

*Revue de Géographie de Montréal* — numéro spécial sur Montréal. Volume XXI, n<sup>os</sup> 1 et 2, 1967. Département de Géographie, Université de Montréal, c.p. 6128, Montréal 250. 5-189 p. ; 196-408 p. cartes. \$6.00 abonnement d'une année : 2 numéros.

Françoise Ricour

Volume 23, Number 3, décembre 1969

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/302929ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/302929ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (print)

1492-1383 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Ricour, F. (1969). Review of [*Revue de Géographie de Montréal* — numéro spécial sur Montréal. Volume XXI, n<sup>os</sup> 1 et 2, 1967. Département de Géographie, Université de Montréal, c.p. 6128, Montréal 250. 5-189 p. ; 196-408 p. cartes. \$6.00 abonnement d'une année : 2 numéros.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 23(3), 496–501. <https://doi.org/10.7202/302929ar>

*Revue de Géographie de Montréal* — numéro spécial sur Montréal. Volume XXI, nos 1 et 2, 1967. Département de Géographie, Université de Montréal, c.p. 6128, Montréal 250. 5-189 p.; 196-408 p. cartes. \$6.00 abonnement d'une année: 2 numéros.

Pour souligner deux événements importants: l'Exposition Internationale et le Centenaire de la Confédération, la Revue a consacré ses deux numéros

de 1967 à des études sur Montréal. En 400 pages, 8 articles et 6 notes, le recueil aborde plusieurs aspects: la géomorphologie avec une analyse détaillée du Mont-Royal par Gilles Ritchot, la géographie humaine avec deux études: l'une sur les migrations par Hubert Charbonneau et Jacques Légaré et l'autre sur les caractéristiques de la population par Pierre George, la géographie économique avec une étude du centre-ville par Ludger Beau-regard et Jean Pelletier, une comparaison entre les rues Mont-Royal et Saint-Hubert par Gilles Boileau, une analyse du port de Montréal par Benoît Brouillette et une de l'aéroport international de Montréal par Robert Garry. Un article traite du "Milk Market of Montreal" (par Maurice J. Scarlett) et deux du phénomène de banlieue (par J.-B. Racine).

Dans un monumental article en deux parties, "Problèmes géomorphologiques du Québec méridional", G. Ritchot aborde l'étude du Mont-Royal. Partant des hypothèses traditionnelles: l'accroissement dégagée par l'érosion différentielle et disséquée en trois collines par l'action glaciaire, l'auteur aboutit à des hypothèses tectoniques et paléoclimatiques. L'origine du Mont-Royal serait la suivante: une couverture cambrio-ordovicienne aurait été ondulée et flexurée au Primaire. Au Jurassique et au Crétacé des intrusions auraient provoqué des déformations et un métamorphisme de contact. Au Tertiaire, l'érosion se serait exercée sous un climat semi-aride; à la fin de la période, des flexures auraient bâti un anticlinal asymétrique. Au Quaternaire, l'envahissement des glaciers puis les processus périglaciaires auraient provoqué une reprise de l'érosion. A la fin de son étude, l'auteur en arrive à dresser un croquis géotectonique qui, de concert avec un schéma de l'utilisation du sol, permet une classification des formes conduisant à des suggestions quant à leur mise en valeur ou à leur conservation.

Cet article est d'une lecture ardue pour les non-spécialistes mais il a le grand avantage de jeter une lumière tout à fait nouvelle sur un des éléments dominants du paysage montréalais. De plus, il indique que des études, à première vue purement académiques, peuvent déboucher sur l'action.

Du même auteur et sur un sujet connexe, les deux cartes géomorphologiques du nord de l'Île Jésus et de la région de St-Benoît essaient de représenter toutes les formes du terrain, leur âge absolu ou relatif ainsi que les données lithologiques. Ces cartes joignent à la rigueur de l'observation scientifique, une incontestable beauté plastique. Cependant, à cause de leur complexité, ces cartes sont difficiles à lire; comme dans le cas du Mont-Royal, l'auteur en a tiré des croquis géotectoniques directement utilisables pour l'aménagement régional.

Trois études de géographie humaine tentent d'introduire des méthodes quantitatives poussées. "L'extrême mobilité de la population urbaine au Canada: l'exemple de Montréal entre 1956 et 1961" est un excellent article qui, à l'aide des données limitées que le recensement de 1961 donnait pour la première fois sur les migrations, a su tirer des résultats significatifs et les illustrer de cartes très intéressantes. Les résultats de cette étude indiquent que plus de la moitié des citadins recensés au Canada en 1961 avaient changé de résidence au moins une fois en cinq ans. C'est cependant à Montréal que le taux de mobilité est le plus élevé. Pour analyser les déplace-

ments intra-urbains, les auteurs ont délimité des zones homogènes quant à l'accroissement de la population et les revenus moyens des ménages. Ils y ont indiqué en nombre absolu puis en pourcentages de la population de chaque zone, la distribution des migrants selon qu'ils sont étrangers, originaires d'une autre province ou venant du reste du Québec. Cependant le mouvement le plus important est celui des Montréalais à l'intérieur même de Montréal. Les étrangers de souche récente vont dans les quartiers du centre, vers l'est s'ils sont pauvres, vers l'ouest s'ils sont plus riches; les personnes venant d'une autre province se dirigent surtout en banlieue et plus particulièrement dans l'ouest; les personnes venant du reste du Québec s'orientent aussi vers la banlieue mais surtout du côté est; enfin les personnes originaires de Montréal se dirigent vers les banlieues résidentielles modestes. Les auteurs établissent ensuite une méthode pour l'estimation de la mobilité totale à l'échelle de la région métropolitaine de même qu'au niveau des zones qu'ils ont délimitées.

"L'essai d'interprétation géographique des statistiques de population de l'agglomération de Montréal", utilise également les données du recensement de 1961, mais, cette fois, par secteur de recensement. L'auteur choisit des données d'ordre démographique, socio-culturel et économique et prépare une carte pour chacune d'elles. Comme l'analyse de ces cartes indique une très grande convergence entre les données, l'auteur recourt à une méthode de représentation synthétique en utilisant un système d'indices. Pour chacun des six critères choisis précédemment, il établit une échelle de valeurs auxquelles il attribue des points. La carte synthétique finale permet un classement des secteurs selon le niveau socio-économique de leur population. Cette carte fait ressortir l'opposition entre ville et banlieue, et souligne que la partie est de l'agglomération est plus française et plus pauvre que la partie ouest.

La rivalité Montréal-Toronto, fait l'objet d'une note très intéressante au point de vue méthode. Après avoir choisi 24 critères d'ordre démographique, économique et autres, les auteurs (L.-E. Hamelin, G. Cayouette et R. de Koninck) établissent un système d'indices sur une base de 100. Ils obtiennent ainsi une série de dominances singulières très bien représentées graphiquement par un cadran; ils additionnent ensuite ces dominances pour obtenir le résultat global. Si, au total, Montréal domine, ce n'est pas de loin; elle a une grande primatie pour le bilinguisme et l'activité portuaire mais Toronto en a une pour le siège des compagnies minières. Comme les deux villes s'équipent à un rythme comparable, le Canada restera donc longtemps avec deux mégavilles.

Les études de géographie économique adoptent davantage que les précédentes, les méthodes traditionnelles. Le "Centre-ville de Montréal" analyse en détail la situation présente mais effectue aussi une comparaison avec la situation de 1950, montrant ainsi que l'évolution de la ville amène la reconstruction du centre. Actuellement, le centre-ville attire chaque jour 100,000 personnes pour le travail dont 80,000 employées dans les affaires. La rue St-Jacques demeure le domaine des banques (11,000 personnes sur 15,000) mais à cause de la vétusté des édifices, il y a tendance à un déplacement vers la rue Dorchester dont les édifices ont été rebâties. De même, la

fonction commerciale gagne les galeries souterraines et les "plazas". Ces galeries sont reliées au métro et n'ont de comparable que le Penn Centre à Philadelphie. L'article aborde également les problèmes de la circulation et du stationnement.

Même si elle n'apporte pas grande nouveauté au point de vue méthode, l'étude du centre-ville est au moins très intéressante par la pertinence de ses observations et la perspective historique qu'elle donne au sujet. Quant à l'étude des rues Saint-Hubert et Mont-Royal, elle n'apporte rien sur le plan méthodologique, statistique ou cartographique. Les conclusions qui s'en dégagent sont si visibles à l'œil nu qu'on en vient à douter de leur intérêt. L'opposition entre la rue Saint-Hubert, orientée vers le commerce des tissus et des vêtements, et la rue Mont-Royal, spécialisée dans l'alimentation, la différence de clientèle, de l'origine ethnique des commerçants, du niveau des revenus, de la surface des magasins, de l'achalandage, concordent pour souligner deux formes différentes d'activité commerciale.

Dans un long article, B. Brouillette reprend un sujet qui lui est cher: "Le port de Montréal: hier et aujourd'hui". L'auteur effectue d'abord une étude historique en décrivant les installations portuaires en 1867, mais l'absence de carte rend ce développement fastidieux. Il étudie ensuite, pour la même année, la composition du trafic selon les navires et les destinations ainsi que les importations et les exportations. Le port ayant favorisé l'implantation industrielle, l'auteur analyse la distribution des industries à cette époque. Après un saut de 100 ans, il décrit le port actuel, les installations, les bassins céréaliers et pétroliers. Suit une étude du trafic du plus grand port du Canada en 1965, avec classement des importations et exportations et orientation des courants commerciaux. Le volume des cargaisons a augmenté de 50% depuis 1959, 80% des exportations vont vers l'Europe et 66% des importations viennent d'Amérique (pétrole). L'auteur aborde enfin les problèmes du port: problèmes naturels, inondations, niveau de l'eau et problèmes humains, grèves et administration.

"L'aéroport international de Montréal" appartient à la même catégorie d'articles essentiellement descriptifs. Il envisage l'évolution de l'aéroport depuis 1941, la situation et le site, le sol, le climat ainsi que le système des voies d'accès. Il aborde de façon détaillée la description des pistes d'atterrissage et des bâtiments. Vient ensuite l'analyse des variations du trafic selon le nombre des vols et celui des passagers, puis la composition du trafic en nombre de vols (57% à l'intérieur du Canada, 18,5% aux Etats-Unis, 24% vers d'autres pays) et en nombre de passagers. Il note les variations saisonnières et journalières du trafic et remarque que le fret augmente plus rapidement que le nombre de passagers. La répartition géographique du trafic indique que 50% des passagers intérieurs vont à Toronto et l'importance relative des compagnies canadiennes souligne l'écrasante supériorité d'Air Canada qui effectue 93% du trafic. Montréal arrive au 19<sup>e</sup> rang dans le monde quant au mouvement des avions et au 17<sup>e</sup> pour le trafic passager. L'exposé se termine par une vue d'avenir sur le problème des avions nouveaux et du manque de place à Dorval mais il n'était pas alors question de l'emplacement du nouvel aéroport qui a fait par la suite couler beaucoup d'encre.

Trois articles abordent l'étude de Montréal sous un angle différent, celui de sa zone d'influence et, comme corollaire, celui de son déversement sur la périphérie. "Milk Market of Montreal" essaie en premier lieu de déterminer la zone d'approvisionnement de Montréal au début du siècle puis délimite la zone actuelle; cette zone couvre 28 comtés du Québec et 4 de l'Ontario; à l'ouest sa limite atteint Montebello, au sud la frontière des Etats-Unis, à l'est elle s'éloigne à 100 milles de Montréal tandis qu'au nord elle s'arrête à 20 milles. Les principaux comtés producteurs sont ceux de Châteauguay-Huntingdon, Argenteuil-Deux-Montagnes, Verchères et la vallée du Richelieu au sud de Beloeil. Le nombre des producteurs a tendance à diminuer. Le lait est acheminé par camion vers les laiteries de Montréal mais le système de levée souffre d'une lacune importante: l'existence de deux systèmes parallèles, l'un pour le lait entier, l'autre pour le lait industriel. La taille du marché laitier de Montréal varie peu au cours des années. Dans les environs immédiats, la production est faible, mais vers 30 milles elle augmente et décroît par la suite.

Cette étude présente de l'originalité à plusieurs points de vue; le choix du sujet, les sources de documentation et la recherche cartographique particulièrement délicate quand il s'agit de délimiter des zones polarisées.

Dans "Exurbanisation et métamorphisme péri-urbain", J.-B. Racine, à partir de la définition de la région de Montréal donnée par le Service d'Urbanisme, analyse l'ensemble de la zone sud et particulièrement la répartition des villes en couronne autour des ponts. A ce schéma de croissance traditionnel s'en est ajouté un nouveau provenant de la spéculation foncière; cette dernière a amené un abaissement de la densité de population par la multiplication des résidences unifamiliales. Dans l'ensemble de la région, la population agricole diminue très rapidement. La croissance se produit par un jeu de saute-mouton, les municipalités plus éloignées du centre relayant progressivement les plus rapprochées dans la course à l'augmentation de population. L'auteur passe ensuite à une étude plus détaillée de la zone sud, en analysant la structure de la population active et distinguant les zones urbaines ou suburbaines des zones rurales et, dans les zones urbaines, en différenciant les municipalités à dominante "secondaire" des municipalités à dominante "tertiaire". Il contrôle ensuite ses résultats par la méthode dite "des deux taux" qui replace les municipalités dans le contexte régional et permet de délimiter une zone rurale, une zone urbaine et une zone de transition. L'article ne porte ni sur la première ni sur la seconde mais sur la troisième qui est celle où s'effectue le métamorphisme péri-urbain. Ce phénomène se traduit par un paysage inachevé où l'on cherche en vain un élément de structure; le manque de structure s'explique lui-même par la spéculation foncière qui stérilise les terrains doués de la plus grande valeur agricole. L'étude de cette spéculation indique l'incroyable gaspillage qui s'est effectué dans ce domaine: les spéculateurs disposent en effet d'une superficie trois fois plus étendue que celle déjà urbanisée, soit 300,000 acres. L'auteur propose des méthodes pour étudier en détail la spéculation foncière mais constate que la meilleure méthode, le dépouillement des rôles d'évaluation, est longue et fastidieuse. Il mesure le coût de la spéculation et suggère quelques améliorations à apporter à cette déplorable situation.

Le même auteur présente également une étude de détail sur une partie de la région précédemment décrite, la Rive Sud, en prenant le cas de St-Bruno-de-Montarville. Il compare le taux d'accroissement et la densité de population de cette municipalité avec l'ensemble de la banlieue puis retourne aux origines en retraçant l'histoire de cette concession tardive où l'agriculture n'a pris essor qu'à partir du 19<sup>e</sup> siècle; avec le début du 20<sup>e</sup>, l'agriculture diminue régulièrement à cause de l'installation de résidences d'été pour les Montréalais puis, à partir de 1953, à cause de la construction des maisons unifamiliales favorisée par l'accessibilité et les avantages naturels. Après 10 ans de développement incohérent, la ville a décidé de planifier et de diversifier son développement, en particulier par l'ouverture d'un parc industriel qui a accueilli SOMA. L'étude des modalités de la conquête urbaine est basée sur le dépouillement des rôles d'évaluation qui permet de connaître l'adresse du propriétaire et de mesurer l'évolution du type d'appropriation, c'est-à-dire les variations du pourcentage des terres possédées par des gens de St-Bruno; ce pourcentage passe de 84% en 1957 à 44% en 1965.

La population de St-Bruno est extrêmement jeune et les chefs de ménages ont surtout entre 35 et 44 ans. La moyenne des traitements et salaires de la population masculine en 1961 était une des plus élevées de la région métropolitaine (\$5641); d'autres indices confirment ce trait de "upper middle class" pour Canadiens français, d'où la population agricole est virtuellement exclue. La majorité de la population travaille à Montréal. Jusqu'ici les lotissements ont été réservés à une seule classe de la population mais l'on s'oriente progressivement vers une démocratisation.

Ces deux études de M. Racine présentent de façon remarquable le phénomène de suburbanisation et, au point de vue méthode de recherche, soulignent l'intérêt de la consultation d'un document trop longtemps ignoré: le rôle d'évaluation.

Les deux numéros de la *Revue de Géographie de Montréal* de 1967 donnent donc au lecteur un bon aperçu de la variété des études géographiques qui peuvent être entreprises sur une même région. Ils montrent de plus les différentes orientations que prend la géographie actuelle. L'aspect essentiellement descriptif, accompagné de nombreuses données chiffrées mais non soumises à des opérations statistiques se retrouve dans quelques articles mais la plupart des articles apportent du nouveau; l'application des méthodes que ces auteurs proposent peut porter des fruits du plus haut intérêt si des études comparables sont entreprises pour d'autres villes canadiennes.

FRANÇOISE RICOUR

*Bureau fédéral de la Statistique  
Ottawa*