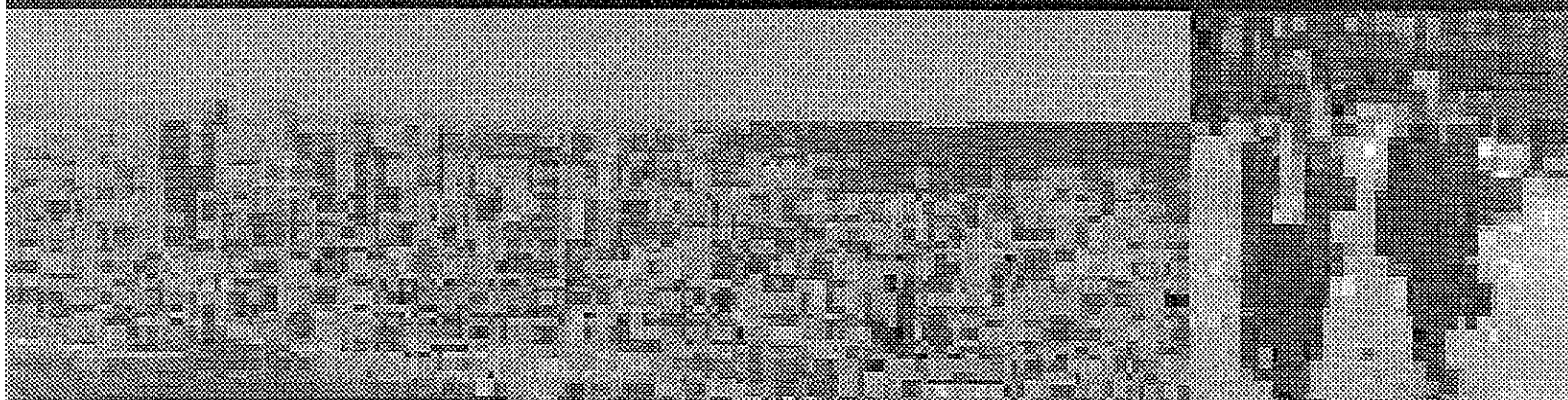


PREMIÈRE PARTIE

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE



LE TERRITOIRE

La Région métropolitaine de recensement de Montréal (RMRM) est située dans la partie nord-est de l'Amérique du Nord. Logée dans la vallée du Saint-Laurent, la RMRM s'étend entre le massif du Bouclier canadien et celui des Appalaches. Sa situation au confluent des grandes voies d'eau du nord-est du continent (le fleuve Saint-Laurent et son prolongement dans le golfe du même nom; la rivière des Outaouais et les Grands Lacs à l'ouest; la rivière Richelieu, le lac Champlain et la rivière Hudson au sud) en ont toujours fait un point de rencontre prépondérant, notamment pour les échanges et le commerce.

La RMRM s'étend sur un vaste territoire de près de 4 000 kilomètres carrés dans la partie sud-ouest du Québec. De nombreux bassins et plans d'eau traversent la région et en subdivisent le territoire (Carte 1)¹¹. La RMRM de 1996 regroupait un total de 111 municipalités. À la suite de la réforme municipale entreprise en 1999 et 2000, ce territoire englobera 73 municipalités à compter de 2002¹².

Le découpage territorial métropolitain chapeaute également, sans les intégrer dans leur totalité, le territoire de cinq régions administratives (Montréal, Laval, Montérégie, Laurentides, Lanaudière), elles-mêmes délimitées par les grandes voies d'eau.

¹¹ Le lecteur pourra prendre connaissance du contenu des cartes à la fin du document.

¹² Au moment où les travaux d'élaboration du Cadre d'aménagement ont commencé en 1996, la RMRM comptait 111 municipalités. Depuis, des démarches de fusion ont réduit le nombre de municipalités dans la région. Le projet de loi 170 adopté en décembre 2000 prévoit un redécoupage des limites municipales de la RMRM qui entrera en vigueur à compter de janvier 2002. Ainsi, la CUM disparaîtra et les 28 municipalités actuelles seront refondues en une seule, la Ville de Montréal. De son côté, la Ville de Longueuil sera refondue avec 7 autres municipalités. Officiellement, le nombre de municipalités dans la RMRM sera alors de 73. Compte tenu des retraits du territoire de la CMM et de la réorganisation municipale prévue par le projet de loi 170, le nombre total de municipalités sur le territoire de la CMM sera quant à lui de 67. D'autres projets de fusion sont à l'étude, ce qui pourrait encore réduire le nombre de municipalités tant dans la RMRM que dans la CMM.

LE PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE

A) LA POPULATION ET LES MÉNAGES

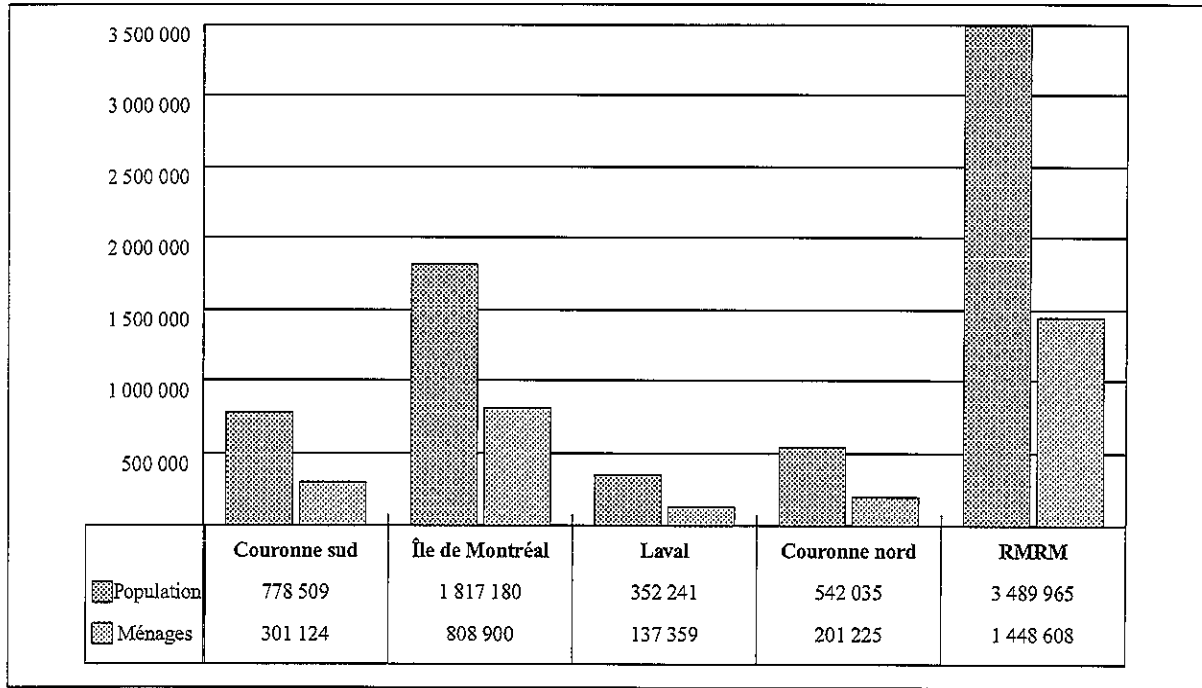
En 2001, la RMRM compte près de 3,49 millions d'habitants et 1,45 million de ménages (Graphique 1).

Tant du point de vue de la population que de celui des ménages, leur répartition montre des différences appréciables d'une partie du territoire à l'autre. Ainsi, l'île de Montréal compte 1,8 million d'habitants en 2001, soit une part relative de 52 % de la RMRM. Plus de la moitié de la population de l'île de Montréal (57 %) vit sur le territoire de l'actuelle ville de Montréal (1,037 million).

Il en va de même en ce qui concerne la part relative de l'île de Montréal au chapitre des ménages : l'île de Montréal regroupe près de 56 % des ménages de la région. Les autres parties affichent des parts relatives de ménages inférieures à celle de la population (Graphique 2). Cela est attribuable au fait que l'île de Montréal concentre en moyenne des ménages plus nombreux, mais de plus petite taille que dans les villes de banlieue.

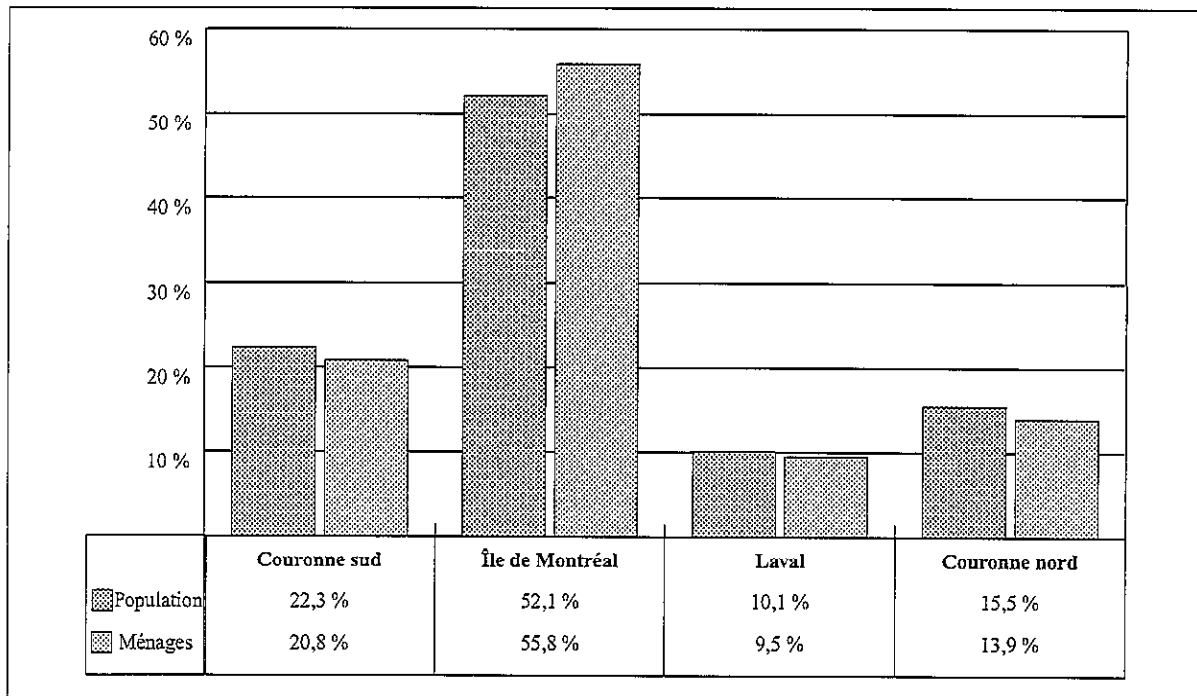
En ce qui a trait au territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, la population totale de la Communauté en 2000 était de 3 376 499 personnes. Avec ses 1 795 844 habitants, l'île de Montréal regroupait 53 % de la population de la CMM, celle de Laval (349 910 habitants) représentait 10,4 % de la population de la Communauté, la couronne nord comptait 454 821 personnes (13,5 % de la population de la CMM) et la couronne sud comptait 775 924 personnes, soit 23 % de la population de la Communauté.

Graphique 1 : Répartition de la population et des ménages, RMRM, 2001



Source : Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, édition 2000.

Graphique 2 : Part relative de la population et des ménages dans la RMRM, 2001



Source : Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, édition 2000.

B) L'ÂGE DE LA POPULATION

Entre 1981 et 2001, la part relative des personnes âgées de 0 à 24 ans a régressé dans la RMRM, alors que la proportion de personnes âgées de 65 ans et plus n'a cessé d'augmenter (Tableau 1). En 1981, les personnes âgées de 0 à 24 ans étaient au nombre de 1 111 627, alors qu'elles sont à présent 1 065 779, soit une diminution de 4 %.

Tableau 1 : Évolution de la population selon l'âge, RMRM, 1981- 2001

Groupe d'âge	1981	2001	Croissance
0-14	567 470	630 823	11 %
15-24	544 157	434 956	-20 %
0-24	1 111 627	1 065 779	-4 %
25-34	503 100	506 308	1 %
35-44	383 639	613 775	60 %
45-54	328 349	512 363	56 %
55-64	262 947	349 776	33 %
65 et plus	261 382	441 964	69 %
Total	2 851 044	3 489 965	22 %

Source : Recensement du Canada, 1981 et Institut de la statistique du Québec, édition 2000, Scénario A de référence.

Parallèlement, entre 1981 et 2001, le groupe des 65 ans et plus s'est accru de 180 580 personnes dans la RMRM, soit une augmentation de 69 %. Le vieillissement de la population est principalement attribuable au faible taux de fécondité¹³, à l'augmentation de l'espérance de vie et à l'importance relative de la cohorte des *baby boomers* dans l'ensemble de la population¹⁴. Aujourd'hui, 63 % des personnes âgées de 65 ans et plus de la RMRM se retrouvent sur l'île de Montréal.

¹³ Le taux de fécondité était de 1,5 enfant par femme en 2000.

¹⁴ Le Scénario A de référence de l'Institut de la statistique du Québec suppose que l'espérance résiduelle de vie des hommes qui ont 65 ans en 2001 est de 15 ans et passera à près de 18 ans en 2021. Chez les femmes, l'espérance résiduelle de vie est de près de 20 ans en 2001 et sera de près de 22 ans en 2021. En d'autres termes, un homme qui a 65 ans en 2001 a une espérance moyenne de vie de 80 ans et une femme de 65 ans en 2001 a une espérance moyenne de vie de 85 ans. En 2021, l'espérance moyenne de vie des hommes de 65 ans passera donc à 83 ans, alors que celle des femmes sera de 87 ans.

L'impact de la génération du baby boom

De la fin de la Seconde Guerre mondiale jusqu'au début des années soixante, le monde occidental a connu une croissance démographique sans précédent. Baptisé par les démographes « baby boom » en raison de son impact numérique évident, ce phénomène d'explosion démographique a provoqué une hausse de la demande en services et en équipements publics (écoles, soins de santé, commerces, etc.) puisque la taille des familles a augmenté.

Avantagés en vertu de leur nombre et jouissant en conséquence d'une excellente visibilité, les *baby boomers* ont toujours exercé une influence déterminante au plan social. Étudiants, leur nombre a imposé l'agrandissement des réseaux collégial et universitaire. Leur arrivée à l'âge adulte a eu des repercussions sur les programmes d'habitation. Il est donc réaliste de croire que leur poids démographique continuera de peser sur les décisions relatives aux services publics, notamment en ce qui a trait aux politiques touchant les personnes âgées.

En 2001, dans la région métropolitaine de Montréal, les *baby boomers* (les 40-55 ans) sont au nombre de 819 823 personnes, soit 23,5 % de la population de la RMRM.

C) LA COMPOSITION DES MÉNAGES

Ces modifications de la structure d'âge ont eu des effets sur la composition des ménages. Ainsi, le nombre de ménages d'une seule personne est passé de 27 % en 1991 à 29 % en 1996. En 1996, dans la ville de Montréal, les couples sans enfants et les personnes seules comptaient pour plus de 59 % des ménages (Tableau 2). À elle seule, la ville de Montréal comprenait 48,9 % de tous les ménages formés d'une personne de la RMRM en 1996, soit 192 000 ménages.

Pour leur part, les banlieues demeurent l'apanage des familles. En 1996, dans la couronne nord, 44,8 % des ménages étaient des couples avec enfants, alors que cette proportion était de 41 % dans la couronne sud. Au centre de l'agglomération, les taux sont plus bas : 38,7 % à Laval et 25 % sur l'île de Montréal. Malgré cette concentration des

Tableau 2 : Typologie des ménages, RMRM, 1996

	Couples		Familles monoparentales	Personnes seules	Autres	Total
	sans enfants	avec enfants				
Couرونne nord	40 860 23,3 %	78 680 44,8 %	18 475 10,5 %	31 130 17,7 %	6 575 3,7 %	175 720 100,0 %
Laval	30 480 24,7 %	47 795 38,7 %	13 080 10,6 %	26 900 21,8 %	5 390 4,4 %	123 645 100,0 %
Ville de Montréal	86 080 18,3 %	96 745 20,6 %	53 655 11,4 %	192 040 40,9 %	40 640 8,7 %	469 160 100,0 %
Reste de l'île	69 290 22,8 %	96 245 31,6 %	35 105 11,5 %	87 580 28,8 %	16 020 5,3 %	304 240 100,0 %
Île de Montréal	155 370 20,1 %	192 990 24,9 %	88 760 11,5 %	279 620 36,1 %	56 660 7,3 %	773 400 100,0 %
Couرونne sud	62 415 23,3 %	110 310 41,1 %	29 650 11,0 %	54 780 20,4 %	11 350 4,2 %	268 505 100,0 %
Total de la RMRM	289 125 21,6 %	429 775 32,0 %	149 965 11,2 %	392 430 29,3 %	79 975 6,0 %	1 341 270 100,0 %
Ensemble du Québec	647 320 23,0 %	962 830 34,2 %	300 420 10,7 %	769 590 27,3 %	138 740 4,9 %	2 818 900 100,0 %

Source : Recensement du Canada, 1996.

familles en périphérie, on doit s'attendre au cours des 20 prochaines années à une augmentation importante du nombre de ménages âgés dans les banlieues, puisque c'est principalement dans ces parties du territoire que les ménages issus de la génération du *baby boom* se sont installés au fil des ans.

D) LE REVENU DES MÉNAGES ET LEUR MODE D'OCCUPATION RÉSIDENTIELLE

En 1996, le revenu médian des ménages de la RMRM se situait au-dessus de celui des ménages de l'ensemble du Québec. Le revenu des propriétaires dans la RMRM était de 54 052 \$ par rapport à 47 902 \$ pour l'ensemble du Québec, alors que celui des locataires de la région métropolitaine se situait à 22 398 \$ comparativement à 21 189 \$ pour les locataires du Québec (Tableau 3).

Les propriétaires, quelle que soit la partie du territoire de la RMRM qu'ils habitent, ont des revenus qui s'établissent à plus du double de celui des locataires (Tableau 3). C'est dans la ville de Montréal que l'on observe les revenus médians les moins élevés de la RMRM. Ces revenus sont d'ailleurs inférieurs à la médiane québécoise, tant pour les propriétaires que pour les locataires. En effet, le revenu médian des propriétaires était de 47 650 \$ et celui des locataires était de 20 167 \$. On retrouve à cet endroit une concentration de personnes seules ou de personnes âgées dont les revenus sont en général moindres que ceux des autres types de ménages.

Dans les autres parties de la RMRM, on note que plus la banlieue est ancienne, plus le revenu médian des ménages est élevé. Ainsi, en 1996, dans les villes de l'ouest de l'île de Montréal, le revenu médian des propriétaires était de 62 165 \$, suivi de la couronne sud avec 56 687 \$. Viennent ensuite Laval (52 587 \$)

Tableau 3 : Revenu médian des ménages de la RMRM selon leur mode d'occupation résidentielle, 1996

	Propriétaire	Locataire
Couronne nord	52 450 \$	22 347 \$
Laval	52 587 \$	25 053 \$
Ville de Montréal	47 650 \$	20 167 \$
Villes à l'ouest de Montréal	62 165 \$	26 465 \$
Villes à l'est de Montréal	47 557 \$	23 587 \$
Couronne sud	56 687 \$	25 217 \$
Total de la RMRM	54 052 \$	22 398 \$
Ensemble du Québec	47 902 \$	21 189 \$

Source : Recensement du Canada, 1996.

et la couronne nord (52 450 \$). Cette même distribution caractérise également les locataires.

L'influence des programmes d'accession à la propriété s'est fait sentir partout sur l'ensemble du territoire métropolitain. Dans la RMRM, le taux de propriétaires a augmenté de 10 points de pourcentage, passant de 38,7 % en 1976 à 48,5 % en 1996 (Tableau 4). C'est sur l'île de Montréal que la hausse du taux de propriétaires a été la plus remarquable.

En 1996, la proportion de propriétaires varie d'une partie à l'autre de la RMRM (Tableau 4). La couronne nord, dont le développement est relativement récent, a le taux de propriétaires le plus élevé (71 %). Viennent ensuite la couronne sud (67 %) et Laval (65 %). La ville de Montréal ne compte que 27 % de propriétaires. Les taux de propriétaires sont donc fortement corrélés avec le niveau de revenu. D'ailleurs, les couples avec enfants, dont les revenus sont plus élevés, sont partout sur le territoire en majorité propriétaires. À l'opposé, les personnes seules sont principalement locataires de leur logement.

Tableau 4 : Évolution du taux de propriétaires dans la RMRM, 1976-1996

	Proportion de propriétaires	
	1976	1996
Couronne nord	68,1 %	70,8 %
Laval	64,2 %	64,9 %
Ville de Montréal	20,2 %	27,1 %
Reste de l'île	39,3 %	45,2 %
Couronne sud	63,0 %	67,1 %
Total de la RMRM	38,7 %	48,5 %
Ensemble du Québec	50,4 %	56,5 %

Source : Recensement du Canada, 1976, 1996.

E) LA MOBILITÉ RÉSIDENTIELLE

Le Tableau 5 présente des données plus détaillées sur la mobilité résidentielle interne de la RMRM. Ces données illustrent de façon non équivoque le phénomène de l'expansion urbaine. Entre 1991 et 1996, 373 110 personnes se sont déplacées d'une zone à l'autre sur le territoire de la RMRM. La matrice de mobilité résidentielle interne à la RMRM témoigne du solde migratoire négatif de la ville de Montréal en regard du reste de la RMRM. Celui-ci s'établissait pour la période considérée à moins de 45 535 personnes. À l'opposé, la couronne nord affichait un solde migratoire positif de 28 490. La couronne nord a reçu 23 500 personnes provenant de la ville de Montréal, alors que 9 365 autres partaient de la couronne nord pour s'installer à Montréal. C'est donc dire que le solde migratoire net entre Montréal et la couronne nord est de 14 135 personnes, soit tout près de 50 % du solde migratoire de cette dernière. Celui de la ville de Laval en regard de la couronne nord est de 8 990 personnes. À elles seules, les villes

Tableau 5 : Matrice de mobilité résidentielle interne à la RMRM, 1991-1996

Territoire de résidence en 1996	Ville de Montréal	Reste de l'île	Laval	Couronne sud	Couronne nord	Total
Ville de Montréal	---	18 335	8 035	15 535	9 365	51 270
Reste de l'île	29 150	34 360	5 555	11 550	4 800	85 415
Laval	18 555	7 075	---	2 180	7 155	34 965
Couronne sud	25 600	18 355	2 620	59 970	3 235	109 780
Couronne nord	23 500	9 010	16 145	4 390	38 635	91 680
Total	96 805	87 135	32 355	93 625	63 190	373 110
Solde migratoire interne de la RMRM	-45 535	-1 720	2 610	16 155	28 490	---

Source : Compilations spéciales de la Direction de la planification en transport à partir des données du recensement de 1996, ministère des Transports, avril 2000.

de Montréal et Laval expliquent donc plus de 80 % de l'apport net de population de la couronne nord provenant de la RMRM.

Le reste de l'île de Montréal et de Laval vivent également des départs et des arrivées de population de la RMRM, mais leur bilan migratoire est pratiquement nul avec un solde respectif de - 1 720 et de 2 610 personnes. Dans la couronne sud, les migrants sont nombreux, mais une grande partie (59 970 personnes) va et vient sur le même territoire.

Selon le bulletin *Données sociodémographiques en bref* de l'ISQ (février 2001), entre 1996 et 2000, la région administrative de Montréal aurait perdu 10 422 personnes (solde des entrées et sorties). La migration interne des municipalités de la région de Montréal indique que seules les municipalités de Montréal, de Saint-Léonard, de Montréal-Nord, d'Outremont et d'Anjou ont un solde migratoire négatif. La ville de Montréal a un solde migratoire négatif, soit - 21 054 personnes entre 1996 et 2000. Le bilan migratoire se solde par des pertes, entre autres dans ses échanges avec les autres municipalités de l'île (- 20 992) et les autres régions administratives : Montérégie (- 1 895), Laval (- 7 782), Lanaudière et Laurentides (- 6 440). À l'inverse, les gains démographiques de Montréal proviennent surtout de l'arrivée de personnes issues des autres régions administratives du Québec (+ 16 025).

F) L'IMMIGRATION

1. L'implantation des immigrants

La RMRM est la principale région d'accueil des immigrants au Québec. Cet apport de l'immigration contribue significativement au développement social, économique et culturel de la région métropolitaine et à l'inclusion de Montréal au sein des principaux réseaux mondiaux d'échanges.

Selon le recensement du Canada, entre 1991 et 1996, la RMRM a reçu 118 600 immigrants. Au cours de cette période, près de 87 % de l'immigration internationale s'est installée sur l'île de Montréal. Cette proportion est de 60 % si l'on s'en tient à la ville de Montréal. En 1981, la population de la ville de Montréal s'établissait à 1 018 610 habitants comparativement à 1 016 376 en 1996. Nous pouvons aisément conclure que l'accroissement de la population de la ville

de Montréal est largement tributaire de l'immigration.

En effet, l'île de Montréal est la zone d'accueil et de résidence de 75 % des immigrants du Québec et de 85 % de tous les immigrants de la RMRM depuis 1995. L'île de Montréal a accueilli plus de 105 000 immigrants, soit une moyenne de 21 000 par année. Zone traditionnelle d'accueil de l'immigration et des institutions fondées par les groupes ethniques, l'île de Montréal commande des interventions particulières, notamment en matière de services publics et d'intégration linguistique.

Par contraste, la couronne nord n'a reçu que 3 600 migrants provenant de l'extérieur du Québec dont 1 605 de l'immigration internationale, soit à peine 320 personnes par année entre 1991 et 1996.

2. Les facteurs d'implantation des immigrants

Selon un certain nombre d'études effectuées durant les années 1990, l'arrondissement ou le quartier de première installation sur l'île de Montréal est déterminé par l'interdépendance de trois caractéristiques, à savoir le cycle de vie, le statut socio-économique et la connaissance ou non de la langue française. La dimension de l'origine ethnique¹⁵ ne constitue donc pas un indicateur de base fiable, valide ou même représentatif.

Par ailleurs, l'analyse des réponses colligées lors du recensement de 1991 indique que seulement 18 des 736 secteurs de recensement de la région métropolitaine affichent un taux d'immigrants supérieur à 50 % par rapport à la population résidante. Sept de ces secteurs sont situés dans Côte-des-Neiges, six dans Parc-Extension, trois dans Saint-Laurent, un dans Ahuntsic et le dernier dans l'actuel arrondissement de Ville-Marie. Il importe toutefois de considérer que le quartier Côte-des-Neiges est reconnu comme un lieu universel de première installation, un endroit que les nouveaux arrivants quittent deux ou trois années après leur arrivée au Québec.

¹⁵ L'origine ethnique fait référence au sentiment d'appartenance qu'ont les individus par rapport à une culture nationale ancestrale.

G) LA DÉFAVORISATION¹⁶

L'INRS-Urbanisation a établi une carte de la défavorisation par secteur de la RMRM à partir de quatre indicateurs : familles monoparentales, ménages à faible revenu, taux de chômage et scolarité. Certains quartiers de Montréal (Sud-Ouest, Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve) sont particulièrement touchés. La pauvreté s'étend dans la ville de Montréal, entre autres du côté de Côte-des-Neiges et de Cartierville. Elle se propage notamment dans la partie est de l'île et à des parties de Lachine dans la partie sud-ouest. À l'extérieur de l'île, Saint-Jérôme, Sainte-Thérèse, Beauharnois, certains secteurs de Laval et plusieurs de Longueuil affichent aussi des profils de défavorisation.

Si la défavorisation se répand petit à petit vers les banlieues les plus anciennes, elle a tendance, là comme à Montréal, à se concentrer dans des zones ou des quartiers très précis. Les tendances laissent entrevoir une accentuation de la polarisation socio-économique entre le centre de l'île de Montréal, le reste de l'île et les banlieues périphériques. Ceci aura un impact sur l'offre de services publics, notamment en ce qui a trait aux écoles et aux services de santé.

LES PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES

A) LA POPULATION ET LES MÉNAGES

Comme pour l'ensemble du Québec, la RMRM connaîtra au cours des prochaines années un ralentissement de sa croissance démographique totale, celle-ci passant de 19 %, pour la période de 1981 à 2001, à 9 % pour la période de 2001 à 2021.

¹⁶ La mesure de la défavorisation vise à mieux cerner les causes structurelles de la pauvreté. Le Conseil scolaire de l'île de Montréal a développé un indice pour mesurer la distribution spatiale de la pauvreté sur l'île de Montréal. Ainsi, pour un secteur donné, quatre indicateurs sont utilisés : taux de ménages à faible revenu, pourcentage de familles monoparentales ayant un chef féminin, pourcentage de mères faiblement scolarisées, pourcentage des pères de famille inactifs sur le marché du travail depuis au moins 18 mois. L'indice utilise une échelle de 0 à 100, proportionnellement à la défavorisation, 0 signifiant qu'il n'y a aucune défavorisation dans le secteur et 100 voulant dire que la population du secteur visé est frappée de défavorisation complète. Ainsi, par exemple, Westmount a un indice de 3,63 alors que le quartier Centre-Sud a un indice de 89,86.

Selon le Scénario A de référence de l'ISQ, entre 2001 et 2021, la plus grande part de la croissance de la population se retrouvera sur le territoire de l'île de Montréal, soit 36,3 % (Tableau 6 et Graphique 3), alors qu'elle était de 10 % entre 1981 et 2001. L'île de Montréal accueillera également la part de croissance des ménages la plus élevée avec 37 % (Tableau 6 et Graphique 4); la part de croissance pour l'île était de 31 % entre 1981 et 2001.

En proportion, la couronne nord devrait néanmoins continuer de connaître la plus forte croissance démographique de la région, tant au chapitre de la population (18,8 %) que de celui des ménages (36,1 %) entre 2001 et 2021 (Tableau 6).

Entre 2001 et 2021, la croissance du nombre de ménages (19 %) sera de plus du double de celle de la population (9 %) dans l'ensemble de la RMRM (Tableau 6). Ce phénomène est principalement attribuable au taux de fragmentation des ménages qui demeurera élevé. En effet, la proportion de familles sans enfants et de personnes vivant seules devrait continuer d'augmenter au cours des vingt prochaines années, ce qui explique que l'augmentation de ménages soit proportionnellement plus importante que celle de la population. Ainsi, entre 2001 et 2021, le nombre de personnes par ménage passera de 2,41 à 2,21 pour l'ensemble de la RMRM.

De plus, au cours de la période 2001-2021, le taux annuel de formation de nouveaux ménages sera inférieur à 1 %, ce qui signifie qu'il devrait s'ajouter annuellement environ 13 750 ménages dans la RMRM.

Appliquées aux limites de la CMM, les projections démographiques illustrent des tendances comparables à celles qui prévalent pour le territoire de la RMRM. En tenant compte des délimitations de la Communauté métropolitaine de Montréal et des données disponibles au mois de juin 2001, la population de la Communauté est estimée à 3 419 000 habitants et le nombre de ménages à 1 419 000. La nouvelle ville de la rive sud compte près de 384 000 habitants et 155 000 ménages.

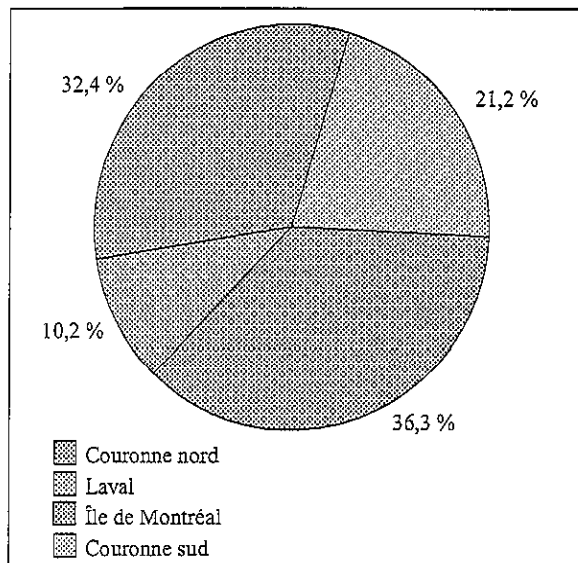
En 2021, les projections démographiques pour la CMM devraient être d'un ordre similaire à celui de la RMRM. La population de la Communauté devrait alors être de 3 715 000 personnes, soit une croissance de 9 %, et le nombre de ménages devrait passer à 1 682 000, soit une croissance d'environ 19 %. En

Tableau 6 : Croissance de la population et des ménages, RMRM, 2001-2021

	Population				
	2001	2021	Différence 2001-2021	Croissance 2001-2021	Part de croissance 2001-2021
Courette nord	542 035	644 095	102 060	18,8 %	32,4 %
Laval	352 241	384 409	32 168	9,1 %	10,2 %
Île de Montréal	1 817 180	1 931 562	114 382	6,3 %	36,3 %
Courette sud	778 509	845 293	66 784	8,6 %	21,2 %
RMRM	3 489 965	3 805 359	315 394	9,0 %	100,0 %
	Ménages				
	2001	2021	Différence 2001-2021	Croissance 2001-2021	Part de croissance 2001-2021
Courette nord	201 225	273 819	72 594	36,1 %	26,4 %
Laval	137 359	166 861	29 502	21,5 %	10,7 %
Île de Montréal	808 900	910 336	101 436	12,5 %	36,9 %
Courette sud	301 124	372 785	71 661	23,8 %	26,0 %
RMRM	1 448 608	1 723 801	275 193	19,0 %	100,0 %

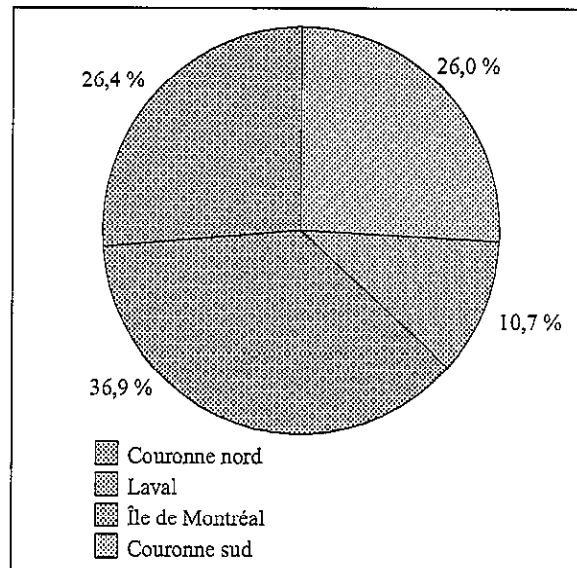
Source : Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, édition 2000.

Graphique 3 : Répartition de la croissance de la population, RMRM, 2001-2021



Source : Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, édition 2000.

Graphique 4 : Répartition de la croissance des ménages, RMRM, 2001-2021



Source : Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, édition 2000.

Tableau 7 : Projection de la population de moins de 24 ans, RMRM, 2001-2021

	Population						Accroissement					
	2001			2021			2001-2021			2001-2021		
	0-9 ans	10-24 ans	Total	0-9 ans	10-24 ans	Total	0-9 ans	10-24 ans	Total	0-9 ans	10-24 ans	Total
	(' 000)						(%)					
Couronne nord	75	116	191	72	104	176	-3	-12	-15	-4	-10	-8
Laval	41	67	108	36	58	94	-5	-9	-14	-12	-13	-13
Île de Montréal	204	308	512	184	319	503	-20	11	-9	-10	4	-2
Couronne sud	96	158	254	82	130	212	-14	-28	-42	-15	-18	-17
Total RMRM	416	649	1 065	374	611	985	-42	-38	-80	-10	-6	-8

Source : Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, édition 2000.

2021, la population de la nouvelle ville de la rive sud s'accroîtra de 5 % pour passer à près de 402 000 habitants et le nombre de ménages augmentera pour sa part de 17 %, soit 181 000¹⁷.

La baisse de la proportion de la population dite jeune dans la RMRM aura des répercussions sur les équipements et les services publics, notamment sur l'éducation, en raison d'une diminution éventuelle de la clientèle.

B) LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

1. Les jeunes âgés de 0 à 24 ans

En termes absolus comme en termes relatifs, la RMRM assistera à une décroissance générale de sa population âgée de 0 à 24 ans, soit une perte de 8 % entre 2001 et 2021 (Tableau 7). Le nombre de personnes dans cette catégorie d'âge diminuera de 80 000 au cours des vingt prochaines années. La décroissance sera moins marquée dans l'île de Montréal (- 2 %) et dans la couronne nord (- 8 %), mais elle sera plus élevée dans la couronne sud (- 17 %) et à Laval (- 13 %). Seule l'île de Montréal verra le groupe d'âge de 10 à 24 ans connaître un accroissement absolu de sa population, soit 11 000 personnes de plus qu'en 2001.

2. Les personnes âgées de 65 ans et plus

Selon les récentes perspectives démographiques de l'ISQ¹⁸, en 2021, la population de 65 ans et plus de la RMRM augmentera d'environ 302 000 personnes, soit une croissance de 68 % par rapport à 2001 (Tableau 8). La population âgée de 65 à 79 ans augmentera de 66 % dans l'ensemble du territoire de la RMRM, alors que la population âgée de 80 ans et plus connaîtra une croissance de 77 %. Peu importe la partie du territoire considérée, la catégorie des personnes âgées de 80 ans et plus augmentera selon des proportions plus élevées que les personnes de 65 à 79 ans.

Entre 2001 et 2021, au chapitre de la croissance absolue, 105 000 personnes de 65 ans et plus s'ajouteront sur l'île de Montréal, et une quantité similaire

Tableau 8 : Projection de la population âgée de 65 ans et plus, RMRM, 2001-2021

	Population						Accroissement					
	2001			2021			2001-2021			2001-2021		
	65-79 ans	80 ans et plus	Total	65-79 ans	80 ans et plus	Total	65-79 ans	80 ans et plus	Total	65-79 ans	80 ans et plus	Total
	(' 000)						(%)					
Couronne nord	35	7	42	90	19	109	55	12	67	157	171	160
Laval	37	9	46	62	22	84	25	13	38	66	142	174
Île de Montréal	206	71	277	277	105	382	71	34	105	35	47	38
Couronne sud	62	15	77	134	35	169	72	20	92	117	136	120
Total RMRM	340	102	442	563	181	744	223	79	302	66	77	68

Source : Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, édition 2000.

¹⁷ Estimations effectuées par le MAMM.

¹⁸ Institut de la statistique du Québec, *Données sociodémographiques en bref*, février 2001, volume 5, n° 2.

de 105 000 personnes viendront grossir le groupe des 65 ans et plus dans la couronne nord, incluant Laval. Dans la couronne sud, la catégorie des 65 ans et plus s'agrandira de 92 000 personnes.

En termes de croissance relative, le tableau 8 révèle que l'augmentation des personnes âgées se fera surtout sentir dans les couronnes. Dans la couronne nord et à Laval, les augmentations des personnes de 65 ans et plus seront de 160 % et 174 %, alors que la croissance relative sera de 120 % dans la couronne sud. Inversement, sur l'île de Montréal, l'augmentation des personnes de 65 ans et plus, bien qu'en croissance ici aussi, demeurera plus faible, n'augmentant que de 38 %. Cette tendance aura pour effet de rétablir un certain équilibre dans la proportion de personnes âgées sur l'ensemble du territoire. Autrement dit, le phénomène du vieillissement s'étendra à l'ensemble de la RMRM et non plus seulement à la partie centrale. Au total, 62,6 % de la population de 65 ans et plus de l'ensemble de la RMRM se retrouve sur l'île de Montréal en 2001. En 2021, cette proportion tombera à 51,3 %.

En 2021, la proportion des personnes de 80 ans et plus s'accroîtra de façon importante dans l'ensemble de la RMRM. Néanmoins, la plus forte proportion se retrouvera toujours sur l'île de Montréal (105 000 des 181 000 personnes de 80 ans et plus de la RMRM, soit 58 %). La croissance absolue de cette population atteindra 79 000 personnes de plus d'ici 2021 dans la RMRM, dont 34 000 personnes de plus dans l'île de Montréal. Cette dernière demeurera donc le principal lieu de concentration des personnes âgées.

Cette croissance sera déterminante notamment en ce qui a trait aux besoins en logements, en services sociaux et en santé. Le vieillissement aura des répercussions dans tous les secteurs d'activités et partout sur le territoire. Néanmoins, ces effets se feront davantage sentir en banlieue, jusqu'à présent peu planifiée pour les besoins des ménages âgés. Comme le rappelle un bulletin de l'ISQ :

« [...] mais alors que l'île de Montréal offre depuis longtemps des services à une population d'ainés, le pourtour montréalais a été développé par et pour les jeunes ménages. La banlieue, bientôt peuplée par des milliers de retraités, doit donc se préparer à cette prochaine régionalisation des besoins des troisième et quatrième âges¹⁹. »

Dans ce contexte, le vieillissement de la population dans les villes de la banlieue posera de nombreux défis d'aménagement au cours des prochaines décennies. Parmi les éléments susceptibles d'être touchés par le vieillissement des villes de la banlieue, mentionnons, entre autres :

- **Le logement** : comment faire en sorte que des personnes âgées puissent continuer à vivre dans le milieu qu'elles ont choisi d'habiter depuis plusieurs décennies sans qu'elles aient à assumer seules ou en couple l'effort d'entretenir des maisons trop grandes ou trop coûteuses pour leurs besoins?
- **Les services de santé** : alors que les banlieues ont fait depuis longtemps une large place à la pédiatrie et aux cliniques familiales, comment assurer une transition vers des services de gériatrie ou des services spécialisés qui répondent aux besoins des personnes âgées?
- **L'aménagement urbain** : les couronnes devraient-elles s'orienter vers des modes d'aménagement plus proches des villes centrales de manière à permettre aux personnes âgées d'avoir accès à des services sans recourir à l'utilisation d'une voiture?
- **La sécurité publique** : avec le vieillissement s'accroît aussi le sentiment d'insécurité. Par ailleurs, en raison de leur mobilité plus réduite et de leur vulnérabilité qui augmente, les personnes âgées demandent plus de soins et d'attention ainsi que des services mieux adaptés au chapitre de la sécurité policière, de la prévention des incendies, des services d'ambulance, etc. De quelle façon les villes de banlieue pourront-elles faire face à la nécessité d'adapter des services, jusqu'ici peu engageants pour elles sur le plan financier, aux besoins d'une population âgée?
- **Le transport** : moins mobiles, les personnes âgées pourraient avoir besoin de services de transport adapté. Comment pourra-t-on y faire face?

¹⁹ Esther Létourneau, Institut de la statistique du Québec, *Données sociodémographiques en bref*, février 2001, volume 5, n° 2.

C) L'IMMIGRATION DANS LA RMRM

Le plan gouvernemental d'immigration adopté pour la période 2001 à 2003 prévoit une augmentation substantielle de l'admission de nouveaux arrivants au Québec. Ainsi, au total, entre 113 100 et 124 600 nouveaux immigrants sont attendus au cours des trois prochaines années. L'objectif d'admission pour 2003 est même fixé à 45 000 personnes. Indépendamment du nombre exact de nouveaux arrivants, le ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration souhaite que 25 % de cette population s'établisse à l'extérieur de la grande région métropolitaine.

En outre, la planification des niveaux et des catégories d'immigration (famille, indépendants et réfugiés) inclut également une hausse de la proportion des ressortissants étrangers connaissant le français à leur arrivée au Québec. Les objectifs de recrutement de ces derniers ont été fixés respectivement pour 2001, 2002 et 2003, à 15 000, 18 000 et 20 000 immigrants. L'objectif général est que, parmi les nouveaux immigrants, la proportion de ceux qui connaissent le français à leur arrivée représente 50 % du mouvement total.

Dans ce contexte, et à la lumière de la réorganisation des services d'intégration des immigrants, le MRCI entend poursuivre la consolidation des quatre carrefours d'intégration mis en place sur l'île de Montréal (nord, sud, est et ouest).

LA CROISSANCE PRÉVUE DANS LES MRC VOISINES DE LA RMRM

Le phénomène de l'expansion urbaine, provoqué par la dispersion de la population, n'est pas visible que dans les couronnes autour de l'île de Montréal. En fait, en termes d'urbanisation, à l'extérieur des limites officielles de la RMRM, on observera une croissance démographique dans les MRC qui ceignent le territoire. La croissance dans certaines agglomérations régionales pourrait être attribuée à l'attrait qu'exercent les centres de villégiature.

Ainsi, entre 2001 et 2021, la croissance dans les parties des régions administratives hors RMRM atteindra 10 % dans Lanaudière, 15 % dans les Laurentides et 2 % en Montérégie, selon les projections de croissance démographique établies par l'Institut de la statistique du Québec.

Les MRC hors RMRM connaîtront une croissance modérée. Entre 2001 et 2021, la population croîtra de 6 % (35 433 personnes de plus) alors que les ménages connaîtront pour leur part une croissance de 18 % au cours de la même période, soit 44 047 ménages additionnels (Tableau 9).

Ce sont les MRC situées au nord de la RMRM qui connaîtront la croissance la plus forte. La croissance prévue pour la population y sera de 14 % et de 24 % pour les ménages. La croissance sera vraisemblablement plus significative dans les MRC situées dans l'axe de l'autoroute 15. C'est le cas principalement de la MRC de La Rivière-du-Nord qui verra sa population augmenter de 8 369 personnes, soit une croissance de 34 %, et de plus de 4 200 ménages, une hausse de 45 %. La MRC des Pays-d'en-Haut, située au nord, connaîtra pour sa part une croissance de population de 16 % et une croissance des ménages de 25 %.

Les MRC situées au sud de la RMRM connaîtront une légère croissance de population, soit 1,7 %. La hausse du nombre de ménages sera quant à elle plus appréciable, soit de presque 15 %. La faible croissance de la population s'explique entre autres par une baisse de la population dans certaines MRC, dont Le Bas-Richelieu, Les Maskoutains, Les Jardins-de-Napierville, Rouville et Beauharnois-Salaberry. La croissance la plus élevée se retrouvera dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, laquelle connaîtra une hausse de population de 21 % et une croissance des ménages de 38 %.

Tableau 9 : Croissance de la population et des ménages, MRC voisines de la RMRM, 2001-2021

COURONNE NORD		2001	2021	Variation 2001-2021	Croissance 2001-2021
Les Pays-d'en-Haut	Population	32 184	37 403	5 219	16,2 %
	Ménages	15 122	18 913	3 791	25,1 %
Joliette	Population	55 028	57 103	2 075	3,8 %
	Ménages	22 907	26 769	3 862	16,9 %
Montcalm	Population	40 032	46 625	6 593	16,5 %
	Ménages	19 237	23 151	3 914	20,3 %
Argenteuil*	Population	27 945	31 573	3 628	13,0 %
	Ménages	11 870	14 810	2 940	24,8 %
La Rivière-du-Nord*	Population	24 759	33 128	8 369	33,8 %
	Ménages	9 484	13 745	4 261	44,9 %
D'Autray*	Population	26 980	29 970	2 990	11,1 %
	Ménages	11 020	13 450	2 430	22,1 %
Total couronne nord	Population	206 928	235 802	28 874	14,0 %
	Ménages	89 640	110 838	21 198	23,6 %
COURONNE SUD		2 001	2 021	Variation 2001-2021	Croissance 2001-2021
Le Bas-Richelieu	Population	50 773	42 399	-8 374	-16,5 %
	Ménages	21 644	20 771	-873	-4,0 %
Le Haut-Richelieu	Population	102 670	113 145	10 475	10,2 %
	Ménages	41 869	52 740	10 871	26,0 %
Les Maskoutains	Population	79 559	77 929	-1 630	-2,0 %
	Ménages	32 597	35 833	3 236	9,9 %
Rouville*	Population	21 677	21 022	-655	-3,0 %
	Ménages	8 402	9 575	1 173	14,0 %
La Vallée-du-Richelieu*	Population	12 419	13 182	763	6,1 %
	Ménages	4 640	5 597	957	20,6 %
Lajemmerais*	Population	12 733	14 157	1 424	11,2 %
	Ménages	6 434	8 220	1 786	27,8 %
Les Jardins-de-Napierville	Population	23 141	22 468	-673	-2,9 %
	Ménages	8 855	9 894	1 039	11,7 %
Vaudreuil-Soulanges*	Population	28 240	34 050	5 810	20,6 %
	Ménages	10 700	14 730	4 030	37,7 %
Beauharnois-Salaberry*	Population	48 386	47 805	-581	-1,2 %
	Ménages	20 341	20 971	630	3,1 %
Total couronne sud	Population	379 598	386 157	6 559	1,7 %
	Ménages	155 482	178 331	22 849	14,7 %
TOTAL NORD ET SUD	POPULATION	586 526	621 959	35 433	6,0 %
	MÉNAGES	245 122	289 169	44 047	18,0 %

Source : Institut de la statistique du Québec, Scénario A de référence, édition 2000.

* Estimation du MAMM sur la partie de la MRC située hors RMRM.

Le phénomène de l'expansion urbaine

L'expansion urbaine est indéniablement la tendance structurelle qui a le plus marqué la réalité physique, démographique, économique, environnementale et même politique de la région métropolitaine depuis une quarantaine d'années. Le processus d'expansion urbaine peut être résumé en six étapes :

- Recherchant les coûts fonciers et les niveaux de taxes plus faibles offerts en périphérie urbaine, une première génération de ménages, la plupart en première accession à la propriété, quitte la ville centrale et opte pour ce type de localisation résidentielle.
- A mesure que la masse critique de ménages requise pour assurer la viabilité de chaque type de commerces est atteinte, ceux-ci s'implantent.
- Quand le bassin de travailleurs disponibles sur place devient suffisant, les entreprises manufacturières autant que de services, elles aussi désireuses de profiter de coûts fonciers et de taxes plus faibles, commencent à leur tour à s'implanter.
- A partir du moment où une certaine taille de population est atteinte, des investissements commerciaux de grande ampleur sont réalisés et un nombre accru d'entreprises se relocalisent dans le secteur. Quand c'est chose faite, la présence d'infrastructures commerciales à portée régionale et de pôles d'emploi significatifs deviennent les principaux moteurs de la poursuite de l'expansion, sous l'angle résidentiel.
- Le processus d'urbanisation de ces espaces en périphérie de la ville centrale finit par produire des environnements urbains relativement « complets » où l'on retrouve une offre résidentielle variée ainsi qu'une variété d'établissements commerciaux et de lieux d'emploi.
- Arrivé à maturité, l'espace urbain produit par une première phase du processus d'expansion ne peut plus offrir des coûts fonciers et des niveaux de taxes aussi faibles que ceux offerts par sa propre périphérie. C'est pourquoi il est lui-même débordé par une seconde phase d'expansion qui repousse les limites de l'agglomération significativement plus loin.

Chaque technologie dominante de transport a alimenté sa propre forme d'expansion urbaine. Cependant, ce n'est vraiment qu'avec le développement des routes et l'avènement en masse de l'automobile que l'espace urbain a littéralement explosé. Réciproquement, les espaces urbains produits à la faveur de la version contemporaine de l'expansion urbaine sont spécialement conçus pour l'automobile.

L'ÉCONOMIE ET L'EMPLOI

Au premier trimestre de 2001, la métropole comptait 1,7 million d'emplois et regroupait près de 49,2 % de la population active du Québec. Son poids économique à l'échelle québécoise surpasse de beaucoup son simple poids démographique. Ainsi, en 1999, la RMRM représentait :

- 52 % des expéditions manufacturières de l'ensemble du Québec;
- 70 % des établissements manufacturiers de haute technologie;
- 70 % des exportations hors Québec;
- 90 % des dépenses totales en recherche et développement de l'ensemble du Québec.

Par ailleurs, la RMRM affiche une performance honorable sur le plan économique. Elle se classe au 8^e rang des 25 plus importantes régions métropolitaines nord-américaines au regard de la création d'emplois.

La place de Montréal sur le plan de la qualité de vie en faisait en 2000 une agglomération largement compétitive à l'échelle internationale. Selon une étude de la Société William M. Mercer de New York portant sur la situation de 215 villes à travers le monde, Montréal se classait 19^e pour son indice de qualité de vie (indice de 103) supérieur à celui de New York dont l'indice de 100 constituait pour l'enquête la valeur de référence. Selon l'enquête de la Société Mercer, le niveau de qualité de vie de Montréal se compare à celui de villes telles que Luxembourg, Tokyo ou Toronto.

Outre sa qualité de vie, Montréal affiche un coût de la vie parmi les plus bas dans le groupe des grandes métropoles du monde. Suivant les données d'une autre enquête de la Société Mercer sur le coût de la vie dans 132 villes du monde, Montréal se classait 120^e avec un indice de 59²⁰. Parmi les grandes villes canadiennes, seule Calgary affichait un indice de coût plus bas que celui de Montréal, soit 56. La RMRM présente donc un rapport coûts-bénéfices parmi les meilleurs de la planète, ce qui la positionne avantageusement en termes de compétitivité économique sur la scène internationale pour attirer des entreprises et des investissements.

²⁰ L'indice 100 de New York demeure toujours la référence ici. Un indice inférieur à 100 veut dire qu'il en coûte moins cher pour vivre dans la ville en question qu'à New York.

A) LE SECTEUR PRIMAIRE

Le secteur primaire de l'économie métropolitaine se limite à la production agricole. La région de Montréal étant fortement urbanisée, son économie ne compte évidemment pas d'exploitation minière ou forestière.

La RMRM recensait, en 1996, un total de 2 510 entreprises agricoles employant 10 584 personnes. Les revenus de la production agroalimentaire métropolitaine représentent 7 % de tous les revenus québécois liés à l'agriculture. La part métropolitaine de la valeur du PIB agricole est de 16 %.

B) LE SECTEUR SECONDAIRE

Le secteur secondaire de la région métropolitaine est principalement partagé entre la production manufacturière traditionnelle et l'activité de haute technologie.

À l'échelle des grandes régions canadiennes, Montréal se classe au premier rang au chapitre de l'emploi manufacturier avec 17,9 %.

Par ailleurs, la région métropolitaine est de plus en plus tournée vers les secteurs de pointe. La métropole concentre en effet 65,8 % des emplois de l'ensemble du Québec liés aux entreprises de haut savoir. Une étude récente sur le rendement de 15 des plus importantes métropoles nord-américaines révèle même que Montréal se classe au 4^e rang dans les secteurs de haute technologie pour le nombre d'emplois par habitant²¹. À lui seul, le secteur des technologies de l'information a connu un taux de croissance de l'emploi de 15 % en 1999-2000.

Selon l'enquête rapportée par Technovision Montréal, la métropole occupe une place importante au plan nord-américain notamment dans :

- l'aérospatial (40 000 emplois), 5^e sur 15;
- le secteur des technologies de l'information (117 000 emplois), 9^e sur 15;
- la biopharmaceutique (14 000 emplois), 8^e sur 15.

²¹ Bulletin de Technovision Montréal, *Leadership Montréal*, novembre 2000.

C) LE SECTEUR TERTIAIRE

En 1997, la région métropolitaine comptait 48,5 % des entreprises du Québec liées au secteur tertiaire. Ces entreprises se retrouvent principalement dans quatre domaines :

- le commerce de détail (19,8 %);
- les services aux entreprises (18,1 %);
- le commerce de gros (11,0 %);
- l'hébergement et la restauration (8,3 %).

L'étude de l'INRS-Urbanisation de Coffey et Polèse²² précise également que, au chapitre de la structure d'emplois, la région de Montréal se situe dans le peloton de tête des métropoles nord-américaines dans les secteurs de l'éducation, des services à la consommation, des transports, des communications et des utilités publiques.

Inversement, la région de Montréal se situe au dernier rang dans le tertiaire moteur : services financiers, assurances et affaires immobilières ainsi que les services aux entreprises.

D) LES PÔLES ÉCONOMIQUES À CARACTÈRE INTERNATIONAL

Les pôles économiques constituent un élément fondamental de la structure de production et d'activité d'une région. La concentration d'emplois et d'entreprises combinée aux services que l'on y retrouve contribuent au développement de synergies entre les entreprises et les organisations présentes, en plus d'y favoriser les investissements publics et privés. Les pôles, par leur répartition sur le territoire et par la fonction qui les caractérise, constituent un élément structurant de l'aménagement et du développement du territoire d'une région métropolitaine. À l'ère de la globalisation des échanges et de l'ouverture des marchés, la compétitivité de la RMRM face aux autres grandes villes-régions du monde dépend de l'affirmation des pôles qui, sur son territoire, présentent le potentiel d'attraction le plus élevé au plan international.

²² Voir Coffey, W. et M. Polèse (1999).

La RMRM compte 6 pôles économiques métropolitains à caractère international sur son territoire (Carte 2)²³. Ce sont :

- Le centre-ville de Montréal : 296 720 emplois;
- Saint-Laurent / Dorval : 142 487 emplois;
- Anjou / Mercier : 58 814 emplois;
- Centre de Laval : 50 047 emplois;
- Longueuil nord / Boucherville : 28 159 emplois;
- La Zone de commerce international de Mirabel : 10 780 emplois.

Ces pôles ont été déterminés sur la base de leur concentration d'emplois et de leur potentiel de croissance²⁴. Cinq critères permettent plus particulièrement de repérer les pôles en fonction de leur caractère international :

- un potentiel de croissance pour des activités à caractère international;
- une reconnaissance à titre de pôle dans certaines politiques sectorielles du gouvernement;
- une disponibilité d'espaces pour le développement;
- l'impact du pôle en termes économiques sur sa périphérie immédiate;
- le nombre d'emplois que l'on y trouve ou qui y ont été créés.

²³ L'inventaire du MAMM a permis d'identifier 12 pôles économiques métropolitains sur le territoire de la RMRM. Le Cadre d'aménagement retient en priorité les 6 pôles à caractère international en raison du choix qu'il a fait de favoriser le rayonnement de la région métropolitaine sur la scène internationale. Il reviendra à la CMM de procéder à l'identification et à une hiérarchisation plus complète des pôles économiques de son territoire.

²⁴ Un pôle économique est un lieu : où se concentrent (concentration relative par rapport à l'ensemble de la RMRM) des entreprises et des activités de production ayant une forte valeur ajoutée; qui génère un phénomène d'attraction pour d'autres activités et fonctions et pour la population; qui implique des déplacements par rapport à l'ensemble du territoire à des fins de travail ou d'échanges commerciaux; où se déroulent des processus de création et de propagation des innovations; où il existe certains types d'équipements; où l'on peut mesurer un volume important d'investissements privés et publics.

Au chapitre de la croissance des emplois dans les pôles métropolitains, il faut noter que le corridor Anjou / Mercier et le centre de Laval ont connu les croissances les plus appréciables entre 1996 et 1999. Le pôle de la Zone de commerce international de Mirabel offre, selon les analyses effectuées, un excellent potentiel pour le développement d'activités internationales. En effet, bien qu'il ait connu une baisse d'emplois de 5 % entre 1996 et 1999, ce pôle obéit aux critères de sélection établis. La perte d'emplois à Mirabel entre 1996 et 1999 est attribuable au transfert des vols internationaux à Dorval. Cependant, depuis janvier 2000, 2 400 emplois ont été créés à Mirabel et d'ici 2002, selon les annonces faites, 6 000 emplois additionnels seront créés, dont 4 000 à l'usine Bombardier. Rappelons que la Zone de commerce international de Mirabel a été mise en place par le gouvernement suite à l'adoption en 1998 d'une stratégie de développement économique créatrice d'emplois et bénéficie à ce titre d'un soutien financier pour son développement.

À l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain, entre 1981 et 1996, les couronnes ont connu la croissance totale d'emploi la plus remarquable. L'augmentation de l'emploi sur la couronne nord a été de 55 % et, sur la couronne sud, de près de 53 %. Même en ce qui a trait à la part de croissance, les couronnes, prises ensemble, ont accaparé près de la moitié de la croissance totale d'emploi métropolitain entre 1981 et 1996, soit 49,7 %.

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

A) LE QUÉBEC À L'HEURE DE LA LIBÉRALISATION DES ÉCHANGES

Selon le *Plan de gestion des déplacements* du ministère des Transports, la valeur des exportations de marchandises québécoises totalisait 87,4 milliards de dollars en 1998, soit 45 % de son produit intérieur brut.

La conjoncture mondiale a subi de nombreux bouleversements depuis une dizaine d'années. L'évolution de l'économie a fait en sorte que les échanges se sont grandement libéralisés avec l'ouverture des frontières au commerce. Pour le Québec, cette situation a fait en sorte d'accroître les échanges avec les États-Unis. Ainsi, entre 1990 et 1996, la valeur des exportations

québécoises du côté américain a plus que doublé, passant de 19,4 à 39,7 milliards de dollars. Au cours de la même période, le surplus commercial québécois avec les États-Unis est passé de 4,8 à 17,4 milliards de dollars. Parallèlement, la valeur des exportations vers les autres provinces canadiennes diminuait légèrement de 0,8 milliard de dollars entre 1990 et 1996, passant de 22,6 à 21,8 milliards de dollars.

Cette augmentation des échanges avec le marché américain a évidemment eu pour conséquence d'augmenter le nombre d'emplois liés au secteur des exportations de 50 000 à l'échelle québécoise entre 1990 et 1997. En 1997, le nombre d'emplois directement liés aux exportations au Québec était de 800 000 et on évalue que, parmi ces derniers, 560 000 emplois se rapportaient au commerce de biens.

B) LA RÉGION DE MONTRÉAL : CARREFOUR DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

Dans ce contexte d'ouverture des marchés, principalement avec le marché américain, la région métropolitaine de Montréal dispose d'un avantage géographique important. Située dans la partie sud du Québec et raccordée au reste de l'Amérique du Nord par la plupart des réseaux de transport (autoroutier, ferroviaire, maritime et aérien), la RMRM jouit d'une position privilégiée qui en fait une plaque tournante du transport des marchandises au Québec.

En termes d'infrastructures routières, la région métropolitaine peut compter sur neuf axes autoroutiers pour assurer ses liens avec l'extérieur. Cet élément est majeur compte tenu que les deux tiers des échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis se font par camion. En fait, **plus de 70 % des déplacements par camion provenant des États voisins (Ontario et États-Unis principalement) entrent au Québec par les autoroutes 20, 15, 40 ou par l'axe A-35 / route 133.** La valeur des marchandises transportées sur ces autoroutes était de l'ordre de 30 milliards de dollars en 1995, et ce, uniquement pour les échanges avec les États-Unis. **La région profite encore de la présence de l'autoroute 10 qui rejoint l'autoroute 55, l'autre axe important en termes de valeur marchande après l'autoroute 20,** où la valeur des échanges commerciaux avec les États-Unis atteignait 4,5 milliards de dollars.

Cette activité de transport se répercute sur le réseau routier interne de la région alors que les axes des

autoroutes 40, 20 (entre Dorval et l'échangeur Turcot) de même que les autoroutes 13, 15 et la jonction A-20 / A-25 sont les axes les plus sollicités pour les déplacements de camions; on dénombre plus de 7 000 déplacements quotidiens de camions sur chacun de ces axes entre 6 heures et 19 heures dans les deux directions.

Au chapitre du transport ferroviaire, le MTQ note que toutes les lignes ferroviaires continentales qui traversent le Québec convergent vers l'île de Montréal où se retrouvent les cours de triage et les terminaux pour la manutention de conteneurs. En 1997, le réseau ferroviaire québécois a transporté plus de 23 millions de tonnes de marchandises dont 55 % aux États-Unis. La valeur des exportations de marchandises vers les États-Unis était de 8,6 milliards de dollars en 1997 alors que les importations totalisaient 3,2 milliards de dollars.

Le port de Montréal constitue une autre avenue pour le transport des marchandises. Il accueille annuellement un million de conteneurs. En 1999, le port a manutentionné près de 21 millions de tonnes de cargo dont 45 % de marchandises conteneurisées, ce qui en faisait l'un des plus importants d'Amérique du Nord. À ce chapitre, le port manutentionne plus de marchandises conteneurisées que n'importe quel autre port de la côte est des États-Unis. La présence des autres réseaux de transport (ferroviaire et routier) explique en grande partie l'avantage concurrentiel du port de Montréal.

Enfin, la présence des deux aéroports internationaux participe au rayonnement de la région métropolitaine en termes de transport des marchandises. En effet, la majeure partie du fret aérien québécois est manutentionnée aux aéroports de Montréal. Encore ici, le commerce avec les États-Unis demeure important : 20 % des marchandises manutentionnées à Dorval et à Mirabel vont ou viennent du territoire américain et totalisaient une valeur de 9,6 milliards de dollars en 1998.

LE TRANSPORT ET LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES

Les questions d'aménagement et de transport sont intimement liées. Les milieux bâtis multifonctionnels et denses typiques des parties les plus centrales et anciennes de la région métropolitaine sont propices à l'implantation de services de transport collectif

attractifs et performants. C'est ce qui explique que les infrastructures lourdes de transport collectif aient été concentrées pratiquement en entier dans cette partie du territoire. À l'inverse, l'automobile est le mode de transport quasi obligé des banlieues résidentielles, le plus souvent de faible densité, que l'on rencontre partout ailleurs dans la région métropolitaine.

A) LA DISTRIBUTION MODALE DES DÉPLACEMENTS

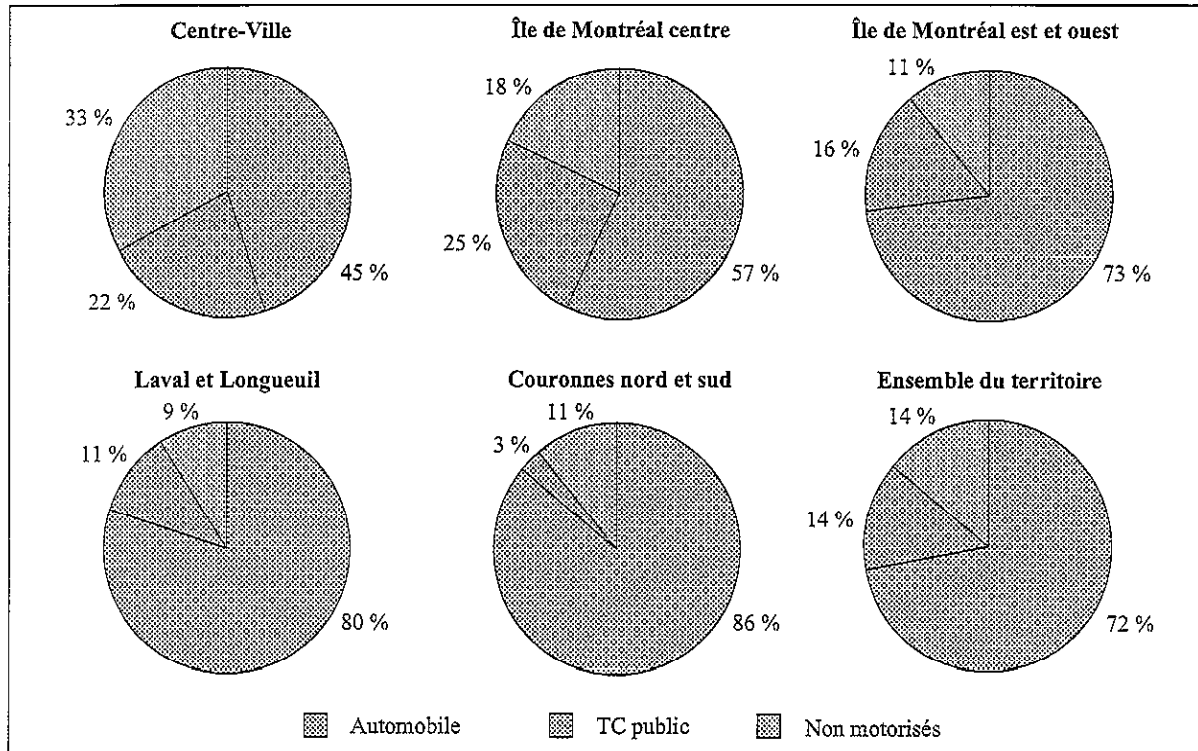
L'analyse de la distribution modale des déplacements sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal fait ressortir un gradient centre-périphérie très net (Graphique 5). En effet, la proportion des déplacements des résidents effectués par automobile passe de 45 % au centre-ville à 86 % dans les couronnes. Inversement, la proportion des déplacements assurée par les transports collectifs chute de 25 % au centre de l'île de Montréal à 3 % à peine dans les couronnes.

Les milieux multifonctionnels et denses ne sont pas propices qu'au transport collectif mais aussi aux autres moyens de déplacement que sont la marche et la bicyclette. Les quelque 485 000 résidents des parties les plus centrales et anciennes de l'île de Montréal – centre-ville, Plateau Mont-Royal, Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve, Villeray, Saint-Henri et Pointe-Saint-Charles, Verdun, Outremont – réalisent entre 20 % et 33 % de leurs déplacements par des modes non motorisés.

En moyenne, les habitants de la région métropolitaine de Montréal effectuent annuellement chacun 117 déplacements par transport collectif (Graphique 6). Le nombre annuel de ces déplacements est toutefois 20 fois plus élevé dans les secteurs centraux et anciens que dans les couronnes, soit 238 contre 12. Ceci montre l'impossibilité, pratiquement, de compenser une diminution éventuelle de la fréquentation du transport collectif au centre par une progression dans les couronnes. En effet, pour chaque perte de 10 % au centre (23,8 déplacements en moins), il faudrait obtenir une progression de 200 % dans les couronnes (24 déplacements en plus).

Le Tableau 10 montre l'importance de l'accessibilité à un mode lourd de transport collectif, en l'occurrence le métro, dans la distribution modale des déplacements. Quand il est possible d'accéder directement au métro à partir d'un immeuble résidentiel, le transport collectif accapare 50 % des déplacements et la marche, 25 %, ce qui laisse les derniers 25 % à l'automobile. À l'autre

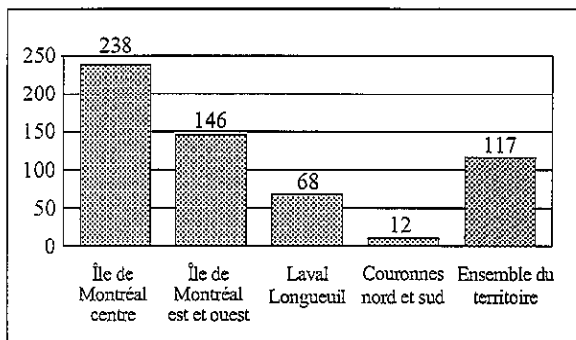
Graphique 5 : Distribution modale des déplacements, RMRM, 1998



Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête origine-destination 1998 (déplacements 24 h, tous motifs, sans retours. Transport scolaire et taxi exclus).

Traitement : AMT, 2001.

Graphique 6 : Nombre annuel de déplacements en transport collectif par habitant, RMRM, 1998



Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête origine-destination 1998.

Traitement : AMT, 2001.

extrême, dans les secteurs éloignés des infrastructures lourdes de transport collectif, la part modale de l'automobile atteint 90 % contre 2 % pour le transport collectif et 8 % pour les modes non motorisés.

B) LA MOTORISATION DES MÉNAGES

Les données de l'enquête origine-destination de 1998 révèlent que 41 % des ménages vivant dans la partie centrale de l'île de Montréal ne possèdent pas de véhicules motorisés (Graphique 7). À l'opposé, 6 % à peine des ménages vivant dans les couronnes urbaines ne sont pas motorisés. La réalité dominante, dans les couronnes, est nettement celle de la « multimotorisation » : 56 % des ménages disposent de deux automobiles ou plus.

Exprimé en nombre de véhicules par tranche de 1 000 ménages, le taux de motorisation est plus de deux fois supérieur dans les couronnes à ce qu'il est au centre de l'île de Montréal, soit 1 648 véhicules contre 762.

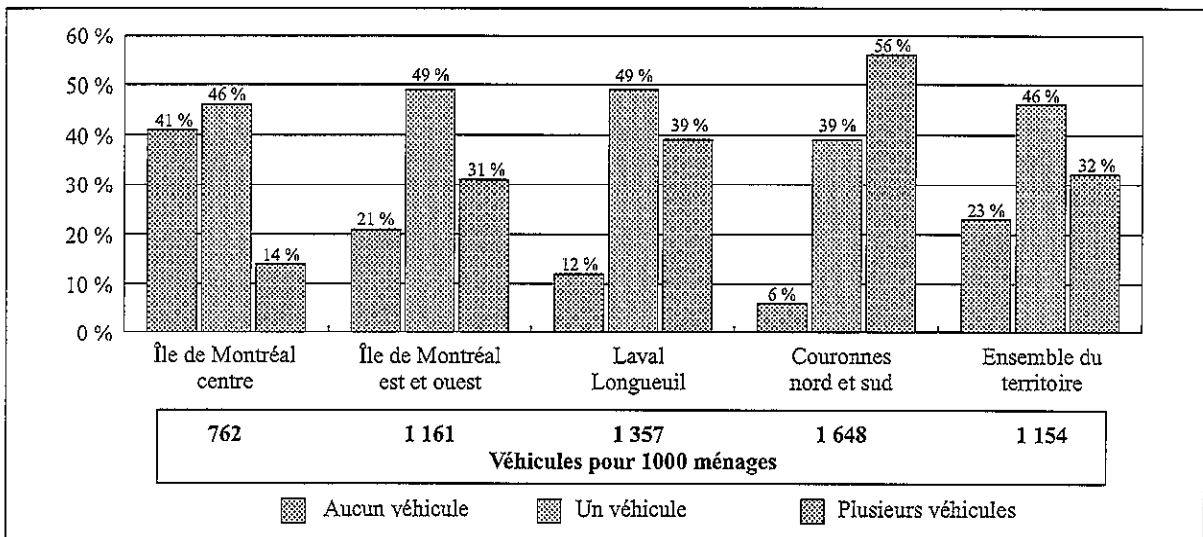
Tableau 10 : Distribution modale attendue, selon la distance entre les lieux de résidence et les stations de métro

	Automobile	Transport collectif	Marche et vélo
Distance nulle (accès direct au métro)	25 %	50 %	25 %
Jusqu'à 200 mètres d'une station	35 %	35 %	30 %
Entre 200 et 600 mètres d'une station	55 %	25 %	20 %
Nécessité de prendre l'autobus	80 %	10 %	10 %
Long trajet en autobus	90 %	2 %	8 %

Source : R. Bergeron, *Impacts prévisibles de la densification de la périphérie du métro sur la fréquentation du transport collectif*, pour le ministère de la Métropole, avril 1998.

Traitement fait à partir des données MADITUC, 1993, selon les générateurs de déplacements ainsi qu'à partir d'une commande spéciale adressée à la STCUM.

Graphique 7 : Caractéristiques de la motorisation des ménages, RMRM, 1998



Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête origine-destination 1998.

Traitement : AMT, 2001.

C) LA DESSERTE PAR TRANSPORT COLLECTIF DES PRINCIPAUX PÔLES D'EMPLOI

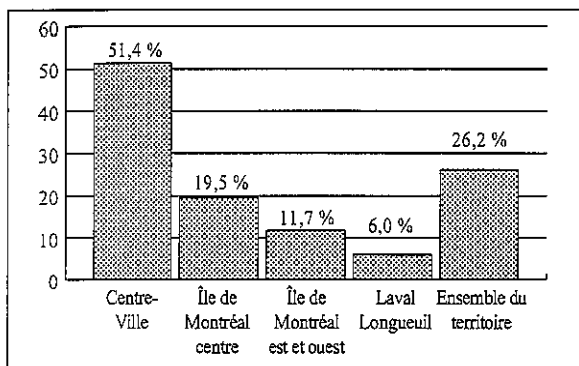
Les déplacements pour motifs de travail et d'études se font principalement en pointe du matin et d'après-midi. Sous l'angle de l'efficacité du système de transport, ils ont une importance particulière. D'une part, ils sont responsables des phénomènes de congestion qui engendrent d'importants coûts économiques, environnementaux et sociaux et, d'autre part, ils ont un impact sur le transport collectif. En effet, le fort volume des clientèles potentielles, le nombre relativement limité des

destinations ainsi que la périodicité connue des déplacements permettent d'étayer l'offre en heure de pointe.

Le réseau de transport collectif de la région métropolitaine rayonne pratiquement en entier vers le centre-ville. Par ailleurs, le centre-ville offre un nombre limité d'espaces de stationnement (environ 100 000) lesquels sont du reste presque toujours payants, qu'ils soient situés sur rue, sur sites extérieurs ou souterrains. Cette combinaison de facteurs est optimale sous l'angle de l'incitation à la fréquentation du transport collectif. De fait,

51,4 % des personnes devant se rendre au centre-ville en pointe du matin optent pour le transport collectif (Graphique 8).

Graphique 8 : Part modale du transport collectif à destination des principaux pôles d'emplois de la région métropolitaine, en pointe du matin, 1998



Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 1998.

Traitement : AMT, 2001.

À mesure que la qualité de l'offre de transport collectif baisse et que la disponibilité d'espaces gratuits de stationnement progresse, la part modale du transport collectif à destination d'un pôle d'emplois chute. Dans les pôles situés au centre de l'île de Montréal, hors centre-ville – Saint-Laurent, Marché central, Angus, Mercier et autres –, la part modale du transport collectif est encore de l'ordre de 20 %. Dans les pôles plus périphériques de l'île – Anjou, Dorval, Montréal-Est –, elle n'atteint pas 12 %. Enfin, à Laval et Longueuil, elle est de 6 % à peine.

LES COMPOSANTES DU TERRITOIRE

A) L'UTILISATION DU SOL

L'examen partiel des données d'utilisation du sol révèle qu'environ 1 514 hectares de terrain sont urbanisés dans la région métropolitaine (Tableau 11)²⁵. Plus de 1 100 hectares sont construits, alors que 400 hectares demeurent vacants, mais ont reçu une affectation dans leur schéma d'aménagement respectif. Les terrains vacants font l'objet d'une analyse distincte au point D) de la présente section.

1. L'île de Montréal

L'île de Montréal est presque entièrement urbanisée. La majeure partie du territoire est occupée par des zones d'habitation. Les zones industrielles longent principalement l'autoroute métropolitaine de même que l'autoroute 20 dans la partie sud-ouest de l'île. C'est également le long des autoroutes, notamment l'autoroute 40, que se situent de vastes zones commerciales témoignant de la présence de centres commerciaux métropolitains. On retrouve par ailleurs une diversité d'usages dans la partie occupée par le centre-ville (bureaux, commerces, manufactures, etc.).

On peut aussi remarquer que l'île compte peu d'espaces verts de taille importante. Exception faite du mont Royal et du parc Jean-Drapeau (ancien parc des îles) au centre, du parc du Cap-Saint-Jacques dans la partie ouest et, dans une moindre mesure, du parc de la Pointe-aux-Prairies à l'extrémité est de l'île, cette dernière compte surtout des parcs de quartier. La partie est, en raison de l'occupation industrielle lourde qui s'y trouve, reste moins bien pourvue que le reste de l'île en ce qui concerne les espaces verts.

²⁵ Les données d'utilisation du sol étant incomplètes, il est impossible de déterminer avec exactitude la somme d'espace actuellement urbanisé. En faisant l'hypothèse que le territoire urbanisé pour les MRC manquantes représente la moyenne des autres MRC des couronnes, le territoire urbanisé total de la RMRM pourrait être d'environ 1 600 km². Les données du MAPAQ sur la zone agricole décrétée laissent même entendre que le territoire urbanisé occuperait plus de 1 800 km². Il s'agit donc d'estimations qui doivent être regardées avec prudence.

Tableau 11 : Répartition du territoire urbanisé et vacant selon l'affectation, RMRM, 1997

	Résidentiel		Commercial		Institutionnel		Industriel		Espace vert		Zone aéroport Mirabel		Total construit		Total vacant		Total	
	km ²	%	km ²	%	km ²	%	km ²	%	km ²	%	km ²	%	km ²	%	km ²	%	km ²	%
Couronne nord	131,7	21,7	16,0	21,3	10,6	8,6	26,8	18,4	26,2	19,0	24,3	100,0	235,5	21,1	110,7	27,7	346,2	22,9
Laval	75,9	12,5	8,6	11,4	8,9	7,2	11,4	7,9	9,3	6,7	0,0	0,0	114,0	10,2	55,0	13,7	169,0	11,2
Île de Montréal	185,3	30,2	26,3	34,8	83,0	67,4	59,8	41,2	54,6	39,5	0,0	0,0	407,1	36,5	80,3	20,1	487,4	32,2
Couronne sud	217,1	35,7	24,8	32,7	20,7	16,8	47,2	32,5	48,0	34,8	0,0	0,0	357,8	32,1	154,0	38,5	511,8	33,8
Total	608,0	100,0	75,7	100,0	123,2	100,0	145,2	100,0	138,1	100,0	24,3	100,0	1114,5	100,0	400,0	100,0	1514,4	100,0

Les données d'utilisation du sol ne sont pas disponibles pour les municipalités des MRC de La Rivière-du-Nord, Argenteuil, D'Autray, Beauharnois-Salaberry et Rouville.

Source : Carte d'utilisation du sol, Fahey, Chailloux (collaboration MAPAQ), 1997.

2. Laval

À Laval, un examen rapide de l'utilisation du sol montre que la ville est occupée par d'importantes zones résidentielles sur ses côtés nord et sud le long des rivières qui la bordent. La ville compte une importante zone industrielle à la jonction des autoroutes 15 et 440 et deux zones de taille moins importante le long de cette dernière. La partie nord-est et le centre ouest sont marqués par la présence d'un important secteur agricole protégé. Le centre de l'île de Laval compte également d'importantes zones de terrains vacants. Il est à noter enfin que, mis à part les terrains de golf de l'ouest de l'île et le Centre de la Nature, Laval ne compte pas d'espace vert de taille importante.

3. La couronne nord

Sur la rive nord, la majeure partie du territoire est occupée par la zone agricole. Le développement urbain a suivi jusqu'à présent le tracé des deux axes autoroutiers principaux, soit l'autoroute 15 en direction nord-sud et l'autoroute 640 en direction est-ouest. Les secteurs résidentiels sont donc principalement concentrés au sud de l'autoroute 640. La rive nord compte environ une dizaine de secteurs industriels et quatre zones d'activité commerciale de dimensions importantes. Sur la frange nord, il faut également noter d'importantes zones boisées et de couvert forestier. On peut enfin remarquer que les terrains vacants sont principalement regroupés dans le secteur compris entre Blainville et Lachenaie.

4. La couronne sud

Dans la partie ouest de la Montérégie – soit Vaudreuil-Soulanges – comprise dans le territoire de la RMRM, le sol est principalement affecté à l'agriculture et à l'habitation. D'importantes parcelles de terrain sont toujours vacantes dans les municipalités de Saint-Lazare, Vaudreuil-Dorion et sur l'île Perrot. Les secteurs commerciaux et industriels de cette partie de la RMRM se retrouvent principalement à Vaudreuil-Dorion.

Dans la partie est de la rive sud, en face de l'île de Montréal, le territoire de la MRC de Champlain, presque complètement urbanisé, est entouré de secteurs agricoles au sud et de zones agricoles et forestières dans la partie nord-est. Une importante zone industrielle s'étend le long de l'autoroute 20, alors que dans l'axe de l'autoroute 30 se déploient des espaces industriels et vacants. Les zones commerciales se situent surtout sur le territoire de la MRC de Champlain.

La rive sud jouit enfin de la présence d'espaces verts remarquables, tant du point de vue de leur taille que de leur renommée, notamment les parcs du Mont-Saint-Bruno et des Îles-de-Boucherville, le parc du Mont-Saint-Hilaire ainsi que le parc du Fort-Chambly. Contrairement à ce qui prévaut sur la couronne nord, les zones boisées, bien que nombreuses, se retrouvent principalement au centre de secteurs agricoles.

B) LES ESPACES INDUSTRIELS ET COMMERCIAUX

Le Tableau 11 révèle que la plus grande part (41 %) des espaces industriels construits se retrouvent sur le territoire de l'île de Montréal, soit une superficie de 59,8 km² de terrains industriels. Bien que l'île concentre également la plus grande part de terrains commerciaux construits (26,3 km², soit 35 % des espaces commerciaux construits), la rive sud concentre le tiers des espaces commerciaux construits (24,8 km², soit 33 %).

La cartographie des espaces industriels et commerciaux montre, quant à elle, que ces espaces se retrouvent principalement dans des axes déterminants (Carte 3). Reliant plusieurs des pôles économiques de la région, ces axes suggèrent une armature solide propice à une mise en réseau durable de la structure économique de la région.

1. L'axe industriel est-ouest

Dans l'axe est-ouest, au centre de l'île de Montréal, on retrouve le long de l'autoroute Métropolitaine un important corridor industriel (en bleu). L'axe se double d'une bande industrielle le long du canal de Lachine et du fleuve, embrassant le port et la zone industrielle traditionnelle du sud-ouest. Cet axe industriel déborde sur la rive sud ainsi que le montre l'important secteur industriel que l'on retrouve à Boucherville et dans la partie nord de Longueuil, de part et d'autre de l'autoroute 20. Sur la rive nord, l'axe industriel longe l'autoroute 640.

2. L'axe de services nord-sud

Dans l'axe nord-sud, on peut noter qu'une bande de commerces et de services longe l'autoroute 15 sur la rive nord. L'axe s'étend ensuite dans la partie centrale de l'île de Montréal du nord au sud avant de suivre les axes routiers majeurs de la rive sud sur le territoire de la MRC de Champlain, notamment le long des routes 116 et 132.

C) LA DENSITÉ RÉSIDEN TIELLE

Plus de la moitié du territoire construit (608 km²) de la région métropolitaine sert à l'habitation. Le Tableau 11 révèle que la superficie occupée par l'usage résidentiel domine nettement dans les couronnes, même si, inversement, l'île de Montréal regroupe 1,8 million de personnes, soit plus de la moitié de la population métropolitaine. Cette situation est attribuable à des différences appréciables de densité résidentielle sur le territoire (Carte 4).

Ainsi, le centre-ville de Montréal peut regrouper plus de 20 000 logements au kilomètre carré, alors que les quartiers centraux de l'île en comptent entre 10 000 et 20 000. Inversement, les couronnes, caractérisées par la présence de maisons individuelles, affichent des densités résidentielles beaucoup plus faibles (pouvant même être de moins de 1 000 logements au kilomètre carré), signe d'une urbanisation étalée.

D) LES TERRAINS VACANTS

La RMRM compte un peu plus de 400 kilomètres carrés de terrains vacants destinés à l'urbanisation (Tableau 12)²⁶. Cette superficie représente environ 10 % de l'ensemble du territoire métropolitain et près du tiers du territoire affecté à l'urbanisation (Carte 5). Les deux tiers des terrains vacants (264,7 km²) se trouvent dans les couronnes. La couronne sud offre la plus grande part de terrains vacants, soit 154 km² (38,5 %).

Trois secteurs comprennent d'importantes zones de terrains vacants viabilisés. Un premier secteur se situe dans le corridor de l'autoroute 15, sur la couronne nord; un second se développe sur la rive nord, à l'est de l'autoroute 15, dans la MRC des Moulins, de part et d'autre de l'autoroute 640; enfin, on peut

²⁶ L'inventaire de terrains a été effectué il y a un certain nombre d'années et ne prend pas en compte les contraintes de développement. Ces superficies doivent donc être considérées à titre indicatif seulement. En prenant comme référence le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, qui diffère légèrement de celui de la RMRM, le nombre total de terrains vacants demeurerait relativement semblable. En excluant toujours les trois municipalités de la MRC de Beauharnois-Salaberry, pour lesquelles nous ne disposons pas de données, seulement 3 km² de terrains vacants devraient être soustraits du total approximatif de 400 km².

Tableau 12 : Superficie des terrains vacants, RMRM, 1997

Région	Résidentiel		Commercial		Institutionnel		Industriel		Espace vert		TOTAL	
	km ²	%	km ²	%	km ²	%	km ²	%	km ²	%	km ²	%
Couronne nord	83,2	32,5	4,9	21,9	2,0	37,5	15,7	17,2	4,9	19,1	110,7	27,7
Laval	40,2	15,7	3,3	14,4	—	0,0	11,5	12,6	—	0,0	55,0	13,7
Île de Montréal	36,5	14,3	3,4	15,0	2,8	52,3	32,2	35,4	5,4	21,3	80,3	20,1
Couronne sud	95,6	37,4	11,0	48,7	0,5	10,1	31,7	34,8	15,1	59,5	154,0	38,5
Total	255,5	100,0	22,6	100,0	5,3	100,0	91,2	100,0	25,4	100,0	400,0	100,0

Les données d'utilisation du sol ne sont pas disponibles pour les municipalités des MRC de La Rivière-du-Nord, Argenteuil, D'Autray, Beauharnois-Salaberry et Rouville.

Source : Carte d'utilisation du sol, Fahey, Chailloux (collaboration MAPAQ), 1997.

noter une importante zone d'espaces vacants longeant l'autoroute 30 sur la rive sud, sur le territoire des MRC de Champlain et Roussillon.

1. Les terrains vacants résidentiels

À elle seule, l'affectation résidentielle représente environ 64 % des espaces vacants de la région. Sur le plan du développement résidentiel, les disponibilités de terrains se retrouvent surtout dans les couronnes, lesquelles représentent 70 % de l'offre de terrains résidentiels. Par ailleurs, malgré son caractère bâti évident, l'île de Montréal offre à peine moins de terrains pour le développement résidentiel que Laval. Il y a donc là un potentiel intéressant en vue des choix futurs d'urbanisation du territoire.

2. Les terrains vacants commerciaux

Au chapitre des espaces commerciaux, la disponibilité de terrains se situe dans la couronne sud qui dispose de 48,7 % des terrains (11 km²). Les terrains commerciaux disponibles sur l'île de Montréal sont surtout concentrés dans le centre-ville. À Laval, on peut observer une disponibilité de terrains autour de l'intersection des autoroutes 15 et 440.

3. Les terrains vacants industriels

Sur le plan du développement industriel, l'île de Montréal et la couronne sud disposent de plus de 30 km² de terrains vacants chacune, soit 70 % de l'offre totale de terrains industriels. Sur l'île de Montréal, les disponibilités de terrains se concentrent surtout autour de l'autoroute 40 à l'ouest de Saint-Laurent et dans la partie est de l'île, à Montréal-Est et Rivière-des-Prairies.

E) LES TERRAINS CONTAMINÉS

Dès 1993, le Comité interministériel sur les sols contaminés de l'île de Montréal, sous l'égide du ministère du Conseil exécutif, estimait que 60 % de tous les terrains vacants publics et privés de l'île de Montréal présentaient des signes de contamination. Ces terrains, voués à des usages résidentiels, commerciaux et industriels, représentent une superficie d'environ 4 200 hectares. On estime que le coût moyen de leur décontamination est de 300 000 \$ par hectare. En ajoutant les couronnes de Montréal, il n'est pas exagéré de considérer que la superficie de terrains contaminés dans la RMRM se chiffre à 5 000 hectares. Selon les données du MENV, il pourrait donc en coûter environ 1,5 milliard de dollars pour procéder à une décontamination complète de la région métropolitaine.

La contamination des terrains peut être d'origine organique (hydrocarbures), inorganique (métaux) ou mixte. Pour l'ensemble de la RMRM, à partir d'environ 1 600 dossiers inscrits à la *Banque de données du système de gestion des terrains contaminés*²⁷ du ministère de l'Environnement, on peut constater certaines tendances. Ainsi, le centre-sud de l'île de Montréal, comprenant les anciennes zones industrielles, comporte surtout des terrains dont la contamination est d'origine inorganique ou mixte. On retrouve une concentration de terrains dont la contamination est de source organique dans l'est de l'île de Montréal et à Varennes, dans la couronne sud, associée aux complexes pétrochimiques. Enfin, on retrouve des terrains contaminés par des sources organiques associées à la présence de réservoirs souterrains de mazout sur l'ensemble du territoire de la RMRM, mais ces terrains ne représentent pas une superficie importante.

Il y a aussi lieu de rappeler que des centres de traitement et d'élimination de sols contaminés sont situés sur le territoire de la RMRM. Le site d'élimination de la compagnie Cintec à LaSalle, les centres de traitement de sols appartenant aux pétrolières de l'est de l'île de Montréal, celui de la compagnie Solution eau, air, sol inc., également situé dans l'est de l'île de même que celui de la compagnie Onyx Industries inc. à Chambly peuvent recevoir des sols contaminés en provenance de l'ensemble du territoire québécois.

²⁷ Le nombre de 1 600 correspond au nombre de dossiers en traitement pour fins d'analyse et d'évaluation pour l'ensemble de la RMRM. Selon les informations du MENV, 900 dossiers concernent des terrains de l'île de Montréal. Par ailleurs, le nombre de terrains contaminés serait supérieur au nombre de dossiers traités. L'inventaire exhaustif du nombre de terrains et de superficies contaminés n'est cependant pas constitué et demeure donc très partiel.

Il faut également mentionner que le degré de contamination varie d'un terrain à l'autre. Malgré le nombre élevé de terrains dits « contaminés », leur niveau de contamination, très variable, n'en fait pas des terrains impropres à l'urbanisation ou inutilisables pour autant.

LA ZONE ET LES ACTIVITÉS AGRICOLES

La zone agricole décrétée couvre 214 431 hectares, soit 54 % de tout le territoire de la région métropolitaine (Tableau 13 et Carte 5). L'activité agricole de la région est le fait d'environ 10 600 personnes travaillant dans quelque 2 510 entreprises. L'agriculture assure des revenus annuels de l'ordre de 335 millions de dollars et représente une valeur en capital de plus de 1,2 milliard de dollars. L'activité agricole a des effets d'entraînement, puisqu'elle procure 30 000 emplois dans le secteur secondaire et 100 000 emplois dans le secteur tertiaire²⁸.

Sans être exhaustif, le portrait qui suit permet de situer les activités agricoles et agroalimentaires, ainsi que leur importance et leurs possibilités de développement sur le territoire de la RMRM.

1. Rive nord

- Nombreuses entreprises de production laitière, porcine et avicole;
- Présence et développement de la production des grandes cultures commerciales (maïs-grain et soya surtout) sur l'ensemble du territoire;
- L'horticulture maraîchère, fruitière et ornementale est en croissance continue sur l'ensemble du territoire, particulièrement en périphérie des noyaux urbanisés;
- Concentration massive de producteurs de pommes dans les collines de Saint-Joseph-du-Lac et d'Oka;
- Développement important d'activités agrotouristiques chez les entreprises pomicoles, acéricoles, maraîchères, les producteurs de petits fruits, les vignobles, les centres équestres, etc.

²⁸ Les données pour la zone agricole sur le territoire de la CMM ne changent pas de manière importante. La zone agricole décrétée représente 219 329 hectares en 2000, soit 57,6 % de l'ensemble du territoire de la Communauté. Le nombre d'exploitants en 1996 sur le territoire de la CMM était de 2 551, les revenus agricoles pour le territoire de la Communauté étaient de 338 millions de dollars et la valeur en capital était de 1,245 milliard de dollars.

Tableau 13 : Zone agricole décrétée, RMRM, 1996

	Superficie de la zone agricole décrétée (en hectares)	Portion occupée par la zone agricole en 1996 (%)	Superficie du territoire (en hectares)	Taux d'occupation des entreprises agricoles en 1996 (%)
Île de Montréal	2 060	4,1	49 958	184,0*
Laval	7 363	30,1	24 500	85,6
Lanaudière	36 934	68,5	53 909	59,8
Laurentides	71 291	59,0	120 825	81,9
Montréal est	48 186	62,3	77 361	71,0
Montréal ouest	48 597	67,6	71 838	66,4
RMRM	214 431	53,8	398 391	73,2

* Ce taux dépasse 100 % parce que les données incluent ici les terres louées en plus des terres possédées. Dans le cas de l'île de Montréal, les entreprises occupent l'équivalent de presque deux fois l'espace agricole décrété de l'île de Montréal.

Source : Statistique Canada, Recensement 1996 et CPTAQ, *Rapport annuel 1995-1996*, Études MAPAQ.

2. Laval

- Présence importante de culture en serre dans la partie ouest;
- Présence importante de fermes de production maraîchère dans la partie est.

3. Île de Montréal et île Bizard

- Production de légumes et de pommes sur l'île Bizard.

4. Montérégie

- Présence et développement de la production des grandes cultures commerciales (notamment maïs-grain et soya) sur l'ensemble du territoire. On assiste à cette fin à une remise en activité de terres sous-exploitées ou laissées en friche;
- Nombreuses fermes laitières encore présentes, principalement dans les municipalités de la rive sud situées à l'extérieur de la trame urbaine proprement dite;
- Absence quasi complète des productions porcine et avicole à haut niveau de revenu, malgré un potentiel intéressant dans certains secteurs;
- Plusieurs élevages de chevaux de course et de selle et présence de nombreux centres équestres dans les municipalités de la frange périurbaine, notamment dans le secteur de Saint-Lazare;
- Potentiel intéressant de développement de productions animales non traditionnelles (moutons, chèvres, lapins, petits et grands gibiers, etc.);

- Horticulture maraîchère particulièrement bien développée autour de la ville de Mercier et concentration de la production de pommes de terre dans la municipalité de Saint-Amable.

On trouve également plusieurs unités de production de petits fruits et de légumes dispersées sur le territoire:

- La production pomicole est encore présente au pourtour des collines montréalaises (mont Saint-Hilaire et, dans une moindre mesure, mont Saint-Bruno) malgré les fortes pressions urbaines;
- Par ailleurs, les industries de transformation et les entreprises de distribution (commerces de gros et de détail) des produits agricoles et alimentaires se trouvent en forte majorité dans les municipalités de la première couronne, puis en nombre moins grand, dans les autres noyaux urbains.

Tableau 14 : Principaux espaces verts naturels et anthropiques, RMRM, 2001

Île de Montréal	Laval	Couronne nord	Couronne sud
<p>Secteur est :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parc-du-Bois-d'Anjou • Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies • Parc-nature de l'Île-de-la-Visitation • Parc Maisonneuve • Promenade Bellerive <p>Secteur centre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parc du Mont-Royal • Parc Lafontaine • Le Vieux-Port • Parc Jean-Drapeau • Parc Jarry <p>Secteur ouest :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parc-nature du Cap-Saint-Jacques • Parc-nature de L'Anse-à-l'Orme • Parc-nature du Bois-de-Saraguay • Parc-nature du Bois-de-Liesse • Parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard • Parc agricole du Bois-de-la-Roche • Parc Angrignon • Parc riverain de Lachine • Parc riverain de LaSalle 	<ul style="list-style-type: none"> • Centre de la Nature • Parc de la rivière des Mille-Îles • Boisé Papineau 	<ul style="list-style-type: none"> • Domaine Vert • Bois-de-Belle-Rivière • Parc régional de la Rivière-du-Nord (hors CMM) • Parc Paul-Sauvé (Oka) • Parc de l'Île-des-Moulins • Parc régional de l'Île-Label 	<ul style="list-style-type: none"> • Parc régional de Longueuil • Parc de Sainte-Catherine • Promenade René-Lévesque • Parc Marie-Victorin • Parc du Mont-Saint-Bruno • Parc du Mont-Saint-Hilaire • L'Île-Saint-Bernard • Parc des Îles-de-Boucherville • Le parc du Canal de Chambly

Source : Compilation MAMM.

LES MILIEUX NATURELS

A) LES ESPACES VERTS, LA FORÊT ET LES MILIEUX HUMIDES

1. Les espaces verts

La région dispose d'environ 133 km² d'espaces verts publics (parcs municipaux, supramunicipaux, régionaux et provinciaux) sur presque 3 700 km², soit un peu plus de 3,6 % de l'espace total (Carte 6)²⁹. En termes de part d'occupation de territoire par les espaces verts, l'île de Montréal est la partie de la RMRM qui, au prorata de sa superficie, comprend le plus grand pourcentage d'espaces verts avec 11 % de sa superficie totale. Les espaces verts occupent 3,8 % de la superficie de Laval, 3 % de

celle de la couronne sud et 2 % du territoire de la couronne nord³⁰.

En fonction de la superficie totale d'espaces verts dans la région métropolitaine, la plus grande part d'espaces verts se retrouve sur l'île de Montréal qui compte 51 km², soit 38 % de la superficie totale d'espaces verts métropolitains, suivie de la couronne sud, qui accapare 35 % de l'ensemble des espaces verts publics (47 km²). La couronne nord représente 19 % de l'ensemble de la superficie métropolitaine d'espaces verts (26 km²) tandis que Laval compte 7 % (9 km²) des espaces verts de la région métropolitaine. Le tableau 14 présente les principaux espaces verts naturels et anthropiques de la RMRM par partie de territoire.

²⁹ Le territoire à l'étude ne comprend pas les MRC de La Rivière-du-Nord, D'Autray, Argenteuil, Beauharnois-Salaberry et Rouville.

³⁰ Les superficies et les pourcentages d'espaces verts ont été calculés à partir d'une carte d'occupation du sol (Fahey, Chailloux (collaboration MAPAQ), 1997). Ces superficies sont donc approximatives.

2. La forêt

Pour sa part, le couvert forestier occupe une superficie de 606 kilomètres carrés dans l'ensemble de la RMRM³¹. La couronne nord comprend à elle seule plus de la moitié du couvert forestier de la région métropolitaine avec 308,6 km² (51 %), suivie de la couronne sud avec 272,9 km² (45 %). Malgré son urbanisation fortement avancée, l'île de Montréal compte encore 3,9 km² de forêt. La forêt couvre 22 % de l'ensemble du territoire de la couronne nord, 17 % de celui de la couronne sud, 8,3 % du territoire de Laval et 0,8 % de l'île de Montréal.

3. Les milieux humides

Le territoire de la région métropolitaine compte un total de 21 kilomètres carrés de milieux humides (marécages, marais, prairies humides, etc.). Ces milieux représentent 0,6 % du territoire métropolitain.

La couronne sud compte 52 % de l'ensemble des milieux humides de la RMRM, soit 11 km², principalement sur le territoire de la MRC de Lajemmerais. La couronne nord, quant à elle, compte 8 km² de milieux humides, ce qui représente 36 % des milieux de la région métropolitaine. Ces milieux se retrouvent principalement dans les MRC des Deux-Montagnes et de l'Assomption. Enfin, l'île de Montréal et Laval comptent chacune 1 km² de superficie de milieux humides.

B) LES ESPACES BLEUS MÉTROPOLITAINS

Le réseau hydrographique métropolitain est composé de huit plans d'eau couvrant 15 % du territoire de la région (Carte 6). En plus de jouer un rôle important sur les plans culturel, récréotouristique et socio-économique, ces plans d'eau approvisionnent l'ensemble de la population en eau potable. Certains bassins et plans d'eau de la région métropolitaine sont propices à la navigation commerciale et de plaisance. Ils sont aussi caractérisés par une importante richesse faunique et floristique, malgré l'artificialisation des rives et la dégradation de la qualité de l'eau à certains endroits.

Les huit plans d'eau sont :

1. le **fleuve Saint-Laurent** : principal cours d'eau de la RMRM, il permet le transport maritime et l'approvisionnement en eau domestique de 45 % de la population du Québec. Attrait historique et patrimonial majeur de la région métropolitaine, le fleuve demeure un lieu de prédilection pour l'épanouissement de la flore et de la faune où diverses espèces peuvent vivre et se reproduire. Le fleuve reste également une voie d'eau importante pour la pratique du nautisme, ainsi qu'en témoigne le nombre élevé de marinas qui jalonnent son parcours (Carte 7).
2. les abords du **canal de Lachine** : en partie désaffecté aujourd'hui, cet espace fait l'objet d'une opération de requalification et de réaménagement associant de façon majeure le récréotourisme au patrimoine industriel.
3. le **lac Saint-Louis** : ce plan d'eau sert principalement à l'activité de plaisance, aux croisières commerciales ainsi qu'à la pêche sportive; malgré la présence de larges dépôts de sédiments contaminés, le lac Saint-Louis comprend de nombreux refuges fauniques en berges et sur des îles.
4. le **lac des Deux-Montagnes** : ensemble, le lac Saint-Louis et le lac des Deux-Montagnes concentrent la majorité des marinas du Grand Montréal. En majorité de tenure privée, les berges du lac des Deux-Montagnes concentrent plusieurs équipements récréotouristiques d'envergure, notamment le parc Paul-Sauvé à Oka, qui permettent la pratique d'activités telles que la chasse, la pêche, la baignade, le camping, etc.
5. la **rivière des Prairies** : lieu d'implantation de moulins (par exemple, le Site des Moulins de l'Île-de-la-Visitation), cette rivière est coupée en deux par l'aménagement d'un barrage hydroélectrique infranchissable qui, de surcroît, rend la partie en aval à peine navigable. L'accès à la rivière des Prairies se trouve encore limité en amont par les rapides du Cheval Blanc, qui imposent une contrainte à la navigation de plaisance. Il en résulte également des modifications à l'écosystème qui présente néanmoins quelques zones propices à la pêche ainsi que des aires pour la pratique de la chasse à la sauvagine. Plusieurs parcs

³¹ Comme dans le cas des espaces verts, les superficies présentées sont approximatives. Par ailleurs, ces superficies n'incluent pas les surfaces boisées à l'intérieur des terrains vacants, précisément celles qui sont les plus menacées par l'urbanisation.

régionaux situés sur l'île de Montréal occupent ses rives.

6. la **rivière des Mille-Îles** : séparant Laval de la rive nord, cette rivière, qui a servi historiquement de lieu d'implantation pour de nombreux moulins, est caractérisée par sa faible profondeur qui la rend propice à la navigation de petites embarcations et des milieux insulaires et riverains encore à l'état naturel. Des travaux de mise en valeur à portée écologique et récréotouristique ont été lentement entrepris depuis plusieurs années déjà.
7. le **lac Saint-François** : situé à Salaberry-de-Valleyfield, ce lac est accessible par certains tronçons de la voie maritime situés dans le canal de Beauharnois.
8. un projet de réouverture du **canal de Soulanges**, long de 23 kilomètres, à la navigation de plaisance par des intérêts privés et publics est actuellement à l'étude. Désaffecté depuis 1959, le canal fait l'objet de pourparlers dont l'enjeu consiste à stimuler le développement récréotouristique à travers la dimension culturelle et patrimoniale en rappelant l'histoire des lieux.

À ces plans d'eau devrait également s'ajouter la rivière Richelieu dont un tronçon est compris dans la RMRM entre Carignan et Notre-Dame-de-Bonsecours dans la partie sud et Belœil et Mont-Saint-Hilaire au nord. Ce plan d'eau n'est pas traité directement compte tenu du fait que seule une partie de la rivière est comprise dans la RMRM. Un comité de travail conjoint composé de la CMM, de la MRC de Rouville, partiellement comprise dans le territoire de la CMM, ainsi que des MRC que traverse la rivière Richelieu est nécessaire afin d'élaborer un plan de mise en valeur de la rivière.

C) LES AIRES PROTÉGÉES

Dans le cadre de l'élaboration de la Stratégie sur les aires protégées, le gouvernement du Québec a aussi déterminé les espaces naturels terrestres ou marins voués à la protection et au maintien de la diversité biologique et des ressources naturelles et culturelles qui y sont associées. Ces espaces naturels sont légalement désignés et administrés de façon à assurer efficacement leur protection et leur pérennité³².

D'après les données du ministère de l'Environnement³³, le territoire de la CMM compte 57 aires protégées qui couvrent une superficie de 187,8 km², ce qui correspond à 4,3 % du territoire de la CMM. En comparaison, les aires protégées de l'ensemble du territoire québécois représentent 2,84 % de la superficie totale, alors que la moyenne mondiale est d'environ 8 %. L'île de Montréal, avec un total de 20 aires protégées, compte la plus grande proportion de superficies protégées, soit 6 % de son territoire. Les aires dans les couronnes nord et sud comptent pour 3,4 % du territoire de chacune des couronnes alors qu'à Laval, elles représentent moins de 1 %.

Sur le territoire de la CMM, les trois quarts des superficies protégées se composent d'habitats fauniques, de parcs québécois et de refuges d'oiseaux migrateurs. Ce sont les différents plans d'eau et berges qui renferment la majorité des aires protégées du territoire de la Communauté. Milieu propice à l'épanouissement de la faune et de la flore, l'archipel de Montréal compte en effet 42 des 57 espaces protégés, ce qui représente une superficie de 144,47 km². À l'intérieur des terres, les efforts de protection de la biodiversité et des ressources naturelles et culturelles ont été principalement dirigés vers la préservation des montérégiennes, notamment le mont Royal sur l'île de Montréal, les monts Saint-Hilaire et Saint-Bruno sur la rive sud, et la conservation des

³² La définition des aires protégées correspond à la définition de l'Union internationale pour la conservation de la nature, à savoir : « une portion de terre, de milieu aquatique ou de milieu marin, géographiquement délimitée, vouée spécialement à la protection et au maintien de la diversité biologique, aux ressources naturelles et culturelles associées; pour ces fins, cet espace géographique doit être légalement désigné, réglementé et administré par des moyens efficaces, juridiques ou autres. »

On comprendra que cette définition exclut une grande partie des espaces verts anthropiques, soit les parcs urbains voués aux sports et aux loisirs de même que les parcs de proximité. Les espaces naturels sans statut ainsi que la plupart des surfaces boisées comprises dans la zone agricole établie selon la *Loi sur la protection du territoire agricole du Québec* (LPTAQ) sont aussi exclus.

³³ Tellier, J. et Hodder, D., *Stratégie sur les aires protégées. Groupe de travail milieu urbain et périurbain*. Document technique support. Rapport synthèse. (Version de consultation). Ministère de l'Environnement, en collaboration avec la CUM. Mai 2001.

parcs régionaux tels le parc du Domaine vert sur la rive nord.

Mis à part les grands bassins et les montagnes, d'importants milieux naturels, comme les grands ensembles boisés et les milieux humides, subsistent dans la région. Une certaine partie de ces milieux naturels se situe à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. Affectés à des vocations urbaines et donc en attente de développement, ces milieux deviennent peu à peu fragmentés ou disparaissent complètement.

LES INFRASTRUCTURES ET LES ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

La RMRM de Montréal compte les équipements et les infrastructures à caractère métropolitain suivants :

- Un réseau de métro comprenant 4 lignes (65 stations réparties sur près de 61 kilomètres de voie) (Carte 8);
- Un réseau de 4 lignes de trains de banlieue comprenant 40 gares sur un réseau d'environ 180 kilomètres (Carte 8)³⁴;
- Un réseau stratégique de transport (Carte 9) intégrant :
 - le réseau routier supérieur, soit l'ensemble des autoroutes et certains tronçons de routes nationales³⁵;
 - les deux aéroports internationaux de Dorval et Mirabel;
 - le port de Montréal;
 - les deux réseaux ferroviaires du Canadien National et du Canadien Pacifique;

- le réseau de métro, déjà mentionné, est inclus dans le réseau stratégique de transport en raison de la forte influence qu'il exerce sur l'économie régionale et du rôle qu'il joue dans les déplacements vers les grands équipements touristiques de la région;

- 67 installations de traitement de l'eau potable : 41 usines de traitement et 26 puits d'alimentation;
- 44 stations d'épuration des eaux usées;
- 28 installations pour la gestion des matières résiduelles : 3 lieux d'enfouissement sanitaire, 7 dépôts de matériaux secs, 18 centres de tri et de récupération et postes de transbordement.

Du point de vue des équipements, la RMRM dispose de :

- 37 installations d'enseignement supérieur (cégeps et universités) de même que de nombreux centres de formation professionnelle et d'éducation des adultes;
- 148 établissements du réseau de la santé et des services sociaux dont une vingtaine de centres hospitaliers de soins généraux et spécialisés³⁶ ;
- 159 équipements culturels : 59 salles de spectacles, 43 musées et salles d'exposition et 57 bibliothèques³⁷ et centres de documentation archivistique;
- 35 installations récréatives et touristiques de rayonnement métropolitain;
- 189 monuments historiques classés et patrimoniaux.

³⁴ Une quatrième ligne (Mont-Saint-Hilaire / Montréal) est entrée en service au printemps 2000, mais elle n'est cependant pas achevée.

³⁵ Le réseau routier supérieur couvre un tracé de 1 118 kilomètres dans la RMRM.

³⁶ Au total, la région métropolitaine compte 55 centres hospitaliers de soins généraux et spécialisés. Une vingtaine de centres seulement ont une fonction métropolitaine ou nationale.

³⁷ Il est important de noter que dans cet inventaire, les bibliothèques municipales ne sont pas incluses. Seules les bibliothèques d'envergure métropolitaine ou nationale sont considérées.