

**MONTRÉAL 1950-2010 : LA MÉTAMORPHOSE DE L'ÉCONOMIE
SPATIALE**

Richard Shearmur

Inédit / *Working paper*, n° 2011-1

Centre - Urbanisation Culture Société

INRS
Université d'avant-garde

www.ucs.inrs.ca

MONTRÉAL 1950-2010 : LA MÉTAMORPHOSE DE L'ÉCONOMIE SPATIALE

Richard Shearmur

Texte rédigé aux fins de publication dans l'ouvrage portant sur l'histoire de la région montréalaise à paraître en 2011, dans la collection du chantier des Histoires régionales du Centre – Urbanisation Culture Société de l'INRS, édité par D. Fougères.

Institut national de la recherche scientifique
Centre - Urbanisation Culture Société
Montréal

Janvier 2011

Richard Shearmur
richard.shearmur@ucs.inrs.ca

Centre - Urbanisation Culture Société
Institut national de la recherche scientifique
385, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2X 1E3

Téléphone : (514) 499-4000
Télécopieur : (514) 499-4065

www.ucs.inrs.ca

Ce document peut être téléchargé sans frais à :

This document can be downloaded without cost at:

www.ucs.inrs.ca/sites/default/files/centre_ucs/pdf/lndedit01-11.pdf

Résumé

L'analyse spatialisée de l'économie intra-métropolitaine de Montréal porte essentiellement sur la période suivant les années 1970. Malgré des changements marginaux, le constant principal qui se dégage en est une de stabilité. Le quartier central d'affaires maintient ses fonctions institutionnelles, de services supérieurs et de commerce; les pôles de St-Laurent/Dorval, Anjou, Longueuil, Carrefour Laval et Marché Central continuent de structurer l'emploi en banlieue; et le réseau autoroutier (les autoroutes 15 et 40 en particulier, mais de plus en plus la 20 et la 30 sur la Rive-Sud) façonne aussi la localisation et la diffusion d'activités économiques. Cette recherche explore l'évolution de l'économie spatiale montréalaise depuis 1950, et pose aussi la question de savoir pourquoi peu d'études existent sur ce sujet. Entre les années 1950 et 1970 l'économie spatiale de Montréal a profondément changé sous l'influence du réseau autoroutier, qui a permis aux activités économiques de s'affranchir des voies ferroviaires et fluviales, et aussi sous l'influence de nouvelles technologies logistiques, comme la containerisation. De plus, l'automobile (dont le potentiel est révélé par les autoroutes) a consommé le divorce entre lieu de résidence et lieu de travail. Le peu d'études sur l'économie spatiale Montréalaise sur cette période reflète le fait que celle-ci n'était pas conceptualisée de la sorte et que les observations et mesures permettant de l'appréhender spatialement n'étaient donc pas collectées.

Mots clés :

Montréal, économie spatiale, formes métropolitaines, histoire contemporaine

Abstract

Detailed analysis of the evolution of Montreal's space-economy has tended to focus upon the period following the 1970s. The key observation for this period is that despite marginal changes the distribution of economic activity across intra-metropolitan space has not undergone any fundamental modification. The CBD remains a key business-service, retail, and institutional centre; the employment poles of St-Laurent/Dorval, Anjou, Longueuil, Carrefour Laval and Marché Central continue to structure suburban employment; and the highway network (particularly highways 15 and 40, and increasingly highways 20 and 30 on the south shore) is also shaping the location and diffusion of economic activity. In this paper we seek to find out how Montreal's space-economy has evolved since 1950, and to reflect upon the reasons why this has not been studied to any great extent. We show that between 1950 and 1970 Montreal's space-economy was profoundly modified under the impetus of the highway system, which enabled economic activities to locate away from water and rail ways, and under the impetus of other changes in logistics such as containerisation. Furthermore, the automobile (whose potential was revealed by the highways system) consummated the divorce between places of work and of

residence. Detailed studies of these changes may not have been forthcoming at the time because the intra-metropolitan space-economy was not really conceptualised as such (i.e. spatially) and was therefore not observed or measured with spatial analysis and patterns in mind.

Key Words:

Montreal, space economy, metropolitan form, contemporary history

Introduction

Le but de ce chapitre est d'esquisser, dans leurs grandes lignes, les changements intra-métropolitains de la localisation de l'activité économique à Montréal. En somme, on se demande où étaient localisés les emplois dans les années 50, où ils sont aujourd'hui, et comment expliquer cette évolution. Cette question, apparemment simple, est en fait semée d'embûches pour quiconque n'a pas plusieurs années à sa disposition pour décortiquer les documents d'archives originaux. En effet, l'histoire économique intra-métropolitaine récente de Montréal n'est pas encore écrite. Alors que son développement en tant que métropole industrielle du Canada est bien documenté¹ et que beaucoup d'études se penchent sur d'autres facettes de l'évolution interne de Montréal (immigration, révolution tranquille...), les logiques spatiales de l'économie intra-métropolitaine entre environ 1930 et 1970 restent un mystère, et les travaux précurseurs de Minville² et Blanchard³ durant les années 40 n'ont pas trouvé écho dans les décennies suivantes.

Une première question qui sera abordée est donc celle – d'ordre non seulement méthodologique mais sociale – de savoir pourquoi il existe si peu d'informations à ce sujet. Cependant, même s'il existe peu d'informations spécifiques sur l'évolution de la localisation des activités économiques, il existe énormément d'idées et de théories sur les changements qui se sont opérés au sein des métropoles nord-américaines durant les années 1950 à 1980. Comme le souligne Robert⁴ :

« les années 1960 et 1970 sont marquées par un prodigieux étalement urbain qui touche aussi bien les activités économiques que le secteur résidentiel... beaucoup de ces changements ne concernent pas uniquement la ville de Montréal : en effet, l'évolution des villes durant la seconde moitié du XX^e siècle présente généralement les mêmes caractéristiques » (p140).

En identifiant quelles sont les grandes tendances et processus spatiaux des économies métropolitaines durant cette période, il sera alors possible d'évaluer dans quelle mesure ils s'appliquent au cas de Montréal. Une troisième partie présentera alors une description de l'évolution de l'économie intra-métropolitaine de Montréal en trois temps : i) une description, un

¹ voir, par exemple, R. LEWIS, *Manufacturing Montreal: The Making of an Industrial Landscape*, Baltimore, Johns Hopkins Press, 2000; R.HARRIS et R.LEWIS, 2001, « The Geography of North American Cities and Suburbs, 1900-1950: A New Synthesis », *Journal of Urban History*, 2001, 27.3, 262-292

² E. MINVILLE, *Montréal Économique*, Montréal, Fides, 1943

³ R. BLANCHARD, *L'ouest du Canada Français*, Montréal, Beauchemin, 1953

⁴ J-C. ROBERT, *Atlas Historique de Montréal*, Montréal : Libre Expression, 1994

peu impressionniste, de la répartition spatiale des activités économiques en 1950; ii) une description plus rigoureuse des structures économiques intra-métropolitaines en 1981; et iii) une description des changements survenus entre 1981 et 2010.

L'ÉCONOMIE INTRA-MÉTROPOLITAINE : PETITE HISTOIRE D'UNE DISCIPLINE

L'étude détaillée de la répartition intra-métropolitaine des emplois et des activités économiques est une discipline récente, qui se décline en, gros, en deux phases. D'une part, la montée en puissance des métropoles industrielles durant le dix-neuvième siècle a suscité un intérêt certain. L'industrie manufacturière, principal employeur et moteur économique de l'époque, occupait souvent des sites bien définis, soit au cœur des villes soit – déjà au XIX^e siècle – dans certaines banlieues. Or, à quelques exceptions près, ces sites se localisent à proximité de quartiers résidentiels d'où proviennent les travailleurs (bien que la causalité sous-jacente à cette co-localisation ne soit pas simple : parfois les industries se localisent à proximité de nouvelles banlieues, parfois des banlieues surgissent à proximité de nouvelles industries). Compte tenu du fait que l'existence même des métropoles industrielles dépend de l'avènement de ces nouvelles industries⁵, et étant donné les changements sociaux majeurs qui ont accompagné ces changements industriels, des chercheurs de disciplines diverses se sont intéressés aux aspects économiques des bouleversements de l'époque. La géographie encore compacte des métropoles, et la co-localisation habituelle des travailleurs et des industries, ont fait que les études de géographie sociale se penchent nécessairement sur la géographie économique de cette époque et vice-versa. Cependant, du point de vue strictement économique, bien que certains chercheurs se sont penchés sur la répartition des activités sur l'ensemble du territoire national⁶, peu se sont préoccupés des logiques spatiales de l'économie intra-métropolitaine.

Une fois la grande période de naissance et de croissance des métropoles industrielles révolue (c'est-à-dire en gros après la première guerre mondiale), les structures internes des métropoles ont surtout été abordées du point de vue social. Les grandes théories de l'époque – celles de l'école de Chicago⁷ – prennent pour acquis la localisation des industries et s'intéressent plutôt à la répartition spatiale des différents groupes sociaux-économiques et aux processus de succession – invasion qui, selon eux, propulsent les modifications de la géographie sociale de la ville.

⁵ P. HALL, *Cities in Civilization*, London, Phoenix Books, 1999

⁶ J.-H. VON THÜNEN, *Isolated State* (édition traduite de 1966), Oxford, Pergamon Press, 1875; A. WEBER, *Theory of the Location of Industries* (édition traduite de 1929), Chicago, University of Chicago Press, 1909

⁷ R. PARK, E. BURGESS and R. MCKENZIE, *The City*, Chicago, Chicago University Press, 1925

Ce type d'étude fut conforté par la logique institutionnelle de collecte de données et par les approches analytiques qui prévalent alors en géographie. En effet, les recensements, principales sources de données géographiques, à l'époque comme aujourd'hui, recensent les individus à leur lieu de résidence et, dans certains cas, les établissements manufacturiers et commerciaux (sans égard à leur taille)⁸. Les logiques étatiques sous-jacentes à cette collecte – régler les conflits industriels, équité salariale, décompte des heures de travail, assurance chômage, formation professionnelle⁹ – reposent principalement sur une bonne connaissance des occupations des *résidents* de chaque lieu. La nature et la localisation de leur *emploi* au sein des aires urbaines est moins importante pour quatre raisons :

- 1) d'une part, il est admis qu'en général on travaille à proximité de son lieu de résidence;
- 2) la localisation des principaux employeurs, grandes usines de type « Fordiste », ports et gares de triages, est de toute manière connue. Des registres d'établissements manufacturiers et commerciaux sont régulièrement compilés, en général par municipalité (et généralement pas par quartier), pour des besoins administratifs;
- 3) le concept même d'économie urbaine n'est pas courant (les villes sont des sites industriels, certes, mais l'économie ne se conçoit pas à cette échelle¹⁰). Les catégories qui servent souvent aujourd'hui à décrire de manière sommaire l'économie urbaine sont en cours d'élaboration¹¹, et il n'existe donc pas de vocabulaire commun (ex : secteurs économiques, professions, base économique) pour structurer les analyses. De plus l'économie comme finalité de la politique publique (nationale comme municipale), serait, selon certains auteurs, une construction de l'après-guerre reposant

⁸ J.-C. THIBODEAU et Y. MARTINEAU, *Implantation Manufacturière dans la Région de Montréal*, les Cahiers du Centre de Recherche Urbaines et Régionales, Montréal, Presses de l'Université du Québec, 1971. Ces derniers, en 1971, écrivent que 'étant donné ces contraintes [étude à l'échelle municipale et secteurs détaillés] ... les seules statistiques que nous avons pu obtenir furent le nombre d'établissements en 1962 et 1967 [par municipalité], et le nombre d'emplois [par municipalité] par catégorie en 1967. Ces données ont dû être compilées à partir des *Répertoires des industries manufacturières*. Le premier répertoire manufacturier a été publié par le B.S.Q. en 1964'. Autant dire que les statistiques intra-métropolitaines détaillées portant sur les activités économiques n'étaient pas une priorité de l'époque. G.MURRAY « Le Commerce » et J.DELAGE « L'Industrie Manufacturière », in E.MINVILLE, *Montréal Économique*, Montréal, Fides, 1943, se servent aussi de données d'établissement, bien que Delage donne certaines précisions, au niveau des municipalités seulement, sur les ouvriers (mais pas sur les autres types d'emploi dans le secteur).

⁹ STATCAN, *The Canada Year Book 1954*, Ottawa : Statistiques Canada, 1954, p700.

¹⁰ T. BARNES, « Inventing Anglo-American Economic Geography: 1889-1960 », in *A Companion to Economic Geography*, eds. E. SHEPPARD and T. BARNES. Oxford, Blackwell, 2000

¹¹ H. BLUMENFELD, « The Economic Base of the Metropolis », *Journal of the American Institute of Planners*, 1955, 21.4, 114-32

beaucoup sur les idées de Keynes¹² et sur l'expérience traumatisante de la récession des années 30. Dans cette perspective, l'analyse des économies intra-métropolitaines *en tant qu'économies* serait donc une préoccupation relativement récente issue de l'intérêt grandissant qu'ont tous les paliers gouvernementaux pour la croissance économique divorcée de considérations sociales¹³.

- 4) finalement la géographie, seule discipline véritablement intéressée par la répartition spatiale des activités et des processus (économiques ou autres), procède à l'époque surtout par études de cas et par monographies régionales¹⁴. La nature même de cette approche fait en sorte qu'on considère les régions comme des tout presque organiques dont il est difficile, voire impossible, d'isoler les parties constituantes sans les dénaturer.

En somme, le manque d'information sur les structures économiques spatiales intra-métropolitaines, surtout pour la période allant d'environ 1930 à 1970, reposerait sur trois facteurs. D'abord, après le développement rapide des métropoles industrielles du XIX^e et début XX^e siècle, l'hypothèse de la métropole compacte, mono centrique, avec des zones industrielles et un centre d'affaires bien définis est de rigueur. Pourquoi donc effectuer des études sur la structure économique intra-métropolitaine qui semble s'être stabilisée? Évidemment, ceci ne veut pas dire que l'économie intra-métropolitaine n'évolue pas : mais on prend pour acquis les structures spatiales existantes et on s'attarde peu sur leur lente évolution. Ensuite, les statistiques économiques prises au lieu de résidence (secteur économique, profession, revenu, etc...) suffisent aux besoins de la plupart des municipalités et permettent l'analyse de la répartition inter-

¹² P. VICTOR, *Managing Without Growth*, Cheltenham, Edward Elgar, 2008; H. ARNDT, *The Rise and Fall of Economic Growth*, Sydney, Longman Cheshire, 1978; T. HALSTEAD and C. COBB, *The Need for New Measurements of Progress*, in J. MANDER, and E. GOLDSMITH, *The Case Against the Global Economy*, San Francisco, Sierra Book Club, 1996. Un extrait de l'Annuaire du Canada 1954 souligne ce constat: 'Au cours de la seconde guerre mondiale, la nécessité de renseignements à jour sur la taille et les caractéristiques de la main d'œuvre s'est manifestée de plus en plus. De plus, la possibilité de perturbations économiques après la guerre accentuait le besoin d'une analyse courante et périodique de la situation (p 722). J. KEYNES, *The General Theory of Employment, Interest and Money* (édition de 1991), New York, Harcourt Brace Jovanovich, 1953

¹³ Comme le souligne H. ARNDT, *Economic Development : the History of an Idea*, Chicago, University of Chicago Press, 1987, ceci ne veut pas dire qu'il n'y avait aucune politique économique avant les années 50, ni que l'économie ne suscitait pas l'intérêt des gouvernements (pp1-2). C'est la *primauté* de la croissance économique et son *divorce* de toute autre considération qui datent environ des années 1950, et qui expliquent le fait que jusqu'alors l'étude de l'économie intra-urbaine était toujours imbriquée à l'étude de sa population et de ses structures résidentielles et sociales.

¹⁴ R. HARTSHORNE, *Perspective on the nature of Geography*, Chicago, RAND & McNALLY, 1959; W. CAHNAM, « The Concept of Raum and the Theory of Regionalism », *American Sociological Review*, 1944, 9.5 : 455-62; Livingstone, 1992; T. BARNES, « Inventing Anglo-American Economic Geography: 1889-1960 », in *A Companion to Economic Geography*, eds. E. SHEPPARD and T. BARNES. Oxford, Blackwell, 2000

régionale des activités : la structure économique de Montréal peut aisément être comparée à celle de Toronto ou de Québec (par exemple) à partir des données sur la population au lieu de résidence. Finalement – et ceci explique en partie les deux premiers constats – l'idée de l'économie comme champ d'étude distinct de la sociologie et de la politique, idée qui se construit depuis le tournant du siècle à l'échelle macro-économique, n'est pas encore communément admise aux échelles micro, ni, par les géographes notamment, à l'échelle intra-urbaine.

LES FACTEURS ET PROCESSUS D'ÉVOLUTION DES ÉCONOMIES INTRA-MÉTROPOLITAINES, 1950-2010

Même si notre manière de concevoir l'économie, et notamment sa construction en un champ distinct du reste de la société, est relativement récente, il n'en demeure pas moins que ce que nous appelons aujourd'hui économie – et notamment les industries et les emplois – existe dans les années 1950¹⁵. Il est donc possible, même si le manque de données rend l'opération difficile, d'appliquer les concepts courants en 2010 à la métropole des années 1950.

La métropole de l'immédiat après-guerre

En général, et sans nier l'existence de variations importantes autour de la norme, les grandes villes de cette époque ont une géographie économique relativement similaire. Les grandes villes en Amérique du Nord possèdent un centre-ville : sur le plan économique celui-ci est composé de sièges sociaux, d'activités financières et d'assurances, autrement dit de services et fonctions supérieures qui caractérisent la grande ville¹⁶. Le centre regroupe aussi les commerces (sauf ceux qui vaquent aux besoins quotidiens), les principaux hôpitaux et les universités, autres fonctions supérieures qui bénéficient de la grande accessibilité offerte par le centre.

Autour du centre se trouvent les industries manufacturières. Il est difficile, aujourd'hui, de comprendre l'importance que revêt ce secteur dans la plupart des métropoles. Certes, il existe des villes moyennes dont la fonction principale est de fournir des services à leur hinterland (principalement agricole ou de ressource). Mais dans les années 1950, qui dit métropole dit nécessairement métropole industrielle. À Montréal, en 1950, presque 40 % de tous les emplois sont dans le secteur manufacturier : autant dire que le reste de l'économie (commerces, services à la personne, secteur public, transports) sert principalement à faire fonctionner la machine

¹⁵ Leur existence dans les années 1950 n'est pas sujette à grande controverse. Mais il est important de noter que selon les époques et les sociétés, des notions qui nous paraissent simples, tel l'emploi, sont ambiguës. Même aujourd'hui, nous devons reconnaître que ce concept n'est pas univoque car il comprend aussi bien l'emploi temps plein, temps partiel, précaire, à son propre compte, etc., chacun ayant des connotations matérielles et sociales différentes. Le seul point commun de ces activités, tel qu'on le comprend aujourd'hui au Canada, est qu'elles sont associées à un revenu. Mais même ceci évolue : certaines conceptions de l'emploi (volontaire, dans un contexte familiale...) ne nécessitent pas un revenu et ont récemment été réintroduites dans le recensement (I. MACREDIE et D. SEWELL, *Statistics Canada's Measurement and Valuation of Unpaid Work*, research note 71F0023XIE, Ottawa, Statistics Canada, <http://dsp-psd.pwgsc.gc.ca/Collection/Statcan/71F0023X/71F0023XIE.pdf>, 1998). Le recensement de 1951 comprend aussi une catégorie « travailleurs familiaux non-rémunérés » (STATCAN, *The Canada Year Book 1954*, Ottawa : Statistiques Canada, 1954, p722) – correspondant probablement à des travailleurs au sein d'entreprises familiales.

¹⁶ W. CHRISTALLER, *Central Places in Southern Germany* (traduction de 1966), Englewoods Cliff (N.J), Prentice-Hall, 1933

manufacturière. Au Canada dans son ensemble, 23 % de tous les emplois sont dans le manufacturier (principalement en ville), 19 % en agriculture (principalement en milieu rural), 7 % en construction et 10 % en transport et communications, soit près de 50 % des emplois dans la production de biens et 10 % dans leur transport.

Dans les grandes métropoles, donc, et à Montréal en particulier, la géographie intra-métropolitaine de l'emploi se décline selon quatre dimensions principales¹⁷ :

- 1) **La centralité** : le centre-ville, localisation des services supérieurs, des commerces non-quotidiens, des loisirs et des principaux services publics (administration, hôpitaux...). Étant donné la taille restreinte des métropoles (vers 1950 Montréal n'occupe que la partie centrale de l'île et plus de 80 % de la population réside soit à Montréal, soit dans une municipalité située à moins de 7 km de centre¹⁸) ce centre est relativement facile d'accès pour l'ensemble de la population. C'est la très haute accessibilité du centre, tant pour la main-d'œuvre de toutes sortes, pour les clients des services supérieurs, pour les entreprises entre elles (qui y retrouvent à la fois clients, fournisseurs et partenaires) ainsi que pour les moyens de transport inter-métropolitain (gares et voies navigables pour Montréal), qui en fait un lieu privilégié : une fois la centralité acquise au début de l'évolution de la ville, ces qualités de centralité tendent à se renforcer avec le temps de manière cumulative.
- 2) **La polarisation manufacturière** : les principales zones industrielles. Ces zones sont souvent organisées le long des axes de transport (ferroviaires et/ou navigables) afin de faciliter l'accès aux matières premières et aux marchés Nord-Américains et Européens.
- 3) **Les transports** : Les nœuds de transport (gares de triage et ports) sont, évidemment, souvent localisés proches des principales zones industrielles. Cependant, l'accès au transport (et donc la polarisation industrielle) se décline selon *des axes*, alors que les fortes concentrations d'emploi de transport se localisent aux *nœuds* (lieux de rupture de charge, d'entretien du matériel de transport et de services attenants au transport).

¹⁷ R. BLANCHARD, *L'ouest du Canada Français*, Montréal, Beauchemin, 1953, en écrivant sur les activités manufacturières, fait état des trois premières.

¹⁸ STATCAN, *Recensement de 1951 : Lieux de Résidence par Municipalité*, Ottawa : Statistiques Canada, 1951

- 4) **La main-d'œuvre** : Les zones résidentielles sont souvent proches des principales zones industrielles et des nœuds de transport. Cependant, l'avènement des transports urbains (notamment du tramway, mais aussi des services d'autobus et, de manière très limitée, l'automobile) ont amorcé dès la fin du XIX^e siècle le processus de séparation entre les lieux de travail et les lieux de résidence. Les commerces de détail quotidiens et les services à la personne – en général des petites entreprises - suivent les logiques de localisation résidentielle. Certains axes de transport terrestre, comme le boulevard Saint Laurent à Montréal, jouent aussi un rôle structurant pour certaines activités économiques (commerce, artisans manufacturiers), mais ce rôle se conjugue avec celui des chemins de fer qui desservent les zones industrielles à Mile End et Chabanel¹⁹.

La rupture des années 1960 et 1970

Plusieurs changements majeurs ont eu lieu de la fin des années 1950 à la fin des années 1970 qui ont fondamentalement modifié la logique spatiale intra-métropolitaine²⁰. Leur relation de cause à effet est difficile à saisir de manière simple car leurs effets sont souvent cumulatifs et circulaires.

Le changement le plus important, celui qui a consommé le divorce entre la géographie économique et la géographie sociale des métropoles, est sans aucun doute la construction du réseau autoroutier²¹. Or, bien que ces autoroutes aient rendu possible, et sans doute accéléré, l'élargissement géographique des métropoles et le développement des banlieues, elles ne font que refléter d'autres changements importants. Selon Yeates, quatre phénomènes ont participé à cette « rupture » (le mot est de Beauregard) dans la forme urbaine²².

- 1) les taux de croissance très élevés de la population, de formation des ménages et des revenus;

¹⁹ P. ANCTIL, *Saint-Laurent : Montréal's Main*, Montréal, Septentrion, 2002

²⁰ A. VOORHEES, « Urban Growth Characteristics », repris dans R. PUTNAM, F. TAYLOR et P. KETTLE, 1970, *A Geography of Urban Places*, Toronto, Methuen, 1961; F. BOAL, « Technology and Urban Form », *Journal of Geography*, Avril 1968, 229-36; M. YEATES, *The North American City*, 5^e édition, New York, Longman, 1997

²¹ B. MASICOTTE, « Les autoroutes et le commerce interurbain dans la région de Montréal », *Cahiers de la Géographie du Québec*, 1983, 27.71, 307-22; P. MULLER, « Transportation and Urban Form : Stages in the Spatial Evolution of the American Metropolis », in S. HANSON and G. GIULIANO, *The Geography of Urban Transportation* (3rd edition), New York : Guilford Press, 2004, 59-85; R. BEAUREGARD, 2006, *When America Became Suburban*, Minneapolis, University of Minnesota Press

²² YEATES en ajoute un cinquième, le « white flight », qui est spécifique aux États-Unis.

- 2) des innovations technologiques qui ont facilité la déconcentration urbaine, et/ou qui ont fondamentalement changé le mode de fonctionnement de certaines industries;
- 3) des programmes gouvernementaux;
- 4) le développement des institutions financières, et notamment la démocratisation de l'accès aux hypothèques.

La croissance élevée de la population urbaine est attribuable à trois phénomènes distincts, qui se sont conjugués :

- 1) Les années 1950 sont les premières années de baby-boom : après les taux de natalité plus bas durant la récession des années 1930 et la guerre, le taux de croissance naturel de la population a accéléré.
- 2) La migration vers l'Amérique du Nord de populations déplacées lors de la Seconde Guerre mondiale (surtout d'origine Européenne) s'est fortement accrue pour retrouver des niveaux inégalés depuis le début du vingtième siècle²³.
- 3) La migration rurale-urbaine, qui elle aussi s'était stabilisée durant les années 1930 et 1940, s'est remise à croître.

Au Québec la somme de ces diverses tendances fait que le poids de Montréal croît de 35 % de la population québécoise en 1950 (ce poids était stable depuis environ 1925) à 45 % en 1970, dans un contexte où la population du Québec est passée de 4 millions à 6,1 millions de personnes. Montréal, en tant qu'agglomération, est donc passée d'environ 1,4 million d'habitants à 2,75 millions d'habitants en vingt ans. Cette croissance phénoménale a nécessairement fait déborder la métropole de son ancien périmètre, et la décroissance relative du centre-ville est en grande partie attribuable non pas à une quelconque faiblesse de celle-ci mais plutôt à l'augmentation en termes absolus de la taille de l'agglomération.

La croissance des revenus per capita, qui a eu lieu au cours de la même période, a non seulement modifié les attentes en termes de qualité et de taille d'habitation²⁴, mais a aussi permis aux ménages de profiter d'innovations technologiques, et notamment de la production en masse d'automobiles. Dans ce contexte, avec des pressions importantes pour des développements

²³ M. BOYD et M. VICKERS, « 100 Years of Immigration », *Canadian Social Trends*, 2000, 58, 2-12

²⁴ R. BRUEGMANN, 2005, *Sprawl : a Compact History*, Chicago, University of Chicago Press

résidentiels en banlieue (venant à la fois des promoteurs, des constructeurs automobiles, mais aussi des ménages²⁵), la construction d'un réseau autoroutier s'impose. Or, comme nous le savons maintenant²⁶, la construction d'un réseau autoroutier ne fait pas que répondre à une demande : elle génère aussi une demande nouvelle, menant à la construction d'autoroutes supplémentaires, qui génèrent à leur tour une nouvelle demande.

Les changements technologiques dans le domaine du transport, mais aussi dans le domaine de la fabrication, ont eu un impact sur la localisation des industries. Avec la construction d'autoroutes et la montée en puissance du réseau de distribution d'électricité, la localisation des activités économiques n'est plus contrainte par la nécessité d'avoir un accès immédiat à un chemin de fer ou (ce qui revient à la même chose) à du charbon en vrac. Le camionnage, qui jusqu'aux années 1950 était vu comme un moyen de transport d'appoint, s'est rapidement imposé comme concurrent sérieux au chemin de fer, tant à l'échelle intra-métropolitaine que sur des distances plus longues. La logique de fonctionnement des ports a aussi changé, menant au déplacement des activités portuaires de Montréal du vieux port vers l'est de la ville et à une réduction substantielle de la main-d'œuvre²⁷. En effet, la conteneurisation des marchandises, dont les débuts remontent aux années 1920, a pris son envol vers la fin des années 1950. Cette innovation révolutionne le transport de marchandises en réduisant le temps et la main-d'œuvre nécessaires aux transbordements. En termes intra-métropolitains elle réduit sensiblement le poids (en termes d'emplois) et l'importance des ports dans l'économie locale, et réduit (pour ne pas dire éliminer) la nécessité pour les industries de se localiser à proximité d'un port. Par ailleurs, en simplifiant le transbordement des marchandises, la conteneurisation modifie aussi profondément le fonctionnement des chemins de fers : outre la compétition accrue du camionnage, le chargement et le déchargement des trains peuvent se faire très rapidement réduisant ainsi les besoins en main-d'œuvre et en espace.

²⁵ R. BEAUREGARD, 2006, *When America Became Suburban*, Minneapolis, University of Minnesota Press; J. KUNSTLER, *The Geography of Nowhere : the Rise and Decline of America's Man-Made Landscape*, New York, Simon and Schuster, 1994

²⁶ G. GIULIANO, « The Impact of Transportation Investments », in S. HANSON et G. GIULIANO, *The Geography of Urban Transportation* (3rd edition), New York, Guilford Press, 2004, 237-73

²⁷ B. SLACK, « Port Service Industries : the Case of Montréal », *Cahiers de la Géographie du Québec*, 1982, 26.68, 235-40

Le gouvernement a, dans une certaine mesure, facilité la croissance des métropoles par des programmes fiscaux et, évidemment, par la construction des infrastructures nécessaires à leur croissance et à leur étalement. En particulier, la Société Canadienne de l'Habitat et du Logement fut fondée en 1946 et institue, dès la fin des années 1940, un programme pour fournir des facilités d'escompte aux sociétés de crédit et de prêts hypothécaires. Des programmes visant à démolir des quartiers jugés « insalubres » – principalement au cœur des métropoles – encouragent aussi l'essor des nouvelles banlieues²⁸.

Le développement des institutions financières, et de l'accès aux prêts hypothécaires, est en fait largement tributaire des actions gouvernementales : en effet, outre le programme institué à la fin des années 40, en 1954 le gouvernement fédéral modifie la Loi nationale sur l'habitation afin de permettre aux banques à charte d'accorder des prêts hypothécaires. De plus, la SCHL instaure l'assurance prêt hypothécaire, assumant le risque relatif à ces prêts lorsque la mise de fonds est de plus de 25 %, facilitant ainsi l'accession à la propriété pour l'ensemble des Canadiens.

Aux quatre points soulevés par Yeates et qui ont brièvement été repris ici, l'on peut en rajouter deux autres qui ont eu de profondes conséquences sur l'économie des métropoles. La première est la féminisation de l'emploi. En 1951, à Montréal, tandis que 84 % des hommes de plus de 15 ans sont actifs, seulement 31 % des femmes le sont²⁹. En 1981, les pourcentages sont de 78 et de 51 %, alors qu'en 2006 ils sont de 72 et de 61 %. La lente baisse du taux de participation des hommes de plus de 15 ans reflète l'augmentation de la part des retraités, l'âge plus avancé d'entrée dans la vie active, ainsi que le déclin d'emplois traditionnellement masculins, notamment dans le domaine manufacturier. L'augmentation du taux de participation des femmes reflète l'entrée massive des femmes sur le marché du travail. Cette entrée massive des femmes a changé non seulement la composition de la main-d'œuvre, mais a transféré une part importante de l'économie non-monnaire (familiale) vers le marché. Une multitude de services (garde d'enfants, nettoyage domestique, jardinage, soins personnels, restauration rapide) sont apparus, et ceci a eu pour conséquence d'augmenter considérablement le poids des services personnels et du commerce dans la structure économique.

²⁸ SCHL, *Historique de la SCHL*, www.cmhc-schl.gc.ca/fr/inso/info/hi/index.cfm consulté le 22 janvier 2010.

²⁹ La féminisation de l'emploi ne date pas des années 50 : en 1921, au Québec, 17.7 % de l'emploi était occupé par des femmes, et en 1951 23.2 % de l'emploi l'était, avec une progression lente mais toujours croissante entre les deux dates. C'est depuis les années 60 que la féminisation de l'emploi s'est grandement accélérée.

Cette croissance des services n'est pas nécessairement causée directement par la féminisation de l'emploi : elle est aussi attribuable à la hausse des revenus disponibles. Mais cette hausse de revenus, au niveau des ménages, est aussi reliée à l'augmentation des revenus que permet l'activité féminine³⁰ : on voit que dans un contexte de causalité circulaire les causes et les effets sont difficiles à séparer. La croissance des services personnels modifie la géographie de l'emploi, car ces nouvelles activités ont tendance à apparaître à proximité des quartiers résidentiels : le poids grandissant des banlieues dans l'économie métropolitaine peut donc en partie être expliqué par l'apparition en leur sein de nouvelles activités économiques, et non seulement par le transfert de services existants vers ces banlieues (services qui suivraient, en quelque sorte, leur marché).

La dernière grande tendance qui contribue au changement radical de la géographie intra-métropolitaine depuis 1950 est la tertiarisation de l'économie (les services personnels ne sont qu'un élément particulier de cette tendance plus large). La tertiarisation de l'économie ne reflète pas nécessairement une désindustrialisation, mais plutôt une croissance très rapide des services de toutes sortes accompagnée d'une stagnation de l'emploi manufacturier direct. Cette tertiarisation est attribuable à l'augmentation considérable de la productivité dans le domaine manufacturier, au recours de plus en plus fréquent à la sous-traitance (non seulement pour les intrants matériels, mais aussi pour les services de droit, de comptabilité, de design etc...), et à la complexification de l'économie (marchés mondiaux, matériel informatique et électronique...) qui engendre des services de soutien à la prise de décision et à l'installation et à la maintenance de matériel. Ces changements structurels, qui ne reflètent pas seulement un changement dans la nature des activités mais bien une modification profonde du fonctionnement du système économique, se sont bien évidemment répercutés sur la répartition spatiale des activités économiques : les besoins en termes de localisation d'un cabinet conseil de correspondant pas à ceux d'un manufacturier de matériel roulant.

³⁰ Sur le long terme, on note une stagnation du revenu réel par travailleur, mais une lente augmentation des revenus par ménage: un deuxième revenu est donc devenu nécessaire pour maintenir une progression du niveau de vie. Cependant, la très forte croissance économique des années 1950 et 1960 a permis aux revenus réels par travailleur d'augmenter.

L'évolution de l'économie spatiale des métropoles

Nous venons de passer en revue les principaux processus qui ont révolutionné les structures spatiales intra-métropolitaines depuis les années 1950. Dans cette sous-section nous tentons d'en tirer les conséquences pour la répartition des activités économiques au sein des métropoles.

Évidemment, nous sommes en face d'un système complexe dans lequel chaque phénomène dépend des autres. Donc, isoler la dimension économique de ce système revient à faire violence aux processus causaux qui sont tous inter-reliés et qui agissent les uns sur les autres. Cependant, pour clarifier comment la géographie des activités économiques a évolué nous n'allons faire référence qu'aux facteurs qui ont une influence directe, et éviter de trop insister sur les rétroactions.

Comme nous l'avons évoqué, la construction des autoroutes est propulsée principalement par la croissance rapide de la population, les besoins (et désirs) résidentiels, et l'accession désormais facile à l'automobile. Or, ces autoroutes ont profondément modifié l'accessibilité de l'ensemble des activités économiques au territoire et aux marchés. Alors que l'industrie était principalement accotée aux axes de transport ferroviaires et fluviaux, les autoroutes permettent un redéploiement des activités vers des localisations qui répondent mieux à leurs besoins.

Ces besoins évoluent rapidement entre 1950 et 1980. La containerisation et l'importance accrue du camionnage font croître les centres de distribution et d'entreposage aux périphéries des métropoles, car l'accès immédiat aux ports ou aux chemins de fers n'est plus nécessaire. Les entreprises manufacturières elles-mêmes recherchent de plus en plus des grands terrains, d'une part pour faciliter les livraisons et les envois par camion, d'autre part pour augmenter leur productivité – les chaînes de montage sur plusieurs étages étant peu flexibles et moins efficaces que celles distribuées sur un seul niveau.

Le recours à la sous-traitance a tendance à morceler les grands complexes manufacturiers. De multiples entreprises de tailles plus petites peuvent occuper les localisations les mieux adaptées à leur fonctions spécifique, selon que leurs besoins s'articulent autour de l'accès à une main-d'œuvre spécifique, de l'accès à certains donneurs d'ordre ou de l'accès aux marchés mondiaux. Leurs choix de localisation penchent plutôt vers certains quartiers résidentiels, vers le ou les

donneurs d'ordre, ou vers l'aéroport international, aéroport qui reprend de plus en plus dans les grandes métropoles le rôle structurant qui revenait aux ports et aux nœuds ferroviaires jusqu'au milieu du XX^e siècle.

Le secteur des services s'est lui aussi libéré de certaines contraintes spatiales. Bien que le quartier traditionnel des affaires (le *Central Business District*) ait en général préservé son prestige pour les sièges sociaux, la finance et les services supérieurs, deux types d'activités du tertiaire supérieur quittent le centre-ville. D'une part, il y a différenciation, au sein des services supérieurs, *entre les firmes* qui desservent une clientèle régionale et nationale et celles qui desservent une clientèle locale. Par exemple, les cabinets de comptables pour les grandes entreprises recherchent encore, bien souvent, une adresse de prestige au centre-ville. Par contre, les cabinets desservant les entreprises maintenant localisées en banlieue auront tendance à s'y localiser aussi. D'autre part, il y a eu différenciation des fonctions *au sein des firmes* : avec l'avènement du fax, puis de l'internet, il est possible pour les entreprises – notamment mais pas seulement les entreprises de service – de subdiviser leurs opérations à l'interne. Par exemple les compagnies d'assurance, dont les sièges sociaux demeurent souvent au centre, délocalisent le traitement de données vers la banlieue et, de plus en plus (depuis les années 1990), vers des pays en voie de développement.

Nous avons déjà mentionné la croissance des services à la personne et du commerce, qui suivent géographiquement leur marché, mais qui se multiplient aussi tandis que les revenus augmentent et que plusieurs activités sont passées du domaine non-économique au domaine économique. Or, l'organisation même de ces activités est bouleversée durant les années 1960 et 1970. En effet, ces services, qui se déployaient en général aux coins de rues ou le long de petits axes commerciaux de quartier, ce sont agrégés spatialement en centres commerciaux et ce sont regroupés, en termes organisationnels, sous forme de chaînes nationales ou internationales. Les centres commerciaux, quasi inexistantes en 1950, sont une conséquence directe de l'automobile et des autoroutes, se développant en général à des intersections routières leur permettant de drainer une zone d'achalandage maximale. La faible densité des quartiers résidentiels de banlieue fait en sorte qu'il n'est pas rentable pour un épiciers ou un coiffeur de dépendre d'un achalandage piéton : mais dès lors que l'on accède aux services de ce type par auto, il n'est plus nécessaire que ces services

soient à proximité immédiate de la résidence. Afin de maximiser la diversité de services pouvant être atteinte avec un seul déplacement en auto, et afin d'attirer le maximum de clientèle, le modèle du centre commercial est rapidement devenu la norme en dehors des centres-villes.

Ces changements multiples se superposent pour finalement constituer une nouvelle géographie intra-métropolitaine. Celle-ci est semblable, mais pas identique, dans la plupart des grandes métropoles nord-américaines³¹. En général les métropoles sont maintenant polynucléaires : même si le centre-ville joue encore un rôle important, plusieurs autres sous-centres existent désormais. Ces sous-centres sont de nature différente selon la métropole. Dans certaines métropoles, elles prennent la forme de « edge cities »³², c'est-à-dire de pôles regroupant une diversité de services supérieurs, de commerces, de services à la personne et d'autres entreprises, entourés de quartiers résidentiels. Ces pôles reproduisent en quelque sorte les fonctions de centre-ville traditionnel, mais dans un contexte de banlieue. Dans d'autres métropoles, chaque sous-centre est spécialisé : le centre-ville reste spécialisé en services supérieurs, et des sous-centres spécialisés en manufactures, en commerces ou en services à la personne se répartissent sur le territoire.

Dans les espaces entre ces pôles, en général le long des axes autoroutiers³³, se déploient des activités économiques disparates qui peuvent aller des bureaux de soutien pour les grandes compagnies d'assurance aux vendeurs d'auto, en passant par le commerce de gros, l'entreposage, et les édifices de bureau pour petites entreprises. Certains prétendent même que les métropoles tendraient vers une forme chaotique, sans pôles ou centres, et que chaque entreprise ou activité se localiserait selon ses propres besoins sans égard à l'environnement urbain dans lequel elle se trouve³⁴. Au Canada cette vision des choses n'est pas de mise. Au contraire, les métropoles

³¹ G. INGRAM, « Patterns of Metropolitan Development: What Have We Learned? », *Urban Studies*, 1998, 35.7, 1019-35; R. SHEARMUR et W. COFFEY, « A Tale of Four Cities: Intra-metropolitan Employment Distribution in Toronto », Montreal, Ottawa and Vancouver, *Environment and Planning A*, 2002a, 34, 575-98

³² J. GARREAU, *Edge Cities : Life on the New Frontier*, New York, Doubleday, 1991

³³ L. TERRAL et R. SHEARMUR, « Desserrement de l'emploi et diffusion de sa croissance dans la région métropolitaine de Montréal », *Espace Géographique*, 2008, 37.1, 16-31; SHEARMUR, R., W. COFFEY, C. DUBÉ et R. BARBONNE, « Intrametropolitan Employment Structure: Polycentricity, Scatteration, Dispersal and Chaos in Toronto », Montreal and Vancouver, 1996-2001, *Urban Studies*, 2007, 44.9, 1713-1738; R. LANG, *Edgeless Cities*, Washington, Brookings Institution, 2003

³⁴ M. DEAR and S. FLUSTY, « Los Angeles as Post-Modern Urbanism », in M. DEAR, *From Chicago to L.A.*, Thousand Oaks (CA), Sage, 2001, 61-84; P. GORDON and H. RICHARDSON, « Beyond polycentricity: the dispersed metropolis », Los Angeles, 1970-1990, *Journal of the American Planning Association*, 1996, 62, 289-95

Canadiennes, bien que différentes les unes des autres, tendent toutes à avoir un *Central Business District* (CBD, le centre-ville dédié aux affaires) fort spécialisé en services supérieurs, et des pôles d'emploi suburbains (dont la nature diffère selon la métropole).

L'ÉVOLUTION DE L'ÉCONOMIE INTRA-MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, 1950 À 2010

Nous en arrivons finalement au cas de Montréal. Comment Montréal a-t-elle évoluée entre 1950 et 2006?

La géographie de l'emploi autour de 1950

Il est difficile d'établir avec exactitude la géographie des activités économiques en 1951 au sein de Montréal. Cependant, Raoul Blanchard, dans *L'Ouest du Canada Français*, a dressé un portrait de la distribution des industries autour de 1945, et nous nous en servons comme point de départ³⁵. Entre 1945 et 1951 Montréal est à l'apogée de son développement industriel. Le secteur manufacturier comprend plus de 200 000 emplois, dont la géographie est relativement simple à décrire (Carte 1³⁶).

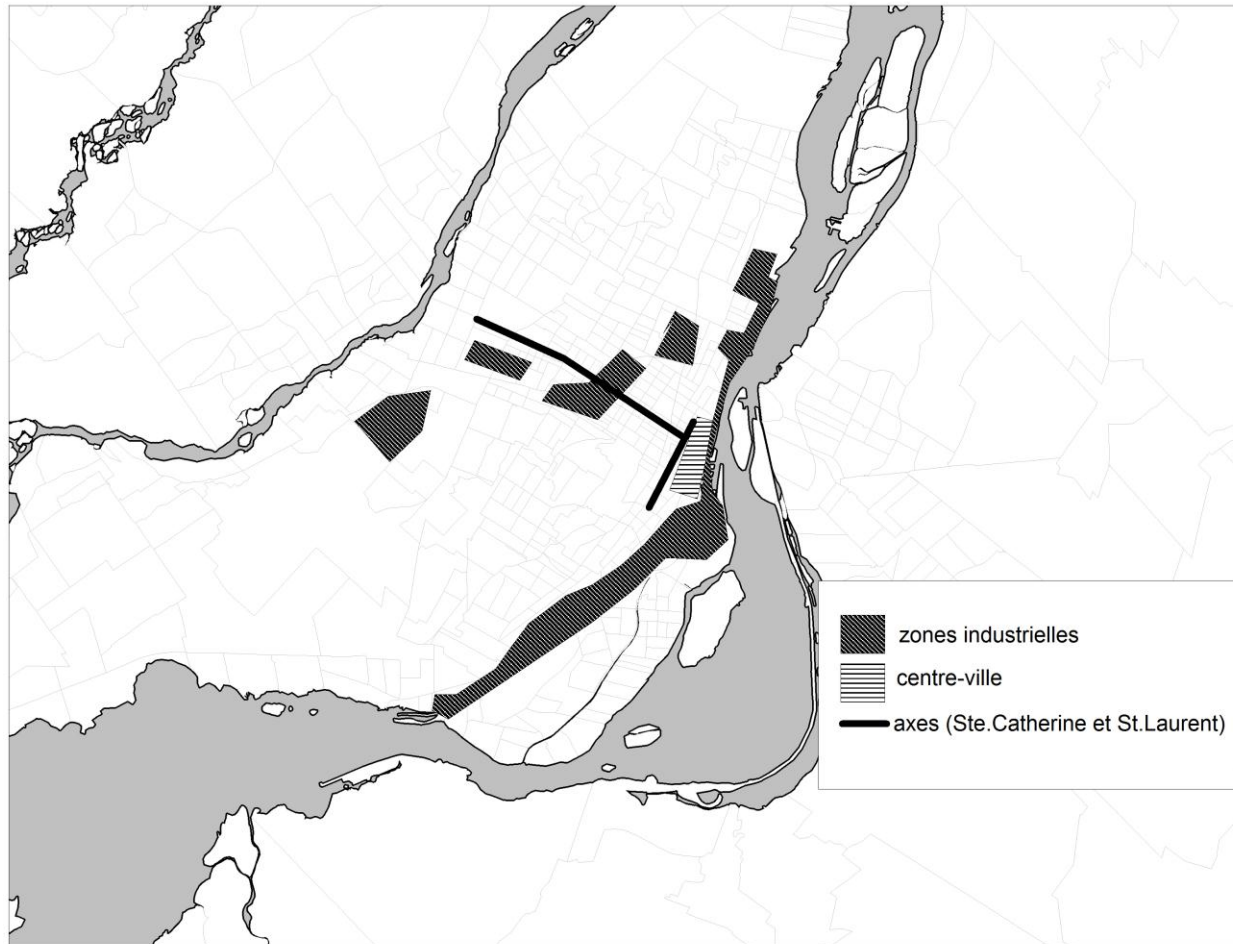
Le centre-ville (c'est à dire au Nord-Ouest du CBD) est occupé par des ateliers de l'industrie du vêtement. Ce secteur, qui compte environ 37 000 employés, est le plus gros employeur à Montréal.

Les berges des voies navigables, c'est-à-dire une bande d'environ 27 km allant de Lachine à Montréal-Est en passant par le vieux port, sont occupées par toutes sortes d'industries, et comptent environ 140 000 emplois industriels³⁷. On y retrouve, par exemple, les 860 employés de British Tire à Lachine, Imperial Tobacco à Saint-Henri, une distillerie de 650 ouvriers à Ville Lasalle, Canadian Car – fabricant de matériel roulant employant 2 500 personnes – à Ville Saint-Pierre, les élévateurs de grains proches du vieux port, les chantiers navals Vickers un peu plus à l'est, une fourmille industrielle à Montréal-est (fabricants de produits métalliques divers, meubles, câbles, vêtements, chaussures...). Puis, parsemant la campagne, se trouvent des réservoirs de pétrole. Sur ce même axe on trouve aussi les 2 600 débardeurs qui œuvrent dans le port – mais ce métier est déjà en perte de vitesse à cause de l'amélioration du matériel de débarquement.

³⁵ J.DELAGE « L'Industrie Manufacturière » in E.MINVILLE, *Montréal Économique*, Montréal, Fides, 1943, dresse un portrait pour 1938, mais moins précis que celui de Blanchard et avant notre période d'étude.

³⁶ Carte inspirée de R. BLANCHARD, *L'ouest du Canada Français*, Montréal, Beauchemin, 1953, p. 289 et J-C MARSAN, *Montreal in Evolution*, Montréal et Kingston : McGill Queen's University Press, 1990, p. 332

³⁷ Ce total est estimé à partir de R. BLANCHARD, *L'ouest du Canada Français*, Montréal, Beauchemin, 1953, p. 298-321



Carte 1 : Montréal 1951

Les abords des voies ferrées, qui remontent vers le Nord et le centre de l'île, comptent le reste des emplois industriels que l'on peut estimer à environ 40 000. Les chantiers Angus (matériel roulant) comprennent 10 000 emplois, Canadair, Ville Saint-Laurent en compte 7 500, et l'on trouve aussi à Ville Saint-Laurent une fabrique de pénicilline. Le secteur de voies ferrées comprend 1 1400 personnes, répartis entre les sièges sociaux de Canadian Pacific et Canadian National (au centre-ville) et les sites d'exploitation des réseaux (ports, gares de triage etc...).

Le rôle de Montréal ne s'arrête pas à l'industrie et aux transports, bien que ceux-ci soient névralgiques. En effet, Montréal est le centre commercial de la Province. La rue Sainte-Catherine, avec ses grands magasins, ne draine pas seulement les chalands de Montréal et de ses banlieues, mais bien de l'ensemble de la province : ce secteur comprend 45 000 emplois, dont 15 000 dans le commerce de gros. Évidemment, une proportion importante de ces emplois est

destinée aux commerces du quotidien (16 000 dans les commerces d'alimentation), mais le solde (réparti entre la vente de vêtements, de meubles, de produits de luxe...) dessert à la fois une clientèle locale et une clientèle extérieure.

La fonction publique n'est pas un gros employeur : on trouve à Montréal 7 000 fonctionnaires fédéraux, 2 000 provinciaux, et 7 000 employés municipaux. Le rôle financier de Montréal est bien plus important : bien que l'on n'ait pas d'informations sur le nombre d'emplois dans ce secteur on sait que les sièges sociaux de toutes les banques canadiennes s'y trouvent, ainsi que les sièges sociaux de quatre grandes compagnies d'assurance. Ceux-ci sont localisés entre la Place d'Armes et la rue McGill, et la bourse sise rue Saint-François Xavier.

Finalement, les universités de McGill et de Montréal, bien plus petites en 1950 qu'aujourd'hui, emploient des professeurs et du personnel de soutien de part et d'autre du mont Royal.

Les navettes et les pôles suburbains vers 1950

Bien que l'automobile n'ait pas encore révolutionnée les navettes entre lieu de résidence et lieu de travail, et que les flux sont encore modestes par rapport à ceux que l'on connaît aujourd'hui, il n'en demeure pas moins qu'en 1950 le mouvement quotidien des travailleurs à Montréal n'est pas négligeable. Le tableau 1 résume les flux d'ouvriers mentionnés par Blanchard : l'importance de ce tableau ne réside pas dans le détail des chiffres mais dans l'existence même de flux assez importants. Ces travailleurs empruntent les bus, les tramways ou les trains pour se rendre à leur lieu de travail, et certaines navettes durent plus d'une heure. Par exemple, pour se rendre à Ville Saint-Laurent les ouvriers doivent se déplacer soit du Sud-Ouest soit de l'Est de la ville, car les quartiers urbains les plus proches de Ville Saint-Laurent – à l'époque un pôle séparé de la ville de Montréal par plusieurs kilomètres de campagne – ne sont pas des quartiers ouvriers.

Évidemment, ces flux inter-municipaux n'illustrent pas la mobilité des travailleurs au sein de la municipalité de Montréal, ni les navettes qu'effectuent nécessairement les employés de bureau et de commerce du centre-ville (seuls les ouvriers sont répertoriés dans les chiffres du tableau 1). D'ailleurs, les navettes ne concernent pas seulement les municipalités proches de Montréal : environ 2400 ouvriers traversent les ponts, principalement venant de la Rive-Nord et de la Rive-Sud (axe Sherbrooke) pour venir travailler sur l'île chaque jour.

Tableau 1 : Aperçu des flux de navettes ouvriers, Montréal 1950

	Départ		Arrivées	
	vers Montréal	vers autres	de Montréal	des autres
Montréal-Est			2 000	
Montréal-Nord	3 000		1 000	
Ville St.Michel	1 500			
Outremont				880
Ville Mont-Royal				900
Ville St.Laurent				8 000
Lachine		1 600		2 000
Ville St.Pierre		800		
Ville LaSalle	2 500**		4 000**	
Westmount			1 800	
Verdun		20 000		
Longueuil			3 000	

Ce tableau reprend les flux mentionnés par Blanchard (1953, p304-306). Ce sont des estimations car le chiffre exact n'est pas toujours mentionné dans le texte, et le tableau est donc présenté à titre indicatif seulement.

** ces chiffres comprennent aussi les employés de bureau et autres.

Trois leçons principales peuvent être retenues de ces chiffres. D'abord, le navettage est un phénomène bien connu dans l'immédiat après-guerre, mais celui-ci ne se fait qu'en transport public ou à pieds. La voiture n'est pas utilisée par la majorité des personnes pour leurs déplacements quotidiens ou de travail. D'ailleurs, le rôle commercial important de Montréal est attribuable au réseau de transport par autobus et par chemin de fer, réseau qui dessert les villes environnantes dans un rayon d'environ 75 km³⁸. Les déplacements de loisir et de magasinage se font aussi, principalement, en transport public.

³⁸ B.BROUILLETTE « Le Port et les Transports » in E.MINVILLE, *Montréal Économique*, Montréal, Fides, 1943. Voir carte à la page 178.

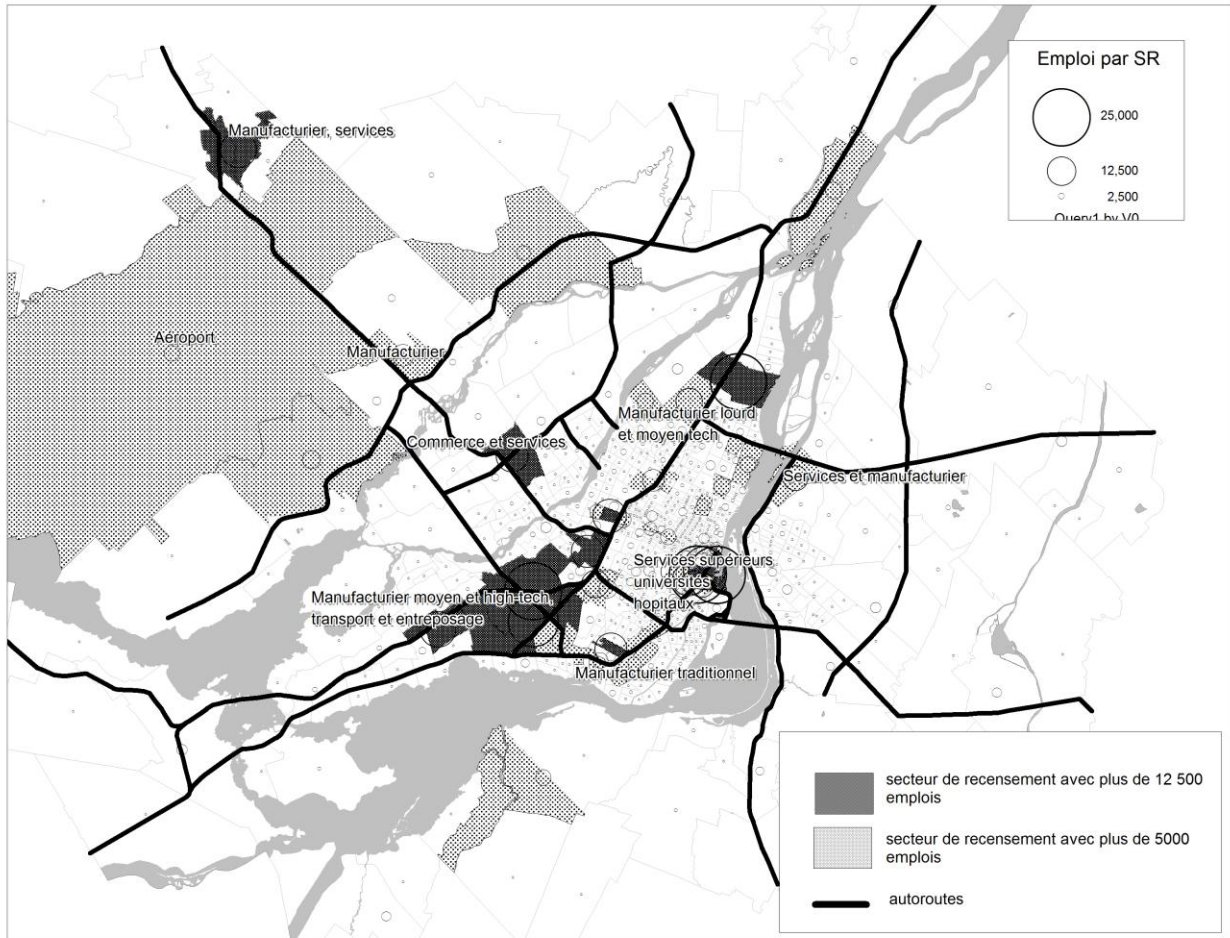
Ensuite, les navettes ne se font pas exclusivement vers la ville-centre : le contre-navettage existe déjà dans les années 1950, ainsi que les déplacements de travailleurs entre banlieues.

Finalement, la polynucléarité existe déjà à Montréal avant l'avènement de la voiture et des autoroutes. Celle-ci est encore modeste, mais Ville Saint-Laurent, par exemple, est déjà un pôle high-tech suburbain comprenant plus de 11 000 emplois industriels. Les banlieues industrielles s'étendent vers l'est et l'ouest du cœur de Montréal le long des voies navigables sur une distance de plus de 25 km, et pénètrent l'île le long des chemins de fer. Sans prétendre que les pôles suburbains en 1950 ont la même ampleur ni le même rôle que ceux qui existent aujourd'hui, force est de constater que, tout comme les autoroutes structurent la métropole actuelle, Montréal en 1950 est aussi structurée par ses axes de transport : voies navigables et chemins de fer. Les pôles économiques sont situés le long de ces axes, et nous verrons que les structures spatiales économiques de Montréal, tout en ayant évolué, obéissent aujourd'hui à des principes de localisation similaires qu'à ceux des années 1950.

Montréal en 1980

Entre 1950 (carte 1) et 1980 (carte 2), sous l'impulsion des divers facteurs décrits ci-dessus, le réseau autoroutier de Montréal fut construit ainsi que celui du métro. Ce dernier, dont l'étendue ne dépasse guère l'étendue de Montréal en 1950, n'a pas eu le même impact que les autoroutes : c'est un réseau qui remplace les tramways et certaines lignes de bus, mais qui ne modifie pas en profondeur l'utilisation de l'espace métropolitain. En effet, comme nous l'avons vu, la mobilité quotidienne est déjà régie par les réseaux de transport public en 1950, et le métro, tout en améliorant le service, ne bouscule pas le lien entre les résidents, les employeurs et l'espace.

En 1981 la géographie économique de Montréal, tout en préservant quelques traces de sa géographie de 1951, a déjà épousé sa morphologie « post-industrielle ». En effet, même si Montréal est encore, en 1981, une métropole dont l'économie repose fermement sur un socle manufacturier (qui lui-même traverse une crise importante), ses formes urbaines ont épousées celles qui sont familières aux Montréalais d'aujourd'hui (carte 2).



Carte 2 : Montréal 1981a

Des axes autoroutiers structurent son économie intra-métropolitaine, en particulier l'autoroute 40 – véritable épine dorsale de son économie – et l'autoroute 15 en direction de Mirabel et Saint-Jérôme. Un complexe économique, rivalisant de taille avec le centre-ville, s'est constitué autour de Ville Saint-Laurent. L'aéroport Dorval (qui dessert le Canada et les États-Unis) ainsi que les quelques industries présentes dans les années 1950 ont constitué le noyau de ce complexe qui s'étend vers l'ouest jusqu'à Kirkland. Vers l'intersection de l'autoroute Décarie et de l'autoroute 40 les parcs industriels de Ville Mont-Royal et le marché central prennent le relais. Le noyau des industries du vêtement, qui ont remonté le boulevard Saint-Laurent vers Chabanel, est aussi à proximité de la 40, tout comme le noyau d'emploi autour de Crémazie, puis Anjou et les raffineries. Bref, l'autoroute 40 joue en 1981 un rôle très semblable à celui de l'axe du canal Lachine et des berges du Saint-Laurent en 1950. Une multitude d'activités économiques différentes – tant manufacturières que commerciales – sont distribuées le long de cet axe sur une

trentaine de kilomètres. Il est à noter que ces divers pôles et axes économiques sont complémentaires au centre-ville, qui retient sa spécialisation fonctionnelle sur le plan des services supérieurs.

En remontant vers le Nord, l'axe de l'autoroute 15 passe par le centre de Laval où se concentrent plusieurs services et commerces desservant Laval et la Rive-Nord, puis par Boisbriand (où se trouve une usine de voitures General Motors) et Mirabel. Le long de cette autoroute se trouvent, de manière bien moins dense que le long de la 40, diverses entreprises manufacturières et d'entreposage sensibles à la localisation de l'aéroport intercontinental de Montréal qu'est Mirabel. L'histoire de la construction de cet aéroport est longue et dépasserait largement les limites de ce chapitre. Cependant, force est de constater que lorsque l'aéroport est annoncé en 1969, sa localisation relève plus du compromis politique et de la pensée magique (Montréal atteindrait plus de 7 million de personnes en 2 000) que de la réalité économique et démographique³⁹. Un problème supplémentaire est le fait que le marché des déplacements aériens est segmenté de manière artificielle, diminuant ainsi le rôle de Montréal comme aéroport d'escale et de transfert⁴⁰. Bref, l'effet de Mirabel sur la géographie économique de Montréal se fait sentir mais très faiblement par rapport au rôle structurant que joue Dorval.

L'axe du canal Lachine demeure un axe structurant en 1981, mais son rôle diminue fortement : c'est surtout l'autoroute 20, qui longe le canal au nord, qui assure le maintien de cet axe, mais les industries qui y restent sont, en 1981, des reliques de la génération précédente d'industrialisation. Les nouvelles industries Montréalaises se développent dans les banlieues de l'ouest de l'île et, de façon bien moins marquée, à Longueuil et vers le nord.

Le centre-ville maintient son rôle dominant, tant au niveau des services supérieurs que du commerce, des loisirs, des universités (l'Université du Québec à Montréal et Concordia ont rejoint McGill au centre vers 1970) et, même, de certaines industries comme celle de la fourrure. Cependant, la géographie de ce centre s'est métamorphosée : la construction de la Place Ville-Marie (1962), du complexe Desjardins (1976), de la tour CIL (1962 - devenue tour Telus), de Place Bonaventure (1967), de l'édifice CIBC (1962) et d'autres tours de bureau ont déplacé le

³⁹ B.J CULLINGWORTH, *Urban and Regional Planning in Canada*, New Brunswick (NJ), Transaction Inc., 1987

⁴⁰ R. DE NEUFVILLE, *Multi-airport Systems in the Era of No-frills Airlines*, Cambridge (MA) : MIT working paper series, ESD-WP-2005-06

cœur du quartier des affaires vers le boulevard René-Levesque et la rue McGill⁴¹, soit vers l'artère commerciale qu'est Sainte-Catherine. La délimitation du centre-ville a changé, car celui-ci s'étend dorénavant de Guy à l'ouest jusqu'à Berri à l'est, et remonte du vieux port à la rue Pine : ce ne sont donc pas que les banlieues qui s'étendent, mais le centre-ville lui-même se redéfinit.

Le départ des sièges sociaux d'assureurs et de banques vers Toronto, et les nouvelles normes en termes de surfaces de bureau (plans ouverts, faux sols et plafonds etc...) ont par ailleurs affaibli le centre d'affaires traditionnel de Montréal. Ce centre d'affaires a aussi souffert du déplacement des activités portuaires vers l'est : en 1980 le vieux Montréal est devenu une zone dans laquelle se trouvent des entrepôts et des bâtiments commerciaux vétustes et parfois même abandonnés. L'activité portuaire s'est elle-même modifiée, non seulement à cause de l'avènement des containers, mais aussi parce que la construction de la voie maritime du Saint-Laurent (ouverte en 1959) a, presque du jour au lendemain, fait disparaître la fonction de transport en vrac et a rendu obsolète le canal Lachine en tant que voie de transport⁴². Ceci dit, bien que l'importance en termes absolus du port de Montréal se soit réduite depuis 1950, il n'est pas certain que la voie maritime en soit la cause : alors que certains mettent en avant la perte du vrac, d'autres prétendent que la voie maritime a ouvert de nouveaux marchés pour le port de Montréal. Toujours-est-il qu'entre 1950 et 1980 le vieux port a perdu sa vocation portuaire, posant ainsi la question de l'utilisation de cette zone composée de bâtiments souvent vétustes.

Un projet d'autoroute urbain surélevé qui aurait longé le fleuve en suivant la rue de la Commune n'a pas été mené jusqu'au bout. En effet, ce projet, élaboré au début des années 1960, a soulevé une opposition considérable qui a fait valoir pour la première fois la valeur patrimoniale et culturelle de ces bâtiments commerciaux de la vieille ville⁴³. Même si ceci n'a pas enrayé le déclin du vieux-centre, au moins celui-ci a-t-il survécu, permettant son renouveau en tant qu'attraction touristique dans les années 1990.

⁴¹ J-C MARSAN, *Montreal in Evolution*, Montréal et Kingston : McGill Queen's University Press, 1990

⁴² C. COMTOIS, et B. SLACK, « Les transports à Montréal : en quête d'internalisation », in C. MANZAGOL et C. BRYANT, *Montréal 2001*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1998

⁴³ S. MARTIN, « Sandy Van Ginkel rescued Old Montreal from Freeway Developers », *Globe & Mail*, 23 Juillet 2009

La période 1980-2010

Entre 1980 (carte 2) et 2006 (carte 3), la géographie économique de Montréal a certes évolué mais elle n'a pas subi la métamorphose que l'on note entre 1950 et 1980⁴⁴. Les pôles suburbains se sont renforcés, et l'axe du canal Lachine a presque disparu en tant que localisation industrielle. Le seul changement notable au niveau métropolitain est la croissance de l'emploi sur la Rive-Sud, notamment dans l'axe des autoroutes 30 et 20.

Nonobstant ces changements géographiques, ce n'est pas tant la répartition spatiale de l'activité économique mais la structure des emplois et des occupations *au sein de zones géographiques relativement stables* qui a évolué depuis 1980. Alors qu'en 1980 les emplois en banlieue sont principalement manufacturiers et commerciaux, de plus en plus de services en tous genres (services gouvernementaux, hôpitaux, antennes d'université, et même – à Ville Saint-Laurent-Dorval – certains services supérieurs) se localisent dorénavant à proximité des pôles d'emploi suburbains. Comme nous venons de le souligner, la vieille ville s'est métamorphosée en attraction touristique, et l'axe commercial de Sainte-Catherine, après avoir périclité durant les années 1980 et le début des années 1990, connaît un renouveau comme haut-lieu de la mode et des loisirs.

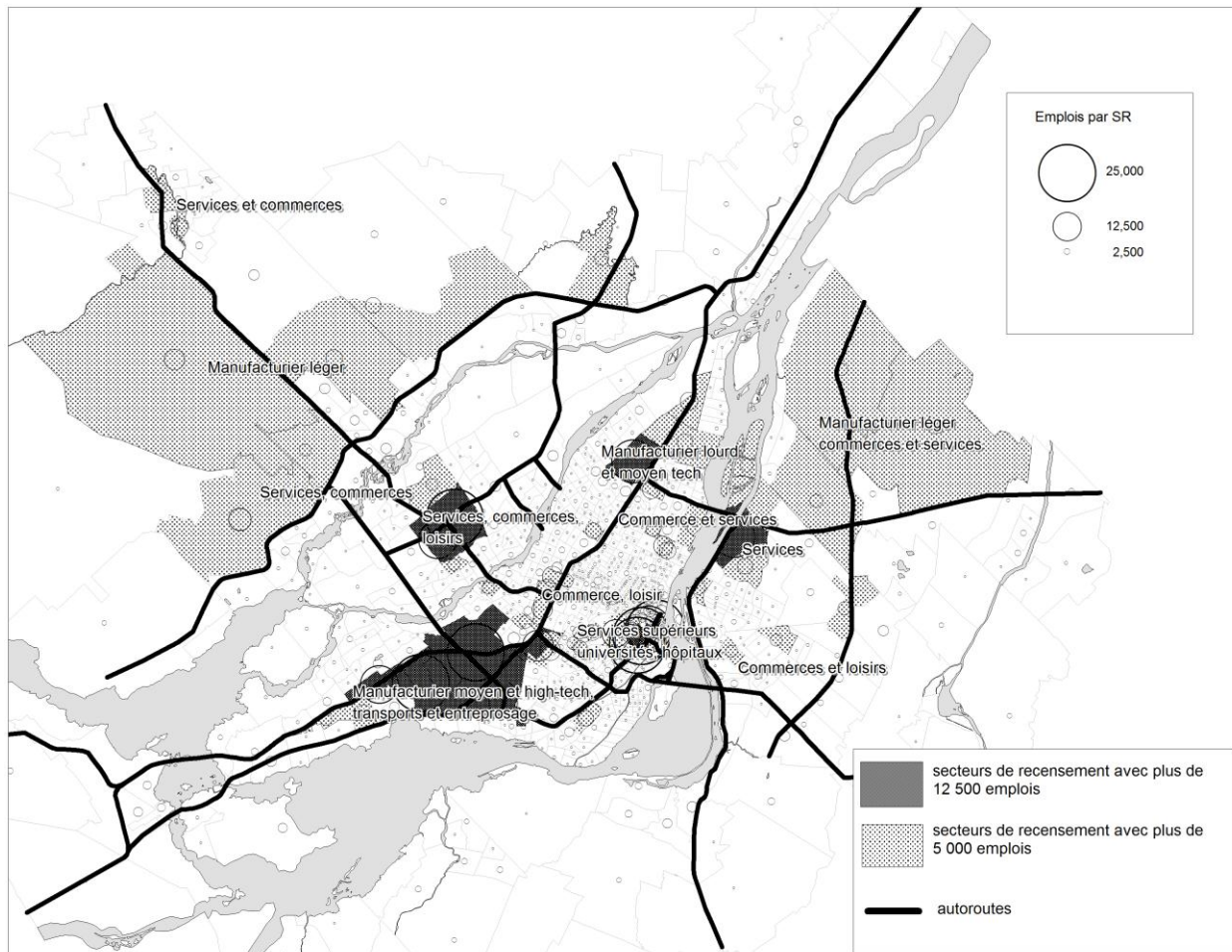
À une échelle plus restreinte, l'axe du boulevard Saint-Laurent, encore dominé en 1980 par des petites fabriques et des commerces, est devenu en 2006 un support important pour l'économie culturelle de la ville, notamment pour le secteur des jeux vidéo. La Cité du Multimédia, qui a été développée au Sud du Vieux-Port, a régénéré ce quartier en y attirant d'importantes entreprises internationales dans le domaine de l'électronique et du multimédia. Par ailleurs, dans le Vieux-Montréal, le long du canal Lachine ainsi que dans les quartiers proches du centre-ville actuel, de plus en plus de vieux bâtiments industriels sont convertis en lofts résidentiels. Le centre est à nouveau un lieu de résidence attractif pour certains, et ceci génère aussi de l'activité économique de proximité. De plus, on note un processus de « co-gentrification » à Montréal⁴⁵ : dans les

⁴⁴ R. SHEARMUR et W. COFFEY, « A Tale of Four Cities: Intra-metropolitan Employment Distribution in Toronto », Montreal, Ottawa and Vancouver, *Environment and Planning A*, 2002a, 34, 575-98

R. SHEARMUR et W. COFFEY, « Urban Employment Sub-centres and Sectoral Clustering in Montreal: Complementary Approaches to the Study of Urban Form », *Urban Geography*, 2002b, 23.2, 103-130; SHEARMUR, R., W. COFFEY, C. DUBÉ et R. BARBONNE, « Intrametropolitan Employment Structure: Polycentricity, Scatteration, Dispersal and Chaos in Toronto », Montreal and Vancouver, 1996-2001, *Urban Studies*, 2007, 44.9, 1713-1738

⁴⁵ D. NAUD, P. APPARICIO, et R. SHEARMUR, « Co-gentrification sociale et économique? La co-localisation de la main-d'œuvre et des emplois de services aux entreprises à Montréal », 1996-2001, *Cahiers de géographie du Québec*, 2009, 53.149, 197-220

quartiers centraux et péricentraux on observe un accroissement combiné de nouvelles activités du tertiaire supérieur *et* de leur main-d'œuvre. Cette main-d'œuvre choisit de vivre dans des quartiers du centre, anciennement des quartiers industriels ou des quartiers résidentiels ouvriers, et, en parallèle, ces activités économiques se localisent et croissent soit dans des nouveaux bâtiments (comme la Cité du Multimédia), soit dans des anciens bâtiments industriels convertis aux normes actuelles (comme le long du boulevard Saint-Laurent).



Carte 3 : Montréal 2006

En gros, la géographie économique de Montréal en 1980 aurait été presque impossible à anticiper en 1950. Ces deux années, à trente ans d'écart, se situent de part et d'autre de la rupture créée par la forte croissance, l'enrichissement, le bouleversement des structures économiques et, bien sûr, la montée en puissance de l'automobile. Par contre, le Montréal de 2010, qui a évidemment

beaucoup évolué par rapport à 1980 en termes de la nature des emplois, de l'insertion des technologies dans la vie de tous les jours et de sa vitalité économique (depuis environ 1995 Montréal connaît un renforcement lent mais durable de son économie), n'est pas foncièrement différent en termes de sa géographie économique de celui de 1980. Ceci est en partie attribuable à sa plus lente croissance démographique (la métropole est passée de 2.7 millions de personnes en 1980 à 3.5 millions en 2006) et des revenus. Mais la ressemblance entre 1980 et 2006 est principalement attribuable au fait que, malgré le discours ambiant, l'influence de l'internet et des moyens de communication portables sur la forme urbaine est bien moindre que l'influence des autoroutes et des voitures. Les moyens de communications modifient, certes, notre relation à la ville et notre manière de l'habiter, mais elles n'en modifient pas (ou très peu) les contours.

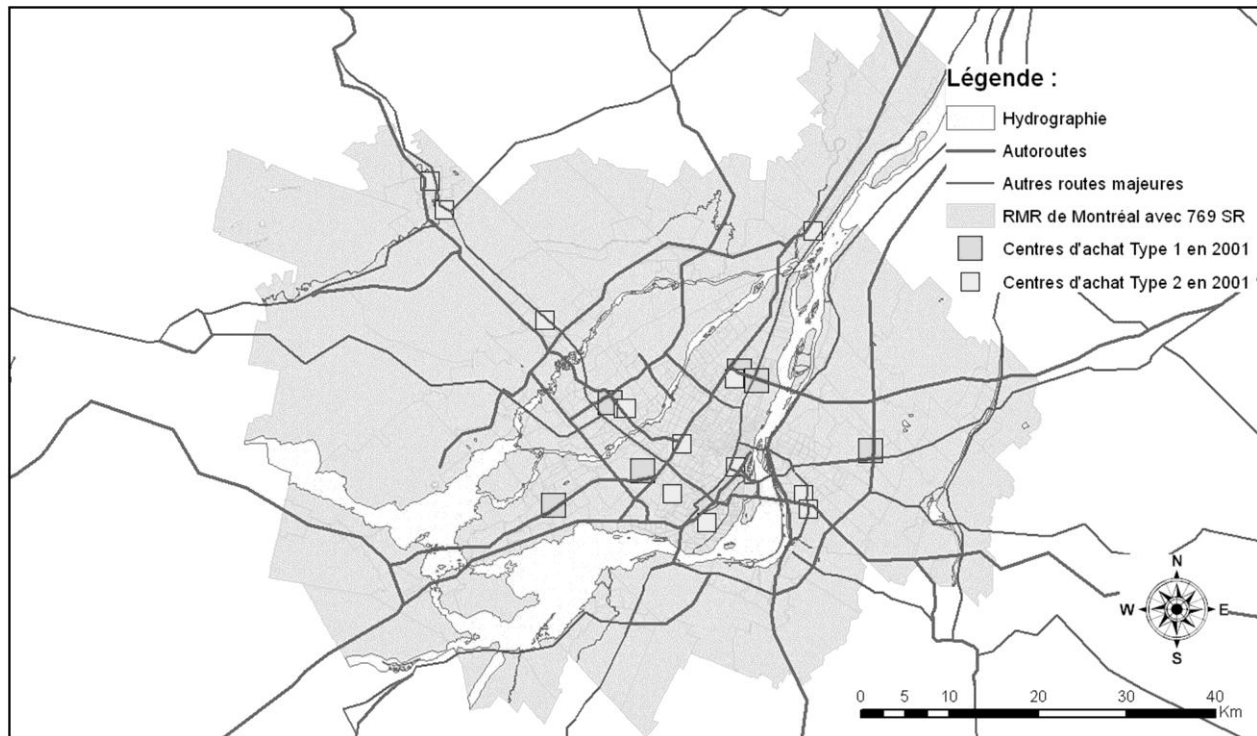
Quelques évolutions de l'appareil commercial

Nous venons de passer en revue certains des grands changements géographiques qui ont marqué l'économie intra-métropolitaine de Montréal depuis 1950. Il ne nous est pas possible dans ce chapitre d'explorer en détail tous ces changements, mais il est intéressant de se pencher sur le processus de restructuration spatiale de l'appareil commercial. En effet, l'avènement de centres commerciaux est un facteur qui a marqué l'agglomération⁴⁶.

Entre 1960 et 1980, 15 parmi les 19 principaux centres commerciaux montréalais ont été inaugurés, représentant (en 2004) plus de 1 million de mètres carrés de commerce. Comme l'illustre la carte 4, ces centres commerciaux sont situés en périphérie, principalement à des croisements autoroutiers. Un des premiers centres ouverts à Montréal est le centre Rockland, en 1959⁴⁷. À l'époque ce centre était à ciel ouvert, et se localisait à la limite de la zone bâtie de Montréal en marge d'une banlieue cossue. Cependant, ce centre commercial avait des visées régionales: la clé de ce choix de localisation n'est pas tant le quartier dans lequel il se trouve que le croisement de l'autoroute 15 (la Laurentienne, dont la construction débute en 1957) et la métropolitaine (dont la première section ouvre en 1960).

⁴⁶ Masicotte, 1982; P. LEWIS, « Le commerce montréalais : entre étalement et concentration », in C. MANZAGOL et C. BRYANT, *Montréal 2001 : Visages et Défis d'Une Métropole*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1998

⁴⁷ Le tableau 2 indique la date de 1983 pour le centre Rockland: ceci correspond à la date d'ouverture du centre dans sa forme actuelle (celle de 2004), et a été laissée comme telle dans le tableau afin que les chiffres soient comparables.



Carte 4 : Centres commerciaux 2005

Cette logique de localisation a prévalu pour la plupart des autres centres : au fur et à mesure que le réseau autoroutier s'étend, de nouveaux centres sont construits aux intersections et aux autres localisations névralgiques (tableau 2). Par ailleurs, les grands centres dont il est question dans le tableau, bien que représentant une part élevée de la nouvelle offre commerciale mesurée en surface, n'illustrent que très partiellement la prolifération de centres plus petits et de « strip-malls » qui structurent l'offre commercial en banlieue. Ces derniers, à visée plus locale, tendent à regrouper les services et commerces de proximité (déclinés, toutefois, à l'échelle de l'automobile) ainsi que les magasins d'alimentation.

Tableau 2 : Classement par taille des centres d'achat de types 1 et 2 de la RMR de Montréal en 2004

Rang/ Taille	Nom	Ville	Taille p2	Taille m2	Type	Ouverture	Nombre
1	Carrefour Laval	LAVAL	1 182 000	109 808	1	1974	6
2	Place Versailles	MONTREAL	1 100 000	102 190	1	1963	
3	Fairview Pointe-Claire	POINTE-CLAIRE	1 024 000	95 130	1	1965	
4	Les Promenades Saint-Bruno	SAINT-BRUNO	1 017 000	94 479	1	1978	
5	Galerias d'Anjou	ANJOU	1 013 000	94 108	1	1968	
6	La Place Vertu	SAINT-LAURENT	828 000	76 921	1	1975	
7	Carrefour Angrignon	LASALLE	750 000	69 675	2	1987	13
8	Mail Champlain	BROSSARD	703 000	65 309	2	1975	
9	Centre Rockland	MONT-ROYAL	681 000	63 265	2	1983	
10	Centre Laval	LAVAL	632 000	58 713	2	1967	
11	Les Galeries Laval	LAVAL	623 000	57 877	2	1988	
12	Carrefour du Nord	SAINT-JEROME	607 000	56 390	2	1976	
13	Place Rosemere	ROSEMERE	590 000	54 811	2	1976	
14	Les Galeries Rive Nord	REPENTIGNY	556 000	51 652	2	1974	
15	Galerias des Laurentides	SAINT-JEROME	530 000	49 237	2	1972	
16	Centre Eaton	MONTREAL	526 000	48 865	2	1990	
17	Place Portobello	BROSSARD	497 000	46 171	2	1966	
18	Mail Cavendish	COTE-SAINT-LUC	428 000	39 761	2	1973	
19	Carrefour Langelier	SAINT-LEONARD	415 000	38 554	2	1970	
Total -->			13 702 000	1 272 916			

Source : *Centre for the Study of Commercial Activity (CSCA, University of Ryerson, Toronto)*. Préparé par S.Picault.

La date d'ouverture de l'édifice actuel est inscrite: par exemple, le centre Rockland, inauguré en 1959, a été ré-ouvert en 1983 après refecton complète. Ce même centre a d'ailleurs été rénové (mais pas reconstruit) en 2006.

Un centre de Type 1 a une surface supérieure à 750 000 p2, un centre de type 2 une surface entre 400 000 et 750 000 p2. Cette typologie se réfère à la carte 4 où la distribution spatiale de ces centres est illustrée.

Le développement de l'offre commerciale ne s'est pas arrêté en 1980, mais la situation économique de Montréal a basculé. Après l'euphorie de l'Expo 67 et des jeux Olympiques, la restructuration industrielle qui monte en puissance depuis les années 1960 éclate avec la récession du début des années 1980. En conséquence, un nouveau type de magasin voit le jour en banlieue, la grande surface *discount*, suivie dans les années 1990 par les *power centres*, agrégations de grandes surfaces spécialisées autour de grands parkings⁴⁸. Peut-être le mieux connu de ceux-ci est le Marché Central, *power centre* construit sur le site de l'ancien marché d'alimentation en gros, en face du centre-commercial Rockland au croisement des autoroutes 40 et 15. De tels complexes commerciaux se retrouvent à presque chaque croisement d'autoroutes que ce soit à Repentigny, Kirkland, Saint-Eustache ou Brossard, souvent à proximité de centres commerciaux de l'ancienne génération. Les anciennes formes commerciales de banlieue, comme la succession de « strip-malls » et de magasins discount le long du boulevard Taschereau, périssent face à cette nouvelle offre qui combine souvent, autour du même parking, restaurants, grandes surfaces spécialisées, grandes surfaces discounts et complexes de loisir.

En début du XXI^e siècle, l'élément le plus marquant de l'économie spatiale montréalaise ne serait donc pas la croissance continue des banlieues : l'emploi y croît, certes, mais les pôles du centre-ville et de Ville Saint-Laurent -Dorval restent les pivots de l'économie métropolitaine. Ce qui a changé depuis la période 1950-1980, c'est le déclin de certaines banlieues⁴⁹. La banlieue n'est plus cette nouvelle frontière décrite avec fougue par Joel Garreau, mais de plus en plus un territoire différencié, dans lequel les bâtiments et équipements qui correspondent aux besoins des activités économiques des années 1960, 1970 et 1980 ne sont plus nécessairement adaptés aux besoins en 2010. Ce qui a été décrit ici pour l'appareil commercial vaut aussi pour les banlieues industrielles. La question d'avenir est de savoir dans quelle mesure les sites de banlieues seront reconvertis (comme l'usine GM à Boisbriand – en cours de reconversion en complexe industriel, commercial et résidentiel; comme l'aéroport de Bois-Franc à Ville Saint-Laurent, reconverti en zone résidentielle; ou comme le Marché Central décrit ci-dessus), ou abandonnés pour des sites encore vierges aux limites de l'aire métropolitaine.

⁴⁸ P. LEWIS, « Le commerce montréalais : entre concentration et étalement », in C.MANZAGOL et C.BRYANT, *Montréal 2001. Visages et défis d'une métropole*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1998.

⁴⁹ W. LUCY et D. PHILIPS, *Confronting Suburban Decline*, Washington, Island Press, 2000; B.HANLON, *Once the American Dream*, Philadelphie, Temple University Press, 2010.

Conclusion

Afin de décrire l'évolution de l'économie spatiale de Montréal des années 1950 à nos jours il est nécessaire de comprendre les grands enjeux et moteurs de cette évolution. Ceux-ci se ressemblent pour l'ensemble des villes Nord-Américaines, mais se déclinent différemment selon le contexte local.

Malgré la forte croissance de ses banlieues, Montréal se distingue aujourd'hui au Canada et en Amérique du Nord par la vitalité de son centre⁵⁰. On y trouve encore la majorité des services supérieurs, une activité commerciale et de loisirs florissante, trois de ses quatre principales universités, ses principaux hôpitaux ainsi que des bureaux administratifs provinciaux et fédéraux. C'est une ville qui attire les touristes⁵¹ (Samson, 1998), et qui se distingue par ses exportations culturelles (festival de Jazz, Cirque du Soleil...) : bien que leur participation à la vitalité économique de la métropole soit marginale, ces activités procurent une image de marque enviable à l'agglomération.

Montréal, comme bien d'autres villes, est devenue une métropole polycentrique dont les centres suburbains sont essentiellement complémentaires à son centre-ville. Le centre-ville et le pôle Ville Saint-Laurent -Dorval comprennent chacun environ 200 000 emplois (soit environ le quart de tous les emplois métropolitain à eux deux), dominant les autres pôles (tels Laval, Longueuil-Boucherville, Anjou) dont la taille ne dépasse pas 60 000 emplois et qui regroupent environ 20 % des activités. Les emplois restants – tout de même environ 55 % du total – se répartissent de plus en plus le long des axes autoroutiers⁵². Ces axes, qui ont profondément modifié les logiques économiques internes de la métropole, continuent de façonner son développement spatial.

La logique sous-jacente à cette nouvelle forme urbaine est identique à celle qui était sous-jacente à la forme de l'immédiat après-guerre. Les activités économiques recherchent l'accessibilité : accessibilité à leurs marchés, à leur main-d'œuvre et aux intrants et fournisseurs. La main-

⁵⁰ R. SHEARMUR et W. COFFEY, « A Tale of Four Cities: Intra-metropolitan Employment Distribution in Toronto », Montreal, Ottawa and Vancouver, *Environment and Planning A*, 2002a, 34, 575-98; SHEARMUR, R., W. COFFEY, C. DUBÉ et R. BARBONNE, « Intrametropolitan Employment Structure: Polycentricity, Scatteration, Dispersal and Chaos in Toronto », Montreal and Vancouver, 1996-2001, *Urban Studies*, 2007, 44.9, 1713-1738

⁵¹ M. SAMSON, « Montréal, centre touristique », in C. MANZAGOL et C. BRYANT, *Montréal 2001. Visages et défis d'une métropole*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1998.

⁵² SHEARMUR, R., W. COFFEY, C. DUBÉ et R. BARBONNE, « Intrametropolitan Employment Structure: Polycentricity, Scatteration, Dispersal and Chaos in Toronto », Montreal and Vancouver, 1996-2001, *Urban Studies*, 2007, 44.9, 1713-1738; L. TERRAL, et R. SHEARMUR, « Desserrement de l'emploi et diffusion de sa croissance dans la région métropolitaine de Montréal », *Espace Géographique*, 2008, 37.1, 16-31

d'œuvre cherche l'accessibilité au travail, mais aussi au logement et aux loisirs. Au début des années 1950 ces accessibilités sont livrées, pour les entreprises, par les voies navigables, les chemins de fers et le centre-ville. Pour la main-d'œuvre l'accessibilité au travail s'est déjà un peu libérée de la co-localisation directe avec l'employeur, grâce au système de transport public. Cependant, la proximité physique à l'emploi reste un facteur déterminant dans le choix résidentiel pour beaucoup de personnes. Les autoroutes (et leur corollaire : la voiture et le camion) ont totalement modifié la géographie de l'accessibilité. À la fois les entreprises et la main-d'œuvre se sont libérées de leurs anciens points d'ancrage spatiaux, et une nouvelle logique spatiale s'est articulée autour des nouvelles possibilités d'accès. Cette logique s'est mise en place principalement entre les années 1950 et 1970, très courte période pour des changements aussi radicaux. Nous nous sommes penchés, dans ce chapitre, sur les changements survenus durant cette période et sur leurs causes.

Depuis les années 1980, la métropole a continué à évoluer, mais selon cette nouvelle logique d'accessibilité. Aux logiques de centralité métropolitaine et d'accessibilité linéaire le long des voies navigables et des chemins de fers se sont substituées des logiques de centralités (organisées autour de croisements autoroutiers) et d'accessibilité linéaire le long des autoroutes. La complexité des formes urbaines résultante n'est pas tributaire des processus, somme toute relativement simples, d'accessibilité, mais à la manière dont ces logiques se conjuguent avec le tissu urbain existant, avec les besoins de chaque ménage et de chaque entreprises (accessibilité à quoi? à quel prix? quels compromis entre accessibilités différentes?), et avec les décisions politiques en matière d'aménagement urbain et régional.

Ces dernières n'ont été abordées que de biais dans ce chapitre, mais il est important de souligner que l'accès au logement (et donc la localisation de la main-d'œuvre), la construction d'infrastructures et/ou le renouvellement de quartiers centraux (comme la Cité du Multimédia, la Cité Internationale et le vieux-Montréal) relèvent tous de décisions politiques et non de logiques marchandes. La géographie économique de Montréal, même si elle a évolué au gré des changements technologiques, des restructurations économiques et des nouvelles logiques d'accessibilité, est profondément tributaire des décisions politiques municipales et régionales qui ont encadré ces changements⁵³. L'avenir des banlieues, qui ne sont plus nécessairement

⁵³ R. SHEARMUR et C. ALVERGNE, « Regional Planning Policy and the Location of Employment in the Ile-de-France: Does Policy Matter? », *Urban Affairs Review*, 2003, 39.1, 3-31

florissantes, et du cœur de Montréal, qui reste à la fois fort (en termes du poids et de la nature des activités qui s’y trouvent) mais fragile (face aux attraits des nouvelles banlieues), est donc tributaire avant tout des décisions politiques – notamment en termes environnementales, d’infrastructures, de services publics et de transport – qui accompagneront et encadreront l’évolution de son économie spatiale.