



Infrastructure  
Canada

# LE SYSTÈME URBAIN ET LES LIENS

Jim Simmons  
Ryerson University

Préparé pour

**Créer, connecter et partager les connaissances : dialogue sur les  
liens entre les collectivités**

3 mars, 2005

# Le système urbain et les liens

## Introduction

Il n'y a pas de doute quant à la signification des liens ou des connexions permettant de façonner les activités humaines et la transformation des collectivités. Il y a trente ans, la Chine était isolée, coupée du reste du monde par l'imposition de restrictions sur les voyages, le commerce, l'émigration et l'information. Depuis que les restrictions furent levées, la Chine est devenue un acteur important sur la scène mondiale, influant sur l'économie, l'environnement et la géopolitique de la planète. Des transformations similaires, sur une échelle plus modeste, sont survenues au cours de l'histoire canadienne : des régions entières furent transformées par l'arrivée du chemin de fer, des collectivités nordiques furent ouvertes par les pilotes de brousse et des banlieues métropolitaines furent créées grâce à la même voie rapide qui a isolé les centres-villes. Dans un pays si vaste et dont les collectivités sont aussi diversifiées, le degré et le modèle de connectivité entre les lieux influent sur chaque aspect de la vie des Canadiens. Ceci étant dit, il faut admettre que, de nos jours, la plupart des changements à l'égard de la connectivité spatiale sont relativement minimes, tout comme les répercussions du changement. Le Canada bénéficie d'un système social étroitement intégré et, de part le nombre élevé de types d'interactions, une simple innovation ne peut modifier le modèle. Par contre, si nous examinons l'ensemble des liens entre les différents types d'endroits ou les changements entre les différents types de liens, nous remarquons un certain nombre de tendances générales ainsi que des lacunes au niveau de la recherche qui requièrent notre attention.

J'aimerais discuter tout d'abord les modèles et les tendances en matière de connexion à des échelles spatiales variées, allant de la collectivité ou du voisinage jusqu'au niveau international. Ceci sera suivi par un survol rapide des développements concernant différents types de liens entre les villes et les collectivités : l'information, les contacts sociaux, les flux économiques, la migration et la gouvernance. Ces liens soulèvent les préoccupations continues de la part des chercheurs et des décideurs à l'égard des répercussions du changement sur les relations du système urbain : est-ce que des connexions plus étroites entre deux lieux accroissent le choix, la spécialisation et la coopération, au profit mutuel des deux? Ou ces liens créent-ils une plus grande concurrence, et par le fait même, l'incertitude et la décroissance potentielle de l'un d'entre eux, ou les deux? Je voudrais indiquer maintenant certains éléments que nous connaissons et d'autres domaines qu'il faudrait approfondir.

L'approche traditionnelle envers le système urbain cible les villes au sein d'un pays et les relations (liens) entre ces villes. Ces relations permettent d'expliquer les patrons de différenciation et de changement au sein du système (voir Simmons et Bourne, 2003), et vice versa. Ce document élargit la portée de l'approche de deux manières. En premier lieu, je voudrais mettre l'accent sur l'importance des liaisons internationales, alors que les Canadiens réagissent aux pressions et aux possibilités de la mondialisation. L'emplacement de la croissance économique et démographique du Canada subit l'influence d'événements qui se déroulent à l'extérieur de nos frontières et les Canadiens maintiennent probablement eux-mêmes des relations personnelles avec d'autres pays. En deuxième lieu, il est évident en consultant le tableau 1 que le Canada est devenu une nation métropolitaine, dans laquelle 57 pour cent de la population est concentrée dans 15 régions métropolitaines où plus de 300 000 personnes résident.

Les relations entre ces grandes villes dominent les modèles de liaisons urbaines, alors que Toronto domine en ce qui concerne les liaisons entre ces grandes villes. À l'intérieur de ces régions métropolitaines se trouvent des milliers de banlieues résidentielles reliées à différents niveaux entre elles et avec des collectivités situées à l'extérieur de la ville. Ces systèmes intra-urbains reproduisent de différentes façons le système urbain, mais le modèle des liaisons entre ces collectivités constitue l'histoire inconnue en matière de liaisons spatiales. J'ai introduit ces collectivités métropolitaines à différents endroits au cours de la discussion.

### **Variation en matière de liaison en fonction de la taille et de la distance**

Ces liens entre des unités spatiales constituent simplement l'ensemble des choix effectués par des individus, des familles et des activités économiques. Les choix peuvent être modifiés par des investissements dans les transports et les autres infrastructures qui relient les différents endroits. La relation universelle qui régit les liaisons spatiales incorpore deux éléments importants : d'abord, il faut tenir compte de la taille : les flux entre deux endroits sont proportionnels au nombre potentiel de personnes qui déménagent du point d'origine multiplié par le nombre de possibilités au point de destination. Certains types de flux réagissent à la similarité entre le point d'origine et le point de destination (les contacts sociaux); d'autres types augmentent en fonction de la spécialisation (les flux commerciaux). Deuxièmement, plus la distance augmente entre deux collectivités, moins il y a de liaisons, à cause des coûts de temps ou d'argent, ou de la concurrence de la part de destinations alternatives. Dans certains cas, les frontières politiques ou culturelles provoquent un effet d'extension des distances. Le débit des voyageurs aériens à partir de Toronto vers une ville située au-delà de la frontière des É.-U, ne représente que quinze pour cent des débits à partir de Toronto vers une ville de même taille au Canada. Également, mais à un degré moindre, les effets transfrontaliers se font sentir entre les régions anglophones et francophones au Canada. Certaines distances (ou la durée des trajets) sont particulièrement importantes. La gamme de trajets quotidiens sert à définir les régions métropolitaines au Canada, parce que cette distance définit également les zones commerciales (les marchés) pour le magasinage et les loisirs ainsi que pour identifier les marchés de l'habitation, les partenaires potentiels pour le mariage ou les participants à des organismes sociaux. Les questions qui intéressent les chercheurs ont rapport aux façons dont la relation entre la taille et la distance est modifiée de manière systématique et de quelle façon elle évolue avec le temps.

Tel qu'il est indiqué au tableau 1, les composants du système urbain diffèrent considérablement en taille et en nombre. Environ 2 000 centres ruraux fluctuent en taille entre quelques centaines de personnes jusqu'à 10 000. En revanche, Toronto, avec près de cinq millions de personnes, a une population plus élevée que les régions de l'Atlantique ou des Prairies. Les écarts de taille des collectivités imposent une hiérarchie naturelle sur les modèles de liaisons (figure 1). Les unités géographiques à chaque niveau se raccordent la plupart du temps avec un sous-ensemble d'endroits de niveaux supérieurs et inférieurs. À titre d'exemple, Regina, en Saskatchewan, fonctionne comme un centre de services régional pour un réseau de localités plus petites des alentours, pour lesquelles cette ville fournit des établissements de vente au détail et en gros ainsi qu'une variété de services, incluant l'éducation et les soins de santé. Regina fait concurrence à d'autres villes avoisinantes (Saskatoon) pour le privilège d'offrir ces services; par contre, pour certains types de biens et de services spécialisés, les résidents de Regina iront à Winnipeg ou à Calgary. Ces hiérarchies de territoires sont identifiées par la cartographie des destinations les

plus fréquentes pour les appels téléphoniques ou pour la migration à partir d'une certaine ville – si vous disposez des données. Habituellement, le débit de sortie le plus élevé se dirige vers la plus grosse ville des alentours. La carte illustre de quelle façon Toronto domine le modèle hiérarchique du déplacement des voyageurs aériens à l'intérieur du Canada, attirant les liaisons en provenance des autres grandes villes. Notez les sous-systèmes régionaux : vers Edmonton, Calgary et Vancouver dans l'Ouest; vers St-Jean et Montréal dans l'Est. Alors que Toronto continue de grandir, les sous-systèmes régionaux deviennent relativement plus faibles. Les activités et les liaisons se concentrent progressivement vers le plus grand centre. La figure 2 présente l'ensemble des plus grandes liaisons du réseau des voyageurs aériens – encore une fois indiquant la main mise des plus grandes villes. La figure 3 illustre les changements dans les liaisons au cours de trois décennies et souligne l'importance croissante des villes de l'Ouest canadien.

Les liaisons internationales ont également augmenté d'une manière disproportionnelle, en grande partie à la suite de l'assouplissement des restrictions à l'égard des flux transfrontaliers et de la déréglementation du transport aérien, de la télévision, des services postaux, et autres du même genre. Toutes sortes de liaisons ont augmenté rapidement au cours des quinze dernières années, mais le commerce international et l'immigration ont tous les deux progressé plus rapidement que les débits intérieurs (tableau 2).

Les collectivités résidentielles au sein des régions métropolitaines sont plus nombreuses que les collectivités non urbaines, incluant notamment plus de 5 000 secteurs de recensement. De plus, les collectivités métropolitaines attirent la plus grande partie de la croissance de la population nationale et sont beaucoup plus diversifiées que les collectivités rurales dans tous les sens : elles sont à la fois plus riches et plus pauvres, comportant une gamme extraordinaire de styles de vie et de groupes ethniques. Celles-ci sont également plus différentes que les collectivités rurales, mais situées à une plus grande proximité les unes des autres. Un problème pour des fins d'analyse provient de l'absence de moyens permettant d'identifier ou de classer ces collectivités. Les secteurs de recensement et les RTA sont trop arbitraires; les municipalités sont beaucoup trop vastes dans plusieurs de nos villes (par ex., Toronto, Calgary) (voir Bourne, 1999). Cependant, la plupart des municipalités ont déterminé des districts de planification communautaire qui serviront à cette fin. Une autre difficulté provient de la nature compartimentée de la vie métropolitaine : les personnes vivent dans des communautés, mais partagent leur milieu de travail avec d'autres personnes et leurs activités en dehors des heures de travail se déroulent avec un autre groupe de personnes dans une autre partie de la ville. En tout état de cause, nous n'en connaissons que très peu au sujet des façons dont ces collectivités urbaines se connectent entre elles ou avec le milieu urbain auquel elles appartiennent. Nous ne savons pas non plus de quelle manière elles se rattachent aux autres collectivités à l'extérieur de la zone urbaine ou aux collectivités dans d'autres villes. Des hiérarchies similaires de liaisons peuvent exister au sein des régions métropolitaines : le voisinage, la collectivité et la municipalité, – mais les modèles hiérarchiques sur ce plan sont beaucoup moins précis – et deviennent encore plus flous avec le temps – parce que la distance occasionne moins de restrictions à l'intérieur de la ville. Les résidents des grandes villes, selon toute vraisemblance, vont moins souvent au centre commercial, à l'école ou à l'hôpital le plus rapproché que les résidents ruraux. Ils traverseront plutôt la ville en auto pour obtenir un produit ou un service spécialisé.

## **Le contenu des liaisons**

Les chercheurs qui étudient les liaisons mettent l'accent sur les différentes sortes de flux qui relient les collectivités spatiales, tel qu'il est mentionné au tableau 3. Il est possible de commencer par l'information partagée, étant le lien le plus largement répandu; un lien qui soutient plusieurs autres sortes de liens (en premier lieu, vous les trouvez, ensuite vous choisissez). L'information comprend les différentes sortes de médias et leurs réseaux de distribution. En général, on constate une augmentation extraordinaire de l'accès à l'information dans l'ensemble des réseaux mondiaux et à tous les paliers de la hiérarchie de territoires. De plus, les flux de l'information ont déplacé les connexions vers les centres plus grands (le choix s'est accru alors que les coûts d'accès ont diminué). Nous disposons d'un plus grand nombre de journaux communautaires, mais les gens consacrent plus de temps aux médias nationaux et internationaux. L'Internet (et Google) a eu une influence spectaculaire sur la disponibilité de l'information sur des sujets spécialisés et la croissance de la pénétration de l'Internet est impressionnante (Statistique Canada, 2003).

Le contact personnel inclut le courrier, le téléphone, le face à face et le courriel. Encore une fois, les deux dernières décennies ont été témoin d'une explosion de changements, occasionnés à la fois par la technologie et la déréglementation. Les appels téléphoniques sont moins dispendieux; les cellulaires offrent un accès accru; le courriel a remplacé le service postal. Les gens peuvent maintenant travailler à la maison ou au chalet. Les contacts interurbains et même internationaux sont abordables et d'accès facile. Encore une fois, la structure des contacts rehausse la hiérarchie urbaine. Les changements qui facilitent l'interaction à distance affaiblissent également ces collectivités spatiales qui sont basées sur le voisinage ou le milieu de travail. Nous ne disposons que d'une quantité limitée de temps, et le cellulaire et l'Internet nous isolent de nos partenaires et de nos voisins, à la maison et au travail. On peut présumer que les organismes communautaires risquent d'être abandonnés dans le processus. Également oubliés dans cette explosion de changements se retrouvent les groupes tels que les aînés et les membres dont le statut socioéconomique est le plus faible (le niveau de scolarité est bas) de la collectivité, puisque les nouvelles technologies exigent à la fois un investissement initial et des connaissances techniques de base.

Les flux économiques d'argent et de biens génèrent deux modèles distincts de contact spatial. En premier lieu, les ménages consomment et en ce sens, se déplacent vers les magasins et vers de plus grands centres de consommation. La disponibilité de biens et de services constitue la base économique de plusieurs centres plus petits dans les régions rurales, et puisque le nombre d'emplois dans les différents services continue de croître plus rapidement que les emplois dans les mines et les usines, ces activités de consommation jouent vraisemblablement un rôle plus important dans la croissance de la collectivité. Différentes études démontrent que ces activités montent dans la hiérarchie des territoires en faveur des plus grands centres. Stabler (2002) a documenté la disparition progressive des activités de service dans les plus petits centres en Saskatchewan, alors que le temps requis pour se rendre dans des endroits plus grands a diminué. De la même façon, les centres commerciaux et les galeries de boutiques au sein des collectivités plus anciennes dans les régions métropolitaines perdent du terrain à la faveur des magasins à grande surface et des mégacentres commerciaux situés dans les quartiers périphériques de la

ville. En général, l'avantage concurrentiel appartient aux très grandes régions métropolitaines. Celles-ci disposent de marchés suffisamment importants pour soutenir les entreprises et les services professionnels spécialisés qui génèrent la croissance économique. Puisque les régions métropolitaines du Canada continuent de grandir et que les inconvénients relatifs à la distance diminuent, ces endroits absorbent la plus grande partie de la croissance dans les services (Coffey, 2000).

Un phénomène similaire survient du côté de la production, mais à une échelle spatiale différente. Une série d'accords commerciaux internationaux, exploités par des entreprises multinationales, ont déplacé les points de production (ou d'assemblage) de plus en plus loin des points de consommation. Le Canada – et les villes canadiennes – compétitionne avec des pays plus nombreux qui sont de plus en plus éloignés. Le « prix chinois » définit les coûts de fabrication dans le monde entier et les marchés internationaux de marchandises déterminent les prix pour notre charbon et nos autres produits miniers; par conséquent, la viabilité des emplacements qui les produisent. Les liens envers les marchés externes sont devenus aussi importants que l'accès au marché intérieur, et ceux-ci accroissent les incertitudes dans l'économie des petites collectivités.

Auparavant, le flux net des migrants internes – une partie importante de la croissance de la population des collectivités – était lié à la croissance économique. Le mouvement actuel des migrants internes s'apparente au débit des appels téléphoniques ou des lettres, en fonction de la taille et de la distance de la ville; mais les écarts ou les débits nets, suivent les modèles des changements d'emplois. Cette relation continue pour les personnes ayant déménagé à l'intérieur du Canada, mais ces flux de migration intérieure ont été surpassés par la migration internationale. Comme conséquence de niveaux annuels d'immigration variant de 250 000 à 300 000, la croissance de la population résultant de l'immigration nette augmente plus rapidement que la croissance naturelle et est maintenant beaucoup plus élevée que les flux de migration intérieure nette entre les villes. Cependant, les immigrants récents sont moins sensibilisés à la création d'emplois. Ces personnes préfèrent les centres urbains où des communautés ethniques et des organisations existantes peuvent les aider à s'adapter et à trouver un emploi. Ces immigrants évitent de vastes régions du Canada – notamment les centres plus petits, les régions rurales et le Canada atlantique. Cette concentration spatiale soutient des taux plus élevés de croissance de la population dans les plus grandes villes, mais ceci a plusieurs incidences sur les modèles de liaison.

En 2001, environ 18,4 pour cent des Canadiens (un sur six) étaient originaires de l'extérieur du pays. Dans la mesure où ces immigrants maintiennent certains liens avec leur pays d'origine, ils rehaussent le niveau de contact international -- social et économique (et possiblement d'une future immigration) – comparativement aux liens intérieurs. De plus, les connexions intérieures peuvent favoriser d'autres grandes villes où existent des concentrations similaires d'immigrants (les liens entre Markham, en Ontario et Richmond, en Colombie-Britannique). Par contre, nous ignorons le niveau d'intégration des immigrants en ce qui a trait aux communautés de non-immigrants au sein du Canada, que ce soit dans la même région métropolitaine ou avec les centres avoisinants plus petits.

La gouvernance comprend tout le spectre des liaisons dans le secteur public. Ceci commence

avec le cadre institutionnel des paliers fédéraux, provinciaux et municipaux de gouvernement qui correspond très peu à la réalité du système urbain, puisqu'il ne distingue pas les grandes régions métropolitaines. Il y a quand même eu une variété d'initiatives visant à intégrer les plus petites unités municipales ou à développer des gouvernements régionaux pour les plus grandes villes et des pouvoirs régionaux pour des services publics particuliers. Alors que les régions métropolitaines continuent de grandir plus rapidement que les institutions ne peuvent s'adapter, de nouvelles formes de coopération à niveaux multiples seront nécessaires afin de fournir l'infrastructure pour leurs populations. Néanmoins, la plupart des autres aspects des gouvernements sont fondés sur des échanges d'influence et de flux financiers qui reflètent les concentrations changeantes de population et d'activités économiques. Les deux représentations dans le gouvernement (l'aspect de la demande) et de la prestation des services publics (l'aspect de l'offre) se déplacent vers les centres métropolitains plus importants de la même façon que le secteur privé.

### **Que savons-nous?**

- Nous avons tous été dépassés par la croissance accélérée des liaisons de toutes sortes et à toutes les échelles spatiales, à la suite des améliorations technologiques et de la déréglementation généralisée. Inévitablement, les modèles spatiaux de liaison ont par conséquent évolué.
- Bien que nous nous adaptons continuellement à ces changements de liaison, nous ne possédons que très peu d'information systématique concernant leur ampleur et leur géographie. Statistique Canada m'informe que la seule source d'information annuelle concernant les liaisons interurbaines – les flux de voyageurs aériens – a été discontinuée à cause de « questions de concurrence ».
- Les données et la recherche qui sont à notre disposition suggèrent que les liaisons gravissent la hiérarchie des territoires vers les emplacements plus importants et plus éloignés. À la fois dans les collectivités rurales et métropolitaines, les résidents recherchent à l'extérieur de la collectivité afin de trouver des emplois, de l'information et des services. L'ampleur et la diversité des possibilités sont devenues plus attrayantes, alors que la distance à parcourir constitue de moins en moins un élément dissuasif.
- Il en résulte une concentration de population et d'activité économique dans les plus grandes villes (tableau 4). Plus la ville est grande, plus les taux moyens de croissance sont élevés, et à l'inverse, les plus petites villes et les régions non urbaines déclinent. La diminution de la population dans les endroits plus petits est constatée partout, sauf en Ontario et dans les Prairies (c.-à-d., en Alberta). Presque la moitié des centres urbains où résident moins de 300 000 personnes constate une diminution de leur population. Ce modèle est devenu plus apparent lors de chacun des recensements successifs (intensifié par le niveau décroissant de l'augmentation naturelle et les niveaux plus élevés d'immigration). Ces villes, où l'on constate une croissance, sont situées à proximité des régions métropolitaines en expansion (Barrie, Abbotsford), ou en Alberta (Grande Prairie, Fort McMurray), ou elles sont riches en commodités (Kelowna, Parksville). La carte à la figure 4 illustre les pertes d'emplois commerciaux au cours de la dernière décennie – dans l'ensemble de la frontière nordique, dans les collectivités les plus isolées.
- La concentration de personnes et d'activités à l'échelle métropolitaine polarise les liaisons interurbaines, réunissant tout le monde aux environs de Toronto et des autres

grandes villes, ce qui a pour résultat de renforcer la croissance de ces endroits. Au même moment, des villes comme Québec et la région de l'Atlantique perdent du terrain par rapport à l'Ouest canadien, et certaines villes spécifiques gagnent du terrain face à leurs concurrents régionaux (Calgary par rapport à Winnipeg; Toronto par rapport à Montréal).

- Les liaisons internationales jouent un rôle plus important dans le système urbain canadien; de plus, les Canadiens deviennent eux-mêmes plus internationaux. Les frontières nationales s'ouvrent davantage de telle sorte que les réseaux nord-américains et internationaux offrent des marchés, des concurrents, des investissements de capitaux et l'immigration.
- Puisque de plus en plus de Canadiens vivent dans les grandes régions métropolitaines, les sortes de relations existantes entre les collectivités à l'intérieur de la ville deviennent aussi importantes que le système urbain. Nous en savons très peu sur la totalité des connexions qui façonnent un voisinage métropolitain, encore moins sur la manière dont elles évoluent. (Par contre, voir Tindall et Wellman, 2001). La plus grande partie de nos données sont partielles, – l'information sur le trajet quotidien ou le comportement envers le magasinage – mais nous ne savons pas jusqu'à quel point les gens voyagent autour de la ville, de quelle manière ils obtiennent l'information, où leurs amis résident ou de quelle manière leurs vies évoluent en vieillissant. En même temps, la diversité des collectivités urbaines suggère que ces modèles peuvent différer énormément d'un voisinage à l'autre.
- La préférence envers les collectivités plus grandes et plus diverses constitue une réponse logique de l'humain à l'élimination partielle des restrictions de distance. La plupart d'entre nous préfèrent avoir une multitude de choix : un plus grand nombre de produits (le magasin à grande surface), plus de loisirs, une plus grande variété de compagnons, d'emplois ou de maisons. Par contre, tout le monde ne profite pas d'un plus grand nombre de choix. Les marchés plus importants sont plus concurrentiels dans tous les sens. Les entreprises locales ont de la difficulté à survivre. Les aînés n'apprécient pas tellement de se déplacer davantage ainsi que l'agrandissement de l'échelle et ils constituent un segment croissant de la population.

### **Certaines orientations de recherche**

Prenons comme hypothèse que la technologie continue de surmonter les facteurs de distance, de plus en plus de Canadiens vivent dans de grandes villes, et les immigrants ainsi que le commerce façonneront la croissance urbaine. Qu'avons-nous besoin de savoir au sujet du système urbain?

- Nous devons améliorer la surveillance des liaisons à l'intérieur du système urbain. À une époque de codes barres et de codes postaux, il n'y a pas de raisons justifiant l'absence d'échantillonnage des flux entre (et à l'intérieur) les villes sur une base régulière : les transports publics, le courrier, les appels téléphoniques, les chèques, etc. L'emphase de Statistique Canada sur les provinces ignore les régions métropolitaines qui constituent des unités spatiales plus vastes et beaucoup plus importantes pour la majorité de la population.
- Il serait utile d'élaborer des mesures envers la « complétude institutionnelle » des collectivités, dans le cadre de leur capacité de fournir un éventail complet de services provenant des secteurs privé et public; il faut également surveiller les changements dans ces établissements (tels que les concentrations ou les lacunes) au fil du temps.

- Nous devons explorer les répercussions des liaisons internationales sur le système urbain. Nous détenons des données sur l'immigration provenant du recensement, mais nous n'en possédons pas à l'égard de la variété des flux économiques sur le plan infraprovincial : les sociétés internationales, les exportations, les importations, etc. Puisque ces liaisons occupent une place plus importante dans la croissance urbaine, de quelle manière le système urbain réagit-il? Quels types de certitude ou d'incertitude sont importés? Est-ce important pour les régions métropolitaines complexes?
- Quel rôle les immigrants jouent-ils au Canada dans le processus de mondialisation? Quelles sortes de liens conservent-ils dans leur pays d'origine? Développent-ils éventuellement les mêmes liens intérieurs que les Canadiens de naissance?
- Il est évident qu'à l'avenir, un nombre de moins en moins élevé de villes canadiennes va continuer de croître. Nous devons explorer les implications de la non-croissance, telles que les revenus, les installations et les services. Existe-t-il des niveaux minimaux de taille pour la viabilité? De plus, de quelle manière ces seuils varient-ils en fonction de la distance les séparant des centres de croissance?
- Puisque la majorité des Canadiens vivent maintenant dans de grands centres métropolitains, nous devons développer des définitions plus pratiques des collectivités au sein des villes, en fonction des caractéristiques sociales communes ainsi que la proximité et l'accès aux services. Nous pouvons combiner les banques de données pointues provenant du recensement, de l'expertise en géodémographie des analystes de marché et de la technologie des systèmes d'information géographique afin de soumettre aux personnes qui développent des politiques le nombre et la diversité des quartiers urbains pour l'ensemble du pays.
- Étant donné des collectivités métropolitaines bien définies, nous devons surveiller leurs modèles de liaison d'une façon systématique, y compris les galeries de boutiques, les modèles de trajet quotidien, les contacts sociaux, les sources d'information, etc. À titre d'exemple, est-ce que l'emplacement à l'intérieur de la ville a plus d'importance que l'âge ou l'ethnicité? De quelle manière les investissements en transport ou dans d'autres infrastructures modifient-ils ces modèles?
- À ce point, nous pourrions poser des questions spécifiques : la croissance urbaine rapide perturbe-t-elle d'une manière prévisible les liaisons entre les collectivités métropolitaines? Quels quartiers et quelles activités en subissent les effets?
- De quelle manière le vieillissement des familles modifie-t-il les liaisons urbaines à la fois à l'échelle interurbaine et intraurbaine? Les aînés constituent le groupe démographique dont la croissance est la plus rapide; par contre, de bien des façons, ils n'acceptent pas l'attrait d'une mobilité accrue et d'un plus grand nombre de choix, et favorisent le familial et le local.

## Références

---

Audas, R. et McDonald, T. 2004. « *Rural-Urban Migration in the 1990s.* » Les tendances urbaines au Canada. Été (2004), pp. 17-24.

Bourne, Larry S. « How Similar are Urban Neighbourhoods in Canada? A Classification based on External Environments. » Canadian Journal of Urban Research, vol. 8, n° 2, (1999) pp. 143-171.

Bourne, L. et Rose, D. « *The Changing Face of Canada: The Uneven Geographies of Population and Social Change.* » Le Géographe canadien, vol. 45, n° 1, (2001) pp. 105-119.

Bryant, C. et Charvet, J-P. « *Intra-metropolitan Space.* » La Revue canadienne des sciences régionales, (Éds.) (2003) vol. 26, n° 2-3.

Coffey, William. « *Canadian Cities and the Shifting Fortune of Economic Development.* » Dans Bunting, T. et Fillion, P. Canadian Cities in Transition (2<sup>e</sup> édition). Toronto : Oxford UP, (2004) pp. 121-150.

Courchene, T. et Telmer, C. *From Heartland to North American Regional State: the Social, Fiscal and Federal Evolution of Canada.* Toronto; Les Presses de l'Université de Toronto (1998)

Economist. « *Special Report: Post Offices.* » 22 janvier (2005) pp. 65-67.

Polese, M. et Shearmur R. *The Periphery in the Knowledge Economy: The Spatial Dynamics of the Canadian Economy and the Future of Non-Metropolitan Regions in Quebec and the Atlantic Provinces.* Montréal : INRS, Université du Québec (2002)

Richmond, Anthony H. « *Socio-Demographic Aspects of Globalization: Canadian Perspectives on Migration.* » Canadian Studies in Population, vol. 29, n° 1, (2002) pp.123-149.

Simmons, J. et Bourne, L. « *The Canadian Urban System, 1971-2001: Responses to a Changing World.* » Documents de recherche n° 200. Toronto : Centre for Urban and Community Studies, Université de Toronto (2003)

Simmons, J. et Kamikihara, S. « *Location Strategies in Western Canada.* » Rapport de recherche 04-2004. Toronto : Centre for the Study of Commercial Activity, Ryerson University (2004)

Slack, E., Bourne, L. et Gertler, M. « *Small, Rural, and Remote Communities: The Anatomy of Risk.* » Document préparé pour Urban Renaissance, le groupe d'experts sur le rôle du gouvernement. Toronto (2003)

Stabler, J.C. et Olfert, M.R. *Saskatchewan's Communities in the 21<sup>st</sup> Century.* Regina : Canadian Plains Research Centre (2002)

Statistique Canada. « Cheminement du Canada vers une société de l'information. » N° de

catalogue 56-508.

Tindall, D. et Wellman, B. « *Canada as Social Structure : Social Network Analysis and Canadian Sociology.* » Cahiers canadiens de sociologie, vol. 26, n° 3, (2001) pp. 265-308. Voir également [www.chass.utoronto.ca/~wellman/](http://www.chass.utoronto.ca/~wellman/)

Nexus des enjeux urbains 2004. « *The Rural-Urban Nexus.* » n° 15. Réseaux canadiens de recherche en politiques publiques (<http://www.cprn.org/fr/nexus-list.cfm>)

Nexus des enjeux urbains. 2004. « *Les villes et l'infrastructure publique.* » n° 20. Réseaux canadiens de recherche en politiques publiques (<http://www.cprn.org/fr/nexus-list.cfm>)

Nexus des enjeux urbains. 2004. « *Larger City/ Smaller Community Interaction and Urban/Rural Linkages.* » n° 24. Réseaux canadiens de recherche en politiques publiques (<http://www.cprn.org/fr/nexus-list.cfm>)

TABLEAU 1  
LE SYSTÈME URBAIN CANADIEN 2001

<u>Nombre de villes</u> Taille/région	CB	Prairies	Ontario	Québec	Atlantique	Canada	Part du total du Canada
Plus de 1 M	1	0	2	1	0	4	
300-1 000 k	1	3	5	1	1	11	
100-300 k	2	2	8	3	4	19	
30-100 k	9	8	15	13	4	49	
10-30 k	14	11	11	12	9	57	
Total	27	24	41	30	18	140	
<u>Population urbaine</u> (en milliers)							
Plus de 1 M	1987	0	5489*	3684	0	11160	37,2 %
300-1 000 k	312	2561	2194	683	359	6109	20,4
100-300 k	295	419	1197	446	523	2879	9,6
30-100 k	540	392	867	619	221	2638	8,8
10-30 k	273	184	183	244	170	1054	3,5
Total urbain	3407	3556	9929*	5676	1272	23840	79,4
Non urbains	594	1518	1481	1561	1013	6167	20,6
Régions	4001	5074	11410	7237	2285	30007	100,0

Les villes des Territoires du nord ouest sont regroupées avec la C.-B.

\*Il est à noter que l'Ontario exclut les 258 000 résidents qui vivent à Gatineau de la RMR d'Ottawa-Gatineau. Le Québec les inclut.

Source : Statistique Canada, Recensement du Canada, 2001.

TABLEAU 2

## LA CROISSANCE DES LIAISONS, 1981-2001

Liaison	1981	1986	1991	1996	2001
Voyageurs aériens					
Intérieurs	41,2 M	42,0	40,9	46,8	52,5*
É.-U.	10,1 M	10,9	12,5	17,1	20,8*
International	3,7 M	5,1	7,2	10,0	13,0*
Automobiles immat.	10,3 M	11,2	13,1	13,5	17,1**
Téléphones	11,9 M	13,4	15,8	18,1	26,1
Immigration brute	128,6 k	99,2	244,3	224,9	256,3
nette	78,5 k	50,2	151,9	165,6	140,1
Migration interprov.	399,5 k	290,0	316,7	292,9	290,5
nette	85,0 k	32,8	44,7	30,9	43,9
Augment. naturelle	200,3 k	188,7	206,1	140,1	110,0
Importation/PIB	22,1 %	23,2	21,2	29,4	33,1

\* An 2000

\*\* Changement de la définition

Source : différentes publications de Statistique Canada.

TABLEAU 3

## LE TYPE DE LIAISONS

Catégorie	Sous-catégorie	Technologie	Changement	Impacts spatiaux
Information		Médias Internet	Croissance rapide	Sources internationales Sources métropolitaines
Contacts		Courrier, téléphone Internet Transport aérien	Coûts réduits Déréglementation	+ d'appels, de voyages, Distances plus longues
Économique	Consommation Production Migration	Magasins, transport Transport	Magasins plus grands Accords commerciaux Quotas plus élevés	Concentration Sources internationales Plus d'immigrants
Secteur public	Choix Services	Fusion, Centralisation, Coordination	Unités de prest. + gr. Plus de transferts Organisme d'infrastructure	Moins de variation Syst. spatiaux + gr.

TABLEAU 4

## CROISSANCE DE LA POPULATION AU SEIN DU SYSTÈME URBAIN CANADIEN, 1996-2001

Croissance de la population urbaine (en milliers)

Taille/région	CB	Prairies	Ontario	Québec	Atlantique	Canada	Part
Plus de 1 M	155	0	473*	111	0	739	63,7 %
300-1 000 k	8	209	111	11	16	355	30,6
100-300 k.	22	6	56	-4	-9	72	6,2
30-100 k	8	28	-5	-3	2	33	2,8
10-30 k.	-5	4	-2	-3	-7	-15	-1,3
Total urbain	188	247	633*	112	3	1185	102,2
Non urbains	-8	26	23	-14	-52	-25	-2,2
Totaux par région	180	273	656	98	-49	1160	100,0

Taux de croissance

Taille/région	CB	Prairies	Ontario	Québec	Atlantique	Canada
Plus de 1 M	8,5	0	9,2*	3,0	0	7,1
300-1 000 k	2,5	8,9	5,3	1,6	4,7	6,2
100-300 k	8,1	1,4	4,9	-0,9	-1,6	2,6
30-100 k	1,5	7,7	-0,5	-0,5	1,1	1,2
10-30 k	-1,7	2,1	-0,9	-1,2	-4,0	-1,2
Total	5,9	7,5	6,8	1,9	0,3	5,2
Non urbains	-1,3	1,7	1,5	-0,9	-4,8	-0,4
Région	4,7	6,1	6,1	1,4	-2,1	4,0

Les villes des Territoires du nord ouest sont regroupées à la C.-B.

\* Ontario exclut la croissance de la population de 11 000 qui est survenue à Gatineau. Celle-ci est créditée au Québec.

Source : Statistique Canada, Recensement du Canada, 2001.