



Infrastructure  
Canada

---

**LIENS, INFRASTRUCTURE ET L'AVENIR DES  
COLLECTIVITÉS CANADIENNES, GRANDES OU  
PETITES : UN CADRE D'ANALYSE**

Mario Polèse  
INRS - Urbanisation, Culture et Société  
Université du Québec

Préparé pour

**Créer, connecter et mettre en commun les connaissances : un  
dialogue sur les liens entre les collectivités**

Le 3 mars 2005

**Mario Polèse**

INRS - Urbanisation, Culture et Société  
Université du Québec  
Montréal, Qc, H2X 2C6

[mario.polese@ucs.inrs.ca](mailto:mario.polese@ucs.inrs.ca)

# Liens, infrastructure et l'avenir des collectivités canadiennes, grandes ou petites : un cadre d'analyse

## Introduction

Le présent document a pour objet de proposer un cadre pour analyser les liens entre les collectivités canadiennes, en s'inspirant de deux documents (Reimer, 2005, Simmons, 2005), qui ont été présentés au dialogue structuré « Créer, connecter et partager les connaissances : dialogue sur les liens entre les collectivités », organisé par Infrastructure Canada, de concert avec le Réseau canadien de recherche en politiques publiques (RCRPP), à Ottawa, le 3 mars 2005.

Même si au départ ils envisageaient la situation d'un point de vue différent, Reimer (2005) et Simmons (2005) sont parvenus, dans l'ensemble, à des conclusions similaires. L'économie canadienne, la population, et les liens entre elles, continuent de se polariser autour des grands centres urbains, d'où le risque concomitant que les petites collectivités situées à distance soient de plus en plus marginalisées. Comme l'affirme Simmons (2005 : 4) «...la structure des contacts rehausse la hiérarchie urbaine ». À juste titre, Reimer (2005 : 10) se préoccupe des tendances que l'on observe. Il plaide en faveur de l'adoption d'une approche visant à soutenir les régions rurales : «...nous avons besoin d'un cadre qui ne marginalise pas les localités rurales et éloignées...».

Il existe une littérature abondante, confirmant les tendances observées par Reimer et Simmons (Bourne, 2000, Bourne and Simmons, 2003, 2004, Coffey, 2004, Polèse et Shearmur, 2002, Slack *et al*, 2003). Des tendances analogues sont observées dans d'autres pays ayant une géographie similaire à celle du Canada (Ausstat, 2000, Forth, 2000, Hanell *et al*, 2002). Il ne fait guère de doute qu'il s'agit là de tendances bien enracinées qui reposent sur des assises structurelles solides. En fait, la concentration spatiale s'est accélérée au Canada ces dernières années. Dans le présent document, je vais tenter d'expliquer pourquoi, en puisant souvent dans les concepts et les théories de l'économie régionale, ce qui me permettra de proposer les grandes lignes d'un cadre analytique propice à la réflexion au sujet des liens et des collectivités. En économie régionale, on insiste sur l'importance du rôle de l'espace (distance /proximité) dans les relations humaines. Reimer (2005 : 9) conclut d'ailleurs «...*qu'il faut toujours prendre en compte la distance et la densité...*» (ses italiques). J'abonde en son sens, mais je reformule en affirmant que *la densité et la distance importent davantage qu'auparavant*. Les raisons pour lesquelles je fais cette affirmation deviendront plus claires, je l'espère, à mesure que vous prendrez connaissance de mon raisonnement.

Avant d'aller plus loin, j'aimerais cependant préciser davantage l'objet de mon propos. Dans le présent document, je n'aborde que les liens qui existent entre les collectivités qui sont séparées dans l'espace. Je ne traite pas des liens au sein des régions urbaines, ni des liens entre les quartiers voisins, par exemple, ce qui ne veut pas dire, bien sûr, que de tels liens ne sont pas importants. En fait, ils le sont. Toutefois, ils soulèvent un ensemble complètement différent de questions qui sont liées, par exemple, à la planification urbaine, au transport en commun, aux

répercussions environnementales et à la cohésion sociale des villes. Pour les aborder, il convient donc de puiser dans une littérature différente et dans des concepts différents. Ces précisions apportées, je reviens maintenant à l'objet du présent document.

### **L'économie dépend de plus en plus des liens face-à-face**

La Figure 1 illustre l'évolution structurelle de l'économie canadienne au cours des trois dernières décennies<sup>1</sup>. À l'instar des autres pays industrialisés, le Canada a vu le secteur des services connaître la croissance la plus rapide, en particulier dans les services scientifiques et techniques, les services professionnels et les services de divertissement et de loisirs connexes. La croissance a été particulièrement rapide dans la première catégorie, où l'emploi a presque décuplé. Qu'est-ce que ces sous-secteurs ont en commun? Ils dépendent beaucoup des contacts face-à-face et de l'interaction humaine directe. Pourquoi ces liens face-à-face sont-ils nécessaires? Simplement, parce qu'il s'agit souvent d'activités « créatives » (pour utiliser un terme actuellement à la mode) ayant un contenu de savoir élevé, où la spontanéité, l'imagination et le contact informel jouent un rôle important dans la productivité. Parallèlement, la nécessité d'établir et de renforcer la confiance, surtout pour les activités les plus sensibles à l'information (R-D, investissement, etc.), alimente aussi la demande de liens face-à-face.

La question évidente, alors, est la suivante : pourquoi la TI n'a-t-elle pas réduit la demande de liens face-à-face? Le courrier électronique (un lien électronique) ne devrait-il pas contribuer à réduire le besoin de se rencontrer? La TI a, semble-t-il, des répercussions tout à fait contraires et contribuerait à *accroître* la demande de liens face-à-face. Gasper et Glaeser (1998) soutiennent que les liens électroniques et les liens face-à-face se complètent, plutôt que de se remplacer. Les gens qui communiquent régulièrement par courriel devront éventuellement se rencontrer. En d'autres mots, la TI a engendré une nouvelle demande de liens face-à-face. La même chose s'est produite, soulignent Gasper et Glaeser, il y a un siècle avec l'introduction du téléphone. Tout porte à croire qu'ils ont raison. La demande de voyages d'affaires par avion (sans tenir compte du 11 septembre) n'a jamais crû aussi rapidement qu'au cours des dernières décennies. Cette constatation met aussi en lumière une contradiction apparente. Alors que les liens s'établissent de plus en plus à grandes distances (comme l'a fait valoir Simmons), ce qui semble indiquer l'affaiblissement de la distance, les lieux où sont établis de tels liens sont de plus en plus polarisés, ce qui laisse supposer le renforcement de la distance. Les liens générés par la TI sont en grande partie omniprésents (à tout le moins à l'extérieur des pays et des régions les plus pauvres), ce qui donne lieu à des liens *insensibles à la distance*, mais qui doivent être complétés par des contacts face-à-face *sensibles à la distance*.

Les secteurs de l'économie qui croissent le plus rapidement produisent généralement des services, c'est-à-dire des intrants intermédiaires dans le processus de production. C'est certainement le cas de la plupart des services scientifiques et techniques. En d'autres mots, la production de biens (fabrication) est de plus en plus liée à un ensemble de services qui dépendent

---

<sup>1</sup> Un mot sur les données. Les chiffres dont il est question dans le présent document sont tirés d'une base de données exploitée à l'INRS, à Montréal, fondée sur des calculs spéciaux de Statistique Canada – créée initialement de concert avec William J. Coffey (Université de Montréal) et plus récemment avec Richard Shearmur (INRS). Les classifications industrielles sont uniformisées au fil du temps, et elles sont compatibles avec les codes du SCIAN. Les zones géographiques (limites) sont aussi uniformisées au fil du temps.

de liens face-à-face (voir aussi la section 4). Cette évolution de la structure de production va se poursuivre dans la foulée de l'augmentation du contenu en savoir des biens fabriqués. La croissance du marketing et des investissements directs sur de grandes distances (liens financiers) a d'ailleurs des répercussions similaires. La gestion d'une usine à distance est facilitée par la TI, mais elle doit être soutenue par des réunions entre la direction, l'équipe technique et les spécialistes du marketing aux deux extrémités.

En résumé, les liens électroniques, les liens de production, les liens de commerce et d'investissement et les liens face-à-face sont souvent interdépendants. La croissance de l'un va alimenter l'autre. Dans une économie où le savoir et le contenu créatif des produits (biens et services) ne cessent de croître, souvent commercialisés à grande distance, nous devrions nous attendre à ce que s'intensifie aussi la demande de liens face-à-face.

### **Les liens face-à-face donnent naissance à des villes**

Les villes existent, essentiellement, en vue de faciliter l'établissement de liens face-à-face. Comme l'a affirmé l'éminent économiste urbain américain, R. Lucas (1988; 39) : « Pourquoi les gens acceptent-ils de payer les loyers demandés à Manhattan ou au centre-ville de Chicago, si ce n'est pas pour être près d'autres gens? »<sup>A</sup>. Pourquoi en effet une entreprise accepterait-elle de payer le loyer et les salaires élevés que commande un endroit comme Toronto, Montréal ou Vancouver, si elle pouvait l'éviter? Comme le montre la Figure 2, la propension des établissements de services scientifiques et techniques (mesurée par l'emploi) à s'établir dans les grandes villes canadiennes n'a pas varié sensiblement au cours des trois dernières décennies<sup>2</sup>. La raison en est simple : les entreprises continuent de dépendre des contacts face-à-face.

La nature non standardisée des services de pointe, conjuguée à la demande en mutation constante, renforce leur besoin d'être dans les grandes villes. Un des avantages des grandes villes, c'est la diversité des contacts possibles. Où ailleurs qu'à New York (peut-être à Toronto ou à Montréal) est-on susceptible de trouver un comptable portugais, versé dans la réglementation du commerce international et qualifié pour pratiquer au Brésil? Pour une entreprise de services-conseils qui souhaite soumissionner pour décrocher un contrat de la Banque mondiale, il peut être crucial d'avoir accès rapidement à une telle personne. De même, une agence de publicité peut avoir besoin d'un chanteur d'opéra aujourd'hui, d'un orchestre symphonique le lendemain et d'un spécialiste en infographie le surlendemain. Pour sa part, un laboratoire de recherche peut avoir besoin dans un court délai de scientifiques de diverses disciplines. L'industrie du divertissement dépend, quant à elle, d'un large éventail de liens face-à-face (acteurs, musiciens, techniciens, etc.), dont les combinaisons varient sans cesse.

Le rapport entre les villes et les liens face-à-face comporte aussi un second niveau. Jusqu'à présent, nous avons abordé l'éventail de liens face-à-face entre les gens qui vivent dans la même

---

<sup>A</sup> Traduction

<sup>2</sup> La méthodologie sur laquelle reposent les figures 2 et 3 est expliquée dans Polèse et Shearmur (2002, 2004). En termes simples, les observations centrales englobent les RMR du Canada ayant toute une population de plus de 500 000 habitants, ainsi que toutes les localités situées dans un rayon correspondant à une heure de voiture. Les observations périphériques englobent tout le reste. L'axe vertical (Y) donne le quotient de localisation de chaque groupe d'observations, une mesure de sa force relative dans l'industrie donnée.

ville. Il est facile de constater que les grandes villes sont manifestement avantagées<sup>3</sup>. Cet avantage est accru par l'accès supérieur que les grandes villes offrent aux liens face-à-face à distance. La polarisation des liens face-à-face dépendant des voyages par avion est attribuable en grande partie à l'économie du transport aérien, sensible aux économies d'échelle. Seuls les grands marchés ayant un volume élevé peuvent offrir un service fréquent et rentable. Les vols entre Montréal et New York sont beaucoup plus fréquents (et généralement moins coûteux) que ceux entre Montréal et, disons, Rimouski. Pour leur part, les gens d'affaires à Rimouski n'ont pas accès à un lien aérien-lien face-à-face direct avec New York. Ils doivent consacrer plus de temps et plus d'argent (en voyageant par avion à partir de Montréal) pour établir des relations actives avec leurs associés à New York. Il n'est donc guère surprenant, compte tenu du choix, qu'un établissement québécois qui entretient des liens étroits avec New York préfère s'établir à Montréal. Pour nos amis à Rimouski, si le besoin de se réunir face-à-face avec les associés de New York augmente au-delà d'un certain point, les pressions pour qu'ils déménagent à Montréal pourraient devenir irrésistibles.

Dans la Figure 2, les résultats relatifs aux petites collectivités périphériques (10 000 à 25 000 habitants) révèlent que demeure l'attrait exercé par les grandes villes. Le quotient de localisation de ces collectivités s'est en effet replié sensiblement entre 1971 (ligne pointillée) et 2001 (colonne). Il témoigne de la fin de l'essor de l'exploration des ressources (surtout pétrolières et minières) des années 1970, concentrée principalement dans le nord de l'Alberta et au Québec. Ces industries employaient un grand nombre d'ingénieurs, de géologues, etc. qui ont quitté ces régions une fois l'essor terminé. Lorsque l'attrait des ressources a fléchi, la distribution spatiale des services scientifiques et techniques a repris son évolution « normale », comme le montre la relation positive systématique (en 2001) entre les quotients de localisation et la taille des villes<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> À ce sujet, permettez-moi de citer un extrait d'une enquête récente menée à New York et publiée dans *The Economist* (2005 : 6, 10) : Les discussions et les relations, au sens large, sont l'essence et l'avantage comparatif de New York, et (4 pages plus loin) ...un concept ou un rapport peut être envoyé par courriel à partir de n'importe où dans le monde, mais une poignée de mains, un déjeuner et deux personnes qui se regardent droit dans les yeux demeurent toujours aussi populaires.

<sup>4</sup> Les valeurs légèrement supérieures, pour les villes de même taille, des villes périphériques sur les villes « centrales » (près des régions métropolitaines) témoignent du rôle central que jouent les premières.

## Les liens et le choix des lieux d'établissement

La concentration des services de production dans les grandes villes influe sur le choix des lieux d'établissement des autres secteurs, principalement parce que la consommation de ces services dépend des liens face-à-face. La Figure 3 est analogue à la Figure 2, mais elle porte sur la fabrication à valeur ajoutée moyenne, qui comprend les produits électroniques, les machines, les meubles et le matériel de transport (sauf l'aérospatiale). J'ai choisi cette catégorie industrielle parce qu'elle devrait être plus « mobile », alors que les industries d'exploitation des ressources (usines de pâte et papier, alumineries, etc.) seront logiquement attirées par les endroits où se trouvent les ressources, et les industries de technologies de pointe, par les grands centres urbains.

La Figure 3 nous révèle que la fabrication à valeur ajoutée moyenne est, en termes relatifs, concentrée dans les petites villes et les villes de taille moyenne. Henderson (1997) a donné une explication admirable de ce phénomène. En gros, comme de telles industries sont d'importants consommateurs d'espace et n'ont généralement pas besoin de main-d'œuvre hautement qualifiée, elles souhaitent s'établir dans des endroits où les salaires et les coûts des terrains sont peu élevés. Or, la Figure 3 nous révèle aussi que ces industries préfèrent, lorsqu'elles ont le choix, s'établir *près d'une (mais non dans une) zone métropolitaine*. Cette tendance, elle aussi, n'a pas changé sensiblement au fil du temps. En fait, en cas d'établissement hors d'une zone métropolitaine, la distance est un facteur beaucoup plus efficace que la taille de la ville pour prévoir où va s'établir une industrie donnée. Cela s'explique en grand partie en raison de l'importance des liens face-à-face. Les usines doivent communiquer fréquemment avec les fournisseurs de services de production, ce qui génère un flux constant de liens face-à-face entre l'usine et la proche métropole, que ce soit pour obtenir des services techniques, financiers, de marketing ou d'autres services. En s'établissant à (plus ou moins) une heure de voiture d'une grande ville, l'usine « emprunte », si on peut dire, les avantages de cette grande ville au chapitre des liens, mais sans réellement s'y établir. Par rapport à nos amis à Rimouski, cela constitue un avantage considérable. Par exemple, le directeur d'une usine établie près de Montréal peut s'y rendre quand bon lui semble (à peu de frais et en perdant peu de temps), en plus de pouvoir utiliser l'infrastructure de liens de Montréal. Les économies d'échelle de l'industrie du transport aérien ne le pénalisent donc pas.

En somme, la distance importe, comme nous l'avons fait valoir ailleurs (Polèse et Shearmur, 2002, 2004). Je ne vais donc pas insister davantage sur ce point. Toutefois, cette constatation semble indiquer que les collectivités, même si elles sont de taille similaire, vivent sur des planètes différentes sur le plan des liens, selon l'endroit où elles sont situées. Les collectivités situées près d'une métropole peuvent en effet compter sur une matrice de liens différente de celle des collectivités éloignées. St-Hyacinthe (située à environ 45 minutes de Montréal), qui a approximativement la même taille que Rimouski, entretient avec le reste du monde des relations qui diffèrent de celles de Rimouski. Le constat fondamental, encore une fois, c'est la facilité avec laquelle peuvent être maintenus des liens face-à-face riches en information. La même logique s'applique aux autres liens sensibles à la distance et à la circulation des gens. Dans ce contexte, il n'est guère surprenant que l'exemple de collaboration institutionnelle entre une ville et la campagne, cité par Reimer (2005: 7), touche la ville de New York et les Catskills voisines. De même, les projets de mise en valeur des ressources touristiques qui ont le mieux réussis sont

situés à un endroit facile d'accès depuis une métropole : Mont-Tremblant, Mont Sainte-Anne, Whistler, Banff, etc. L'agriculture ne fait pas exception à la règle. En effet, le contenu en savoir et en marketing de l'agriculture moderne s'est également accru, ce qui favorise les exploitations agricoles situées près des grandes villes. Il serait intéressant de demander à un agriculteur, dont l'exploitation est située à un endroit rapidement accessible à partir de Montréal ou de Toronto, à quelle fréquence il se rend en ville, ainsi que de comparer sa matrice de liens à celle d'un agriculteur vivant dans une région rurale de la Saskatchewan.

### **Les répercussions de l'amélioration des liens sur la concurrence**

Selon un principe de base de l'économie régionale, la diminution des coûts de communication ou de transport (des coûts des liens, en d'autres mots) est favorable à la concurrence entre les endroits qui sont reliés, ce qui en retour favorise la concentration de la production (dans un de ces deux endroits) pourvu que : a) la production puisse bénéficier d'économies d'échelle ou d'agglomération, ou des deux; b) et que l'un des deux endroits détienne un avantage initial. Cette « loi » économique, lorsqu'elle est conjuguée à l'intensification des liens face-à-face comme intrant de production, explique en grande partie la tendance à la concentration spatiale notée par Reimer et Simmons.

La concentration géographique est maximisée lorsque les coûts de transport sont nuls ou négligeables et que le produit en question (bien ou service) est très sensible aux économies d'échelle ou d'agglomération, ou aux deux. L'industrie du divertissement, dont il a été brièvement question précédemment, illustre très bien cette situation. Elle est très sensible aux économies d'agglomération, comme en témoigne sa dépendance à l'égard d'un éventail divers de liens face-à-face. Mais c'était tout aussi vrai dans le passé. Ce qui a changé, c'est le coût de transport du produit final (son, images, etc.), qui peut maintenant être littéralement transmis gratuitement au moyen des ondes ou d'un autre média électronique. Les vidéoclips ou les DC, par exemple, peuvent être envoyés par la poste à peu de frais. Il résulte de cela un fléchissement du nombre d'emplois liés au divertissement dans les petites collectivités et les collectivités de taille moyenne. Aujourd'hui, pour se divertir, il suffit d'ouvrir la radio, la télévision ou l'ordinateur, alors qu'autrefois il fallait se rendre à la salle de spectacle ou au cinéma local. Les nouvelles nationales que nous regardons à la télévision sont produites à Montréal (en français) ou à Toronto (en anglais), là où sont situés les emplois.

Il existe néanmoins des facteurs qui ne sont pas favorables à la concentration spatiale, entre autres les coûts élevés des liens. Il faut en effet encore exploiter les ressources là où elles se trouvent. Le coût de transport des biens et des gens (précisément) demeure élevé. Les liens d'information (verbaux, écrits, etc.) sont sensibles aux différences linguistiques et culturelles, ce qui a entravé la concentration (totale) des emplois liés au divertissement et à la radiodiffusion à Toronto, comme nous l'avons montré ailleurs (Polèse et Shearmur, 2004a). Dans la mesure où les gens veulent des nouvelles locales, elles doivent être produites localement. Les coûts de congestion sont des obstacles à la concentration : la circulation; les coûts de logement; la pollution; le crime, etc. Toutefois, au Canada, nous ne devrions pas faire preuve de trop d'optimisme au sujet des répercussions décentralisatrices des coûts de congestion. Notre plus grande métropole (Toronto) est assez peu remarquable selon les normes mondiales : elle a à peine le sixième de la taille de Tokyo et le quart de la taille du grand New York. En somme, si

les coûts des liens diminuent à l'avenir, nous pouvons nous attendre à ce que la concentration augmente dans les grands centres urbains et autour de ceux-ci.

En somme, des liens améliorés peuvent donner des résultats contradictoires. Ils contribuent à rapprocher les collectivités, mais peuvent aussi avoir pour effet d'intensifier la concurrence. L'arrivée de l'automobile et des routes pavées a été en grande partie responsable du déclin des petites villes dans les régions rurales de la Saskatchewan. Auparavant, les habitants magasinaient localement. Aujourd'hui, ils préfèrent se rendre à la ville la plus proche, accessible par automobile. Plus récemment, la TI et les autres innovations (codes à barre, guichets automatiques, etc.) ont contribué à accélérer la concentration spatiale des emplois dans les domaines des finances, de la distribution et du marketing. Il est maintenant plus facile de gérer, à partir du centre, les entrepôts, les magasins au détail et les usines. L'autoroute de l'information est bidirectionnelle. Elle permet d'ouvrir les marchés des grandes villes aux petits producteurs situés à distance, mais permet aussi aux producteurs des grandes villes de pénétrer les marchés éloignés. En fait, le commerce électronique a eu un effet dévastateur sur bon nombre de grossistes établis dans les petites villes. Nous ne pouvons donc pas supposer que l'amélioration des liens aura nécessairement un effet universellement positif. Et, si on me permet de faire un détour par la sociologie, je dirais que l'accroissement de la proximité et l'établissement de nouveaux liens peuvent favoriser la compréhension mutuelle, mais ils peuvent aussi être une source de différends – on se rappellera la crise d'Oka et le récent débat sur la fusion/défusion à Montréal.

Dans ce contexte, il faut que le cadre d'analyse visant à réfléchir aux besoins en liens permette de tenir compte de telles répercussions conflictuelles<sup>5</sup>. Cela ne sera pas facile, car on ne dispose pas nécessairement des outils analytiques voulus. Du point de vue de l'orientation des politiques, cela signifie qu'il faut faire des choix pour lesquels il n'existe pas de réponses claires. Manifestement, l'augmentation des liens est positive, mais d'un autre côté...-- c'est pourquoi il existe des frontières politiques et pourquoi le Canada est une fédération et non un État unitaire. Comme le dit le dicton, une bonne clôture favorise le bon voisinage. En fin de compte, certains collectivités canadiennes, déjà débordées par une multitude de liens, ont peut-être besoin de meilleures clôtures.

---

<sup>5</sup> La télémédecine, don de Dieu pour bon nombre de collectivités éloignées, est un autre bon exemple des répercussions conflictuelles des nouveaux liens électroniques. Dans la foulée de l'expansion de la télémédecine, les besoins en médecins dans les endroits éloignés vont sûrement diminuer, ce qui favorisera encore davantage la concentration des talents médicaux dans les grands centres.

## **Au-delà de l'écart entre le rural et l'urbain**

Avant de conclure, voyons comment tout cela se présente dans l'espace canadien. Dans les figures 4, 5 et 6, le Canada est divisé en quatre groupes de collectivités : les collectivités centrales urbaines; les collectivités centrales rurales; les collectivités périphériques urbaines; les collectivités périphériques rurales. Les résultats montrent un écart croissant entre le sort des collectivités centrales et celui des collectivités périphériques, c'est-à-dire entre celles qui sont situées près d'une métropole et celles qui en sont loin. L'écart a commencé à s'élargir au cours des années 1980 (notez la différence entre les figures 4 et 5), marquant en fait la fin de la croissance de l'emploi dans les industries du secteur primaire.

En fait, l'écart ne touche pas toutes les régions rurales. Ce qui importe, ce n'est pas l'écart urbain-rural, c'est plutôt où est située la collectivité. Les régions rurales situées près des grands centres urbains prospèrent, pour toutes les raisons expliquées dans la section 4, alors que celles qui en sont éloignées périssent. En d'autres termes, c'est la facilité relative avec laquelle on peut établir des liens avec la zone métropolitaine qui fait la différence. Le facteur prépondérant, ce n'est pas la TI (maintenant passablement omniprésente, comme l'observe Reimer), c'est plutôt l'accès physique aux gens. Les collectivités centrales rurales évoluent dans un cadre qui leur permet non seulement de mettre en marché plus rapidement leurs produits, mais qui leur offre aussi d'autres options : a) expansion touristique toute l'année; b) construction de maisons secondaires et tourisme de fin de semaine; c) connexion des nouveaux résidents avec la métropole grâce au télétravail; d) arrangements de services institutionnels avec la métropole, comme ceux dont a fait mention Reimer (décharges, eau, etc.). De telles options sont beaucoup moins accessibles aux collectivités rurales qui sont situées à une certaine distance d'une grande métropole. Le premier groupe (chanceux) est devenu, essentiellement, le prolongement de la métropole, relié à elle par une multitude de liens. En fin de compte, on peut bien se demander si l'agriculteur de Sainte-Madeleine (Québec) qui vient en ville chaque semaine pour vendre ses produits et qui va magasiner dans les centres commerciaux suburbains est moins urbain que celui qui habite à Montréal.

## **Vers un cadre de réflexion au sujet des liens**

En tenant compte des constatations que je viens d'exposer, je propose, comme première étape, un modèle (Figure 7) selon lequel les collectivités sont positionnées en fonction de deux axes : la distance et la taille. À l'extérieur du cœur des métropoles (où vit environ la moitié de la population du Canada), les quatre quadrants de la Figure 7 représentent des parts de la population comparables (exprimées en pourcentage). La combinaison de préoccupations relatives aux liens, aux priorités et aux investissements dans l'infrastructure différera selon les collectivités figurant dans chaque quadrant.

Du point de vue de l'orientation des politiques, cette façon d'envisager les liens nous permet, par exemple, de cerner les domaines d'intérêt commun, que nous pourrions appeler les zones économiques fonctionnelles (ZEF)<sup>6</sup>. Ainsi, les collectivités figurant dans les quadrants A et C,

---

<sup>6</sup> Mes remerciements à Rose Olfert, participante au dialogue du 3 mars, pour avoir lancé cette idée.

rurales et urbaines, ont en commun bon nombre de liens, et elles pourraient être considérées comme un ensemble aux fins de la planification de l'infrastructure. Pour leur part, les collectivités figurant dans le quadrant C (rurales et urbaines), liées à A par l'entremise des liens touchant aux terres, tireront profit de l'amélioration de l'infrastructure dans les installations aériennes, portuaires et de distribution (A). Pour déterminer les cœurs urbains des ZEF, j'ai établi un seuil de population correspondant à 500 000 habitants. Toutefois, selon les objectifs politiques, on pourrait abaisser le seuil à 250 000 ou même à 100 000 habitants (pour englober des zones urbaines comme Saskatoon, Moncton ou Halifax). Le défi demeure les « espaces ouverts », trop éloignés des grands centres urbains. Si les liens face-à-face sont bel et bien le principe d'organisation de base de l'économie du savoir, comment alors pouvons-nous aider les collectivités figurant dans le quadrant D à améliorer leur accès à de tels liens?

La Figure 7, bien qu'elle soit utile, est uniquement un guide visant à positionner les collectivités. Elle ne nous révèle pas grand chose au sujet de la dynamique du changement. En fait, la force motrice demeure le changement économique et technologique, lequel, à mon avis, alimente un ensemble de liens en mutation constante, où chaque lien (face-à-face, électronique, etc.) impose sa logique spatiale. Les liens face-à-face favorisent la proximité (villes) et la concentration, alors que les liens électroniques devraient favoriser la dispersion, mais ils sont étroitement liés aux liens face-à-face. Les relations sont complexes et donnent lieu à une myriade d'effets. Dans ce contexte, demeure ouverte la question de savoir s'il est possible ou non d'élaborer un cadre global.

Il n'est donc pas étonnant que Infrastructure Canada (2005: 9) ait conclu : « Il n'existe aucun cadre d'analyse dominant à l'égard de ces liens »<sup>7</sup>. Nous sommes peut-être à la recherche du Saint-Graal. Cela devrait-il nous empêcher pour autant de poursuivre notre quête?

Cela étant dit, j'ai tenté de démontrer qu'examiner le rôle que joue l'espace (proximité, distance) dans le comportement humain, surtout la mesure dans laquelle il influe sur les relations économiques, peut contribuer à éclairer le sujet à l'étude. Le cadre, à tout le moins, devrait nous permettre de poser les bonnes questions, c'est-à-dire les questions qui se prêtent à la « recherche » (ce n'est pas le cas de toutes les questions) et qui sont pertinentes pour l'orientation des politiques. En fait, un cadre pertinent devrait, idéalement, nous inciter à réfléchir intelligemment au sujet de ce qui suit :

1. L'interdépendance entre les liens. Par exemple, l'amélioration d'un lien influe-t-elle sur la demande d'un autre? J'ai fait valoir que l'introduction des liens en TI a fait croître la demande de liens face-à-face et, dans la foulée, la concentration (urbaine) et le transport aérien.
2. La relation entre les tendances actuelles de liens particuliers (disons, la distribution) et l'avenir des collectivités. Si les économies d'échelle (volume) ont une importance croissante pour certains liens, qu'est-ce que cela implique pour les collectivités qui sont situées dans

---

<sup>7</sup> Comme je le précisais au début, veuillez noter que le présent document ne porte que sur la moitié de la question – que ne sont pas abordées les relations entre les collectivités au sein des villes. Si vous êtes intéressé par mes réflexions sur le sujet, je vous invite à prendre connaissance de Polèse et Stren (2000), en particulier le premier et le dernier chapitres.

l'extrémité sud-est du quadrant dans la Figure 7, et quelles sont les répercussions sur l'orientation des politiques?

3. La relation entre l'économie de liens particuliers (disons, le transport aérien) et l'avenir des collectivités. Il s'agit d'un corollaire du point précédent. Si, comme je le soutiens, les liens face-à-face (et par conséquent le transport aérien) sont un facteur contribuant de plus en plus à la compétitivité urbaine, cela ne devrait-il pas influencer sur la façon dont nous envisageons la politique du transport aérien fédérale?
4. Les répercussions conflictuelles des liens sur les collectivités, ce que j'ai appelé l'effet concurrentiel. Le problème n'est pas seulement économique, mais il est aussi social et culturel. Les règles fédérales sur la radiodiffusion (licences, propriété, etc.) reconnaissent implicitement que certains liens ne sont pas souhaitables.
5. La valeur sociale du maintien de liens « non rentables ». Les réponses aux points 2 et 3, conjuguées au déclin de la population dans les collectivités figurant dans le quadrant D, signifient qu'à l'avenir un nombre croissant de liens vont tomber sous le seuil de « rentabilité ». Les liens ferroviaires ont été démantelés. Sur quels critères devons-nous nous baser pour justifier les subventions?
6. Comme corollaire au point précédent, pouvons-nous (devrions-nous) élaborer des normes de base pour la prestation des services publics aux collectivités d'un bout à l'autre du Canada? Pouvons-nous (devrions-nous) appliquer uniformément des critères de distance et de taille dans l'ensemble du pays? Le principe « aucun village n'est trop petit » est-il une façon réaliste d'envisager la situation? Oserons-nous ajouter « aucun village n'est trop loin »?
7. Pour ce qui est des répercussions du changement économique, technologique et social sur les liens, j'ai fait valoir que les liens entre les personnes (face-à-face, surtout) sont en train de devenir de plus en plus cruciaux. Comment les autres changements prévisibles influenceront-ils sur les liens et se répercuteront-ils sur les collectivités? Les répercussions différeront selon les collectivités, dans les différents quadrants de la Figure 7.

## Références

---

Ausstat (2000), *Australian Social Trends - Population Distributions: Regional populations, growth and decline*, Australian Bureau of Statistics, en ligne à : <http://www.abs.gov.au/ausstats/abs%40.nsf/ausstatshome?OpenView>

Bourne, L.S. (2000), « Living on the Edge: Conditions of Marginality in the Canadian Urban System », Y. Gradus et H. Lithwick, eds. *Developing Frontier Cities-Global Perspectives*. Amsterdam : Kluwer, 79-97.

Bourne, L. S. et J. Simmons (2003), « New Fault Lines: Recent Trends in the Canadian Urban System and Their Implications for Planning and Public Policy », *Canadian Journal of Urban Research/ Plan Canada*, numéro mixte spécial 12 (1), 1-27.

Bourne, L. S. et J. Simmons (2004), *Urban Growth and Decline in Canada, 1971-2001, Explanations and Implications*, document de recherche 201, Centre for Urban and Community Studies, Université de Toronto.

Coffey, W.J. (2004), « Canadian Cities and the Shifting Fortunes of Economic Development », Bunting T. et P. Filion, eds. *Canadian Cities in Transition* (2<sup>e</sup> édition), Toronto University Press.

Forth, G. (2000), « What is the future for Australia's declining country towns », document présenté à la conférence « Future of Australia's Country Towns », La Trobe University, Bendigo, Australie.

Gaspar, J. et E. Glaeser (1998), « Information Technology and the Future of Cities, » *Journal of Urban Economics*, 43 (1), 136-156.

Hanell, T., H. Aalbu et J. Neubauer (2002), *Regional Development in the Nordic Countries*, Nordregio Report 2002:2, Nordregio, Stockholm.

Henderson, J. V. (1997), « Medium-Sized Cities », *Regional Science and Urban Economics*, 27, 583-612. I

Infrastructure Canada (2005), *Un aperçu des documents traitant des liens entre les collectivités*, P document préparé pour le dialogue structuré sur les liens, Infrastructure Canada / RCRPP, Ottawa, mars 2005.

Lucas, R. (1988), « On the Mechanics of Economic Development », *Journal of Monetary Economics*, 22, 3-42.

Polèse, M. et R. Shearmur (2002), *The Periphery in the Knowledge-Based Economy: The Spatial Dynamics of the Canadian Economy and the Future of Non-Metropolitan Regions in Quebec and the Atlantic Provinces*, INRS-UCS, Montréal / Institut canadien de recherche sur le développement régional, Moncton. En ligne à : [www.inrs-ucs.quebec.ca](http://www.inrs-ucs.quebec.ca)

Polèse, M. et R. Shearmur (2004), « Is Distance Really Dead: Comparing Industrial Location Patterns over Time in Canada », *International Regional Science Review*, 27 (4), 1-27.

Polèse, M. and R. Shearmur (2004a) « Culture, Language and the Location of High-Order Service Functions: the Case of Montreal and Toronto » *Economic Geography*, 80 (4), 329-350.

Polèse M. et R. Stren (2000), eds, *The Social Sustainability of Cities: Diversity and the Management of Change*, University of Toronto Press, Toronto.

Reimer, R. (2005), *Une perspective rurale sur les liens entre les collectivités*, document préparé pour le dialogue structuré sur les liens, Infrastructure Canada / RCRPP, Ottawa, mars 2005.

Simmons, J. (2005), *Le système urbain et les liens*, document préparé pour le dialogue structuré sur les liens, Infrastructure Canada / RCRPP, Ottawa, mars 2005.

Slack, E. L.S. Bourne et M. Gertler (2003), *Small, Rural, and Remote Communities: The Anatomy of Risk*, Research Paper Series, RP (18), Panel on the Role of Government, gouvernement de l'Ontario, Toronto.

*The Economist* (2005), « The town of talk. A survey of New York », *The Economist*, 19 février 2005.