Document généré le 1 juil. 2025 04:57

L'Actualité économique

Le déséquilibre urbain québécois

Laurent Michaud

Volume 44, numéro 1, avril–juin 1968

URI : https://id.erudit.org/iderudit/1003001ar
DOI : https://doi.org/10.7202/1003001ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)
1710-3991 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Michaud, L. (1968). Le déséquilibre urbain québécois. *L'Actualité économique*, *44*(1), 128–140. https://doi.org/10.7202/1003001ar

Tous droits réservés © HEC Montréal, 1968

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

Commentaires

Le déséquilibre urbain québécois

Dans le passé, l'aménagement spatial au Québec a été laissé aux mécanismes naturels de l'économie. Ceci a conduit à une concentration importante des activités économiques et de la population dans la région de Montréal.

Devant l'écart grandissant entre régions périphériques et régions prospères, on s'est aperçu que la croissance globale n'atténuait pas forcément les disparités régionales et on a commencé à intervenir.

Cependant, la politique d'intervention s'est trop appuyée sur des régions possédant de faibles potentialités de croissance et ne s'est pas suffisamment inspirée du principe de pôle de croissance.

Pour appliquer ce principe, des choix sont nécessaires, car nos ressources en hommes et en capitaux sont plus limitées que l'étendue spatiale susceptible de leur fournir des points d'application. De plus, il nous faut une meilleure connaissance de notre armature urbaine. Celle-ci a été peu étudiée dans le passé, puisqu'il n'existe, à notre connaissance, que deux études la concernant, dont une a été réalisée en utilisant des statistiques du recensement de 1951.

Après avoir souligné l'importance, les causes et les conséquences du déséquilibre urbain actuel, nous présenterons les objectifs qui nous semblent réalisables et nous suggérerons très rapidement quelques moyens pour obtenir un meilleur équilibre.

Le déséquilibre actuel

Son importance

Au point de vue économique. L'importance de Montréal et sa région, dans l'économie de la Province, n'est plus à démontrer. La seule région métropolitaine de Montréal concentrait, en 1966, plus de la moitié du pouvoir d'achat (52.3 p.c.) et des ventes au détail (53.3 p.c.) de toute la Province. De plus, les industries manufacturières de cette région ont une valeur de production qui représente 57.8 p.c. de celle du Québec [1]. Et ce dernier pourcentage s'élève à 67 p.c. si, à la zone métropolitaine, on ajoute l'ensemble des comtés périphériques situés dans un rayon de quelque 50 milles de Montréal [2]. On peut dire, en gros, que la région de Montréal rassemble les ⅔ des industries manufacturières de la Province, et que le dernier tiers qu'on trouve dans le reste de la Province est surtout constitué d'entreprises dont les activités principales reposent sur l'exploitation des richesses du sol et du sous-sol, sur l'emploi d'une main-d'œuvre bon marché, ou sur la présence d'un marché local et régional.

Si on prend comme indice les investissements industriels qui se sont effectués au cours des dernières années, il ne semble pas que cette situation soit en train de se modifier. Certains, en analysant l'évolution des investissements manufacturiers au cours de la dernière décennie, ont parlé d'un mouvement de décentralisation, puisque, en 1965, 65 p.c. de ces investissements ont été réalisés dans le reste de la Province. Mais, si l'on retire de ces investissements tous ceux qui ont été effectués par les industries liées aux ressources naturelles, on constate que la zone métropolitaine de Montréal draine à elle seule près de 46 p.c. des investissements effectués par les entreprises, dont la localisation est plus indépendante des facteurs naturels [3]. Il est fort probable que si nous pouvions isoler toute la région de Montréal, telle que définie par le ministère de l'Industrie et du Commerce, nous atteindrions les ⅔, sinon davantage.

---

1. *L'Actualité Économique*, avril-juin 1967 : « Montréal, métropole commerciale, financière et industrielle. »
2. C.O.E.Q. : *Pour une politique québécoise de développement régional*, p. III-54, document non publié.
3. C.O.E.Q. : *Pour une politique québécoise de développement régional*, p. III-58, document non publié.

Au point de vue culturel. Comme indice de l'importance culturelle de Montréal dans la Province, nous avons comparé le nombre d'étudiants inscrits dans les universités et dans les écoles universitaires. Nous avons constaté que 76 p.c. de ces étudiants étaient inscrits dans des institutions montréalaises en 1964-1965. On assiste cependant à une légère diminution depuis lors, puisqu'en 1966-1967 Montréal ne comptait que 70 p.c. des étudiants inscrits.

Au point de vue des équipements. Le poids de la métropole est tel dans la Province qu'elle accapare une bonne part des équipements provinciaux. Nous ne prendrons comme exemple que les équipements en autoroutes. Au cours des trois dernières années, le ministère de la Voirie a dépensé les 3/5 de son budget dans la région de Montréal. « Afin d'assurer le succès de l'Exposition universelle, ce ministère a exécuté des projets spéciaux et a accéléré un programme de voirie métropolitain qui, normalement, aurait dû s'échelonner sur une période d'au moins dix ans » [4]. Grâce à cet effort, la région de Montréal possède actuellement environ 20 p.c. des autoroutes de la Province [5]. Or, selon le Service d'Urbanisme de Montréal, si la croissance actuelle se poursuit, il faudra, d'ici l'an 2000, multiplier par cinq les cent milles d'autoroutes actuels.

Armature urbaine moins bien équilibrée que celle de l'Ontario. Alors que l'Ontario dispose de deux agglomérations dépassant les 400,000 habitants en dehors de la région de Toronto, la province de Québec ne possède que Québec dans cette catégorie en dehors de la région de Montréal. De plus, l'Ontario a trois autres centres de plus de 100,000 habitants dont deux atteignent les 200,000. Le Québec, au contraire, n'a que quatre autres agglomérations, dont la population varie entre 50,000 et 100,000 habitants.

La ville de Montréal à elle seule rassemble 41 p.c. de l'emploi manufacturier du Québec, alors que Toronto n'en compte que 21 p.c. Dix villes seulement cumulent 60 p.c. de l'emploi manufacturier au Québec, alors qu'en Ontario il en faut 30 pour obtenir un pourcentage équivalent.

---

4. Compte rendu d'une entrevue avec M. Georges L. Huot, directeur du Service des essais et recherches du ministère de la Voirie, publié dans *Le Soleil* du 16 mai 1967.

5. En outre, il importe de faire remarquer que Montréal est le foyer central du réseau d'autoroutes dans la Province, en ce sens que quelques villes du niveau supérieur (Québec, Sherbrooke) sont reliées à Montréal par autoroute, mais qu'il n'existe pas de liaisons autoroutières transversales entre les autres villes principales.

Ces quelques données nous montrent que le niveau supérieur de l'armature urbaine de l'Ontario est moins concentré que celui du Québec.

Ses causes

Les causes d'un tel phénomène de concentration sont multiples. On les retrouve dans tous les pays actuellement, sauf une qui nous apparaît particulière au Québec.

Les *économies externes* [6] qu'obtiennent les entreprises dans les agglomérations ont été souvent citées comme causes principales.

Plusieurs ont aussi fait remarquer que, dans notre système actuel, de nombreux *coûts* engendrés par la concentration *ne sont pas assumés* entièrement par les entreprises et par les particuliers. N'y a-t-il pas plusieurs déséconomies dont le fardeau est supporté de manière plus ou moins diffuse par l'ensemble de la collectivité ? Les coûts d'encombrement (ronds-points, boulevards périphériques, métro, etc.) sont-ils assumés entièrement par les Montréalais qui les utilisent régulièrement ? Une part de ces coûts n'est-elle pas couverte par l'ensemble des contribuables de la Province ?

Certains *services rares,* payés avec les deniers publics, sont aussi localisés à Montréal, favorisant ainsi la concentration. Nous citerons comme exemple la Place des Arts, les locaux de Radio-Canada et les universités [7].

Mais à ces causes s'en ajoute une qui est particulière au Québec et que nous appelons le *clivage culturel entre Montréal et le reste de la Province*. L'agglomération montréalaise, en effet, est la seule ville [8] qui, au Québec, offre aux entrepreneurs anglophones un climat culturel largement imprégné par la culture anglo-saxonne.

---

6. Le terme « économies externes » signifie que les industries réalisent des économies grâce à la présence des autres industries ou grâce aux facilités et aux services qu'elles trouvent autour d'elles dans une agglomération. Par exemple, une entreprise profitera de l'existence d'un important marché du travail dont la présence est due à celle de toutes les industries. Cf. Flamant M., « Concept et usage des économies externes », *Revue d'Économie politique*, janv.-févr. 1964, pp. 93 à 110.

7. Plusieurs de ces services doivent être situés à Montréal. Cependant, certains services ne pourraient-ils pas être davantage décentralisés ou encore quelques autres villes de la Province ne pourraient-elles pas recevoir une part plus importante de ces services en vue d'accroître leur pouvoir d'attraction ?

8. On pourrait peut-être ajouter la ville de Hull, mais on sait que le pouvoir d'attraction de cette ville, à ce point de vue, ne dépend pas d'elle-même mais de la présence d'Ottawa.

On a constaté, en effet, dans plusieurs pays, que les facteurs humains déterminent de plus en plus la localisation de nombreuses entreprises [9]. Celles qui emploient un fort pourcentage de cadres se localisent souvent en tenant compte du désir des cadres de trouver un climat social et culturel qui plaît à leurs familles. Les secteurs de pointe, comme celui des fabrications métalliques et électroniques ainsi que celui des produits pharmaceutiques et chimiques, emploient précisément de nombreux cadres, à cause de la part importante que prend la recherche au sein de ces secteurs. C'est dans ces secteurs qu'on trouve de nos jours les grandes industries motrices. Celles-ci se caractérisent par de grosses usines ; en outre, elles font en général partie d'une structure oligopolistique, leur marché est national ou international et, enfin, leur taux de croissance est supérieur au taux de croissance national [10]. Elles sont motrices parce que, lorsqu'elles s'installent dans une agglomération, à leur apport positif important s'ajoutent plusieurs sous-traitants ou industries qui leur sont techniquement liées. Comme leurs produits exigent un fort pourcentage de matière grise, le coût des transports représente une part peu importante dans leur coût de production, ce qui les rend assez indépendantes dans leur localisation. Elles sont en général attirées par les agglomérations urbaines pour les raisons mentionnées auparavant et pour satisfaire les cadres.

Nous avons vérifié cette hypothèse au Québec et nous avons constaté que la production du matériel de télécommunications et d'appareils électroniques était concentrée dans une proportion de 99 p.c. dans l'île de Montréal. De même, l'industrie des produits pharmaceutiques et des produits chimiques est concentrée en grande partie à Montréal ou à proximité de Montréal. Seules les entreprises d'explosifs et de munitions sont plus décentralisées. Or, ce sont les entreprises les plus traditionnelles et les moins motrices du

---

9. Sporck, « Le rôle croissant des facteurs humains dans la localisation des industries », *Bulletin de la Société belge d'études géographiques*, tome XXXII, 1963 no 1.

10. F. Perroux, *Note sur la notion de pôle de croissance*, cahiers de l'I.S.E.A. 1955 ; *La firme motrice dans une région et la région motrice*, cahiers de l'I.S.E.A., mars 1961, supplément no III ; F. Rosenfeld, *Les firmes motrices et la comptabilité régionale*, cahiers de l'I.S.E.A., octobre 1962, supplément no 130 ; *L'industrie motrice dans la région et dans l'espace économique intégré, l'exemple de l'industrie mécanique dans la Province de Turin*, cahiers de l'I.S.E.A.

secteur [11]. Pourquoi la ville de Québec, par exemple, qui atteint les 450,000 habitants, ne réussit-elle pas à attirer ce genre d'industries ? Nous pensons qu'un des obstacles est le caractère trop francophone de cette ville. Nul n'ignore, en effet, que, en Amérique du Nord, les secteurs en cause sont commandés par des entrepreneurs anglo-saxons. Notre hypothèse est que ceux-ci préfèrent Montréal à toute autre ville du Québec, parce qu'eux et leur cadre s'y sentent moins dépaysés.

Ses conséquences

Puissance d'attraction de Montréal. Avec de tels avantages on ne peut se surprendre de voir Montréal jouer le rôle dans la Province d'une véritable pompe aspirante. C'est ainsi que, entre 1956 et 1961, la région de Montréal a été la seule avec la région de l'Outaouais et celle de la Côte-Nord/Nouveau-Québec à avoir une croissance démographique supérieure à sa croissance naturelle. Toutes les autres régions ont perdu une partie de leur croissance naturelle par l'émigration. Il est frappant de constater que la région de Québec elle-même a perdu le quart de sa croissance naturelle [12]. Quant à la région de l'Outaouais, nul n'ignore que sa croissance s'explique par la présence en son sein d'une partie du pôle d'Ottawa, dont le dynamisme nous échappe en grande partie. Il ne reste donc, en dehors de la région de Montréal, que la région Côte-Nord/Nouveau-Québec qui aurait eu un mouvement migratoire positif. Tous savent que ce mouvement est relié surtout à l'exploitation des mines de fer de Schefferville.

Aussi, le Service d'Urbanisme de Montréal a-t-il prévu que, si les tendances actuelles se poursuivent, la région de Montréal qui comprenait, en 1961, 2,500,000 habitants en comprendra 4,834,000 en 1981. Cet accroissement se répartirait ainsi [13] :

croissance naturelle :	1,374,000
immigrants provinciaux :	360,000
immigrants étrangers :	600,000

11. M.I.C., *Regards sur l'industrie québécoise*, brochures numéros 9 et 13.
12. C.O.E.Q. : *Pour une politique québécoise de développement régional*, p. III-12
13. Welp, H. et Gohier, J.P., *Population Projections for the Montreal Region, 1981, Assumptions, Methods and Results*, département d'urbanisme, ville de Montréal, mars 1964.

Croissance anarchique. Si, au moins, la croissance de la région de Montréal se faisait selon un plan rigoureusement élaboré, les inconvénients de ce déséquilibre seraient moins grands. Cependant, tous savent dans quel chaos cette croissance se fait. Les experts du Service d'Urbanisme de Montréal ont montré récemment, en présentant leur plan prospectif « Horizon 2000 », avec quelle improvisation la région croît. « Souvent », nous disent-ils, « c'est dans la plus grande incohérence que se conjuguent le commerce, l'industrie et l'habitat » [14]. Et les spéculateurs s'en donnent à cœur-joie. Les mêmes experts estiment que ceux-ci ont mis la main sur des terrains trois fois plus grands que le territoire déjà englobé par la ville. Au gré des caprices de ces spéculateurs, déjà doivent se disperser un peu partout les citoyens en quête d'une résidence et les entreprises qui cherchent à s'installer. La ville s'émiette et le coût des services publics s'en trouve haussé d'autant. Un plan d'aménagement permettrait d'économiser d'importantes sommes d'argent non seulement du côté des citoyens victimes de la hausse artificielle créée par les spéculateurs fonciers, mais aussi du côté des pouvoirs publics qui paient très cher le développement anarchique du territoire.

Coûts de la concentration. Serait-il plus rentable pour l'économie québécoise d'avoir, en l'an 2000, une armature urbaine très fortement concentrée dans la région de Montréal ou une armature plus déconcentrée avec quelques pôles de croissance mieux développés ailleurs dans la Province ?

Une réponse positive à la première question suppose, en somme, qu'il n'existe pas de seuil à la concentration, que les économies externes sont toujours plus élevées que les déséconomies externes, qu'une société a toujours avantage à se concentrer de plus en plus.

Or, du seul point de vue économique, la réponse est loin d'être certaine. Quelques études récentes ont essayé de montrer, en Europe et aux États-Unis, qu'un tel seuil existe [15]. Certes, à cause de la complexité du problème et de l'état embryonnaire de ce champ d'étude, les résultats ne sont pas encore convaincants. De nombreux pays industrialisés qui possèdent des villes énormes ont été

14. Extrait du commentaire du film « Horizon 2000 », paru dans le journal *Le Devoir* du 19 août 1967.

15. Labasse, Jean, *L'organisation de l'espace*. Hermann, Paris, 1965, p. 270.

si peu convaincus des avantages de cette concentration, qu'ils font des efforts considérables pour atténuer la croissance de ces villes. Le livre de M. Peter Hall, intitulé : *Les villes mondiales,* qui traite des moyens utilisés et des difficultés rencontrées pour atténuer et planifier l'accroissement des agglomérations de Londres, Paris, le Ranstad-Holland, la région Rhin-Ruhr, Moscou, New-York et Tokyo, est révélateur à ce point de vue.

Si nous considérons maintenant les coûts humains qu'engendrent de telles agglomérations, on peut se demander si le progrès dont elles sont l'un des symboles n'est pas trop payé par leur population. Nous pensons à la pollution de l'air et des eaux, à la fatigue nerveuse des habitants. À ces objections, les tenants de la concentration emploieront les arguments suivants : ces problèmes sont en voie d'être résolus par le progrès technique, nous n'avons pas à faire face ici aux mêmes structures en place, étant dans un pays neuf ou, encore, les populations s'y plaisent puisqu'elles y demeurent et y affluent. Il faut cependant faire remarquer que, à mesure que le progrès technique a apporté des solutions dans le passé, la complexité des problèmes s'est accrue avec les agglomérations, qu'actuellement Montréal peut difficilement être comparée avantageusement aux autres agglomérations, même si sa croissance est plus récente. Quant aux populations, ont-elles le choix de vivre ailleurs avec le même revenu ? Certes pour de nombreux privilégiés leur revenu leur permet d'atténuer ces inconvénients. Ils peuvent loger à la périphérie dans des banlieues agréables et tous les *week-ends* se payer un bain régulier de plein air. Mais la masse de la population ne jouit pas des mêmes avantages. C'est ainsi que les experts du Service d'Urbanisme de Montréal nous disent que la moitié seulement des Montréalais peuvent se payer ce luxe actuellement.

Constatant que Montréal a le revenu *per capita* le plus élevé de la Province, certains utilisent cet argument pour conclure que notre population a avantage à affluer à Montréal. Il reste que, en utilisant les chiffres du recensement de 1961, un économiste montréalais a pu soutenir que le tiers de la population de la zone métropolitaine, soit plus de 700,000 personnes, vivait soit dans la pauvreté, soit dans une situation économique inférieure et précaire.

Bien entendu, tous les coûts humains ne sont pas chiffrables. Mais on peut se demander si la santé physique et mentale moyenne

de notre population québecoise ne serait pas meilleure si, en l'an 2000, notre armature urbaine était moins fortement concentrée dans la région de Montréal.

Croissance insuffisante dans les autres régions. Une dernière conséquence néfaste du déséquilibre actuel concerne la croissance insuffisante des autres régions de la Province. On y trouve des populations qui ne sont pas utilisées à leur pleine capacité. Des rapports gouvernementaux ont montré récemment comment le chômage croît et comment, à l'inverse, les revenus s'abaissent à mesure qu'on s'éloigne de la région de Montréal. Un effort de croissance dans les autres régions, loin d'être incompatible avec la croissance économique de Montréal, peut, au contraire, favoriser celle-ci en accélérant la croissance de toute l'économie de la Province.

La politique d'équilibre à poursuivre

Les objectifs d'une telle politique

Devant de telles conséquences une politique d'équilibre est nécessaire. Cette politique doit se fixer deux objectifs :

— planifier la croissance de la région de Montréal,
— faire croître davantage les autres régions.

Montréal, qu'on le veuille ou non, continuera à croître, ne serait-ce que par sa croissance naturelle. Nous avons vu, en effet, que selon les prévisions du Service d'Urbanisme de Montréal, 59 pour cent de la croissance démographique de l'agglomération au cours des quinze prochaines années sera due à ce seul facteur. De plus, les exemples étrangers nous montrent à quel point il est difficile d'atténuer la croissance des grandes métropoles.

Il convient cependant de mettre fin à la croissance anarchique actuelle. Le Service d'Urbanisme de la Ville de Montréal a déjà commencé à œuvrer en ce sens. Ses travaux risquent d'être toujours plus ou moins bien vus par les autres municipalités de la région, parce que ce Service dépend de la Ville de Montréal. Un organisme régional de coordination, dont les structures restent à être définies, devra être créé tôt ou tard afin de poursuivre ces travaux et de les rendre acceptables pour l'ensemble des habitants de la région. De plus, il faudra que le plan de la région de Montréal

ainsi réalisé soit compatible avec un plan d'aménagement plus global qui couvrira l'ensemble de la Province.

Une telle planification favorisera l'essor économique de la Province en rendant le pôle de croissance principal du Québec plus dynamique et plus humainement viable.

On voit donc qu'il ne s'agit pas d'opposer le sort de Montréal à celui des autres régions de la Province. En effet, Montréal étant le pôle moteur de la Province, il convient de lui conserver suffisamment de dynamisme, sinon la croissance des autres régions se trouvera elle-même compromise.

Mais simultanément il faut envisager la croissance des autres régions en cherchant à stimuler leur autodéveloppement. Si nos efforts en dehors de la région de Montréal réussissent, il en résultera une diminution du nombre d'émigrants provinciaux vers Montréal, ce qui diminuera d'autant les coûts de la concentration et facilitera l'effort de planification à l'intérieur de la région. De plus, les autres régions participeront ainsi de façon plus efficace à la croissance économique de la Province.

Les contraintes que nous imposent les conditions économiques modernes

En mentionnant, auparavant, quelques causes expliquant la concentration sur Montréal, nous avons en même temps présenté les principales causes à l'origine du phénomène d'urbanisation et d'agglomération. Celles-ci pourraient être résumées ainsi :

— tendance à la concentration à l'intérieur de grandes usines pour profiter de la division du travail et du progrès technique ;
— tendance à la concentration dans des agglomérations pour profiter des économies externes ;
— coûts de la concentration insuffisamment assumés par les entreprises et les particuliers ;
— services rares ;
— interdépendance croissante entre le tertiaire et le secondaire.

Nous avons aussi fait remarquer que les industries importantes qu'on trouve en dehors de la région de Montréal étaient surtout liées à l'exploitation des ressources du sol et du sous-sol, à une main-d'œuvre bon marché ou au marché local et régional. Il nous semble,

cependant, que l'économie de la Province est arrivée à un point où il lui faudra davantage s'orienter vers la production de biens de plus en plus perfectionnés, à cause de la main-d'œuvre plus éduquée que ne manquera pas de produire en moyenne et en longue période la politique d'éducation actuelle. On devra donc créer de plus en plus des industries d'une haute technicité dans d'autres régions de la Province, si l'on ne veut pas voir un exode de cerveaux vers Montréal et l'Ontario. Or, nous avons vu qu'un facteur important de localisation de ces industries était le phénomène d'agglomération.

Une politique de pôle de développement [16]

Pour atténuer le déséquilibre, une politique de développement des régions en difficulté a été amorcée au cours des dernières années. Citons principalement la loi de l'A.R.D.A. et celle des zones « désignées ». De plus, plusieurs études ont été réalisées dans quelques régions dont les Cantons-de-l'Est, la Mauricie, la Gaspésie, la Vallée de la Rouge, l'Etchemin, le Saguenay-Lac-St-Jean. On voit donc que les principaux efforts ont été concentrés dans des régions rurales, périphériques et à fort taux de chômage. Or, ces régions, si elles méritent d'être aidées, ne sont précisément pas celles qui peuvent servir le plus efficacement à atténuer le déséquilibre. On sait que les régions rurales continueront à subir un exode et que, le plus souvent, l'agriculture la plus prospère est à proximité des grands centres urbains. Quant aux zones « désignées », le critère chômage qu'on utilise est un indice de la faible potentialité des centres choisis à engendrer la croissance.

Le phénomène d'agglomération, dont nous venons de parler, s'inscrit dans le mouvement plus général d'urbanisation qu'on retrouve dans tous les pays industrialisés actuellement et qui doit se poursuivre au cours des prochaines décennies au Québec, puisque, selon les dernières prévisions du Conseil économique du Ca-

16. Certains auteurs ont insisté sur le fait que le concept de « pôle de croissance » analysé par F. Perroux n'incluait pas nécessairement l'idée de concentration géographique et qu'il désignait le plus souvent toute industrie ou action motrice. Cependant, l'auteur l'emploie parfois dans le sens de complexe industriel ou d'unité motrice complexe. Il utilise alors le terme « pôle de développement ». Cf. F. Perroux, *L'économie du XXème siècle*, p. 176.

nada, en 1980, 86 pour cent de la population québecoise habitera dans les villes.

Pour faire progresser les autres régions, on doit tenter de maîtriser autant que possible cette urbanisation qui est à l'origine du déséquilibre, parce qu'elle a été trop livrée à elle-même. Ceci suppose tout un programme de recherches pour analyser notre armature urbaine.

Déjà les études du ministère de l'Industrie et du Commerce ont permis d'établir une certaine hiérarchie entre les centres. Il convient de poursuivre les études dans cette voie pour connaître la fonction des centres, leur interdépendance et la qualité de leurs équipements actuels. Ainsi on pourra mieux répartir les équipements futurs en les adaptant étroitement aux fonctions dégagées.

On doit aussi s'efforcer de reproduire le phénomène d'agglomération ailleurs dans la Province, soit en s'appuyant sur quelques villes qui ont déjà atteint une certaine dimension, soit en essayant d'accroître la potentialité de quelques centres par de meilleures liaisons avec des centres voisins.

Nous disons bien quelques centres, car la reproduction du phénomène n'est possible que par une concentration d'efforts simultanés dans une zone restreinte. Or la limite de nos moyens ne nous permet pas de multiplier ces efforts en de nombreux endroits. De plus, cette concentration devra être d'autant plus grande que la force d'attraction de Montréal est importante.

Le ministère de l'Industrie et du Commerce a présenté récemment un document qui a conduit à la division du Québec en dix régions et vingt-cinq sous-régions administratives. De plus ce document désigne six centres principaux, seize centres secondaires, trente-deux centres tertiaires et trente-trois centres quaternaires.

En première approximation, nous pensons que ce sont surtout les cinq centres principaux désignés en dehors de la région de Montréal qui offrent le plus de possibilités pour créer de futurs pôles de développement.

Parmi ces 5 pôles principaux, deux ont atteint une dimension suffisante pour que le phénomène d'agglomération puisse être stimulé avec moindre difficulté. Il y a Hull qu'on peut difficilement dissocier d'Ottawa. Ce centre commence à attirer des industries de pointe. Québec, avec ses 450,000 habitants, est peu industrialisée.

Cette ville mériterait qu'on y consacre une certaine priorité.

Quant aux trois autres centres (Sherbrooke, Trois-Rivières et Chicoutimi), on pourrait leur accorder aussi une certaine priorité en vue de leur faire dépasser le plus rapidement possible le seuil critique de 250,000 habitants qu'a découvert Thompson [17] aux États-Unis, seuil au-delà duquel la croissance d'une économie urbaine devient cumulative et irréversible. Par exemple, il y aurait possibilité d'accroître la potentialité de Trois-Rivières en améliorant ses liaisons avec Shawinigan. De même, une plus forte liaison de Chicoutimi avec Bagotville, Port-Alfred, Arvida, Jonquière et Kénogami pourrait favoriser l'éclosion d'un pôle.

De plus, une amélioration des voies de communication entre ces pôles pourrait leur permettre de s'épauler mutuellement devant le concurrent montréalais. Ainsi, la construction d'une route transquébécoise entre Sherbrooke et Trois-Rivières favoriserait les échanges entre ces deux villes.

Ces suggestions sont présentées ici à titre d'hypothèses, en vue de montrer à quel point il est important de poursuivre l'analyse de notre armature urbaine [18] pour mieux éclairer les choix que nous impose le phénomène de concentration actuel.

En bref, nous pensons qu'au lieu de favoriser un seul pôle énorme, avec quelques pôles satellites dans la région de Montréal, il vaut mieux dans le reste de la Province en stimuler quelques autres de dimension suffisante pour que les phénomènes d'économies externes puissent jouer. Ces pôles engendreront graduellement la croissance dans leur région et les phénomènes d'encombrement, fruits des énormes métropoles, seront réduits.

Laurent MICHAUD

17. Wilbur R. Thompson, *A Preface to Urban Economics*, Resources for the Future, Baltimore, Johns Hopkins Press, 1965, p. 24.

18. Pour plus de précision à ce sujet, voir : Laurent Michaud et Serge Timothée, *Le développement urbain*, rapport publié par le Conseil d'Orientation économique du Québec ; B.E.A.R. dans *Planification du Développement Régional*, février 1968.