

La forme polycentrique de la région
métropolitaine de Montréal : une réalité
assumée, un projet inachevé,

Gilles Sénécal et Nathalie Vachon

Rapport remis à Marc-Urbain Proulx, sous-
ministre aux Régions, Ministère des Affaires
municipales et de l'Organisation du territoire
Le 2 juillet 2014

INRS

Université d'avant-garde

Centre - Urbanisation Culture Société

LA FORME POLYCENTRIQUE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL : UNE RÉALITÉ ASSUMÉE, UN PROJET INACHEVÉ

Gilles Sénécal et Nathalie Vachon

Institut national de la recherche scientifique, INRS Urbanisation Culture Société
(Université du Québec)

385 Sherbrooke Est, Montréal, QC H2X 1E3

RÉSUMÉ

La forme de l'agglomération métropolitaine de Montréal a fait l'objet de nombreuses réflexions au cours des dernières années, autant pour prévoir son modèle de gouvernance que de déterminer des orientations d'aménagement qui puissent satisfaire les aspirations de la ville-centre qui souhaite conserver son attractivité et les municipalités de la banlieue jalouses de leur autonomie et soucieuses de poursuivre leur développement. L'organisation polycentrique de la métropole est le fait d'une longue évolution, commencée avec la décentralisation des places commerciales et la formation de nouveaux espaces résidentiels, le long de grands axes de mobilité. Elle se manifeste avec l'émergence de pôles d'emploi et de l'intensification urbaine autour de certains de ces pôles devenus multifonctionnels et attirant des typologies résidentielles plus denses. La forme polycentrique a été notée dès le début des années 60 dans le grand plan métropolitain nommé *Horizon 2000* de la Ville de Montréal (1967). Longtemps oubliée, la vision est reprise dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal. Au fil d'une lente évolution des approches urbanistiques qui marquent notre compréhension de la métropole, la forme polycentrique est maintenant assumée. Elle fait partie du grand plan et commande les interventions de densification du développement urbain. L'orientation principale du

PMAD privilégie la densification des secteurs TOD, soit au point d'entrée d'une infrastructure de transport en commun. Une autre stratégie aurait pu être retenue, pas nécessairement opposée à celle du PMAD, mais complémentaire à celle-ci, soit d'agir sur les pôles d'emploi et d'activités qui sont les destinations des navetteurs. Si ces derniers sont les produits de la planification locale et les secteurs TOD sont les produits de la planification régionale. L'idée d'intervenir simultanément sur ces deux types de territoires serait peut-être l'une des conditions de l'achèvement de la forme polycentrique métropolitaine.

INTRODUCTION

La forme urbaine de la région métropolitaine de Montréal a évolué au cours des ans et des époques. Il y a longtemps que le halo central a débordé de son cœur historique de l'île de Montréal et rejoint Longueuil et Laval, touchant même la couronne Nord et les bordures de la Rive-Sud, le long de grands axes et accrochés à des concentrations urbaines. De nouveaux centres urbains se sont ainsi constitués, accaparant des fonctions et des emplois, attirant des services et des activités, dont la forme ne semble pas correspondre à un certain idéal de centralité. Ces centralités périurbaines se distinguent en effet des quartiers centraux de l'île de Montréal. Ces derniers sont hérités de la période industrielle commencée avec le milieu du 19^e siècle et dont toute leur organisation spatiale est fondée sur une approche de mixité fonctionnelle et de densité résidentielle. Ce que d'ailleurs les tenants du nouvel urbanisme tentent de reproduire. Les nouveaux pôles sont le produit de la période de l'urbanisme fonctionnaliste. Ils ont pour principes premiers la séparation des fonctions et l'usage généralisé de l'automobile personnelle. Leur forme étalée permet des développements résidentiels de faible densité et correspond, du moins pour le temps long de sa mise en place, à ce qu'il est convenu de reconnaître comme de l'étalement urbain. C'est pourtant dans ce cadre un peu curieux d'autoroutes urbaines, de larges parkings, de parcs industriels et d'un habitat de faible densité, avec le bungalow pour icône, qu'émergent ces nouvelles centralités si peu conformes aux idéaux des villes compactes, durables ou marchables tant valorisés dans la littérature contemporaine. Ces centralités périurbaines que nous appellerons des pôles d'emploi et d'activités ont évolué, d'abord érigés comme des espaces commerciaux proches des nouveaux espaces résidentiels puis formant des pôles multifonctionnels à l'habitat plus compact. En effet, elles se diversifient et accaparent de nouvelles fonctions et de nouveaux rôles, qui les mettent en compétition avec le centre-ville historique de Montréal. Elles logent des activités économiques significatives et accueillent aussi cinémas et salles de spectacle.

Des pôles d'emploi et d'activités ceinturent le centre historique de Montréal. L'expansion métropolitaine déborde le cadre physique de l'île de Montréal. D'une certaine façon, le débat sur l'expansion métropolitaine se bute sur la réalité géographique de la région métropolitaine. La critique de l'étalement dans la région de Montréal pose le

développement hors île de Montréal comme une excroissance négative, consommatrice inutile d'espaces et comme une perte nette hypothéquant la vitalité du centre-ville de Montréal. Deux choses peuvent être tirées de ce type de conclusion : la représentation différenciée entre l'île et le hors l'île est biaisée. Une sorte de fétichisme spatial (Di Méo, 1990) fait en sorte que les concentrations périurbaines de Laval, Longueuil, Rive-Sud et de la couronne Nord sont associées à l'étalement urbain alors que les développements résidentiels de faible densité des extrémités est et ouest de l'île de Montréal paraissent aller de soi.

Les concentrations périurbaines, ces pôles d'emploi et d'activités, ont une histoire que nous retracerons brièvement avant de les décrire et commenter. La reconnaissance de cette réalité forte qui marque l'organisation spatiale de la région métropolitaine de Montréal a été longue à établir. La planification métropolitaine a connu des soubresauts, différents récits pourrait-on dire, ce dont témoigne l'histoire contrastée des différentes propositions soumises au fil du temps. Cette évolution commencée au début du 20^e siècle s'accélère après le deuxième conflit mondial et la période de croissance économique des trente glorieuses. Elle met en scène deux grandes visions, celle des élites urbaines jalouses de la primauté de la ville centre et celle d'une métropole décentralisée, certes étalée, dans laquelle pointent les nouvelles centralités. La métropole polycentrique une réalité désormais reconnue par le projet défendu par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (CMM, 2012). Elle demeure néanmoins un projet inachevé.

LA CRÉATION DU PROBLÈME MÉTROPOLITAIN

La représentation du domaine périurbain dans les écrits sur Montréal et sa région n'a pas toujours été la même. Longtemps, l'espace entourant la ville de Montréal, depuis son centre historique et son prolongement vers les quartiers péricentraux qui croissent avec la période industrielle, longeant le port et les axes ferroviaires, était perçu comme une vaste plaine fertile, verte et boisée. Certes, le chemin de fer irrigue la ville et, au point d'arrêt des villes satellites (Saint-Hyacinthe, Sorel, Saint-Jean, Granby, Valleyfield, Saint-Jérôme) sans créer une unité régionale (Polèse et Roy, 1999). Les villes-satellites connaissent un déclin similaire à ceux quartiers industriels du centre de Montréal. Si on remonte au début du 20^e siècle, l'expansion métropolitaine gagne rapidement du terrain

vers les anciens villages agricoles de l'île de Montréal, qui se transforment rapidement en noyaux urbains, en faubourgs ouvriers comme Hochelaga, Saint-Henri, puis Villeray et Lachine pour ne nommer que ceux-là. La ville industrielle a besoin d'infrastructures et de logements. Tout le courant réformiste supporté à Montréal par la Ligue d'action civique établit sur une longue période une vaste réflexion sur l'avenir des terres qui entourent l'espace urbanisé très compact de Montréal. La représentation qu'on en fait est celle d'un vaste domaine aux paysages pittoresques ouverts à l'installation de résidences bourgeoises, propice à la création de cités-jardins (Todd, 1911) et à la villégiature (Nantel, 1910). La ligue d'action civique entreprend la réalisation de plans d'aménagement qui voient l'île de Montréal en entier traversée de larges boulevards et de nouveaux quartiers, verts et prospères (Ewing, 1927; Lawson, 1927). Un économiste de l'université McGill, Dawson, adopte le fameux schéma de Burgess (1925) à Montréal et illustre l'expansion urbaine vers Longueuil et la rivière des Prairies (Dawson, 1927). Le géographe Pierre Dagenais en conclut « que Montréal peut encore largement s'étendre sans sortir de son île » (Dagenais, 1943 : 92). Raoul Blanchard pense autrement : le peuplement de la banlieue hors île de Montréal se poursuit sans fléchir et il provient de Montréal (Blanchard, 1953).

La décentralisation de la population est mesurée de 1966 à 2014, la part de la banlieue (hors île de Montréal) n'a cessé de croître au point d'avoir dépassé, en 2011, celle de l'île de Montréal (Tableau 1). Elle représente désormais 51% de la population de la région métropolitaine. La croissance se fait sentir particulièrement sur la couronne Nord, qui passe de 7% à 17% durant la période. L'évolution démographique coïncide avec la décentralisation des activités manufacturières, commerciales et des services.

Tableau 1 L'évolution démographique de la région métropolitaine de Montréal par sous-régions (en nombre d'habitant et en pourcentage)

En Nombre	1966	1976	1986	1996	2006	2011
Île de Montréal	1 918 224	1 866 815	1 752 577	1 773 844	1 854 442	1 886 481
Couronne Nord	173 757	263 985	348 183	499 731	590 796	657 002
Laval	196 088	246 245	284 164	330 393	368 709	401 553
Rive Sud	346 908	524 410	621 309	743 772	821 547	879 185
RMR	2 634 977	2 901 455	3 006 233	3 347 740	3 635 494	3 824 221
En %	1966	1976	1986	1996	2006	2011
Île de Montréal	73%	64%	58%	53%	51%	49%
Couronne Nord	7%	9%	12%	15%	16%	17%
Laval	7%	8%	9%	10%	10%	11%
Rive Sud	13%	18%	21%	22%	23%	23%
RMR	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : Statistique Canada, traitement INRS UCS.

Si on observe les deux courbes, la population hors l'île est désormais majoritaire (tableau 1). On note d'ailleurs des augmentations vertigineuses à Repentigny (près 350%), Terrebonne (700%). Pour Brossard, sur la Rive-Sud, c'est 440%. Les deux grandes villes de banlieue progressent également, Laval double sa population et Longueuil croît un peu moins. Pendant ce temps, l'île de Montréal perd des plumes : elle qui représentait près des trois quarts de la population métropolitaine en 1966 se situe désormais sous la barre du 50%. C'est en retenant cet indicateur que les premières véritables réflexions sur l'expansion métropolitaine sont avancées. Le service d'urbanisme de la Ville de Montréal cherche à documenter le phénomène et à soumettre un grand plan : ce sera Horizon 2000. On y reviendra. En attendant, les propositions ciblent le développement de l'île de Montréal : l'implantation du réseau autoroutier, le transport en commun avec le métro, l'organisation des nouveaux quartiers en périphérie de l'aire centrale. Un plan directeur des espaces libres est conçu (Campeau, 1944). Le plan de l'urbaniste Gréber propose une rationalisation de l'espace à développer (1950). La perspective est celle de l'urbanisme

fonctionnaliste : la rénovation urbaine transforme les vieux quartiers, démolitions massives et habitations à loyer modique, dont les Habitations Jeanne-Mance. Le changement majeur survient toutefois en périphérie : les interventions productrices du paysage des banlieues, même sur l'île de Montréal comme à Anjou, séparent les fonctions et fait rythmer l'échangeur autoroutier avec le centre commercial, la banlieue pavillonnaire et le parc industriel. Il ressort de telles transformations une deuxième démarcation entre la ville-centre et la banlieue, celle du contraste paysagique. Les anciens quartiers denses du centre s'opposent aux nouveaux espaces favorables à l'automobile et de faible densité de la banlieue. Ces deux grands types de paysage se rattachent à des styles de vie contrastés.

Le projet d'Horizon 2000 consiste à dépasser les limites géographiques et administratives de Montréal et penser à un aménagement métropolitain. Il sera vite enterré. L'administration de la Ville de Montréal, sous l'égide du maire Drapeau, privilégie l'option insulaire, « une île, une ville », qui consiste à annexer les banlieues de l'île de Montréal. Saint-Michel et Pointe-aux-Trembles seront les seules à le faire. Il s'ensuit un discours qui met en opposition ville-centre et banlieue. Des orientations d'aménagement sont soumises par la Communauté urbaine de Montréal, sans succès. C'est une période marquée par un urbanisme de ressentiment : les élites urbaines accusent la banlieue d'iniquité fiscale. Elles profitent des infrastructures de la ville-centre sans contribuer à leur financement. On fait valoir les coûts de l'étalement. De même, l'expansion métropolitaine met en péril la zone agricole et les milieux naturels. Durant cette période, l'option préférable d'aménagement se traduit par la volonté d'établir un périmètre d'urbanisation, avec un succès très relatif. La Loi de protection du territoire agricole constitue finalement une des seules mesures juridiques qui limitent, malgré les révisions de zone et les dérogations, le développement urbain sur des territoires non urbanisés. De l'urbanisme de ressentiment, on passe à l'urbanisme d'acceptation, le concept de ville-région (1993), puis les premières ébauches documentées d'une conception métropolitaine de l'aménagement font figure de tournants décisifs (CMM, 2001, 2005). S'amorce enfin la période de la gouvernance métropolitaine. Les grandes orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD, 2012), avec ses objectifs de densification et de conservation, s'appliquent à l'ensemble du territoire. La solution de

densifier les secteurs TOD (*transit oriented development*), l'augmentation de la zone agricole et la conservation des milieux naturels sont programmées. Les municipalités devraient s'y conformer, du moins négocier son application. Nous sommes à l'ère de la gouvernance métropolitaine et de concertation multiacteurs. L'application du PMAD demeure toutefois régie par les différents ministères : Transport, Affaires municipales, Ressources naturelles, etc., et non la CMM.

Tableau 2 : Périodes et approches de planification urbaine dans la région Métropolitaine de Montréal (1870-2014)

Périodes/ courants	Objectifs	Interventions	Références
Courants réformistes 1910-1955	Approches hygiénistes. Viabiliser la ville industrielle. Moderniser l'appareil municipal.	Projets d'infrastructures et de services publics. Cités / banlieues jardins. Grands parcs.	Nantel (1910); Tood (1911); Ligue d'action civique (1910); Ewing (1927); Lawson (1927); Dagenais (1943); Blanchard (1953).
Courants fonctionnalistes 1955-1978	Style International. Zoning. Rénovation urbaine. Planifier le cadre métropolitain pour la société de consommation et de loisir. Projet « une île une ville » (maire Drapeau).	La croissance des banlieues pavillonnaires. Accès autoroutiers. Parcs régionaux.	Le plan directeur des espaces libres (1944); Le plan Gréber (1950); Les Habitations Jeanne-Mance (1960); Horizon 2000 (1967).
L'urbanisme de ressentiment 1978-1993	Discours des élites urbaines à l'encontre de l'étalement urbain. Opposition ville-centre/banlieue.	La zone agricole permanente. Parcs nature de la CUM. Projets de réseaux verts et bleus.	Les orientations d'aménagement de la CUM (1973); L'option préférable d'aménagement (1978; 1980).
L'urbanisme d'acceptation 1993-2001	Consolidation des zones urbaines existantes et harmonisation interrégionale. Concertation multiacteurs.	Concept de ville-région. Pôles d'emploi. Pôles commerciaux et d'activités. Protection des paysages du patrimoine et des communautés.	Groupe de travail sur Montréal et sa région (1993). Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la RMR (2001).
La gouvernance métropolitaine 2001-2014	La CMM: compétitivité et développement durable. Le projet « une île, une ville » (maire Bourque). Respect de l'autonomie municipale.	Densification des secteurs TOD et augmentation de la zone agricole et conservation des milieux naturels.	PMAD (2012). Projets municipaux (en cours).

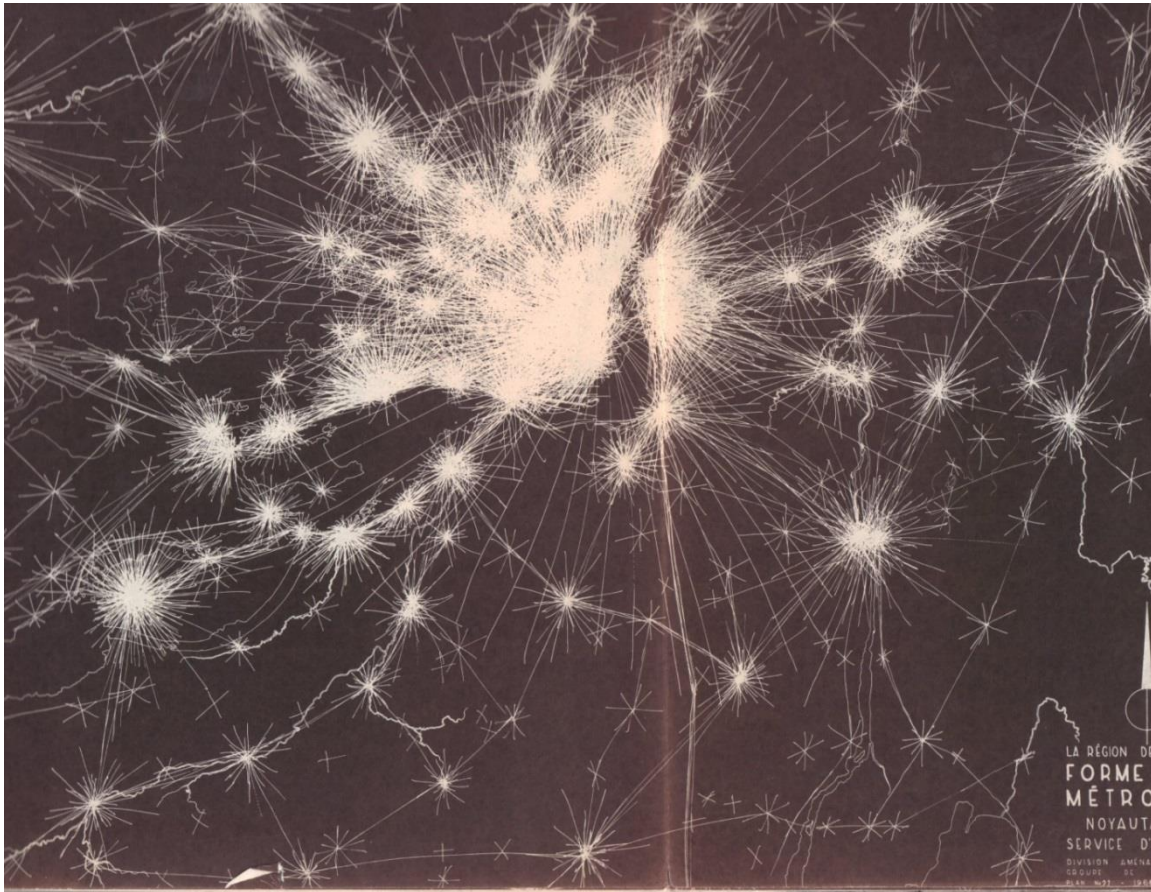
L'essai de découpage historique que nous proposons retient de grandes périodes, dont on sait qu'elles ont pu se chevaucher, être plus nuancées, mais dont l'essentiel tient à des conceptions types propres à leur époque (tableau 2). Nous sommes ainsi passés d'une représentation pittoresque de l'aire métropolitaine à des conceptions fonctionnalistes, certaines proches de la société des loisirs (d'où l'idée de concevoir un réseau de parcs nationaux et parcs nature), puis à la production d'un récit métropolitain tissé de tensions et d'opposition. Le problème de la métropole conjugue la dépopulation du centre, l'érosion des espaces libres, agricoles et naturels, la décentralisation des activités et des emplois. Par ailleurs, la fragmentation de la gouvernance et les contrastes de styles de vie avivent la critique de l'étalement urbain. La période récente est celle de la reconnaissance d'une réalité incontournable : la banlieue a crû et des pôles multifonctionnels se sont formés. Le PMAD est à fois la preuve que cette réalité est désormais assumée. Sa réalisation demeure toutefois un projet inachevé.

LA FORMATION DES PÔLES D'EMPLOI ET D'ACTIVITÉS EN MILIEU PÉRIURBAIN

La première représentation bien articulée des centralités périurbaines en formation dans la région de Montréal provient du service d'urbanisme de la Ville de Montréal et entreprise aux débuts des années soixante. Les *Cahiers d'urbanisme*, *l'Étude sur la forme*, *Horizon 2000* mettent de l'avant une représentation métropolitaine (Ville de Montréal, 1963, 1964, 1964-1966, 1967). Ce laboratoire de réflexion compile les données et produit la cartographie et les projections. On y prend acte de la décentralisation de la population et des activités économiques. La métropole envisagée est élargie et en croissance. Les planificateurs du service d'urbanisme prévoient une métropole de cinq, sept ou dix millions d'habitants. Certes, ces prévisions ne se réaliseront pas : la métropole des années 2000 aura trois millions d'habitants. La vision générale de la métropole est cependant très juste. L'accroissement du parc automobile, la transformation des styles de vie, la décentralisation des activités manufacturières à la suite de la fermeture du canal de Lachine suivie de celle des grandes usines des quartiers péricentraux de Montréal et, surtout, de nouvelles infrastructures assurant la mobilité concourent à ce vaste mouvement de décentralisation de la population de ces mêmes quartiers centraux vers la

banlieue. L'expansion métropolitaine s'articule le long des axes autoroutiers (Ville de Montréal, 1964-1966 : 75). En ce sens, le Ministère des Transports agit comme le grand planificateur métropolitain. La grille autoroutière impose son empreinte sur l'organisation spatiale métropolitaine. S'ajoute la décentralisation des centres commerciaux qui, dès les années 60, amorcent leur implantation hors de l'île, à Laval et sur la Rive-Sud. Horizon 2000 promeut une organisation générale de la région métropolitaine encore dominée par le centre-ville de Montréal mais qui intègre les pôles périurbains que sont les anciennes villes satellites, les nouveaux noyaux manufacturiers et les centres commerciaux connectés aux réseaux autoroutiers. La métropole projetée de 1967 décrite par Aimée Desautels, alors directeur du Service d'Urbanisme, met en scène avec force et métaphore un agglomérat de noyaux galactiques (figure 1). Le plan témoin prévoit les besoins des familles au revenu plus élevé, une poussée du nombre d'automobiles par ménages, l'accès à la maison individuelle et appelle une intégration régionale poussée (Ville de Montréal, 1967). L'image qui s'en dégage conjugue polarité et densité.

Figure 1 Représentation de la forme urbaine en 1967 par le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal



Source : Ville de Montréal, Horizon 2000, 1967.

La forme projetée prévoit le développement de l'île de Montréal en son entier, une île Jésus urbanisée à l'ouest et verte à l'est, une zone agricole intensive ou transformée en lieu récréatif, avec des branches partant du centre vers les pôles périurbains qualifiés de pôles galactiques. Mais aucun organisme ne reprend le flambeau. Le grand plan est remis au profit du projet « une île, une ville » du maire Drapeau.

Les pôles périurbains seront étudiés à nouveau, longtemps après, lorsqu'il sera question d'évaluer la capacité du centre des affaires de Montréal de retenir l'emploi et les activités économiques. Les travaux de géographie économique de Coffey et Drolet illustrent des pôles d'attractivité et de répulsion pour l'ensemble des activités économiques pour la période 1981-1991. On y dénombre le centre-ville de Montréal, Saint-Laurent, le centre ouest de Laval, Boucherville, Saint-Lambert et Longueuil à titre de pôles attractifs. Le

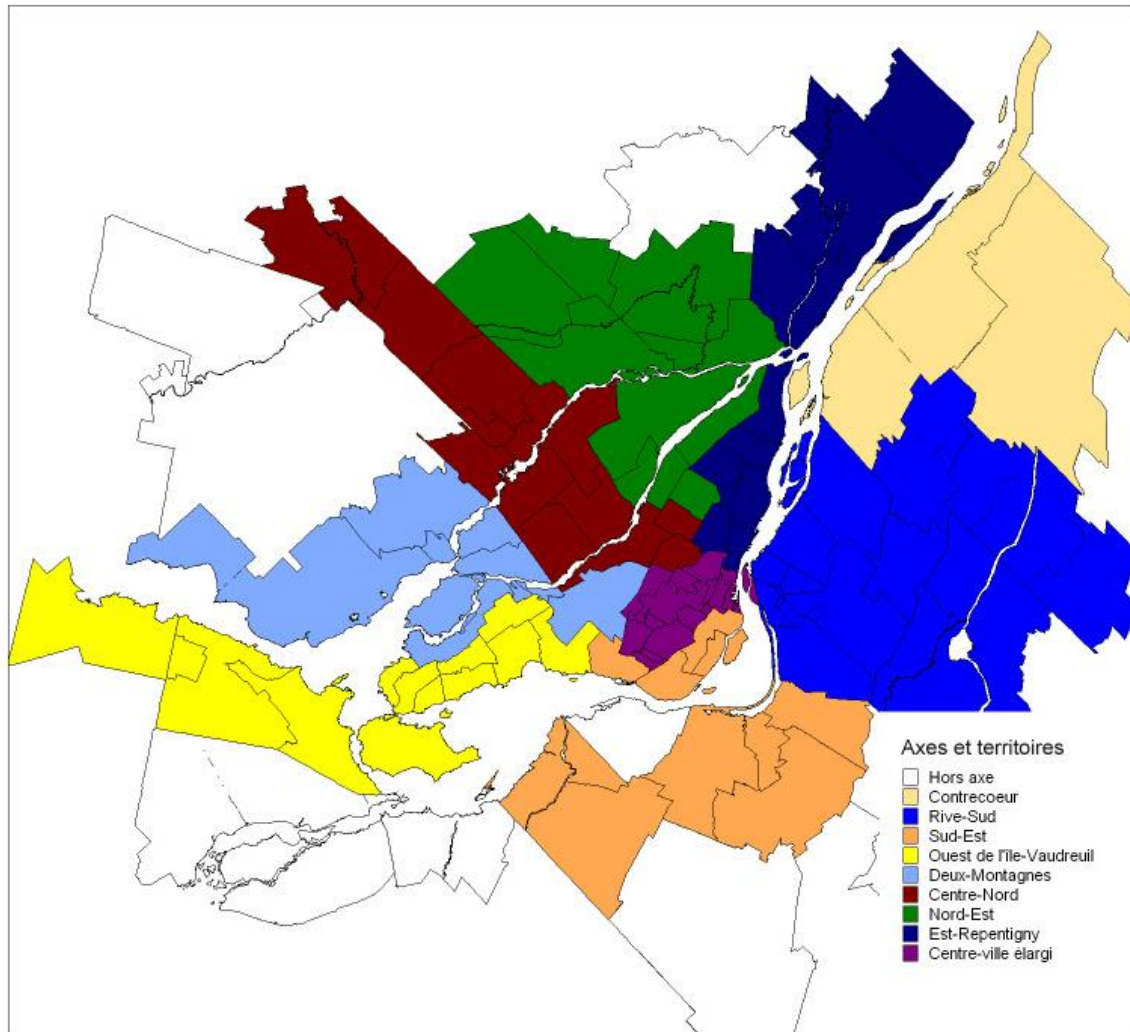
centre nord de Montréal et Rosemont sont répulsifs (Coffey et Drolet, 1994). En 2000, une nouvelle analyse confirme la nature concentrée de la distribution de l'emploi dans l'ensemble de la région métropolitaine (Coffey, Manzagol et Shearmur, 2000). La Communauté Métropolitaine de Montréal publie dès 2001, puis en 2005 et jusqu'au PMAD de 2012, une cartographie remaniée. Les pôles de Laval et Longueuil figurent toujours, mais se sont ajoutés des pôles secondaires en émergence à Terrebonne, Saint-Eustache et Mirabel (CMM, 2012).

Un développement axial

L'expansion métropolitaine le long des grands axes autoroutiers suggère l'hypothèse axiale qui défend la représentation d'une métropole ni centralisée ni fragmentée, mais cohésive et polycentrique. Les axes de la région métropolitaine de Montréal permettent une cohésion interne entre le centre et la périphérie tout en assurant la formation de pôles urbains denses et complexes qui s'éloignent de l'image des banlieues de faibles densités. À terme, les axes de mobilité ont contribué à produire des territoires suburbains plus denses et diversifiés.

Le repérage des axes de mobilité de la région métropolitaine de Montréal montre une configuration qui tient à la fois de la forme axiale (vers le Centre-Nord, du centre vers l'Ouest-de-l'Île, de Vaudreuil, vers Deux-Montagnes, des quartiers centraux de l'Est de Montréal vers l'Est jusqu'à Repentigny et le nord-est) et de la forme d'un territoire étendu et large (Centre-Ville, Rive-Sud, Sud-Est, Contrecoeur). On peut penser que le processus de décentralisation, des activités et des personnes, du centre vers la périphérie, a produit des territoires plus matures qui reflètent moins l'effet de la mobilité (Jastremski et al. 2011 a b) (figure 2). De ces sept territoires ainsi formés, l'axe Centre-Nord a été choisi afin de poursuivre une étude approfondie (figure 3).

Figure 2 Les axes et les territoires de mobilité de la région métropolitaine de Montréal



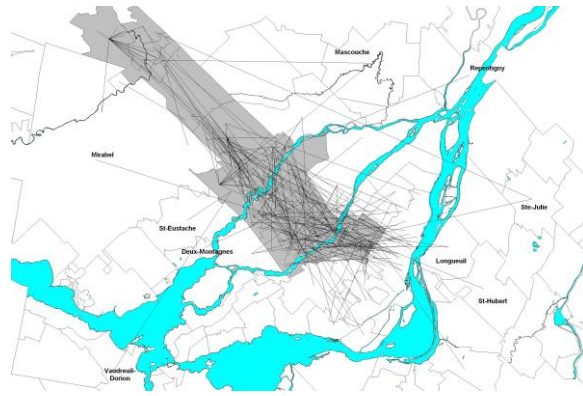
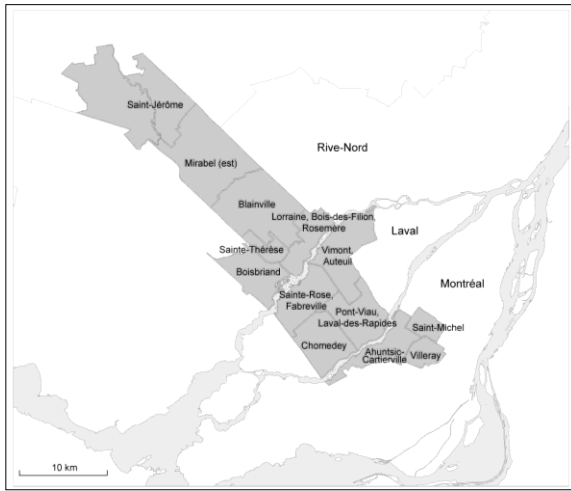
Source : AMT et Statistique Canada. Traitement INRS-UCS

L'axe Centre-Nord possède une forme longiligne et traverse en trois segments à partir du Nord de Montréal, du centre de Laval et de la couronne Nord. Il connaît une croissance démographique plus marquée à Laval et en couronne Nord. La mobilité quotidienne se concentre dans l'axe même, selon un sondage réalisé auprès de résidents de l'axe (BIP, 2008). Seulement 17% des résidents de l'axe se dirigent vers le centre-ville. Autant pour la fréquentation des places commerciales (83%) que des cinémas (62%), le facteur de proximité joue à plein : les répondants fréquentent très majoritairement un lieu situé dans le territoire de l'axe. Plus encore, ils le font en bonne proportion à l'intérieur du secteur

de l'axe qu'ils habitent. Autre constat, lors du même sondage, les répondants rappellent leur histoire résidentielle en identifiant, en plus de leur résidence actuelle, le quartier de leur enfance et le site de leur dernière résidence. Les résultats montrent que le schéma classique de Burgess, avec des trajectoires résidentielles partant du centre vers la périphérie, n'est plus valable. Les résidents de l'axe ont une histoire personnelle qui démontre leur ancrage résidentiel à leur secteur d'enfance. Le plus souvent, les répondants nés dans la couronne Nord y résident à l'âge adulte. Et leurs enfants, lorsqu'ils en ont, y sont installés. En fait, les résidents des territoires de banlieue ont une histoire ancienne qui commande une appartenance enracinée (Sénécal et al., 2011).

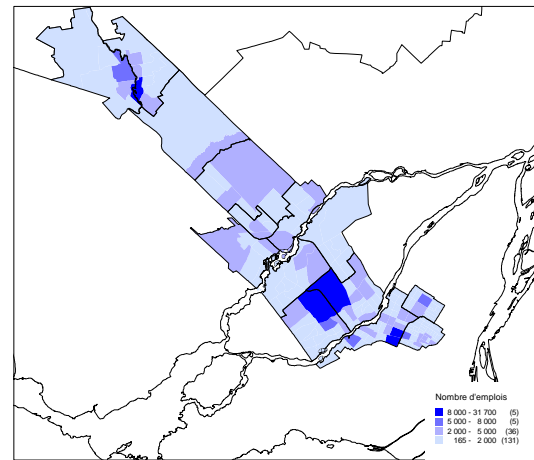
Enfin la structure de l'axe contient des pôles commerciaux et d'emploi et une distribution de l'emploi concentrée (Sénécal, al. 2011). Si les navettages et les trajectoires résidentielles centre-périphérie ne dominent plus les pratiques des ménages ni ne modèlent l'organisation métropolitaine, il reste que la mobilité ne s'épuise pas. L'hypothèse axiale soutient que la forme de la métropole tend vers une plus grande maturité. Les axes sont d'abord le siège des centres commerciaux, puis permettent l'éclosion d'une constellation de places centrales autour desquels un habitat dense se joute. Avec des pôles périurbains qui ressemblent de plus en plus à des espaces urbains matures par leur complexité et leur diversité, encore pourtant dépendants de l'automobile, la région métropolitaine de Montréal semble concilier les contraires : décentralisée mais non fragmentée, polycentrique mais avec un centre des affaires encore robuste, avec des pôles périurbains concentrés mais dépendants de l'automobile.

Figure 3 L'axe Centre-Nord en quatre cartes : forme, structure, trajectoires et pôles



L'axe Centre-Nord

Les trajectoires résidentielles (Sondage BIP)



Les pôles d'emploi et d'activités (Sondage BIP)

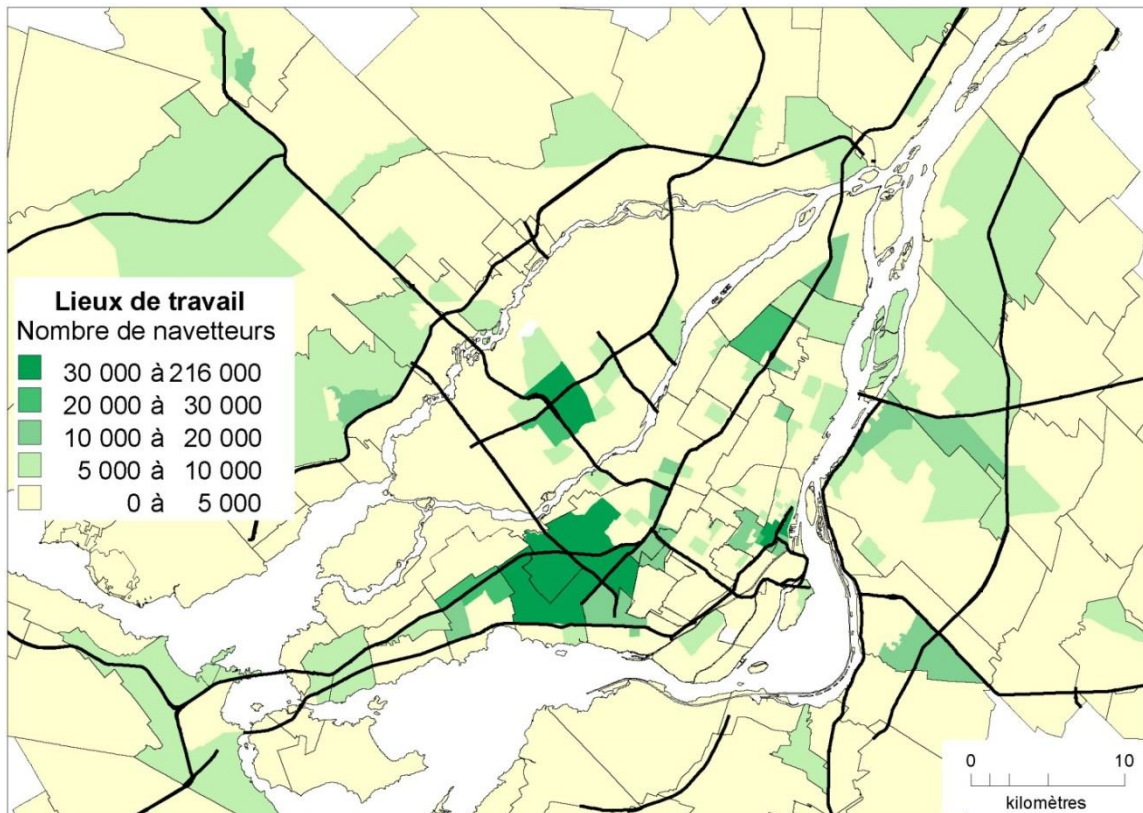
La distribution de l'emploi par SR (Statistique Canada)

Traitement INRS-UCS

Les navettages pour le travail et les centralités périurbaines

En reportant sur une carte par secteur les navettages quotidiens pour le travail, il ressort certes le poids considérable exercé par les pôles de l'île de Montréal, le centre-ville, Saint-Laurent-Dorval certes, mais aussi Anjou et l'espace central qui chevauche Rosemont-Petite-Patrie jusqu'à Mont-Royal. On note aussi un secteur d'attractivité au centre ouest de Laval et, dans une moindre mesure, les secteurs de Brossard (incluant le Dix30), du centre de Longueuil, de Saint-Bruno et de Repentigny-Lachenaie au carrefour des autoroutes 40 et 640, pour ne nommer que ceux-là (figure 4). Il faut noter, également, l'organisation axiale de la distribution de l'emploi, le long de l'autoroute 30 sur la Rive-Sud, de l'autoroute 15 du centre de Laval jusqu'à Saint-Jérôme et le long de l'autoroute 640 depuis la 15 et jusqu'à Saint-Eustache sur la couronne Nord.

Figure 4 Le navettage pour le travail par secteur dans la région métropolitaine de Montréal



Source : Statistique Canada, 2011. Traitement INRS-UCS.

Cette figure de la distribution du navettage pour l'emploi conjugue à la fois une concentration sur l'île et une décentralisation dans des secteurs circonscrits, devenus des pôles majeurs.

Les pôles d'emploi et d'activités vivants

Ces pôles d'emploi et d'activités érigés hors des limites de l'île de Montréal possèdent deux caractéristiques majeures. En premier lieu, ils sont le produit de la planification locale et de l'investissement privé. Ce sont d'abord des espaces commerciaux qui se sont diversifiés, pour finalement accueillir une population à la recherche de divertissement. En second lieu, leur paysage reflète les orientations classiques de l'urbanisme fonctionnaliste.

Un indicateur donne la mesure de la diversification fonctionnelle des pôles périurbains, soit la fréquentation des cinémas et des salles de spectacle vivant. À propos des cinémas, qui demeurent les lieux privilégiés des sorties familiales, nous avons déjà montré comment l'offre a évolué au cours du 20^e siècle, passant d'une présence limitée au centre-ville puis de disséminant vers les rues commerciales des quartiers de Montréal, puis vers les centres commerciaux dont ceux de banlieue, pour enfin se concentrer dans des mégaplexs localisés pour l'essentiel en banlieue (Sénécal, 2005). Le portrait récent de la distribution de l'offre cinématographique privilégie les banlieues : 60% des écrans et 62% des établissements logent à l'extérieur des limites de Montréal (ISQ, 2014). Certes, les données par région ne donnent pas une idée précise de la distribution car elles ne départagent pas, pour les régions limitrophes, la part des secteurs inclus dans la région métropolitaine de celle des secteurs extérieurs. Elles indiquent toutefois la tendance, car on sait que le gros de l'offre se situe en région métropolitaine sans pouvoir en circonscrire la part précise. La progression entre 2008 et 2012 n'est pas significative, l'écart de temps est trop court, mais la banlieue conserve son avantage (tableau 3). On sait également que les pôles d'emploi et d'activités que nous décrivons ici, le centre-ouest de Laval, le quartier Dix30, le carrefour Repentigny-Lachenaie accueillent un mégaplex. Certains de ces mégaplexs, à l'instar du fameux Colossus de Laval (et son architecture postmoderne imitant la forme d'une soucoupe volante) peuvent être qualifiés de landmarks. Si le centre-ville de Montréal conserve sa suprématie quant aux films d'art et d'essai, avec la Cinémathèque, l'Ex-Centris et le Beaubien, il faut reconnaître que le

cinéma grand public rejoint sur place la population de la banlieue. Il est inutile de se déplacer vers le centre-ville pour visionner un film de distribution courante (les fameux *blockbusters*).

Tableau 3 L'offre cinématographique dans la région de Montréal, par nombre d'établissements et d'écrans

Territoires	Écrans (N)		Établissements (N)	
	2008	2012	2008	2012
Montréal	203	192	23	20
Laval	42	34	3	2
Lanaudière	43	34	5	3
Laurentides	67	67	10	10
Montréal	153	154	19	18
Total	508	481	60	53
% Banlieue	60	60	61	62

Source : ISQ, 2014.

Le spectacle vivant contient une réalité particulière qui privilégie le centre-ville de Montréal. Les grandes institutions culturelles logent au centre-ville de Montréal, notamment la Place des arts, la Maison symphonique et presque toutes les troupes de théâtre. Les spectacles de chanson et les humoristes ont toutefois commencé à migrer vers les banlieues. Un réseau de salles, dont certaines ont désormais une grande renommée comme l'*Étoile* du quartier Dix30. De plus, les grands festivals, désormais installés sur la Place des festivals aménagée à leur intention, peuvent accueillir de grandes foules qui font en sorte que la variable « nombre de spectateurs » donnent une vision déformée de la réalité. Cependant, Claude Fortier note dans un rapport de l'Institut de la statistique du Québec : « Entre la période 2004-2006 et la période 2010-2012, dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal, la part des entrées aux spectacles présentés en périphérie de l'île de Montréal est passée de 26 % à 38 % pour la chanson

francophone et de 30 % à 48 % pour l'humour » (Fortier, 2013 : 1). Ainsi, le spectacle vivant, souvent banal, autrement dit les spectacles de consommation courante, ceux des humoristes et chanteurs populaires confondus, est offert en banlieue. Encore là, nul besoin de se déplacer vers le centre-ville pour y avoir accès.

Les données récentes compilées à l'ISQ montrent la lente progression de la banlieue. 45% des salles se trouvent désormais dans les régions limitrophes de celle de Montréal. Si la primatie de Montréal résiste, il faut désormais compter sur une décentralisation de l'offre, ce que démontre le tableau 4.

Tableau 4 L'offre culturelle : la fréquentation des arts de la scène dans la région de Montréal, par nombre de représentations et de salles

Territoires	Représentations (N)		Salles (N)	
	2008	2012	2008	2012
Montréal	8 009	8 079	173	183
Laval/Laurentides	953	931	36	39
Lanaudière	793	894	36	42
Montérégie	1 410	1 634	46	72
Total	11 165	11 538	291	336
% Banlieue	28	30	40	45

Source : Fortier, ISQ, 2013.

Il y a donc une vie culturelle hors l'île de Montréal, comme le montre notre indicateur. Mais sont-ce des lieux aussi vivants et diversifiés? En observant, les localisations de trois de ces pôles d'emploi et d'activités (Dix30, Carrefour Laval et Repentigny-Lachenaie), on recense des mégaplexs, des salles de spectacle, des hôtels, des cafés, un centre de congrès, un hôpital régional, des restaurants haut de gamme, et, enfin, de grands espaces commerciaux qui en assurent leur attractivité. La cartographie numérique d'utilisation du sol de la CMM (2012) permet de visualiser leur forme tout de même compacte accrochée

à un carrefour autoroutier, ce qui conforme leur automobilité. La primatie de la fonction commerciale ne domine qu’au carrefour Laval. Le secteur résidentiel occupe des superficies importantes : on constate qu’au milieu d’une mer de résidences unifamiliales, des tours de cinq étages et plus apparaissent adossées au centre commercial. L’industrie, l’espace de bureau et l’institutionnel sont encore des activités marginales, occupant entre 3% et 11% des pôles témoins. On peut supposer que leur diversification fonctionnelle ne fait que commencer. Ce qui ressort avec force est certainement le type « espace vacant » dont les superficies oscillent entre 20% et 52% selon le cas.

Tableau 5 Types d’utilisation du sol par fonction dans trois pôles de la région métropolitaine de Montréal (en pourcentage)

Territoires/fonctions	Résidentielle	Commerciale	Industrie/Bureau/ Institution	Terrains vacants
Quartier Dix30	41	20	11	22
Carrefour Laval	22	46	9	20
Repentigny-Lachenaie	28	13	3	52

Source : CMM, 2012. Traitement INRS-UCS.

Ces espaces ne correspondent pas à l’idéal-type de la ville traditionnelle fondée sur la rue marchande et marchable de même que la sociabilité des espaces publics ouverts. Nos trois pôles témoins ne contiennent pas de parcs ou d’espaces verts; ils en comptent respectivement 0%, 0,3% et 2% de l’utilisation du sol. La rue est absente et l’espace public est en fait privé, celui de la place commerciale. Leur sociabilité pourrait être comparable à celle décrite par l’écrivaine Annie Ernaux dans son essai littéraire sur l’espace vécu des places commerciales. Elle y décrit l’hypermarché comme un « grand rendez-vous humain, comme un spectacle » (Ernaux, 2014). Place commerciale avant toute chose, ces pôles correspondent à des espaces vécus : ils ne sont pas exempts de l’échange symbolique propre aux lieux appropriés par des passants, travailleurs et des résidents (Duchesneau, 2011). Ces pôles vivants constituent des expériences urbaines en devenir, appropriés par une population qui y trouve rencontres, spectacles, échanges et, bien sûr, objets de consommation. On peut en contester la forme, les contredire à l’aune

des critères de la ville durable et marchable, ils n'en sont pas moins fréquentés et en évolution.

CONCLUSION

Nous avons repris la question de l'expansion métropolitaine depuis ses débuts, retrouvant la perspective globale et prophétique d'Horizon 2000. L'expansion s'est poursuivie sans le grand guide qu'aurait été un organisme de planification métropolitaine sis au-dessus des institutions locales. Car, les pôles d'emploi et d'activités que nous avons décrits ont été les produits du marché foncier, de promoteurs privés et des autorités municipales qui en ont planifié les contours. La Communauté Métropolitaine de Montréal leur accorde une grande attention dans ses portraits de la région métropolitaine mais elle privilégie de circonscrire le développement futur de la région métropolitaine à l'intérieur des secteurs TOD. Ce choix est défendable dans la mesure où il favorise l'accès au transport en commun et, par le fait même, permet de réduire l'utilisation de la voiture personnelle lors des navettages domicile-travail, ce qui devrait se traduire par une diminution des émissions de gaz à effet de serre. Par contre, le nombre important de secteurs TOD, l'éloignement des lieux d'emploi de certains de ces secteurs, l'absence de services autres que l'accès au transport en commun à proximité en réduisent leur potentialité. On peut se demander si chacun des 155 secteurs TOD a la capacité d'offrir des services de proximité, d'agir en fait comme un véritable milieu de vie. Un bon nombre d'entre eux pourraient prendre la forme d'un nouvel espace résidentiel jouxtant un accès au transport en commun, dépourvu de services de proximité. La proposition de densification des pôles d'emploi et d'activités constitue une autre solution (Sénécal et al., 2000), non pas opposée à celle des secteurs TOD, mais complémentaire. Penser densifier à l'origine des déplacements (les secteurs TOD) et des destinations (les pôles d'emploi et d'activités) mériterait certainement une réflexion plus approfondie. Les pôles offrent la possibilité de faciliter l'accès aux services et autres lieux d'activités, mais aussi d'échanges et d'interaction sociale, à proximité d'espaces résidentiels de bonne densité. Cela est d'autant plus possible que les pôles existants sont déjà sur la voie de la diversification fonctionnelle et qu'ils possèdent des réserves de terrains encore disponibles adossés à ces nouvelles centralités. La densification et la diversification des pôles représentent une alternative à fort potentiel. L'achèvement de la forme polycentrique métropolitaine

constitue l'horizon favorable au développement durable urbain et à une meilleure qualité de vie pour les résidents de ce qu'on nommait encore récemment des banlieues. Dans ce contexte, favoriser une meilleure connexion des pôles d'emploi et d'activités aux infrastructures de transport collectif est une priorité. Dans cette espace de gouvernance et de concertation multiacteurs qu'est devenue la communauté métropolitaine, il serait temps de donner une impulsion plus sociale, écologique et viable à ces pôles encore enfermés dans une logique commerciale. Il s'agirait également de penser à les relier entre eux par des infrastructures de transport en commun performantes. Car si le projet d'une métropole polycentrique est assumé, il n'est pas achevé pour autant.

RÉFÉRENCES

- BIP - Bureau des Interviewers professionnels (2008). *Sondage sur les pratiques de mobilité et les trajectoires résidentielles des résidents de l'axe Centre-Nord de la région de Montréal.*
- Blanchard, Raoul (1953). « Montréal, esquisse de géographie urbaine », *L'ouest du Canada français*. Montréal : Beauchemin, p. 380-381.
- Burgess, Ernest W. (1925). « La croissance de la ville. Introduction à un projet de recherche », dans Yves Grefmeyer et Isaac Joseph (dir.), *L'école de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*. Paris : Aubier-Champ urbain, éd. de 1979, p. 131-147, © 1925.
- Campeau, Charles-Édouard (1944). « Les espaces libres à Montréal », *Relations*, septembre-octobre, p. 1-8.
- Coffey, William et Réjean Drolet (1994). « La décentralisation intramétropolitaine des activités économiques dans la région de Montréal, 1981-1991 », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 38, n° 105, p. 371-394
- Coffey, William J., Claude Manzagol et Richard Shearmur (2000). « L'évolution spatiale de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal, 1981-1996 », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 44, n° 123, p. 325-339.
- CMM- Communauté métropolitaine de Montréal (2005.) *Cap sur le monde : pour une région métropolitaine de Montréal attractive, projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement.*

- CMM- Communauté métropolitaine de Montréal (2011). Communauté métropolitaine de Montréal (2011). *Un grand Montréal attractif, compétitif et durable. Projet de Plan Métropolitain d'aménagement et de développement.*
- CMM- Communauté métropolitaine de Montréal (2012). *Données numériques d'utilisation du sol, version 2012*, <http://cmm.qc.ca/geomatique/utilisation-du-sol/>
- Dagenais, Pierre (1943). « Le milieu physique », dans Esdras Minville, *Montréal économique*. Montréal, Fides, p. 37-95;
- Dawson C. A. (1927). « The City as an Organism », *La revue municipale*, décembre : 10-14;
- Desautels, Aimé (1967). « Introduction », dans Montréal, *Horizon 2000*, Service d'urbanisme, Ville de Montréal, et texte du film *Horizon 2000*, Service d'urbanisme, Ville de Montréal.
- Di Méo, Guy (1990). « Pour une géographie dialectique », dans Bernard Kayser et al. (dir.), *Géographie entre espace et développement*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, p. 71-82.
- Duchesneau, Catherine (2011). « Pôles commerciaux et pratiques sociales des espaces publics : le gradient centre-périphérie », dans Gilles Sénécal, *L'espace-temps métropolitain, forme et gouvernance de Montréal*, Presses de l'Université Laval, coll. Études urbaines, chapitre 6, p. 167-185.
- Ernaux, Annie (2014). *Regarde les lumières mon amour*, Paris, Seuil, coll. Raconter la vie.
- Ewing, James (1927). « Zoning plan of Montréal », *La revue municipale*, décembre, p. 43.
- Fortier, Claude (2013). « La fréquentation des arts de la scène en 2012 », *Optique culture*, no 28, Institut de la statistique du Québec, http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/culture/arts-scene/frequentation_spectacles/representations_genre.html
- Jastremski, Kathryn, Marie-Ève Lafortune et Élodie Gouardin (2011a). « L'axe Centre-Nord », dans Gilles Sénécal, *L'espace-temps métropolitain, forme et gouvernance de Montréal*, Presses de l'Université Laval, coll. Études urbaines, chapitre 3, p. 89-114.

- Jastremski, Kathryn, Marie-Ève Lafortune, Jean-Pierre Collin et Nathalie Vachon (2011b). « Les axes du développement urbain dans la région métropolitaine de Montréal », dans Gilles Sénécal, *L'espace-temps métropolitain, forme et gouvernance de Montréal*. Québec : Presses de l'Université Laval, coll. Études urbaines, chapitre 2, p. 73-87.
- ISQ - Institut de la statistique du Québec (2014). *Nombre d'établissements cinématographiques actifs, par région administrative, Québec, 2008 à 2012*, Observatoire de la culture et des communications du Québec), http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/culture/cinema-audiovisuel/infrastructure-exploitation/infrastructure_exploitation_t_4_08_12.htm
- Lawson & Little Architects and Engineers (1927). « Proposed system of new thoroughfares and Parks for the Metropolitan district of Montréal », *La revue municipale*, décembre.
- Nantel, Guillaume Alphonse (1910). *La métropole de demain. Montréal agrandi et gouverné sur le plan de Paris*, Montréal, Typ. Adjutor Ménard.
- Polèse, Mario et Martin Roy (1999). « La dynamique spatiale des activités économiques au Québec. Analyse pour la période 1971-1991 fondée sur un découpage centre-périphérie », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 43, n° 118, p 43-71.
- Sénécal, Gilles, Pierre J. Hamel, Jean-Pierre Collin, Kathryn Jastremski, Nathalie Vachon et Marie-Ève Lafortune (2011). « Le pouls de l'agglomération : la mobilité à l'intérieur de l'axe Centre-Nord », dans Gilles Sénécal, *L'espace-temps métropolitain, forme et gouvernance de Montréal*. Québec : Presses de l'Université Laval, coll. Études urbaines, chapitre 4, p. 115-142.
- Sénécal, Gilles, Pierre J. Hamel, Rémi Haf, Claire Poitras et Nathalie Vachon (2000). *L'étude sur la problématique concernant l'aménagement du territoire et les changements climatiques*, Rapport, ministère de l'Environnement et Tables québécoise sur l'aménagement et les changements climatiques.
- Sénécal. Gilles (2005). « Les mégaplexes cinématographiques et le nouvel environnement périurbain de la région métropolitaine de Montréal », *Géographies et Cultures*, n° 53, p. 5-20.

Ville de Montréal (1944). *L'urbanisation de Montréal, Plan directeur, Rapport préliminaire*, Service d'urbanisme.

Ville de Montréal (1963). *Métropole, Les Cahiers d'urbanisme*, Service d'urbanisme, no 1.

Ville de Montréal (1964). *Métropole, Les Cahiers d'urbanisme*, Service d'urbanisme, no 2.

Ville de Montréal (1967). *Montréal, Horizon 2000*, Service d'urbanisme, Ville de Montréal, p. 21.

Ville de Montréal, (1964-1966). *Étude de la forme, Région de Montréal*, Service d'urbanisme et d'aménagement urbain, cahier 2.