

## **Dorval ou Mirabel? Quelques commentaires géographiques**

### **Introduction**

De façon récurrente Dorval et Mirabel sont venus «*hanter*» l'actualité, comme si ces deux aéroports avaient longtemps attendu une décision définitive quant à leur avenir respectif [1]. L'avenir de Dorval semble désormais assuré, tandis que l'aéroport de Mirabel serait ni plus ni moins condamné. Et si nous faisons fausse route? Certes, Dorval est pratiquement au centre-ville, ce qui peut constituer un avantage à certains égards. Mais, dans une perspective plus géopolitique, un certain nombre d'indices permettent de penser que la nature de la position occupée par Dorval est en train de changer. Et ce changement serait suffisant pour favoriser un usage plus « rentable » de cette position.

En effet, depuis les années 1980, Montréal est animée par un « retour en ville » (rassemblement d'acteurs) ayant tendance à pousser à la hausse les valeurs foncières de certains secteurs spécifiques de l'île [2]. La position occupée par Dorval serait sous l'ascendance d'une telle dynamique. L'urbanisation d'une position finit généralement par avoir raison de l'industrie et des équipements qui sont alors repoussés vers la périphérie, là où les valeurs foncières sont plus faibles. Mais, comme le politique pèse lourd dans le dossier des aéroports montréalais, Dorval serait plutôt « insensible » aux effets de cette dynamique urbaine. Et pourtant, cette urbanisation qui dynamise la position occupée par Dorval pourrait constituer un élément fort pour statuer définitivement en faveur de Mirabel, tout en concourant à rentabiliser la requalification de Dorval. De plus, le redéploiement de l'aéroport de Dorval permettrait de renforcer Montréal, de lutter quelque peu contre l'étalement urbain, tout en contribuant indirectement au financement d'un lien rapide entre Mirabel et le centre-ville. Qu'en est-il?

### **L'organisation axiale de Montréal**

À regarder l'agglomération montréalaise de près, on a spontanément l'impression d'un fouillis inextricable de formes, d'équipements, d'activités et de fonctions. Aussi, dans le but d'y voir plus clair — en simplifiant les choses de façon à dégager de Montréal une vision synthétique — ramenons ce « fouillis » à l'une des deux catégories suivantes: les formes cossues ou prestigieuses (institutions, quartiers chics, parcs prestigieux, etc.) et les formes modestes (faubourgs, usines, autoroutes, banlieues modestes, etc.). En regardant Montréal avec ce «

filtre », on peut observer qu'une tendance lourde se dessine: l'essentiel des formes cossues de la métropole tend à se regrouper le long d'une ligne imaginaire reliant les monts de Rigaud à la Réserve écologique du mont Saint-Hilaire (Beaudet, 1997). Voici une brève description de ce que nous allons nommer l'axe monumental de Montréal.

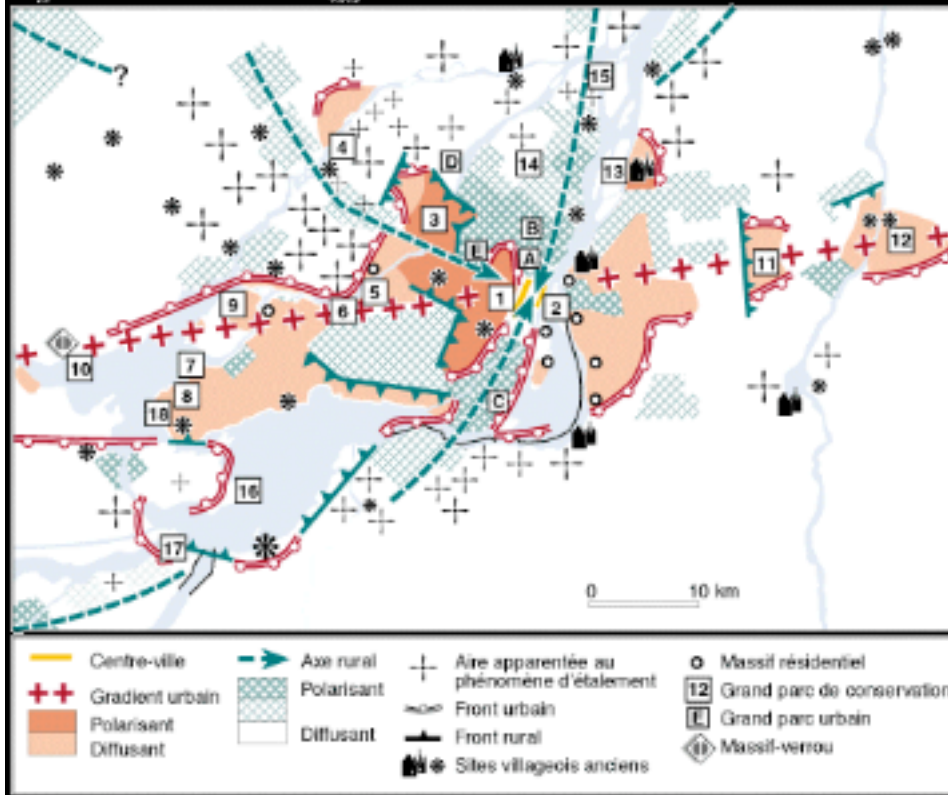
Il y a, partant de l'Ouest, le massif institutionnel de Rigaud auquel les monts Rigaud se donnent en écho; le parc d'Oka, une position investie par les Sulpiciens dès 1722; le parc de l'île Bizard et sa banlieue cossue; les quartiers confortables de Pierrefonds, Dollard-des-Ormeaux et de Roxboro, épaulés de parcs; l'ancien cimetière amérindien du parc du Mont-Royal, lui aussi réservé par les Sulpiciens en 1666 et redevenu cimetière au XIX<sup>e</sup> siècle; les quartiers prestigieux d'Outremont et de Westmount, dont certaines de leurs institutions flanquent le mont Royal (université, HEC, communautés religieuses, etc.); le centre-ville avec ses palissades de tours qui occupe l'ancien Mille carré doré; le Vieux-Montréal qui loge l'hôtel de ville et qui se permute en Vieux-Port; les îles olympiques et le casino; le Vieux Longueuil; les parcs du mont Saint-Bruno et Saint-Hilaire avec leurs quartiers résidentiels respectifs (carte).

La carte de la page suivante est disponible, ainsi que l'article duquel elle provient,

à l'adresse suivante:

[http://www.cgq.ulaval.ca/textes/vol\\_41/no\\_112/MA580.html](http://www.cgq.ulaval.ca/textes/vol_41/no_112/MA580.html)

Figure 1 Structure de l'agglomération de Montréal



Carte de Géographie • Vol. no 41, n°112, août 1987

Figure 2 Localités de l'agglomération de Montréal



Carte de Géographie • Vol. no 41, n°112, août 1987

Source de la carte (Beudet, 1997, 20).

## **L'aire rurale**

De part et d'autre de l'axe monumental de Montréal nous pouvons observer les anciens faubourgs, les banlieues modestes qui s'étirent au nord et au sud de l'île, des parcs industriels et les grands réseaux (autoroutes, transport d'énergie...), etc. Nommons ces espaces l'aire rurale de Montréal. L'aire rurale n'est pas homogène puisque des îlots de formes cossues ponctuent cet espace comme autant de « massifs ». Pour diverses raisons, certains de ces massifs résistent à leur environnement modeste, d'autres, comme le couvent de Saint-Isidore, nécessitent des interventions de l'État pour perdurer, enfin d'autres formes cossues de l'aire rurale ont disparu dans une indifférence relative. À l'inverse, certaines formes modestes viennent trouer l'axe monumental de Montréal. Soulignons au passage que Québec dispose d'une organisation axiale similaire avec des formes cossues qui ponctuent son aire rurale (comme le massif institutionnel de Lévis) et des formes modestes qui viennent trouer son axe monumental (les faubourgs de Sillery par exemple) [3].

## **Une organisation inscrite dans la longue durée**

D'un point de vue synthétique, l'agglomération montréalaise est donc dominée par un axe monumental de part et d'autre duquel s'étalent l'essentiel des formes productives et des formes modestes de la métropole. Il s'agit là d'une tendance lourde qui n'empêche pas certaines formes d'être « hors position » par rapport à cette organisation axiale. Ce qui importe ici de souligner, c'est la permanence de l'axe monumental dans la longue durée; nos trop brèves notes sur les Sulpiciens le suggèrent et des études de géographie structurale le montrent (Beudet, 1997; Desmarais et Ritchot, 1997). Ainsi, l'axe monumental tend à s'affirmer de plus en plus, en joignant des positions fortement valorisées depuis longtemps et qui, jusqu'ici, étaient parfois disjointes les unes des autres. Bien sûr, cet axe n'est pas continu: il est par endroit interrompu par des tranchées autoroutières ou par des espaces industriels. En d'autres lieux, il tend à se dilater (gentryfication du Plateau) ou à absorber d'anciens secteurs industriels (ateliers Angus), voire même à les repousser plus loin (gare de triage d'Outrement).

Cette dilatation de l'axe monumental, soutenue par un retour en ville (rassemblement des acteurs), n'est pas sans provoquer, ici et là, des frictions et des demandes sociales parfois difficilement conciliables. Le canal Lachine serait un exemple d'une valorisation qui semble déconnectée des quartiers environnants. Ainsi, certaines positions de l'échiquier géopolitique

montréalais, jusqu'à tout récemment, se maintenaient sur les « flancs » de l'axe monumental « sans trop d'histoires ». Mais avec son renforcement, et par endroit sa dilatation, qui s'exprime notamment par une hausse des valeurs (urbanisation de l'espace), certaines de ces positions connaissent des chambardements importants, voire même en certains lieux, des changements drastiques de vocation. C'est le cas par exemple du remplacement de l'aéroport de Cartierville par des projets résidentiels (*Bois-francs* et *Nouveau Saint-Laurent*).

Étant localisé à proximité de l'axe monumental, et flanqué de parcs (Bois-de-Liesse, de Bois-de-Saraguay), l'aéroport de Cartierville aurait ainsi occupé une position d'emblée avantageuse. Il fut une époque où la faiblesse de certains facteurs (économie, démographie) permettait le maintien à cet endroit d'une forme aussi peu intéressante qu'un aéroport (forme rurale qui « pollue » les valeurs foncières). Mais, sous l'influence, entre autres, de ce retour en ville, une hausse des valeurs aurait indirectement eu raison de l'aéroport de Cartierville. Dit autrement, un certain nombre de facteurs font en sorte qu'il est aujourd'hui plus rentable d'y construire des maisons que d'y faire atterrir des avions. Il en irait de même pour Dorval.

### **Dorval: une position d'emblée avantageuse**

L'aéroport de Dorval occupe le flanc sud de l'axe monumental et profiterait de la même façon d'une « proximité positionnelle » positive. Avec l'actuelle dynamique de rassemblement qui dynamise Montréal, la position occupée par Dorval serait en train de se bonifier. Mais, comme il s'agit d'un équipement d'État, l'entité administrative qui gère Dorval serait, pour l'heure et pour diverses raisons, plutôt insensible à cette dynamique d'urbanisation. De plus, cet aéroport tend à polluer les valeurs foncières dans son pourtour et donc à annuler, pour ainsi dire, les effets de l'urbanisation de sa position. Et pourtant, cette dynamique urbaine qui anime Montréal constituerait une occasion de rentabiliser le déménagement et le redéploiement de Dorval. Sans compter que, dans la longue durée, il est fort probable que le renforcement de l'axe monumental finira par avoir raison de cet aéroport. Ne serait-il pas souhaitable de « prendre de l'avance », compte tenu du fait que nous disposons d'un autre aéroport de calibre international (Mirabel), dont le coût — humain (les expropriations) et financier — a déjà représenté un lourd tribut collectif? Dit autrement, d'où vient cet entêtement à vouloir conserver Dorval? À qui cela profite-t-il?

En profitant ainsi de l'actuelle dynamique de rassemblement des acteurs pour redévelopper

Dorval avec des projets plus conformes à la hausse des valeurs foncières, la communauté montréalaise trouverait à s'enrichir. *A contrario*, en conservant l'aéroport de Dorval, on se prive d'un espace dont l'urbanisation rentabiliserait sa requalification.

### **Consolider Montréal pour s'enrichir collectivement**

Les aéroports, comme l'agriculture ou les parcs industriels, sont généralement associés à des espaces peu valorisés (positions rurales), tandis que les formes prestigieuses sont associées à des espaces fortement valorisés (positions urbaines) [4]. C'est qu'en principe [5], les formes productives et les équipements nécessitent de faibles valeurs foncières (et les gardent à la baisse), permettant au profit de « s'arracher » du capital mort (machinerie, bâtiment, terrain), tandis que les formes cossues (institutions, résidences, etc.), qui ne produisent pas de richesses, commandent des valeurs foncières élevées pour se maintenir (Rebours, 2000). Ainsi, personne n'irait assembler des voitures au centre-ville de Montréal! Et pourtant, Montréal dispose d'un aéroport à deux pas de son centre-ville qui occupe une position qui s'urbanise, constituant aujourd'hui une occasion intéressante de consolider l'île de Montréal.

Le redéveloppement de Dorval en projets domiciliaires par exemple permettrait de contrer quelque peu l'étalement urbain (lutte contre la pollution, efficacité du transport en commun, etc.) et donc de renforcer l'île de Montréal par rapport à sa région. Ensuite, un tel réaménagement permettrait de tirer profit du réseau autoroutier existant, au lieu de prolonger ce dernier sans cesse plus loin (sauf pour Mirabel!). Aussi, la vente de terrains et de maisons (et plus largement les effets positifs de l'urbanisation de la position occupée par Dorval) pourrait indirectement participer au financement d'un lien rapide vers Mirabel (taxation accrue grâce à la hausse des valeurs, etc.). C'est dans cette optique que la transformation de l'aéroport de Dorval pourrait contribuer à la richesse collective.

### **Mais de toute évidence, les jeux sont faits!**

Il n'y a pas de solution quant à l'avenir des aéroports de Dorval et de Mirabel. Il n'y a que des choix, politiques par nature, qui doivent être pris et assumés. La géographie ne saurait décider de la course des choses. Mais elle peut certainement offrir au débat sa compréhension du phénomène urbain. Dans le cas des aéroports montréalais, force est de constater qu'ils ne sont pas soumis à la même dynamique. Mirabel occupe une position d'emblée rurale, stable. Aussi,

il n'affecte pas les valeurs de la position qu'il occupe puisque ces valeurs sont déjà faibles.

La position occupée par l'aéroport de Dorval est de toute évidence soumise à une hausse des valeurs, effet d'un rassemblement d'acteurs qui dynamise la métropole depuis les années 1980. De plus, cette position bénéficie vraisemblablement de la proximité de l'axe monumental. Dans un tel contexte géopolitique, son déménagement permettrait de profiter et de la position et de l'actuelle dynamique qui anime Montréal. En relocalisant Dorval à Mirabel, pour tirer profit de « l'effet position », c'est finalement toute l'agglomération montréalaise qui trouverait à s'enrichir. Mais il est évident que, dans de tels dossiers, le politique pèse lourd, très lourd, au point d'avoir escamoté le débat.

Il est évident que notre « billet géographique » est en retard sur l'actualité! Mais il reste valable pour questionner d'autres projets urbains, comme le déménagement du casino, Griffintown ou encore le redéploiement du secteur d'Estimauville à Québec. Voilà trois sujets qui pourraient faire l'objet d'autant de blogues!

Rémi Guertin Ph.D.

[www.rguertin.com](http://www.rguertin.com)

## Notes

**[1]** Sauf erreur, et pour la petite histoire, le gouvernement du Québec anticipait la construction d'un nouvel aéroport international dans la région de Drummondville. Mais le gouvernement fédéral devait décider unilatéralement de localiser un nouvel aéroport à Mirabel, rendant le projet du Québec caduc.

**[2]** Ce qui n'empêche pas la banlieue de s'étaler toujours un peu plus loin. Ce retour en ville serait « sélectif » et concernerait certains acteurs spécifiques. Cette dynamique se devine dans le paysage par l'émergence de formes de rassemblement (tours, condos, etc.) et par des « débordements » (gentrification de certains quartiers, etc.).

**[3]** Il est à noter que des villes comme Paris (Desmarais, 1995) et Lisbonne (Marcos, 1996)

disposent aussi d'une telle organisation axiale. Si le modèle axial s'applique à de nombreuses villes, certaines échapperaient à ce modèle pour des raisons qui leur sont propres (New York en serait possiblement un exemple).

**[4]** Soulignons brièvement que l'urbain et le rural ne font pas référence à des activités ou à des fonctions, mais plutôt à une qualité d'occupation: l'espace géographique est organisé par un réseau de positions stables, qualitativement différenciées (positions urbaines ou rurales). Cette qualité d'occupation, via la rente (l'expression économique de la propriété), a une incidence sur la qualité du domaine bâti et sur la « performance » des activités (Rebours, 2000). De fait, une variation dans la rente peut infléchir la nature des activités. Aussi, cette structure de positions dispose-t-elle d'une stabilité dans la longue durée, capable de canaliser le devenir des territoires (Desmarais et Ritchot, 2000).

**[5]** Dans cette optique, l'étalement urbain poserait problème dans la mesure où des formes non productives (urbaines) se trouvent à occuper un substrat rural incapable de « racheter » ces formes. Si, au moment de l'achat du bungalow, la faiblesse des valeurs peut constituer un avantage, à long terme le substrat rural aurait tendance à dévaloriser le cadre bâti (Ritchot, Mercier et Mascolo, 1994).

## **Bibliographie**

Beaudet, Gérard (1997), «Domaines "vides" et structuration morphologique de l'agglomération montréalaise», dans les *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 41, n°112, pp. 7-29.

Desmarais, Gaëtan (1995), *La morphogenèse de Paris. Des origines à la Révolution*. Paris, L'Harmattan.

Desmarais, Gaëtan et Gilles Ritchot (1997), «La dimension morphodynamique des grands établissements humains: l'exemple de Montréal» dans *Visio*, 2,2, été, pp. 43-57.

Desmarais, Gaëtan et Gilles Ritchot (2000), *La géographie structurale*. Paris, L'Harmattan.

Guertin, Rémi (2006), *Québec, morphogenèse d'une ville*. Thèse de doctorat déposée à la faculté d'aménagement de l'Université de Montréal.

Marcos, Isabel Maria da Silva (1996), *Le sens urbain. La morphogenèse et la sémiogenèse de Lisbonne. Une analyse catastrophiste urbaine*. Thèse de troisième cycle, Danemark, Université d'Aarhus.

Rebours, Thierry (2000), *La théorie du rachat. Géographie, économie, histoire*. Paris, Publications de la Sorbonne.

Ritchot, Gilles; Guy Mercier et Sophie Mascolo (1994), «L'étalement urbain comme phénomène géographique: l'exemple de Québec» dans les *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 38, n°105, pp. 261-300.