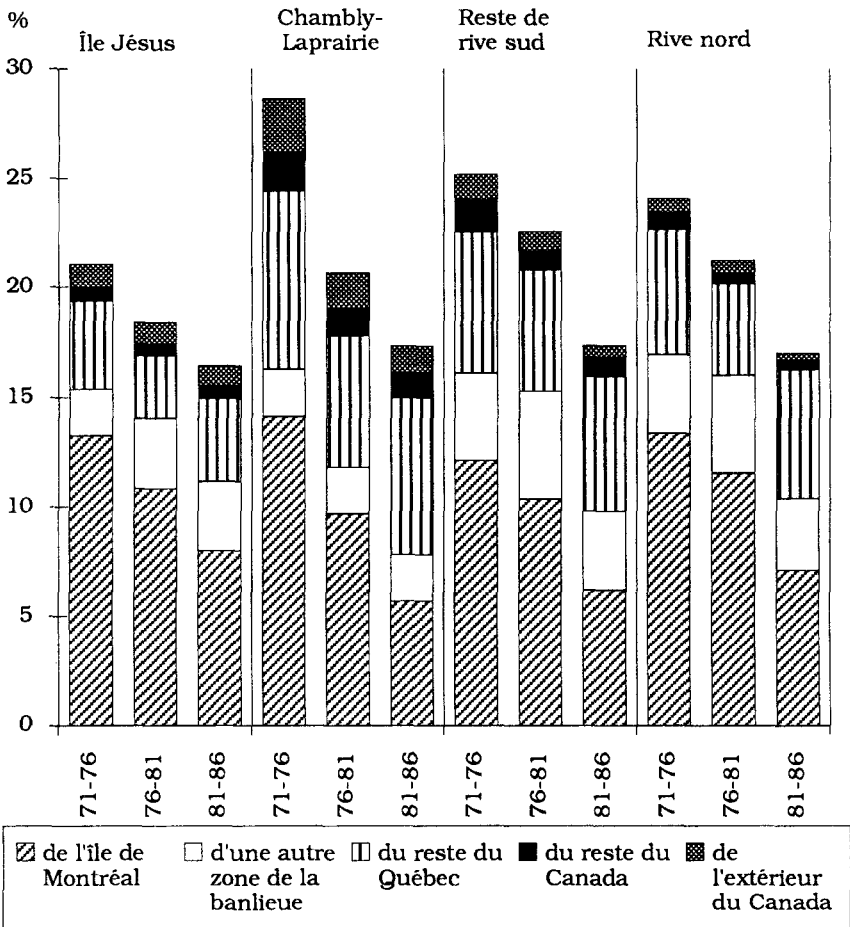
que certains résidents temporaires aient été comptés dans la population au recensement de 1991, l'augmentation de l'immigration internationale et la reprise de l'étalement urbain. Ce dernier facteur explique l'augmentation en périphérie, tandis que les deux premiers expliqueraient l'augmentation au centre.

L'ANALYSE DES FLUX MIGRATOIRES INTRAMÉTROPOLITAINS

En quoi les flux migratoires peuvent-ils contribuer à faire en sorte que les banlieues d'une région métropolitaine se développent de façon de plus en plus indépendante du centre de l'agglomération ? Historiquement, les banlieues nord-américaines se sont peuplées grâce au débordement des villes centrales. Si, avec le temps, il y a de moins en moins de flux migratoires vers la banlieue, si les flux proviennent de moins en moins de la ville centrale et de plus en plus des autres banlieues et de l'extérieur de l'agglomération, on y verra des signes que la banlieue s'affranchit de la ville centrale. Nous avons donc calculé, pour chaque période quinquennale comprise entre 1971 et 1986, les entrées dans les zones de banlieue selon le lieu où résidaient les migrants cinq ans auparavant, en pourcentage de la population en fin de période ³. On observe, pour toutes les zones, que les entrées récentes représentent, avec le temps, un pourcentage de plus en plus bas de la population (figure 2). Par ailleurs, il appert que les flux migratoires en provenance de l'île de Montréal prennent une proportion décroissante de l'ensemble des entrées. À la dernière période observée, soit 1981-1986, moins de la moitié des entrées proviennent de l'île de Montréal, quelle que soit la zone de banlieue.

Dans toutes les zones sauf l'île Jésus, il y a maintenant au moins autant d'entrées en provenance du reste du Québec que de l'île de Montréal. Évidemment, comme les données du recensement se rapportent au lieu de résidence antérieur (celui où habitait le répondant cinq ans auparavant), une partie de la population en provenance du reste du Québec a pu transiter par l'île de Montréal. Mais, si tel est le cas, la durée du séjour à Montréal de ces migrants a été courte. Quant à l'immigration en provenance de l'extérieur du Québec (Canada hors Québec et extérieur du Canada), elle continue d'être faible dans les zones de banlieue.

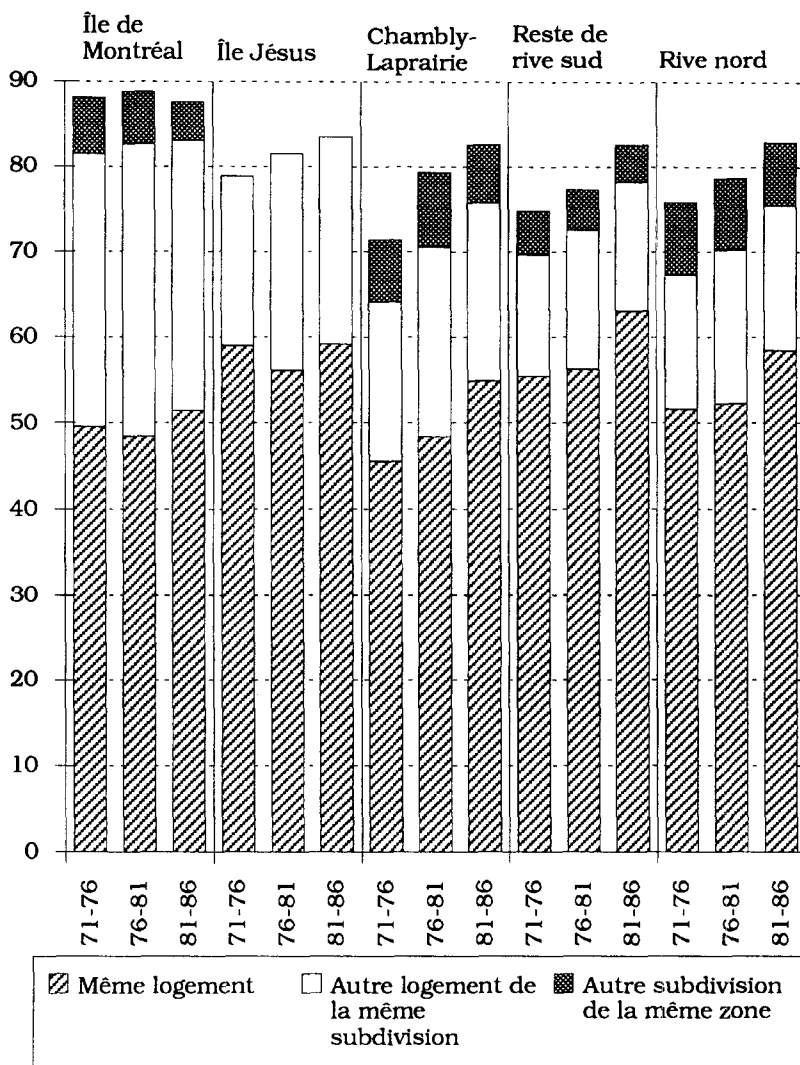
³ En répondant au questionnaire du recensement, certaines personnes indiquent qu'elles n'habitent pas la même municipalité que cinq ans auparavant, sans préciser ce lieu de résidence antérieur. Statistique Canada leur a attribué un lieu de résidence antérieur, sauf au recensement de 1976. Nous avons nous-mêmes distribué les personnes qui n'ont pas déclaré en 1976 leur province ou leur municipalité de résidence de 1971 comme se distribuaient les personnes pour qui la donnée était connue.



Source ; Recensement du Canada, 1976, 1981 et 1986, compilations spéciales.

FIGURE 2 — ENTRÉES PAR ZONE DE BANLIEUE SELON LA PROVENANCE, EN POURCENTAGE DE LA POPULATION EN FIN DE PÉRIODE

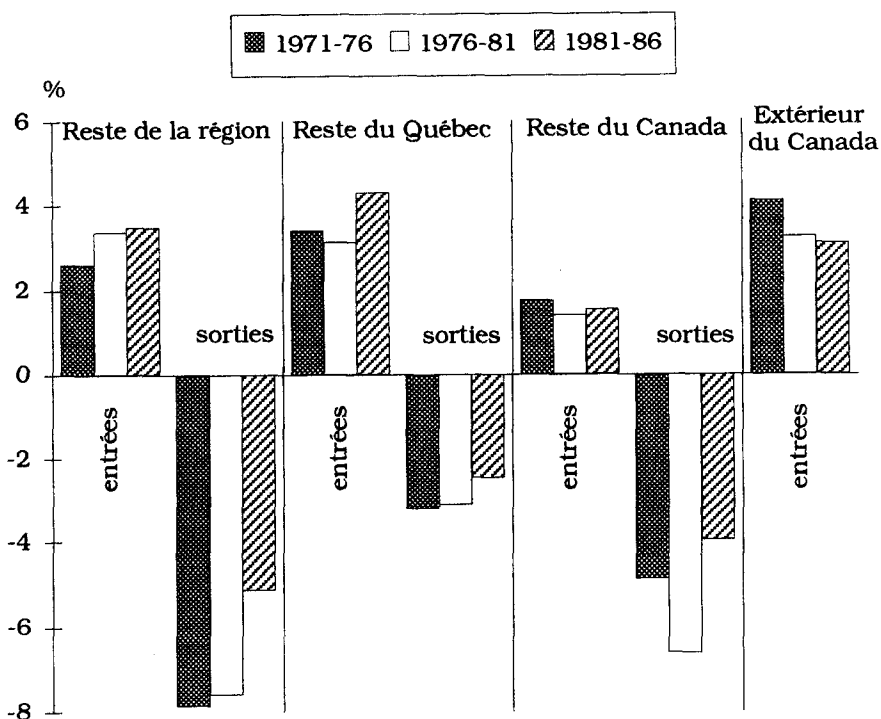
La figure 3 présente la contrepartie de la figure précédente, c'est-à-dire la proportion de la population qui n'a pas changé de zone. Cette dernière a évidemment augmenté pour toutes les zones de banlieue d'une période quinquennale à l'autre. Entre 1971-1976 et 1976-1981, cela est surtout attribuable à la croissance de l'importance des déménagements de courte distance (changements de logement à l'intérieur de la même subdivision). Mais, pour la dernière période, on observe surtout une nette augmentation de la proportion de la population qui n'a pas changé de logement.



Source : voir la figure 2.

FIGURE 3 — POPULATION QUI N'A PAS CHANGÉ DE ZONE, PAR PÉRIODE QUINQUENNALE, EN POURCENTAGE DE LA POPULATION EN FIN DE PÉRIODE

Comme l'illustre par ailleurs la figure 4, la décroissance de l'île de Montréal au cours de la période 1971-1986 est surtout due à l'exode vers les banlieues (sorties vers le reste de la région) entre 1971 et 1981. Cependant, entre 1976 et 1981, il y a aussi eu une augmentation des sorties vers le reste du Canada par rapport à la période précédente, suite à l'arrivée au pouvoir du



Source : voir la figure 2.

FIGURE 4 — ÎLE DE MONTRÉAL : FLUX MIGRATOIRES
PAR PÉRIODE QUINQUENNALE, EN POURCENTAGE
DE LA POPULATION EN FIN DE PÉRIODE

Parti Québécois, phénomène toutefois compensé en partie par une croissance des entrées en provenance du reste de la région («retour au centre ?»). Entre 1981 et 1986, il y a moins de sorties de toutes sortes (vers les banlieues, le reste du Québec et le reste du Canada), et plus d'entrées en provenance du reste du Québec.

À considérer les flux migratoires intramétropolitains, il appert donc que, depuis 1971, l'histoire résidentielle des banlieusards est de moins en moins liée au cœur de l'agglomération. Une proportion croissante de ceux-ci n'a probablement jamais vécu au centre. Certains sont nés en banlieue de parents arrivés pendant la période la plus active de l'exode suburbain, c'est-à-dire les années 1950. Les autres sont venus directement d'ailleurs, sans transiter par le centre de l'agglomération. En conséquence, la population des banlieues aura vraisemblablement moins tendance à s'identifier avec le centre de l'agglomération.

mération et risque de devenir insensible aux problèmes spécifiques de la vieille ville, dont la spécialisation socio-démographique présente un caractère de plus en plus accusé.

UNE AGGLOMÉRATION, MAIS DEUX CADRES DE VIE

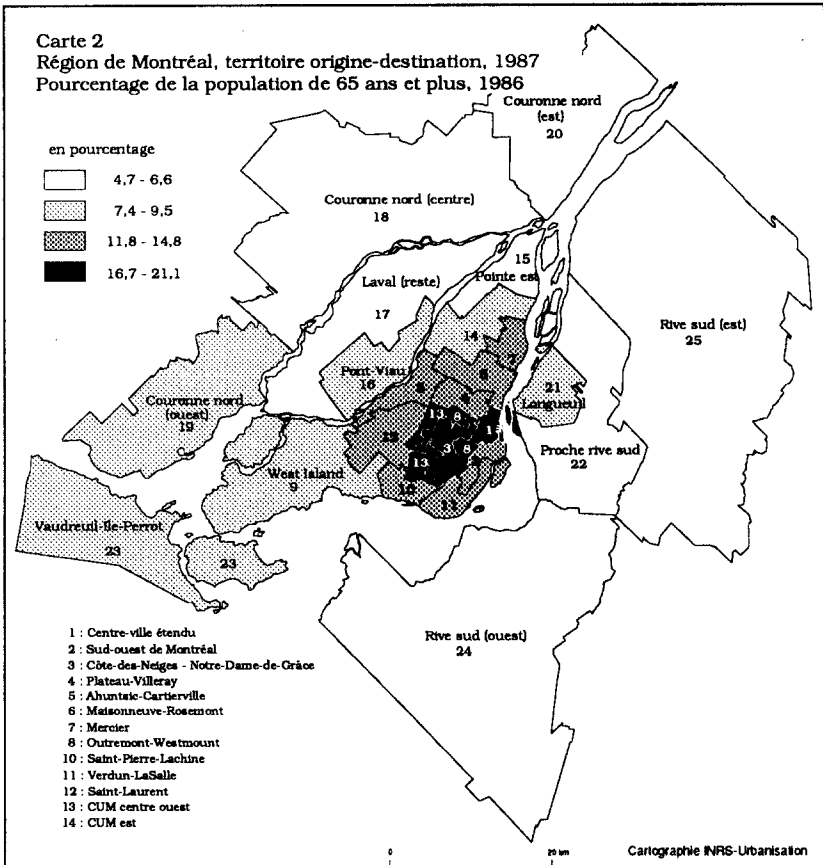
En effet, l'exode vers les banlieues, qui s'est surtout fait par la migration des jeunes familles vers les nouveaux développements résidentiels, a entraîné un vieillissement et un appauvrissement de la population du noyau urbain de première génération.

L'analyse des principales caractéristiques familiales et socio-économiques de la population selon un découpage plus détaillé du territoire confirme l'existence d'une opposition nette entre deux cadres de vie dans la région de Montréal : celui de la ville centrale et celui de la banlieue (Mongeau, 1991). Pour illustrer ce phénomène, nous avons cartographié le degré de vieillissement et le degré de pauvreté relative de 25 zones de la région. Le degré de vieillissement est illustré par la proportion de la population âgée de 65 ans et plus (carte 2) et la pauvreté par le pourcentage de la population dans les unités familiales à faible revenu ⁴ (carte 3).

La définition de la région de Montréal correspond cette fois à celle qui est utilisée par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal pour ses enquêtes origine-destination depuis 1971 ⁵. Encore une fois, les contours de la région ne respectent pas exactement les limites de la région métropolitaine de recensement. La différence de population, en 1986, n'est toutefois que d'environ 4000. Plus la trame est foncée, plus la proportion des personnes âgées est élevée

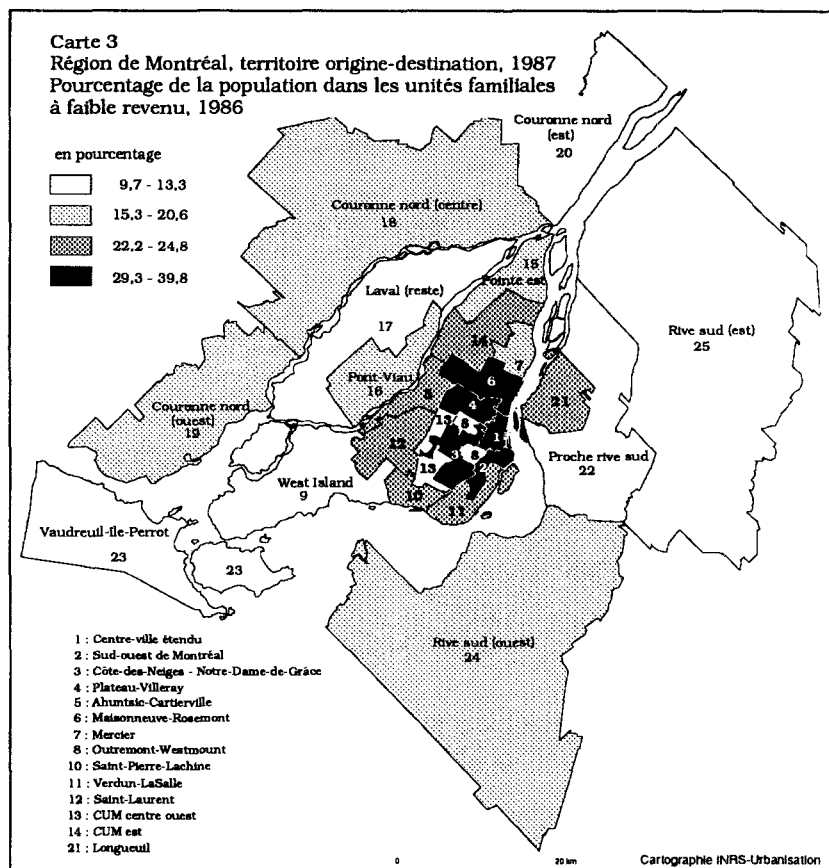
⁴ Les unités familiales à faible revenu sont les familles économiques ou les individus qui ne font pas partie d'une famille économique et dont le revenu est inférieur au seuil de pauvreté, tel qu'il est défini par Statistique Canada (voir la page 88 du *Dictionnaire du Recensement de 1986* pour connaître les seuils, qui varient en fonction de la taille de la famille et du secteur de résidence). La famille économique est un «groupe de deux personnes ou plus qui vivent dans le même logement et qui sont apparentées par le sang, par alliance ou par adoption» (Statistique Canada, *Dictionnaire du Recensement de 1986*, no 99-101 au catalogue, p. 84).

⁵ À peu de chose près. En effet, le territoire utilisé ici comprend quatre municipalités qui ne font pas partie du territoire de l'enquête. Il s'agit, dans la zone 18, de Sainte-Anne-des-Plaines et, dans la zone 25, de Notre-Dame-de-Bon-Secours, Richelieu et Saint-Mathias. La carte 4, par contre, est fidèle à la délimitation du territoire de l'enquête.



(carte 2) ou plus la proportion de la population dans les unités familiales à faible revenu est élevée (carte 3), mais les catégories ne comportent ni des intervalles égaux ni des nombres de zones égaux. Elles ont été choisies à l'aide d'histogrammes classant les zones par ordre croissant de la valeur prise par la variable. Les seuils des catégories correspondent à des différences importantes de valeur entre deux zones successives sur l'histogramme.

Le portrait qui se dégage des cartes est sans équivoque. La pauvreté et le vieillissement sont clairement concentrés au centre de l'agglomération. La tendance est un peu moins nette dans le cas de l'indice de pauvreté. Il n'en demeure pas moins que toutes les zones noires sont comprises sur le territoire de la ville de Montréal.



Le contraste du profil social du banlieusard avec celui du Montréalais se conjugue au fait que le centre de l'agglomération fait de moins en moins souvent partie de l'histoire résidentielle du banlieusard. Dans quelle mesure ce dernier dépend-il encore de la ville centre pour les activités quotidiennes ?

L'ANALYSE DU NAVETTAGE

L'analyse de l'évolution du navettage en direction de la ville centrale, doublée d'un examen attentif des raisons (motifs) des déplacements, permet d'amorcer l'évaluation du maintien ou de la perte d'influence de la ville de Montréal dans l'agglomération comme pôle principal d'activités économiques, sociales et culturelles. Cette analyse s'appuie sur l'exploitation du fichier

des enquêtes origine-destination de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM), réalisées périodiquement auprès d'un échantillon représentatif des ménages de la «grande région de Montréal». Le principe de ces enquêtes, qui ont lieu à l'automne, saison marquée par une grande stabilité des déplacements et des mouvements de circulation, consiste à faire l'inventaire de tous les déplacements effectués par chacun des membres du ménage du lundi au vendredi inclusivement.

En plus de nous renseigner sur le volume des déplacements entre les différentes parties de l'agglomération, ces enquêtes permettent de connaître les modes de transport utilisés (automobile, transport en commun, vélo, marche, etc.) et les motifs des déplacements : travail, étude, magasinage, loisirs, autres fins. Cette dernière catégorie a une définition moins nette. Résiduelle, elle recouvre une grande diversité de situations : consultation d'un professionnel, fréquentation d'un service public, visite chez un parent, repas au restaurant, etc. Depuis 1974, l'aire d'analyse et, à quelques détails près, la méthodologie sont restées les mêmes, si bien que les enquêtes sont comparables.

Notre intérêt n'étant pas de mesurer les flux de déplacements mais d'évaluer l'érosion du rôle de Montréal comme principal pôle de l'agglomération urbaine entre 1974 et 1987, chaque déplacement unidirectionnel de personnes de plus de cinq ans (à l'exception du retour au domicile et des déplacements des écoliers pour le repas de midi) au cours d'une journée de semaine typique a été caractérisé, quant à l'origine, par le lieu de domicile du navetteur plutôt que par le lieu d'origine immédiat ⁶. En d'autres termes, tous les déplacements effectués par un même individu, y compris les déplacements en chaîne, ont été comptabilisés à partir du domicile du navetteur.

Examinons d'abord l'ensemble des migrations alternantes. La figure 5 fournit des instantanés des échanges entre la ville de Montréal et la banlieue considérée globalement, en 1974 et en 1987. On constate d'abord un accroissement notable de l'importance de cette dernière et, concurremment, une nette diminution du rôle de la ville de Montréal comme principal pôle de l'agglomération. En 1974, près de 53 % des déplacements

⁶ Des compilations spéciales ont donc été réalisées à partir des banques de données originales. Voilà qui explique les différences entre nos données et celles que l'on trouve dans les publications officielles de la STCUM.

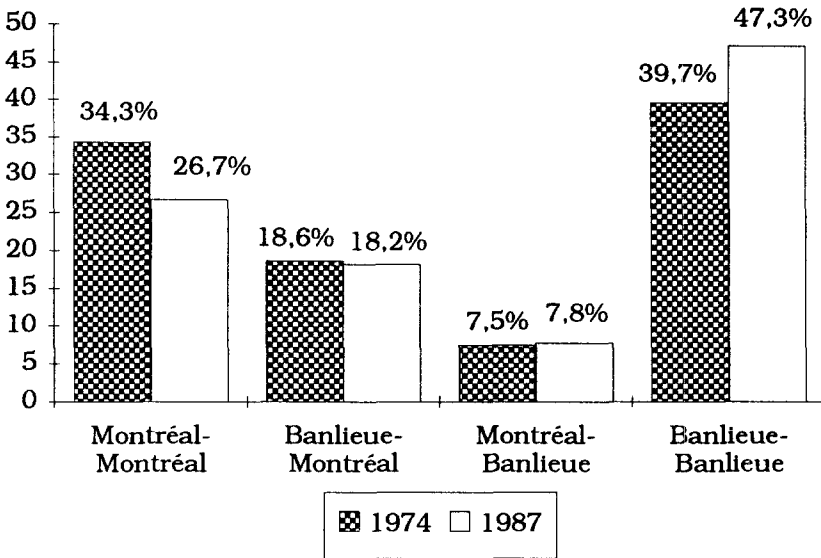


FIGURE 5 — VILLE DE MONTRÉAL ET BANLIEUE :
DÉPLACEMENTS EXTRA- ET INTRA-ZONES, 1974 ET 1987

quotidiens ont la ville de Montréal pour lieu de destination. En 1987, la situation est inversée et c'est maintenant la banlieue qui accueille 55 % des navetteurs.

Cette évolution est principalement liée au fait que la part des banlieusards qui ne quittent pas la banlieue a crû de 39,7 % à 47,3 %. En fait, ces déplacements intra-banlieues expliquent 70 % de l'accroissement de la mobilité dans la région de Montréal.

Concentrons-nous maintenant sur les seuls déplacements en direction de la ville de Montréal. Comme on peut le constater aux figures 6 et 7, il appert que la baisse de l'importance relative de ce type de déplacements se vérifie dans toutes les catégories. Ce sont autant les Montréalais eux-mêmes que les banlieusards de la CUM, de la couronne nord et de la couronne sud qui montrent une propension moins grande à se diriger vers la ville centrale lorsqu'ils vont au travail, font des achats, se divertissent, consultent un professionnel ou font appel à un service public.

Autrement dit, le diagnostic est clair. La ville centrale polarise moins sa région métropolitaine, et, concurremment, la banlieue, surtout la banlieue périphérique, gagne lentement en

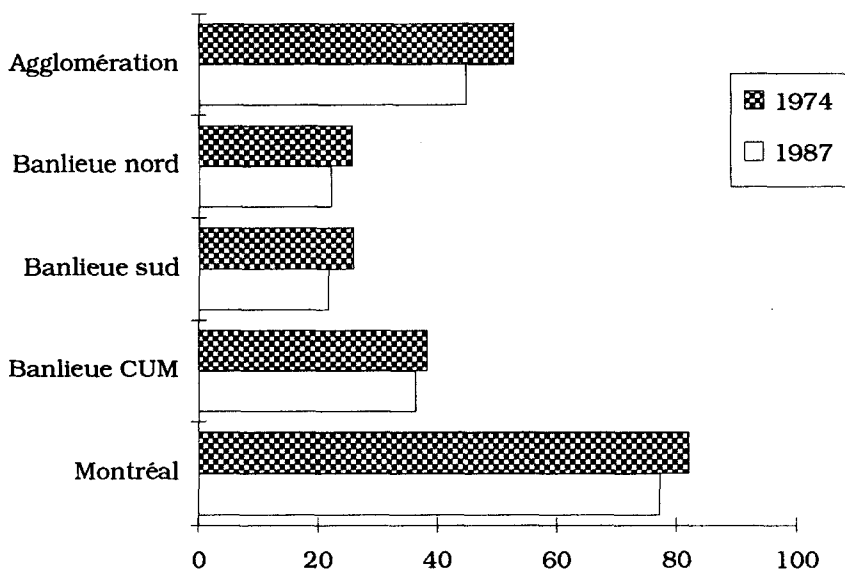


FIGURE 6 — POURCENTAGE DES DÉPLACEMENTS À DESTINATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE, 1974 ET 1987

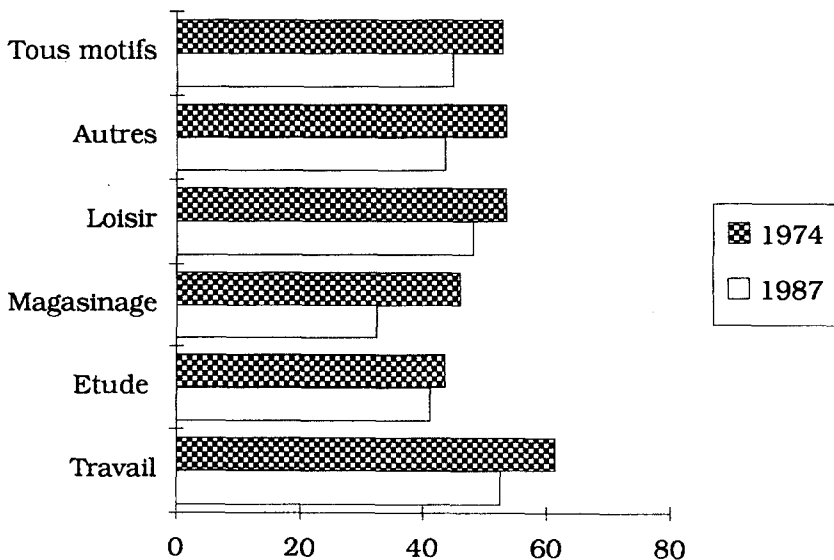


FIGURE 7 — POURCENTAGE DES DÉPLACEMENTS À DESTINATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT, 1974 ET 1987

autonomie au moment où la ville de Montréal dépend un peu plus de sa banlieue.

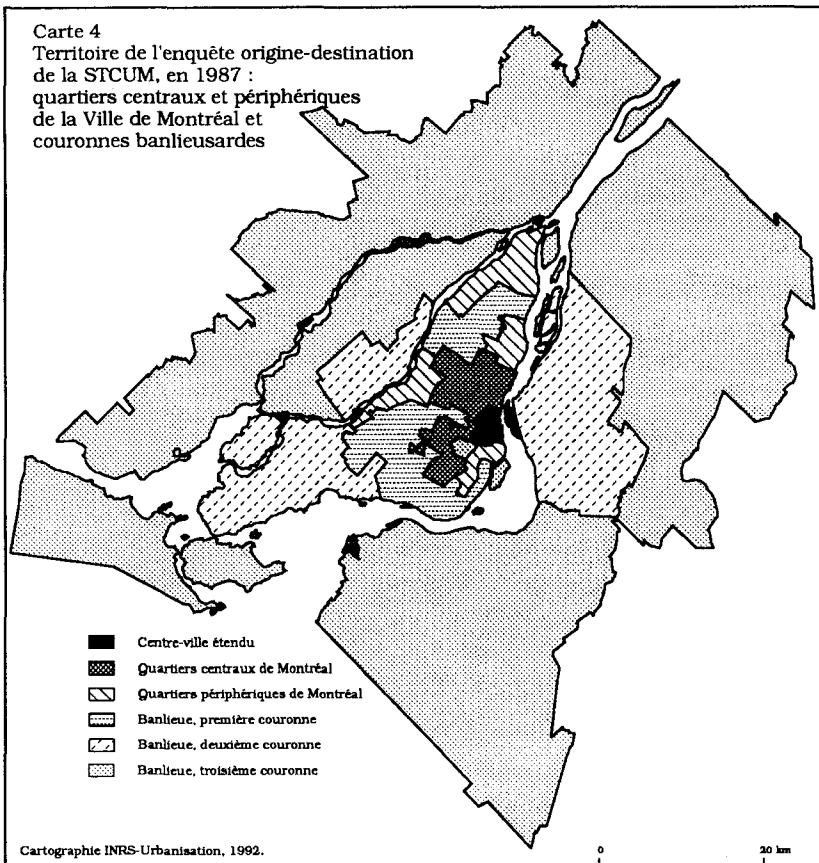
Bien entendu, au départ, il faut s'attendre à ce que l'importance du navettage à destination de la ville de Montréal soit fonction, non seulement de la dichotomie entre ville centre et banlieue, mais aussi du degré d'éloignement, ainsi que de l'histoire et du stade d'urbanisation. Or, bien qu'elle soit commode du point de vue de la topographie et de l'organisation politique de la région, notre première subdivision de la région selon ses composantes classiques (ville de Montréal, reste de la Communauté urbaine de Montréal, banlieue sud et banlieue nord) gomme partiellement ces phénomènes.

Voilà pourquoi nous avons agrégé les données selon un second découpage, original, de l'agglomération métropolitaine en six zones ⁷ (voir la carte 4). Les trois premières permettent de distinguer, à l'intérieur de la ville de Montréal, le centre-ville étendu, les quartiers centraux — où la baisse de la population entre 1976 et 1986 s'est traduite par une stagnation du nombre des ménages — et les quartiers périphériques, où l'on observe encore une croissance, généralement lente, du parc de logements (près de 10 %).

La banlieue est, elle aussi, subdivisée en trois zones. Dans la «première couronne», comprise entièrement dans l'île de Montréal, la croissance du nombre des ménages a été faible ou nulle entre 1976 et 1986. *Le West Island* et les têtes de pont de l'île Jésus et de la proche rive sud, qui composent la «deuxième couronne», présentent un rythme de croissance résidentielle moyen (entre 25 % et 30 %). La «troisième couronne», enfin, rassemble les secteurs qui, depuis 1976, connaissent une forte progression résidentielle (plus de 40 %) en même temps qu'une progression démographique remarquable.

Le diagnostic qui se dégage de la première série de graphiques est, encore une fois, simple. Quel que soit le palier de départ (figure 8), les navetteurs de chacune des six zones ainsi définies font preuve d'une propension moindre à se rendre (figure 9) ou à rester (figure 10) en ville pour y travailler, pour y faire des achats ou pour répondre à divers besoins sociaux et culturels de la vie courante (catégorie «autres»).

⁷ L'enquête origine-destination reconnaît 65 secteurs géographiques, plus un secteur résiduel. Ce découpage «du Grand Montréal» respecte intégralement les frontières des municipalités mais ne permet pas de retrouver les arrondissements de la ville de Montréal.



À l'exception des banlieusards de la première couronne et des Montréalais des quartiers périphériques (zones voisines), la proportion de ceux qui consomment loisirs et activités récréatives en ville reste stable. Seuls, finalement, les banlieusards qui se déplacent pour étude témoignent d'une prédilection plus grande pour la ville de Montréal en 1987 qu'en 1974; à ce propos, rappelons que les ménages familiaux avec enfants, y compris ceux dont les enfants ont l'âge de fréquenter collèges et universités, habitent de préférence la banlieue.

Cependant, le portrait change radicalement lorsque, comme dans la deuxième série de graphiques, on ne considère plus l'ensemble de la ville de Montréal mais son seul centre-ville étendu. Il faut dire d'abord qu'entre 1974 et 1987, le rythme de croissance du volume des déplacements vers le

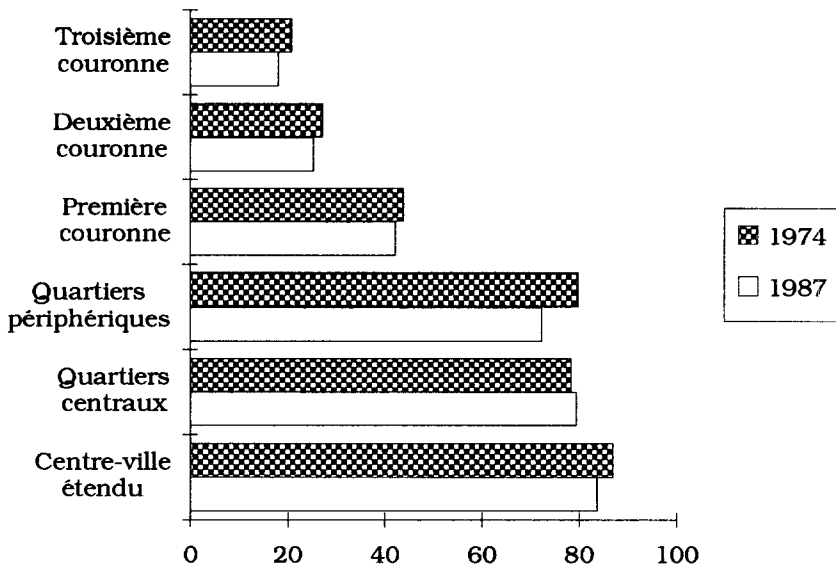


FIGURE 8 — POURCENTAGE DES DÉPLACEMENTS À DESTINATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE, 1974 ET 1987

centre-ville (36,9 %), largement supérieur à celui qui s'applique à l'ensemble de la ville (14,4 %), est même plus rapide que celui de l'ensemble de l'agglomération (34,8 %).

En conséquence, quelle que soit l'origine domiciliaire des navetteurs, entre 1974 et 1987, le centre-ville maintient sa position relative (figure 11). Il appert aussi que, sauf pour le magasinage, où l'érosion de sa force d'attraction est nette, le centre-ville conserve, dans presque tous les cas, une performance comparable en fin et en début de période (figures 12 et 13).

Bref, la situation de Montréal s'apparente à celle qui a été abondamment décrite pour nombre d'autres métropoles nord-américaines. Tout en demeurant, de loin, le principal point d'attraction, avec une part du navettage nettement supérieure à son poids démographique, la ville centrale n'en subit pas moins une érosion de sa capacité de polarisation de la région métropolitaine puisque l'intensité des relations des banlieusards avec la ville de Montréal va en s'amenuisant. En règle générale, le résidant de la banlieue a moins de raisons et moins d'occasions de fréquenter la vieille ville, où il aura conséquemment de plus en plus tendance à ne pas venir. Au même moment, on observe une croissance, encore ténue mais bien

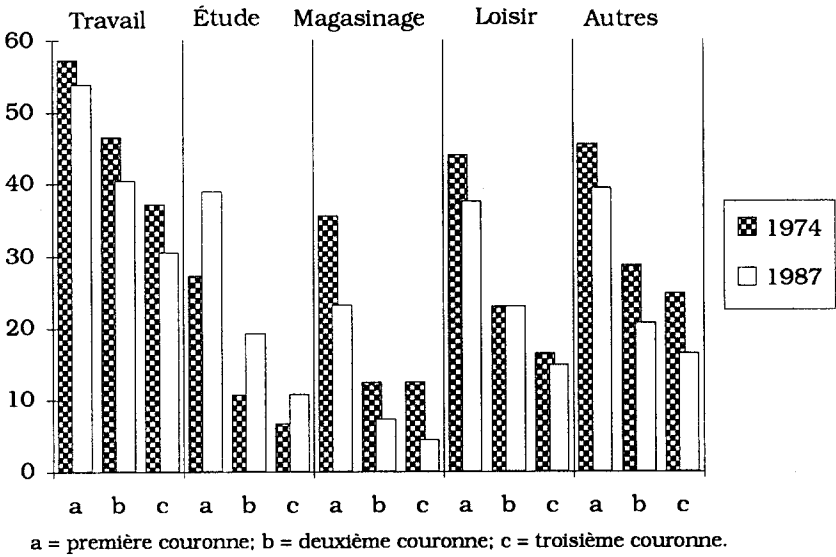


FIGURE 9 — POURCENTAGE DES DÉPLACEMENTS DES BANLIEUSARDS À DESTINATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL SELON LE MOTIF, 1974 ET 1987

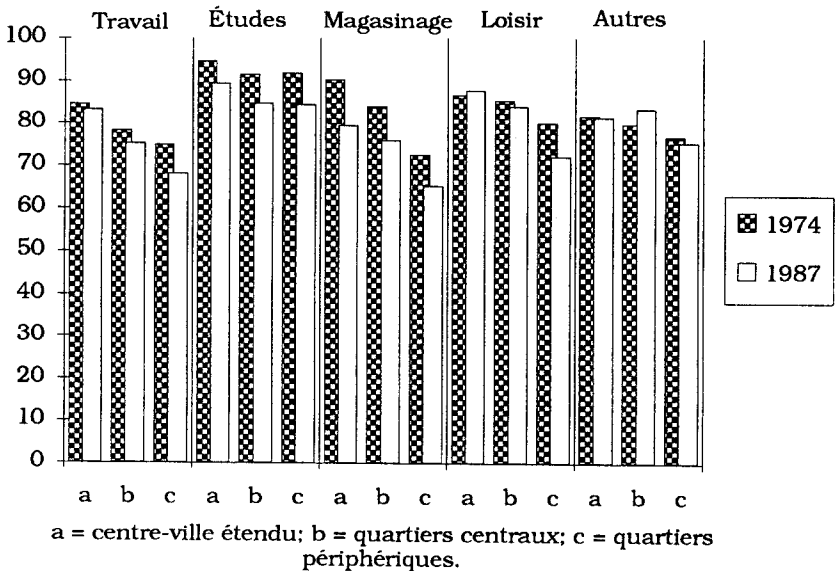


FIGURE 10 — POURCENTAGE DES DÉPLACEMENTS DES MONTRÉALAIS À DESTINATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL SELON LE MOTIF, 1974 ET 1987

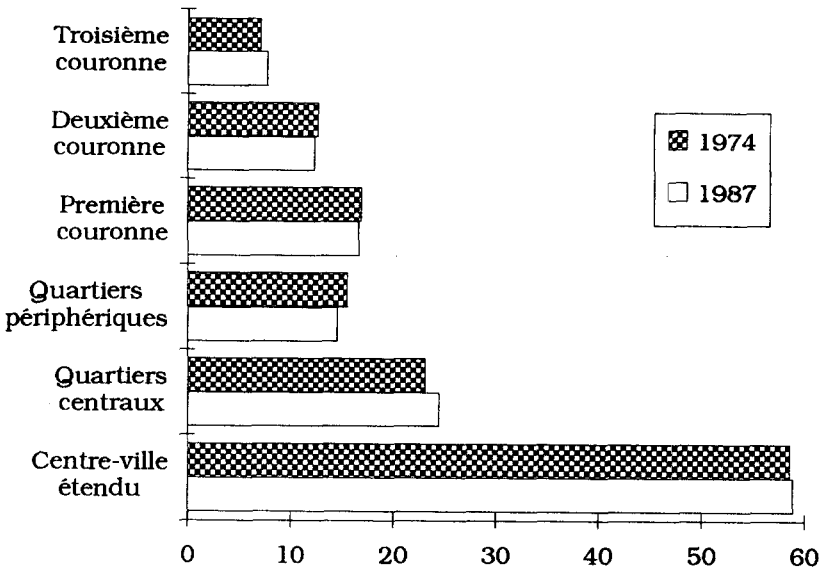


FIGURE 11 — POURCENTAGE DES DÉPLACEMENTS À DESTINATION DU CENTRE-VILLE ÉTENDU SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE, 1974 ET 1987

réelle, du navettage inversé (*reverse commuting*) de Montréal vers les banlieues.

Toutefois, cette perte d'influence paraît modeste en regard des diagnostics dramatiques que formulent volontiers nos voisins du sud. Cela tient à la vitalité du centre-ville montréalais⁸, qui, encore maintenant, concentre une proportion exceptionnellement élevée de l'emploi tertiaire. L'évolution du navettage vers Montréal confirme aussi la présence, dans le centre-ville de Montréal, d'une riche gamme de services gouvernementaux, éducatifs et sociaux qui exercent un effet de stabilisation sur les ménages de la classe moyenne et sur les entreprises tertiaires de haut de gamme localisées sur son territoire. Seule la fonction commerciale semble perdre définitivement du terrain au profit des centres commerciaux de banlieue.

LES IMPLICATIONS POUR LA GESTION DE L'AGGLOMÉRATION

Il faut toutefois préciser que ce diagnostic sur Montréal est influencé par le fait qu'au cours de la première moitié des

⁸ Là-dessus, voir en particulier M. V. Levine, 1992.

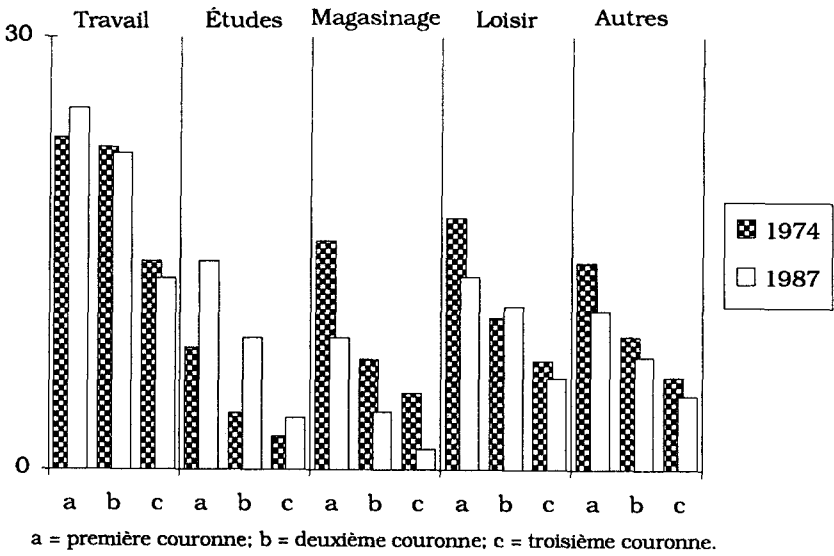


FIGURE 12 — POURCENTAGE DES DÉPLACEMENTS DES BANLIEUSARDS À DESTINATION DU CENTRE-VILLE ÉTENDU PAR MOTIF, 1974 ET 1987

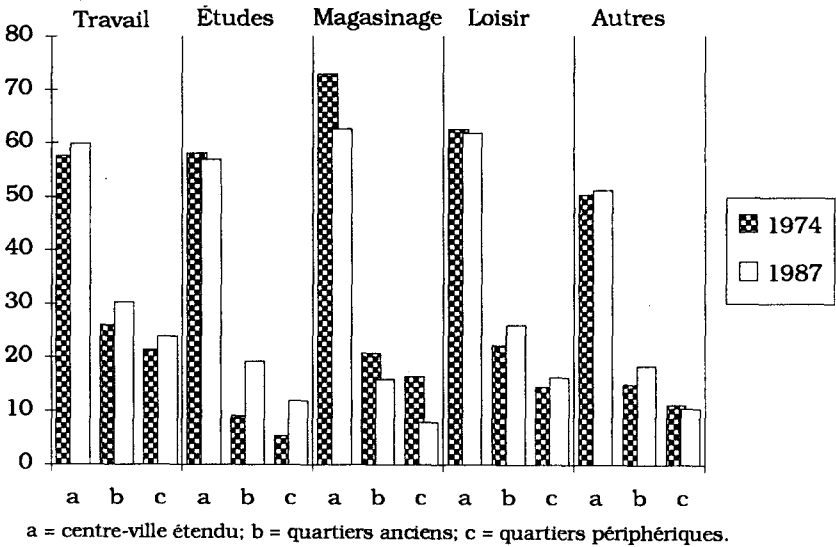


FIGURE 13 — POURCENTAGE DES DÉPLACEMENTS DES MONTRÉALAIS À DESTINATION DU CENTRE-VILLE ÉTENDU PAR MOTIF, 1974 ET 1987

années 1980, l'étalement urbain a «fait relâche», dans ses dimensions économiques autant que démographiques et résidentielles (Lamonde, 1989). Or, selon des données préliminaires mais convergentes sur l'évolution de la population, des mises en chantier de nouveaux logements et des espaces à bureaux, il appert que, depuis 1986, l'on assiste à une relance importante de l'étalement urbain, au détriment de l'ensemble de la Communauté urbaine de Montréal.

Les données sur les mises en chantier de nouveaux logements sont particulièrement éloquentes. On constate en effet que la décroissance de la part de l'île au sein de la région métropolitaine s'est poursuivie, de 1984 à 1990, indépendamment des cycles qui influencent le niveau de l'activité de construction : de 49 % en 1984, cette dernière est passée graduellement à 27 % en 1990 (OPDQ-Montréal, 1992 : 93). Parallèlement, on assiste à un net redéploiement de l'activité économique vers les banlieues, qui accueillent une part toujours croissante des emplois de bureau (Hudon, 1990), de l'activité et de l'emploi manufacturiers, de même que du commerce de gros et de l'entreposage (Thibodeau, 1988).

Dans un tel contexte de «vaporisation» des résidences et des activités dans l'espace, la lecture de l'évolution de l'organisation urbaine de Montréal que nous suggère l'analyse des migrations intramétropolitaines et de la spécificité socio-démographique de la ville centre qui en résulte, d'une part, et l'analyse des données des enquêtes origine-destination, d'autre part, posent la nécessité de revoir la gestion de l'agglomération.

C'est nettement le cas, par exemple, pour les programmes et les politiques de logement, qui devront s'adapter autant à la nouvelle répartition spatiale des bassins d'emploi qu'à l'évolution des courants migratoires intramétropolitains. Des ajustements majeurs sont aussi à prévoir dans les domaines des infrastructures urbaines et du transport des personnes. Ainsi, dans ce dernier secteur, force est de constater que, conçus et réalisés à une époque où la structure urbaine était tout entière tournée vers le centre, tant le système autoroutier et le réseau de voirie principale que l'organisation du transport en commun se révèlent de moins en moins fonctionnels. Il faudra revoir l'architecture des modes de transport et réorganiser la géographie des réseaux pour les adapter aux transformations qui ont cours aussi bien dans les zones de banlieue qu'à l'intérieur du vieux noyau urbain.

Par delà ces interventions sectorielles, il faudra aussi réexaminer les aménagements institutionnels et financiers, qui, depuis plus de cinquante ans, ont tenu lieu de politique régissant l'exercice de certaines fonctions locales liées à l'occupation et à l'organisation de l'espace. Notamment, on ne pourra faire l'économie de solutions nouvelles et originales à la crise budgétaire et fiscale des secteurs les plus anciens de l'agglomération, crise non plus conjoncturelle, mais véritablement structurelle.

Du même souffle, il faudra concevoir un nouveau cadre de concertation à l'échelle de la région. Les agences et les institutions régionales (notamment la Communauté urbaine de Montréal et les sociétés publiques de transport en commun) n'ont certainement plus la pertinence territoriale qui avait incité à leur création. On devra imaginer des politiques d'aménagement du territoire et des stratégies de développement économique qui rafraîchissent les façons de conceptualiser la région et le rôle de chacune de ses composantes afin de définir les voies d'une réelle complémentarité entre deux mondes multidimensionnels qui deviennent relativement étrangers l'un à l'autre. Préalablement, il faut cesser de caractériser l'appartenance à la région et d'en définir la portée par référence au seul centre historique, pour plutôt s'en remettre à une grille qui tienne compte de tous les dynamismes locaux.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- CERVERO, Robert, 1989. *America's Suburban Centers: The Landuse-Transportation Link*. Boston, MA, Unwin Hyman, xviii et 232 p.
- DIVAY, Gérard, et Jean-Pierre COLLIN, 1977. *La Communauté urbaine de Montréal : de la ville centrale à l'île centrale*, Montréal, INRS-Urbanisation, «Rapports de recherche», no 4, 250 p.
- HUDON, Michel, 1990. *Étude de la fonction bureau à Montréal : impact du plan et décentralisation*. Montréal, Ville de Montréal.
- LAMONDE, Pierre, 1989. *Développement urbain et stratégie de transport pour Montréal, horizon 2001*. Montréal, INRS-Urbanisation, «Rapports de recherche», no 12, 177 p.
- LEINBERGER, Christopher B., et Charles LOCKWOOD, 1986. «How Business Is Reshaping America», *The Atlantic Monthly*, octobre : 43-52.

- LEVINE, Marc V., 1992. *L'Avenir des centres-villes dans les villes nord-américaines*. Communication présentée au colloque «Transport et étalement urbain : les enjeux», Montréal, 8 octobre, 21 p. et 6 tableaux.
- MONGEAU, Jaël, 1991. *Profil socio-démographique de la région de Montréal en 1986*. Montréal, INRS-Urbanisation, août, 66 p.
- OPDQ-Montréal, 1991. *Bilan socio-économique 1990*. Montréal, mai.
- SLOVAK, Jeffrey S., 1985. «City Spending, Suburban Demands, and Fiscal Exploitation: A Replication and Extension», *Social Forces*, vol. 64, no 1, septembre : 168-190.
- STANBACK, Thomas M., Jr., 1991. *The New Suburbanization. Challenge to the Central City*, San Francisco, Westview Press, xv et 126 p.
- THIBODEAU, Jean-Claude, 1988. *L'Industrie manufacturière dans l'arrondissement Centre de la ville de Montréal, 1981-1986-1991-1996*. Montréal, INRS-Urbanisation.

RÉSUMÉ — SUMMARY — RESUMEN

COLLIN Jean-Pierre et MONGEAU Jaël — QUELQUES ASPECTS DÉMOGRAPHIQUES DE L'ÉTALEMENT URBAIN À MONTRÉAL DE 1971 À 1991 ET LEURS IMPLICATIONS POUR LA GESTION DE L'AGGLOMÉRATION

Depuis une vingtaine d'années, l'étalement urbain mène à une redéfinition des rapports entre la ville centre et la banlieue, au fur et à mesure que s'affirme l'urbanité de la banlieue. Selon des données sur les migrations et les déplacements quotidiens à l'intérieur de l'agglomération montréalaise, l'intensité des relations des banlieusards avec la ville de Montréal va en s'amenuisant : l'urbanité de la banlieue s'affirme donc aussi à Montréal. Toutefois, le centre-ville conserve une grande partie de sa force d'attraction : il continue d'être fréquenté quotidiennement par des banlieusards qui vivent cependant dans un autre cadre de vie. Les composantes de l'agglomération de Montréal sont donc complémentaires, et pour assurer un développement harmonieux de l'ensemble, il faudrait concevoir un nouveau cadre de concertation à l'échelle de la région.

COLLIN Jean-Pierre et MONGEAU Jaël — SOME DEMOGRAPHIC ASPECTS OF URBAN SPRAWL IN MONTREAL FROM 1971 TO 1991, AND THEIR IMPLICATIONS FOR METROPOLITAN MANAGEMENT

Urban sprawl over the last two decades has changed the relationships between the central city and its suburb, as the urban character of the suburb asserts itself. Data on migrations and commuting inside Montreal show diminishing contacts between the suburbanites and the central city, indicating that Montreal suburb is experiencing this process of "urbanization" of its suburb as well. However, the downtown area keeps a large part of its attractiveness: it is still visited by many suburbanites who nevertheless live in a different environment. Therefore, the different parts of the urban area of Montreal are in symbiosis. New strategies involving partnership between the constituencies of the metropolitan area are needed in order to insure the harmonious development of the entire area.

COLLIN Jean-Pierre y MONGEAU Jaël — ALGUNOS ASPECTOS DEMOGRÁFICOS DE LA EXTENSIÓN URBANA EN MONTREAL DE 1971 A 1991, Y SUS IMPLICACIONES PARA LA GESTIÓN DE LA AGLOMERACIÓN

La extensión urbana de las dos últimas décadas ha cambiado el tipo de relaciones entre la ciudad centro y el suburbio, conforme se asienta el carácter urbano del suburbio. Datos sobre las migraciones y los viajes cotidianos dentro de la aglomeración montrealense demuestran que disminuye la intensidad de los contactos de los habitantes de los suburbios con la ciudad de Montreal, indicando así que se asienta casa vez más el proceso de "urbanización" de los suburbios en sí. No obstante, el centro conserva gran parte de su fuerza de atracción: lo siguen frecuentando los habitantes de los suburbios, que sin embargo viven en otro medio. Por lo tanto, los distintos componentes de la aglomeración de Montreal son complementarios y, para poder asegurar un desarrollo armonioso de toda el área habría que concebir un nuevo marco de concertación a escala de la región.