

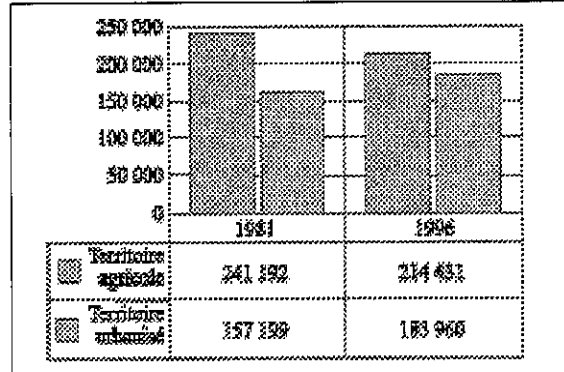
DEUXIÈME PARTIE
PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE



LE CONTEXTE : UNE MÉTROPOLÉ EN EXPANSION

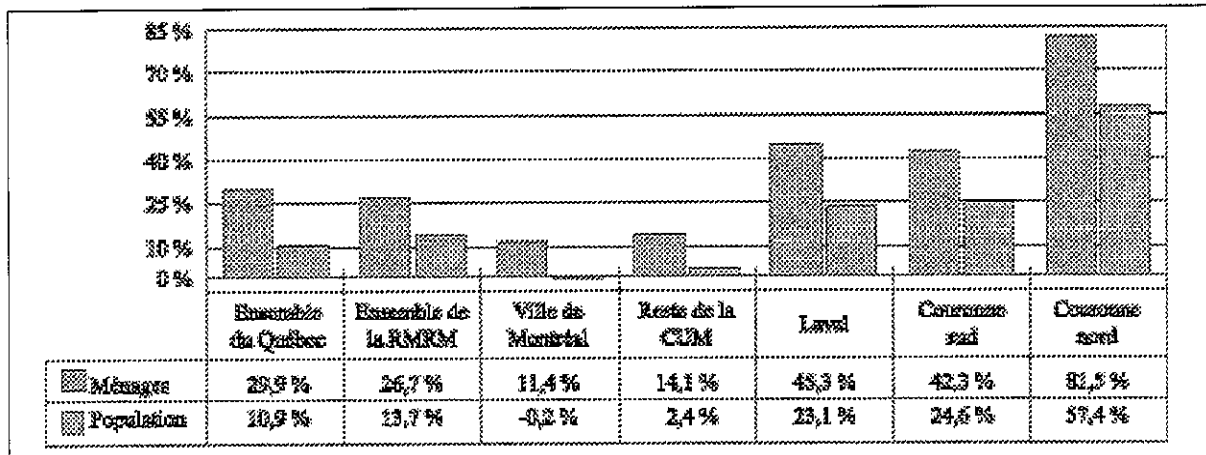
De 1975 à 2000, l'urbanisation de la région métropolitaine a progressé de façon importante. On peut évaluer à environ 60 % l'augmentation de l'espace construit dans la région³⁸. Notons que la révision de la zone agricole décrétée en 1991 a fait en sorte que la part de l'espace urbain (urbanisé ou pouvant être utilisé à des fins de développement urbain) est passée de 157 199 hectares en 1981 (40 % du territoire de la RMRM) à 183 960 hectares en 1996 (soit 46 % de l'ensemble du territoire métropolitain) (Graphique 9)³⁹, en excluant la portion du territoire occupée par le système hydrique (environ 15 % du territoire métropolitain).

Graphique 9 : Évolution des affectations urbaine et agricole du territoire, RMRM, 1981-1996 (en hectares)



Source : MAPAQ, 2000.

Graphique 10 : Évolution de la population et des ménages, RMRM, 1981-1996



Source : Statistique Canada, recensements 1981 et 1996.

³⁸ Cette donnée demeure approximative. Selon les données recueillies en 1975 par l'Office de planification et de développement du Québec, l'espace construit dans la région de Montréal était de 700,65 km². Selon les analyses de Fahey et Chailloux (avec la collaboration du MAPAQ) (1997), l'espace construit s'élevait à 1 126 km², soit une augmentation de 60 %. Par contre, cette augmentation ne tient pas compte de l'élargissement de la RMRM selon Statistique Canada.

³⁹ Ce pourcentage est obtenu de façon corollaire au pourcentage occupé par la zone agricole décrétée. Le territoire urbanisé représente le territoire construit ou qui pourrait l'être sans nouvelle demande de retrait de terrains de la zone agricole décrétée. Il s'agit encore une fois de données qu'il faut interpréter avec prudence.

Cette urbanisation importante de la région est attribuable à la croissance démographique soutenue qu'a connue la RMRM depuis plus de 20 ans. Le graphique 10 montre en effet que la RMRM a connu une croissance de population de près de 14 % entre 1981 et 1996 et de près du double en ce qui a trait au nombre de ménages. Ces derniers, de taille plus petite mais plus nombreux, exigent en conséquence plus de logements, d'où la poursuite de l'urbanisation du territoire.

La croissance démographique de la région a surtout eu lieu dans les couronnes nord et sud de même qu'à Laval. Inversement, la ville centrale qu'est Montréal reste la partie de la région métropolitaine

qui a connu la plus faible croissance quant au nombre de ménages, enregistrant même un léger recul de sa population.

Bref, le centre tend à demeurer stable, alors que la périphérie s'est considérablement élargie. Parallèlement, une situation analogue, mais de moindre envergure, s'est produite au chapitre de l'emploi.

LA CONSOLIDATION D'UNE STRUCTURE POLYCENTRIQUE

L'économie métropolitaine n'obéit plus à un modèle concentrique à pôle d'emploi unique. Elle suppose au contraire plusieurs zones d'activité qui concentrent un nombre élevé d'emplois.

Depuis 1981, la RMRM a confirmé et consolidé six pôles à caractère international dominant le bassin métropolitain d'emplois. Ensemble, ces six pôles accaparent près de 82 % des emplois de tous les pôles métropolitains et représentent près de 34 % des emplois de la région. La restructuration mondiale de l'économie, tournée vers les exportations, la spécialisation des économies et les échanges internationaux, a eu un effet sur la structure d'emploi de la RMRM : les pôles d'emploi qui se

consolident et émergent sont ceux qui sont tournés vers les frontières extérieures.

De façon générale, entre 1981 et 1996, il y a eu concentration des emplois dans les pôles métropolitains : ils représentaient 39 % de tous les emplois de la RMRM en 1981, alors qu'en 1996, leur part relative de l'emploi métropolitain passait à 40,6 %⁴⁰. La position des pôles métropolitains d'emploi s'est d'ailleurs raffermie durant la période 1996-1999 (Tableau 15).

Cette situation de consolidation de l'emploi se confirme aussi dans le cas des six pôles économiques où se concentrent les activités internationales. Ceux-ci ont en effet gagné 92 115 emplois entre 1981 et 1996, soit 39,1 % de la croissance d'emplois observée dans l'ensemble des pôles. Entre 1996 et 1999, les six pôles à caractère international ont encore connu une croissance importante de 20 %, soit une croissance même plus importante que les autres pôles métropolitains qui, entre 1996 et 1999, était de 12 %.

Visiblement, le centre-ville de Montréal, tout en se maintenant comme principal pôle économique, n'est plus le seul secteur qui connaisse une progression constante faisant de lui le principal acteur de l'économie de la région. L'île de Montréal comprend

Tableau 15 : Croissance de l'emploi, pôles économiques métropolitains, RMRM, 1996-1999

	Pôles	Emplois 1996	Emplois 1999	Variation 1996-1999 (%)
Pôles à caractère international	Centre-ville	243 213	296 720	22
	Saint-Laurent / Dorval	127 221	142 487	12
	Centre de Laval	36 799	50 047	36
	Anjou / Mercier*	43 707	58 814	34
	Longueuil nord / Boucherville	25 368	28 159	11
	Zone aéroportuaire de Mirabel	11 319	10 780	-5
	<i>Sous-total</i>		487 637	587 007
Autres pôles de la RMRM	Saint-Laurent est / Marché central	37 816	41 976	11
	Angrignon / Lachine	19 961	25 350	27
	Angus	5 657	6 279	11
	Pointe-aux-Trembles	15 460	17 161	11
	Ouest de l'île de Montréal	37 168	39 026	5
	<i>Sous-total</i>		116 062	129 792
TOTAL DES PÔLES		603 699	716 799	19
EMPLOI TOTAL RMRM (1999) : 1 740 000 Total des pôles / RMRM (1999) : 41,2 %				
Total des pôles à caractère international / RMRM (1999) : 33,7 %				
Part des pôles à caractère international / Total des pôles métropolitains : 81,9 %				

* Le pôle Anjou / Mercier intègre aussi la zone portuaire de Montréal dont le potentiel international est majeur.

Source : Estimations MAMM, 2000.

⁴⁰ Voir Coffey *et al.* (1999-2000), 2^e rapport, p. 44.

d'autres pôles qui participent activement au développement économique métropolitain. De plus, d'autres pôles commencent à émerger en périphérie. Une forme urbaine polycentrique s'est donc précisée sur le territoire métropolitain depuis 20 ans.

Comme pour les ménages et la population, le développement de l'emploi dans la RMRM tend surtout à se faire dans des pôles périphériques au centre-ville de Montréal (Laval, Longueuil, Saint-Laurent / Dorval, Mirabel, etc.) plutôt que dans le centre-ville de Montréal proprement dit. On assiste donc à une certaine dispersion de l'emploi à l'intérieur d'un nombre restreint de pôles qui dominant la structure économique métropolitaine. Avec la mondialisation des marchés et l'internationalisation de l'économie, certains pôles tendent à s'affirmer comme des acteurs prépondérants de l'économie métropolitaine. Ces pôles de rayonnement international doivent être mis en valeur si la RMRM souhaite tirer profit au maximum de ses acquis en termes de développement économique.

MONTRÉAL : UNE MÉTROPOLÉ QUI PROGRESSE LENTEMENT FACE AU RESTE DE L'AMÉRIQUE DU NORD ET DU MONDE

La région de Montréal reste au cœur d'une zone très active en Amérique, puisque dans un rayon de 600 kilomètres, on retrouve les villes de Québec, Boston, New York, Buffalo et Toronto. Sa position géographique par rapport à ces grands centres contribue à sa dynamique d'échanges et à son essor économique.

Sur le continent, la RMRM demeure l'une des agglomérations les plus peuplées. Selon les données du U.S. Census Bureau et de Statistique Canada, la RMRM comptait 3 454 114 habitants en 2000, ce qui en fait la 15^e plus peuplée agglomération de l'Amérique du Nord (Canada et États-Unis).

Cependant, si Montréal demeure l'une des grandes régions nord-américaines, force est de constater qu'en termes de croissance, sa progression paraît plus lente que beaucoup d'autres. Entre 1990 et 2000, la région de Montréal a connu une croissance démographique absolue de 245 144 personnes, ce qui correspond à une augmentation relative de 7,6 %. Mais en termes de croissance absolue, la région de Montréal ne se classe qu'au 32^e rang parmi les régions métropolitaines des États-Unis et

du Canada. Sur le plan de la croissance relative, la région glisse même au 193^e rang nord-américain.

Même face aux régions métropolitaines de taille comparable, Montréal affiche une croissance modeste. En effet, parmi les régions métropolitaines qui présentaient une population totale se situant entre 3 et 4 millions de personnes en 2000, Montréal est celle qui affichait la croissance relative la plus faible (voir les cercles verts sur la carte à la fin de la présente section). Ainsi, les régions d'Atlanta, de Miami / Fort Lauderdale, de Seattle / Tacoma / Bremerton de même que la région de Phoenix / Mesa ont toutes connu un taux de croissance nettement supérieur à celui de Montréal, avec des hausses respectives de 39 %, 21 %, 20 % et 45,3 % entre 1990 et 2000.

Au plan économique international, la RMRM, même si elle demeure prospère, conserve une position modeste en comparaison de certaines des grandes villes du monde. Avec ses 82 milliards de dollars, le PIB de la RMRM ne représente que 57 % de celui de Toronto (PIB de 144 milliards de dollars), 54,6 % de celui de Chicago (150 milliards de dollars), 27 % de celui de Paris (PIB de 300 milliards), à peine 12 % de celui de New York (PIB de 650 milliards) et moins de 10 % de celui de Tokyo dont le PIB était de plus de 850 milliards de dollars en 2000.

Ces données corroborent celles tirées d'une analyse effectuée récemment à l'UQAM sur la place du Québec dans l'économie mondiale et, plus particulièrement, nord-américaine⁴¹. Au cours des dix dernières années, ce sont les villes du sud et de l'ouest des États-Unis qui se sont accaparées la part du lion en termes de croissance démographique. Ce sont à peu de choses près les mêmes villes qui influencent désormais l'économie nord-américaine. Un « Grand L » suivant l'axe nord-sud le long de la côte du Pacifique jusqu'à Los Angeles pour ensuite longer l'axe est-ouest dans la partie sud des États-Unis s'est précisé. Selon Tellier, cette accentuation du « Big L » se poursuit de sorte qu'à long terme, l'influence économique de New York sera supplantée par celle de Los Angeles et, par conséquent, par celle du sud-ouest américain.

⁴¹ Luc-Normand Tellier, *Évolution topodynamique mondiale des productions : la place du Québec*, UQAM, Département d'études urbaines et touristiques, 17 mai 2001, 20 pages.

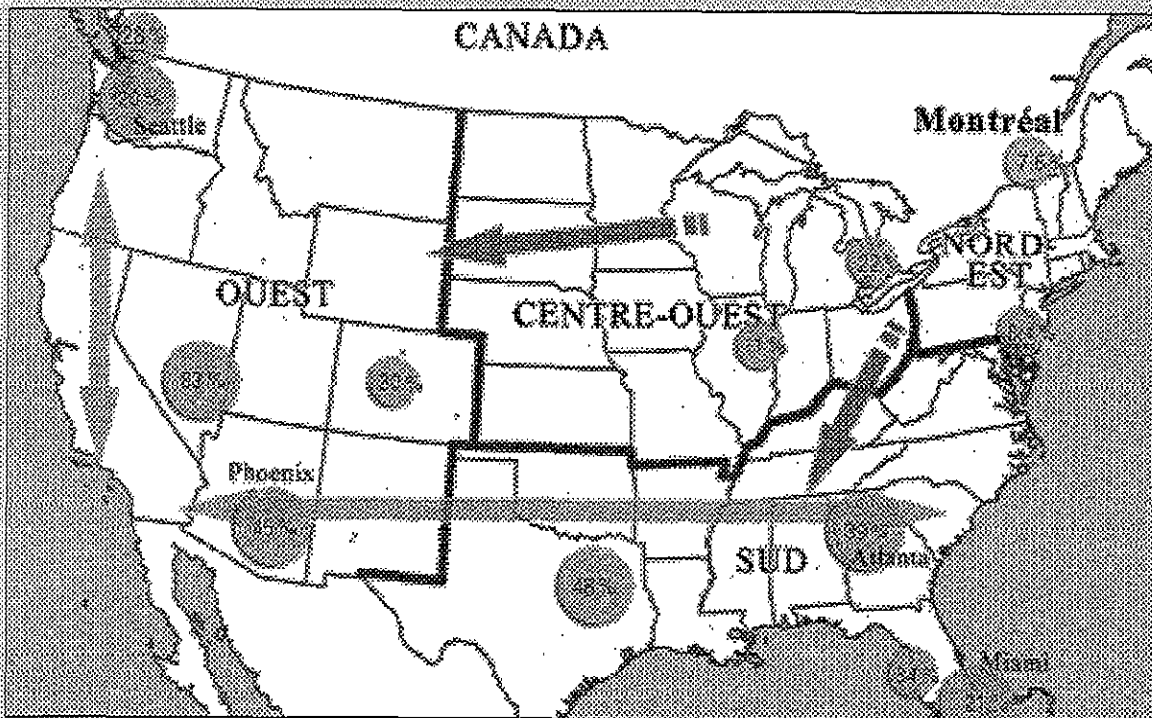
À l'heure de la mondialisation des marchés et de la globalisation des échanges, le succès d'une région est directement relié à sa capacité de mobiliser ses intervenants politiques et socio-économiques afin qu'ils se concertent sur des stratégies adéquates à adopter pour attirer des investissements et assurer des conditions de vie intéressantes à ses citoyens. Si la région de Montréal parvient encore à se développer et procure toujours à ses habitants une qualité de vie intéressante, force

est de constater qu'elle ne tire pas pleinement profit de ses acquis. Une mobilisation de l'ensemble de ses acteurs socio-économiques est nécessaire pour améliorer la compétitivité de la région face au reste du monde.

La croissance démographique 1990-2000 et le « Grand L »

Salon des projections de croissance économique effectuées à l'UQAM, l'influence des agglomérations urbaines de la côte ouest et le long de l'axe compris entre la Floride et la Californie dans l'économie nord-américaine prend de plus en plus d'ampleur. L'émergence de ces nouveaux pôles en tant qu'agents dominant le système économique et, par conséquent, la structure urbaine du continent, a été appelée par Luc Normand Tallier de l'UQAM le « Grand L » ou « Big L ».

La nette domination de la ville de Los Angeles comme pivot servant à l'articulation de cette dynamique montante ferait en sorte qu'à terme, cette dernière prendrait le relais de New York comme leader économique sur le continent. Si cette situation devait se concrétiser, elle pourrait avoir des conséquences fâcheuses pour Montréal, qui se trouve dans l'aire d'influence de New York.



Source: US Census Bureau et Statistique Canada.

NOTE: Les données pour les villes canadiennes sont de 1991; les données de 2000 sont des estimations qui devront être révisées à la lumière des résultats du recensement de 2001.

LA PROBLÉMATIQUE D'AMÉNAGEMENT DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

De façon spécifique, la problématique générale d'aménagement métropolitain se fonde sur deux points majeurs :

- L'absence d'une vision commune du développement résultant d'une gestion fragmentée du territoire.
- Une urbanisation coûteuse et non planifiée à l'échelle métropolitaine.

1. L'ABSENCE D'UNE VISION COMMUNE DU DÉVELOPPEMENT RÉSULTANT D'UNE GESTION FRAGMENTÉE DU TERRITOIRE

RMRM = 73 municipalités
 3 municipalités représentent 71 % de la population de la RMRM
 5 régions administratives visées

1.1 UNE MULTITUDE D'ENTITÉS ADMINISTRATIVES DANS LA RÉGION

Malgré la réduction qu'a entraîné l'adoption de la loi 170 en décembre 2000, le nombre de municipalités sur le territoire métropolitain demeure toujours très élevé. Un nombre d'administrations locales aussi important permet difficilement l'atteinte d'un consensus autour d'une vision ou d'un projet commun de développement. La superposition d'entités administratives de planification à divers niveaux (MRC, CRD, CRE, etc.) ne fait qu'accroître cette difficulté. La pertinence de confier l'aménagement et le développement du territoire à une seule entité métropolitaine – la Communauté métropolitaine de Montréal – se perçoit alors mieux.

C'est autour du Conseil de la CMM, composé de 28 membres, que le débat sur l'aménagement du territoire se fera pour l'avenir de la métropole au moment de l'adoption du schéma d'aménagement. Élaborés autour d'un conseil plus restreint avant d'être soumis à une consultation publique, l'énoncé de vision stratégique et le schéma métropolitain d'aménagement et de développement permettront de faire converger plus rapidement et efficacement

l'ensemble des parties du territoire autour d'une seule et même stratégie de développement. Le recours à un seul schéma et au Cadre d'aménagement gouvernemental favorisera une plus grande cohésion en matière d'aménagement et activera la prise de décision publique sur la question. En effet, à la suite de l'entrée en vigueur de ce schéma, l'adhésion à une vision métropolitaine commune contribuera à assurer une plus grande cohésion dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans municipaux d'urbanisme.

1.2 LE DÉFI DE L'HARMONISATION DES PLANIFICATIONS STRATÉGIQUES EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT

De son côté, l'action gouvernementale sur le territoire métropolitain a contribué à structurer l'aménagement du territoire de la région sur une base sectorielle en articulant le développement en fonction du territoire des cinq régions administratives que recoupe la RMRM. Appuyant ses programmes et ses actions sur des critères de neutralité spatiale, de partenariat et de consensus entre les différents intervenants, le gouvernement a eu à répondre aux demandes sans appuyer ses réponses sur une seule stratégie métropolitaine d'aménagement. Certains exemples présentés plus loin en témoignent.

Par ailleurs, l'absence de vision se fait également sentir sur le plan du développement économique. Chapeautant cinq régions administratives et des réalités économiques locales qui varient, la RMRM ne fait pas l'objet d'une stratégie concertée de développement économique. Dans un contexte où chacune des cinq régions administratives s'est dotée d'un plan stratégique de développement, une harmonisation est requise entre les plans d'action et les priorités d'intervention.

Une démarche d'harmonisation interrégionale, déjà entreprise à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal, a permis récemment de faire apparaître clairement que le développement de la région métropolitaine influait sur le développement des régions voisines et vice versa. Il existe en fait un débordement naturel dans les régions voisines des problématiques reconnues pour le territoire de la région métropolitaine; cela est surtout évident en matière de transport et de formation de la main-d'œuvre.

Dans cette perspective, il importe qu'un objectif de réciprocité entre la région métropolitaine de Montréal et les régions avoisinantes soit inscrit au Cadre d'aménagement.

L'élaboration et l'adoption du présent Cadre d'aménagement ainsi que l'élaboration du schéma d'aménagement de la CMM devraient répondre dans le futur à cette absence de vision métropolitaine et susciter la recherche de solutions aux questions d'aménagement et de développement entre les partenaires gouvernementaux, métropolitains et régionaux dans un esprit de concertation.

2. UNE URBANISATION COÛTEUSE ET NON PLANIFIÉE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

La forme d'urbanisation étalée a entraîné un certain nombre de problèmes dont il faudra désormais infléchir les tendances.

2.1 LA PERTE DE TERRES AGRICOLES

RMRM = Retrait de 26 781 hectares de la zone agricole décrétée (1981-1996)

Part du territoire agricole dans la RMRM :
1981 - 60,5 %
1996 - 53,8 %

Part de terres cultivées en location - 29 %

En dépit du décret de révision de la zone agricole en 1991, qui explique le retrait de près de 27 000 hectares de terres⁴², les pressions sur la zone agricole existent toujours dans la région métropolitaine. Ainsi, dans le cadre de la révision actuelle des schémas d'aménagement, il a été constaté que plusieurs MRC ont eu des discussions avec le MAPAQ afin d'obtenir des autorisations d'exclusion de la zone agricole décrétée à des fins d'urbanisation. Mentionnons entre autres :

- La MRC des Deux-Montagnes pour le périmètre de la Ville de Saint-Eustache;
- La MRC de Mirabel, dans le secteur de Saint-Janvier à l'est de l'autoroute 15, pour un développement résidentiel et commercial;
- La MRC des Moulins en bordure de l'autoroute 40;
- La MRC de D'Autray en bordure de l'autoroute 40 à Lavaltrie;
- La MRC de Lajemmerais, le long de l'autoroute 20 entre Boucherville et Sainte-Julie, principalement à des fins de développement commercial et industriel;
- Les MRC de Champlain et de La Vallée-du-Richelieu, dans le corridor de l'autoroute 30, entre Saint-Bruno-de-Montarville et Brossard;
- La MRC de Roussillon, afin que des exclusions de terres agricoles soient faites à La Prairie, à proximité de l'autoroute 30.

De plus, les autorisations d'usage non agricole en zone agricole constituent un problème important. En autorisant des utilisations du sol agricole à d'autres fins que l'agriculture, il peut se créer avec le temps des secteurs déstructurés où l'agriculture cesse d'être pratiquée par suite d'une dévalorisation de la pratique et de l'affirmation d'autres activités à caractère plus urbain. Ces pressions limitent l'expansion des activités agricoles dans la région métropolitaine. Si les données manquent encore pour faire ressortir l'ampleur de ce problème, la présence d'usages non agricoles en zone agricole montre néanmoins que cette dernière peut être perméable à l'urbanisation ou à des transformations sans rapport véritable avec sa vocation initiale. Il y a donc lieu de protéger rigoureusement cette ressource collective d'une manière permanente.

2.2 LA PERTE D'ESPACES NATURELS ET L'INACCESSIBILITÉ AUX MILIEUX RIVERAINS

RMRM = Perte de 13 324 hectares de couvert végétal (forêt, boisés, friche, etc.) entre 1986 et 1994

La demande de nouveaux espaces résidentiels s'effectue aussi au détriment des milieux naturels, notamment les berges des plans d'eau, les zones humides et les zones boisées. Selon les données

⁴² Ce décret était rendu nécessaire par le fait qu'à l'adoption du projet de loi *Loi sur la protection du territoire agricole* en 1978, des terres déjà affectées à d'autres usages que l'agriculture ou qui étaient déjà déstructurées ou peu propices à l'activité agricole avaient été incluses dans la zone agricole. Le décret de 1991 est venu corriger cet état de choses en retirant ces terres de la zone agricole.

d'une étude de l'INRS-Urbanisation de 1996, les pertes de végétation entre 1986 et 1994 seraient de l'ordre de 13 324 hectares, ce qui représenterait l'équivalent de 44 % des surfaces boisées de la RMRM de 1986⁴³.

À ce rythme, le couvert végétal de la région métropolitaine pourrait disparaître d'ici 2029⁴⁴. Les espaces forestiers et végétaux se trouvant à l'intérieur des secteurs voués à l'urbanisation (Carte 10) ne faisant pas l'objet d'une protection particulière à titre d'éléments naturels risquent de disparaître au profit de l'urbanisation. En milieu agricole, le problème se pose davantage en termes d'exploitation durable des différents potentiels des superficies boisées, tant au plan de leur protection que de leur mise en valeur économique, écologique et paysagère.

Par ailleurs, l'urbanisation s'étant répandue partout sur le territoire métropolitain sans considération des milieux naturels, il en est résulté que les berges et les milieux riverains ont été privatisés dans leur majeure partie. De plus, l'accès direct aux cours d'eau et, par conséquent, l'accès à des sites potentiellement intéressants pour la pratique d'activités récréatives, ont aussi diminué. Les pertes de forêt ou de couvert végétal amoindrissent le processus d'épuration de l'air en raison d'un plus faible captage de CO₂. Par ailleurs, la disparition de la forêt amoindrit la qualité des paysages et altère les écosystèmes. Éventuellement, la diversité biologique du territoire s'en trouve diminuée.

En plus de la perte d'espaces naturels, l'urbanisation se traduit par une dégradation des espaces naturels restants ou résiduels. Conséquemment, ces pertes font en sorte d'augmenter les coûts liés à la restauration et à la renaturation de ces espaces.

2.3 DES TERRAINS CONTAMINÉS QUI FREINENT LE DÉVELOPPEMENT DU CENTRE

RMRM = 4 200 hectares de terrains vacants contaminés sur l'île de Montréal

Coût moyen de décontamination :
300 000 \$ / hectare

Les municipalités ayant hérité d'un lourd passé industriel, qui peut parfois remonter au début du 20^e siècle, sont aux prises avec une multitude de terrains contaminés, souvent abandonnés. En plus d'être une source potentielle de risques pour la santé de la population ou une menace pour la propreté des terrains voisins ou de l'eau souterraine, ces terrains constituent un frein au développement économique des municipalités.

Ces terrains sont handicapés de deux façons : l'image qu'ils projettent en tant que terrains contaminés (*brown fields*) et l'obligation de les décontaminer les rendent peu attrayants pour les promoteurs. Le centre-sud et l'est de l'île de Montréal ainsi que les secteurs de Varennes et de la MRC de Champlain, sur la rive sud, sont confrontés à cette problématique. Sur l'île de Montréal, 60 % des terrains vacants actuellement seraient contaminés. Cette situation constitue une contrainte majeure à l'offre de terrains pour le développement résidentiel.

⁴³ Source : Sénécal *et al.* (2000), p. 50.

⁴⁴ Estimation du MAMM.

2.4 UNE OFFRE DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS EN PÉRIPHÉRIE, ALORS QUE CEUX DU CENTRE NE SONT PAS OPTIMISÉS

RMRM =

Dépenses en infrastructures de gestion de l'eau : 2,5 milliards de dollars depuis 1980. Plus de la moitié de cet investissement est allée dans les couronnes.

Réserve de capacité (équipements d'eau potable)

- Île de Montréal + Laval = 59 % de la réserve de capacité, 16,6 % (19 M\$) des investissements d'ici 2021.
- Couronnes = 41 % de la réserve de capacité, 83,3 % (95 M\$) des investissements d'ici 2021.

Réserve de capacité (équipements d'eaux usées)

- Île de Montréal + Laval = 82 % de réserve de capacité totale, 0 \$ en investissements d'ici 2021.
- Couronnes = 18 % de réserve de capacité, 134,4 M\$ en investissements d'ici 2021.

Dépenses en construction d'écoles :

- 211,6 M\$ d'investissements (1994-1999)
- 96 % des investissements en périphérie.
- 14 écoles au centre ont été fermées ou affectées à d'autres fonctions (éducation des adultes).

La question du développement de la région métropolitaine se heurte à un quatrième problème : l'adéquation nécessaire entre le développement urbain et l'utilisation optimale des infrastructures et des équipements existants. Or, les faits montrent des décalages importants.

1. Les infrastructures de gestion de l'eau : la capacité d'accueil est au centre, mais les investissements doivent être faits en périphérie

Une situation contrastée entre le centre et la périphérie prévaut pour les infrastructures de traitement de l'eau. Depuis 1980, plus de 2,5 milliards de dollars ont été investis dans des travaux de construction, d'agrandissement ou de modernisation d'usines de traitement et d'épuration d'eau dans la RMRM par le gouvernement du Québec. Les réserves de capacité actuelles pour accommoder les besoins de nouveaux ménages se trouvent surtout

sur l'île de Montréal.

Cependant, le développement résidentiel s'oriente vers les couronnes où les usines ne disposent plus de réserve de capacité et où de nouveaux investissements devront être consentis pour leur agrandissement. Sur les 248 millions de dollars d'investissements projetés dans les usines de traitement et les stations d'épuration d'eau au cours des 20 prochaines années, 229,4 millions (92,3 %) iront dans les couronnes.

2. Le déplacement de la population vers la banlieue menace l'avenir des écoles au centre et crée des pressions pour les investissements en périphérie

La question des écoles soulève des contraintes de nature identique : avec le déplacement d'une partie de la population et des ménages du centre vers la banlieue, il s'ensuit une baisse de clientèle pour les équipements qui se trouvent dans le centre de l'agglomération, notamment dans les écoles. Les établissements primaires et secondaires, situés dans les quartiers centraux et anciens, voient alors leur nombre d'élèves diminuer, ce qui conduit à une augmentation des coûts d'exploitation par élève. Ce phénomène oblige parfois les commissions scolaires à fermer ou à réaffecter des écoles en raison du manque d'élèves dans certains secteurs résidentiels. Ainsi, au cours des cinq dernières années, le centre de l'agglomération a vu 14 de ses écoles être fermées ou réaffectées, notamment à l'éducation des adultes, à la suite d'un manque d'élèves au primaire ou au secondaire.

Parallèlement, la hausse de clientèle dans les secteurs périphériques en développement exige que le MEQ réponde par des investissements dans la construction d'écoles neuves. De plus, des pressions au développement d'équipements d'enseignement supérieur en périphérie commencent à se faire sentir, comme en témoignent l'ouverture d'un campus universitaire à Longueuil⁴⁵ et l'apparition d'un campus collégial à Terrebonne. Les investissements du MEQ en enseignement supérieur demeurent toutefois encore très concentrés dans le centre de l'agglomération (Tableau 16).

⁴⁵ L'Université de Sherbrooke, qui n'est pas propriétaire d'établissement dans la RMRM, loue des locaux à Longueuil où elle offre des cours à environ 4 000 étudiants.

Tableau 16 : Construction et agrandissement des bâtiments d'enseignement, RMRM, 1994-2001 (en millions de dollars) *

	Écoles primaires et secondaires**				Établissements collégiaux		Établissements universitaires		TOTAL	
	Part MEQ	% de la RMRM	Nombre de projets	Nombre d'écoles fermées	Part MEQ	% de la RMRM	Part MEQ	% de la RMRM	Investissements MEQ	% de la RMRM
Laurentides	73,25	28	21	0	0,0	0,0	0,0	0,0	73,25	12
Lanaudière	76,86	29	29	0	36,7	32,2	0,0	0,0	113,56	18
Laval	14,87	6	5	2	0,0	0,0	0,0	0,0	14,87	2
Montréal	84,55	32	33	3	6,9	6,1	25,2	9,7	116,65	18
Île de Montréal	13,8	5	16	9	70,4	61,8	233,8	90,3	318,00	50
RMRM	263,34	100	104	14	114,0	100,0	259,0	100,0	636,33	100

* Les investissements en immobilisation pour l'année 2000-2001 qui ont été rendus publics seulement.

** Les données présentées ne tiennent pas compte des coûts de fermeture des écoles.

Source : MEQ.

3. Le risque d'affaiblissement de la vitalité culturelle de la métropole

La région de Montréal jouit d'un atout additionnel incomparable qui la démarque à l'échelle québécoise : elle constitue le cœur culturel du Québec et une porte d'entrée privilégiée pour les artistes, tant du Québec que de l'étranger, pour se faire connaître.

La culture reste d'ailleurs une dimension importante de l'économie métropolitaine. Plusieurs faits le prouvent :

- 85 % de l'activité artistique se déroule dans la métropole;
- 80 % de l'activité culturelle du Québec se déroule dans la métropole;
- 87 % des équipements culturels et artistiques de la région métropolitaine se retrouvent sur l'île de Montréal;
- le cœur de l'activité culturelle dans la métropole se concentre dans le centre-ville, un pôle majeur de développement.

En revanche, les développements en périphérie tendent à drainer une partie de l'activité culturelle à l'extérieur du centre et des pressions s'exercent afin de munir les couronnes d'équipements culturels plus élaborés. S'il est normal que l'ensemble de la population ait accès à des activités, des services et des équipements culturels à proximité de son lieu de résidence, la dispersion de l'activité culturelle métropolitaine présente néanmoins des risques d'affaiblissement pour ce secteur de l'économie déjà très fragile et toujours vulnérable.

2.5 LA CONGESTION : UNE HAUSSE DE LA MOTORISATION COMBINÉE À UNE BAISSÉ DE L'UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN

RMRM =

Transport routier :

Entre 1987 et 1998, le nombre de déplacements en voiture a augmenté de 84 % (12 % (1987-1993); 19 % (1993-1998)).

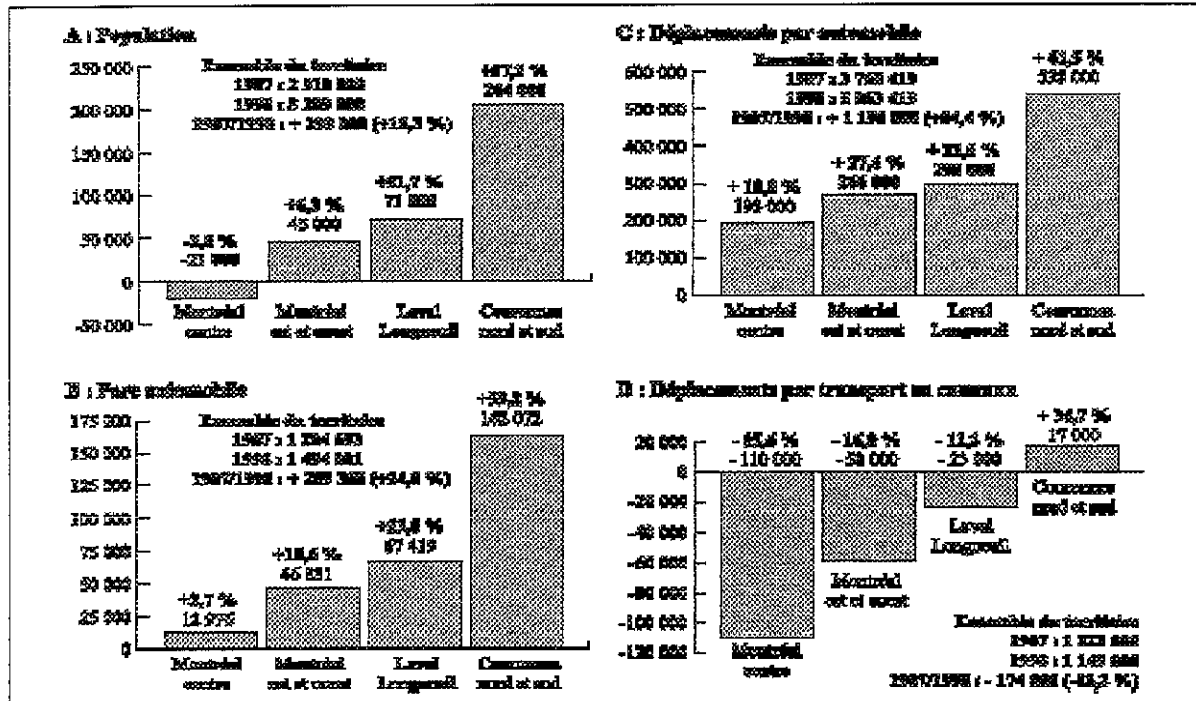
Transport en commun :

Entre 1987 et 1993, le nombre de déplacements en transport en commun a diminué de 11 %, il a encore diminué de 3 % entre 1993 et 1998, mais il a augmenté légèrement depuis 3 ans.

Le transport en commun ne représente plus que 17 % des déplacements effectués dans la RMRM.

La principale pression qu'engendre la dispersion de la population sur un territoire sans cesse plus étalé s'exerce aussi sur la gestion des déplacements intramétropolitains. Avec une expansion toujours plus considérable de la population et des emplois, il devient extrêmement difficile d'assurer à la population des services de transport en commun de qualité et de faciliter la cohésion dans ses déplacements, principalement pour le travail. Cette difficulté à offrir un service de transport en commun efficace, combinée aux nouvelles tendances démographiques et socio-économiques dans la demande

Graphique 11 : Évolution de la population, du parc automobile ainsi que des déplacements par automobile et par transport en commun, RMRM, 1987-1998



Note : Les données sont à territoire constant, 1987.
 Source : *Mobilité des personnes dans la région de Montréal*, Enquête Origine-Destination 1998.
 Traitement : AMT, 2001.

en transport, incite les personnes à recourir plus spontanément au transport privé, donc à l'automobile. Ces facteurs expliquent en grande partie la congestion sur les routes.

De façon générale, les données d'enquête origine-destination du MTQ et de la STCUM révèlent que le nombre de déplacements motorisés a augmenté globalement de 22 % entre 1987 et 1998, principalement dans les couronnes. Les déplacements en automobile ont augmenté de 34 % entre 1987 et 1998.

Parallèlement, la part modale relative à l'utilisation des réseaux de transport en commun – métro, trains de banlieue – est en baisse constante depuis 1982, alors que l'achalandage de ces réseaux pourrait encore être largement augmenté. Entre 1993 et 1998, le transport en commun perdait 3 % de sa part modale. À la lumière des mesures annoncées dans le *Plan de gestion des déplacements* du MTQ et dans le *Plan stratégique de développement* de l'AMT, il est acquis que, d'ici 10 ans, la capacité

d'accueil et la souplesse des réseaux de transport en commun auront augmenté substantiellement grâce à des investissements gouvernementaux et métropolitains importants. Le défi consistera donc, au cours des prochaines années, à convaincre les automobilistes d'utiliser les services de transport en commun dans la mesure où ceux-ci pourront mieux répondre à leurs besoins de déplacement.

Cependant, comme la population n'habite pas seulement dans des axes de développement prédéfinis, l'organisation et l'optimisation de réseaux de transport public adaptés à la répartition de la clientèle deviennent difficiles, notamment en raison de la hausse des coûts d'exploitation de ces réseaux.

1. Les données de l'enquête origine-destination et les tendances

Les données de l'enquête origine-destination de 1998 (Graphique 11) comparant l'évolution des déplacements en transport en commun et en voiture entre 1987 et 1998 révèlent que, partout, les déplacements en voiture ont augmenté davantage en proportion que la population.

Le transport en commun a perdu du terrain principalement dans les zones pourtant les mieux desservies : 110 000 déplacements journaliers de moins au centre de l'île de Montréal, 58 000 de moins dans le reste de l'île, 23 000 de moins à Laval et à Longueuil, ce qui représente une perte totale de 191 000 déplacements journaliers dans ces trois régions. Le transport collectif paraît avoir progressé fortement dans les couronnes : on y a enregistré 17 000 déplacements journaliers supplémentaires, entre 1987 et 1998, soit une hausse de 34,7 %. Il faut toutefois mettre cette information en perspective : sur 10 déplacements par transport collectif perdus dans les trois autres régions, moins de un a été récupéré dans les couronnes. Le transport collectif n'a accaparé que 3 % de la croissance des déplacements motorisés dans les couronnes contre 97 % pour l'automobile. Il ne faut pas s'en étonner, puisque le parc automobile des couronnes s'est accru de 162 000 véhicules, toujours entre 1987 et 1998.

Si la croissance de la population dans la région peut expliquer l'augmentation du nombre de voitures sur le territoire et, par conséquent, la hausse des déplacements motorisés, certaines particularités dans l'évolution démographique métropolitaine permettent de qualifier davantage ce phénomène. Trois causes expliquent plus précisément la hausse généralisée de la motorisation et le délaissement du transport en commun.

En premier lieu, l'arrivée à maturité des cohortes d'âge du *baby boom*, principal segment de la population active, constitue une cause importante de la hausse de la motorisation. La génération du *baby boom*, par sa place sur le marché du travail, tend davantage à se déplacer en voiture que les jeunes. Le phénomène est d'autant plus important que les ménages issus de cette génération comptent deux conjoints actifs utilisant souvent chacun un véhicule pour se déplacer. Ajoutons que l'absence de planification et de

canalisation des emplois dans des zones précisément desservies par transport en commun a certainement constitué un facteur additionnel qui a incité une partie de la main-d'œuvre à recourir plus facilement à la voiture pour ses déplacements domicile-travail.

En second lieu, la fragmentation des ménages et les rajustements d'horaires de vie et de lieux de résidence qui en ont résulté ont incité davantage les personnes concernées à recourir à leur voiture.

Enfin, et de façon plus générale, le vieillissement de la population et la diversité des horaires des personnes retraitées constituent une cause additionnelle de la hausse de motorisation, les personnes retraitées ayant tendance à se déplacer davantage en voiture qu'en transport en commun.

Même s'il est prévu que ces phénomènes s'atténuent au cours des années à venir, les tendances confirment que ce mouvement à la hausse de la motorisation va néanmoins se poursuivre. Les plus récentes prévisions tendanciennes de déplacements du MTQ pour la région de Montréal⁴⁶ laissent entrevoir que si rien n'est fait :

- Il se fera 8,9 millions de déplacements par jour dans la région métropolitaine de Montréal en 2021, soit 9 % de plus qu'en 1998;
- Le nombre de déplacements motorisés progressera plus rapidement que ceux qui ne le sont pas, pour atteindre 7,9 millions par jour, une hausse de près de 12 % pour la même période;
- Le nombre de déplacements autoconducteurs, durant la pointe du matin⁴⁷, passera de 923 000 à 1 103 000 entre 1998 et 2021, une hausse de près de 20 %;
- Les ponts ceinturant l'île de Montréal seront davantage sollicités en 2021, en période de pointe du matin, puisque le nombre de déplacements autoconducteurs entrant sur l'île de Montréal augmentera de 17 400 dont 78 % sur la seule rivière des Prairies;

⁴⁶ *Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal : Scénario prévisionnel 2021 tendanciel*, Service de la modélisation des systèmes de transport, MTQ, mai 2001.

⁴⁷ On définit la période de pointe du matin comme s'étendant de 6 h à 9 h.

- La demande en transport collectif connaîtra, pour l'ensemble de la région, une diminution de l'ordre de 42 000 déplacements en pointe du matin pour se situer autour de 288 000 déplacements, soit une chute de près de 13 %;
- Les deux tiers de cette chute concernent les déplacements internes à l'île de Montréal; les déplacements en transport en commun en pointe matinale y diminueront de 28 000 entre 1998 et 2021;
- À l'intérieur de l'île de Montréal, les déplacements en covoiturage (passagers d'automobile) en pointe matinale diminueront de 14 900 entre 1998 et 2021, alors qu'ils diminueront de 29 000 pour l'ensemble de la région, une chute de près de 12 %;
- L'effet combiné du recul de la demande en transport en commun et des hausses de la demande automobile feront chuter la part modale du transport en commun, à l'échelle régionale, de 22 % en 1998 à 18 % en 2021, toujours pour la pointe du matin;
- Le nombre de déplacements bimodaux, c'est-à-dire qui font appel à la fois à l'automobile et au transport collectif (notamment par le biais des parcs d'incitation), restera stable à environ 35 000 pour la pointe du matin, entre 1998 et 2021;
- Le nombre de déplacements effectués par des personnes de 50 ans et plus va augmenter de 57 %, celui des personnes de 0 à 49 ans va diminuer de 4 %;
- Près de 75 % de la baisse prévue des déplacements dans le transport en commun concerne les déplacements à destination du centre-ville et du centre de l'île de Montréal. En ce qui concerne l'automobile, plus de la moitié des déplacements supplémentaires se fera à l'intérieur de chaque sous-région.

Ces projections donnent un aperçu de l'avenir en assumant le maintien des tendances à l'œuvre au cours des années antérieures, c'est-à-dire en l'absence de toute initiative visant à modifier les comportements. Leur fonction est d'alerter les décideurs publics et privés à propos des problèmes qui risquent de se poser à l'avenir si aucune action n'est entreprise visant à modifier les tendances des années passées. Il demeure que la motorisation accrue de la population, des femmes et des jeunes en particulier, la croissance des déplacements par

automobile ainsi que la poursuite du déclin du transport collectif ne constituent aucunement des faits inéluctables.

La fréquentation du transport collectif est étroitement liée à l'accessibilité aux modes lourds (métro, train). À cet égard, il faut souligner qu'entre 1961 et 1991, l'aire d'influence directe du métro a perdu 354 000 habitants, le tiers de sa population d'origine, pendant que le reste de la région métropolitaine voyait la sienne s'accroître de 1 373 000 habitants⁴⁸. Cette situation est en partie attribuable au vieillissement de la population et à la réduction de la taille des ménages au centre de l'île de Montréal. Néanmoins, l'expérience de Toronto, où la population dans l'aire d'influence des modes lourds de transport s'est maintenue et a même légèrement augmenté de 4 000 personnes entre 1961 et 1991 grâce à une mise en valeur résidentielle des aires d'influence, prouve qu'il est possible de contrebalancer ces effets. La RMRM aurait tout avantage à remettre en valeur ces espaces afin d'assurer une clientèle constante aux réseaux d'infrastructures de transport en commun par une politique de repeuplement des aires d'influence des modes lourds de transport en commun.

Au cours des années récentes, le déplacement de population du centre vers les couronnes a certes ralenti, mais il ne s'est pas inversé. En effet, les données les plus récentes de l'Institut de la statistique du Québec indiquent que depuis 1996, l'île de Montréal continue de perdre en moyenne 3 000 habitants par année quand les couronnes nord et sud en gagnent toujours plus de 15 000 par année.

Quels que soient les efforts consentis pour améliorer l'offre de transport collectif dans les couronnes, il ne sera jamais possible d'y compenser les pertes d'usagers enregistrées dans les quartiers centraux et anciens. Les résultats des enquêtes origine-destination de 1987 et de 1998 sont très clairs à cet égard. En effet, pour dix déplacements perdus au centre, un seul a pu être retrouvé dans les couronnes, le transport collectif n'ayant assumé que 3 % de la nouvelle demande de transports motorisés.

⁴⁸ Voir R. Bergeron, *Évolution 1961-1991 des caractéristiques socio-démographiques des populations vivant à proximité du métro : Comparaison entre Montréal et Toronto*, 1998.

L'expansion urbaine touche aujourd'hui l'emploi autant que l'habitation. Toujours suivant les enquêtes origine-destination de 1987 et 1998, la partie centrale de l'île de Montréal a perdu 34 000 destinations d'emploi durant cette période, alors que les couronnes en ont gagné exactement le même nombre. Exprimés en pourcentage, la perte est de 6 % au centre, alors que le gain est de 41 % dans les couronnes. Suivant une autre source⁴⁹, entre 1981 et 1996, les zones hors pôle d'emploi ont accueilli la moitié des 235 300 emplois qui se sont ajoutés durant cette période dans la région métropolitaine. La dispersion de l'emploi dans des environnements urbains pratiquement impossibles à desservir par transport collectif, mais aisément accessibles par automobile, doit être reconnue comme l'un des facteurs principaux du déclin du transport collectif.

Bien qu'un plafonnement des déplacements des personnes au cours de la prochaine décennie puisse contribuer à limiter la congestion, les tendances observées renforcent l'importance de continuer à développer les mesures favorisant un transport plus durable, que ce soit au chapitre de l'aménagement ou à celui de l'utilisation prioritaire du transport en commun.

2. Le transport et l'activité économique

Historiquement, le réseau routier supérieur de la RMRM s'est constitué à partir de la desserte de l'île de Montréal en tant que principale zone d'emploi et d'industries, ainsi qu'en témoigne la convergence des principaux axes autoroutiers vers cette dernière. Encore aujourd'hui, les principales autoroutes qui se dirigent au centre de l'agglomération aboutissent à l'autoroute 40 (Métropolitaine), ce qui tend à y cristalliser la congestion routière. Le réseau est par ailleurs discontinu, huit artères autoroutières dessinant un tracé incomplet⁵⁰.

De plus, l'île de Montréal rassemble les principales zones industrielles génératrices ou fortement dépendantes des activités de camionnage, notamment en raison de la présence importante d'entreprises manufacturières ainsi que de commerces de gros et de détail. Le rendement de ces secteurs de l'économie reste fortement tributaire du niveau et du rendement des déplacements de biens par camion.

Tous ces facteurs concourent à rendre l'utilisation des autoroutes de plus en plus difficile, particulièrement en raison de la compétition importante que doivent se livrer automobilistes et camionneurs aux heures d'affluence⁵¹. Toutes les données disponibles montrent que les problèmes de congestion tendent à s'aggraver plutôt qu'à s'atténuer.

L'achalandage journalier, en semaine, sur les 15 ponts d'accès à l'île de Montréal constitue un indicateur privilégié de l'état de la congestion dans la région métropolitaine. Entre 1987 et 1998, il est passé de 935 000 véhicules à 1 325 000, soit une augmentation de 42 %, ce qui correspond à un taux annuel moyen de croissance de 3,22 %. Les ponts Jacques-Cartier et Champlain sont chaque jour saturés de longues heures, avec un achalandage quotidien totalisant 120 000 véhicules pour le premier, 150 000 pour le second.

Les ponts agissent comme goulots d'étranglement de l'ensemble du réseau de transport terrestre de la région. Ils offrent des images saisissantes des problèmes qu'entraîne la congestion. Ayant pour fonction de donner accès aux îles de Montréal et de Laval, les ponts alimentent aussi le réseau autoroutier et artériel d'une circulation chaque jour plus dense. Or, la réserve de capacité du réseau autoroutier semble nulle en de nombreux endroits sur l'île de Montréal et aux abords des ponts qui y conduisent, sur la proche rive sud et sur une partie du réseau de Laval de même que sur les ponts menant de la rive nord à Laval. C'est pourquoi la circulation automobile de transit se déverse de plus en plus dans le réseau artériel, voire dans les secteurs résidentiels. On peut aujourd'hui dire que la congestion tend, au centre de l'agglomération, à devenir un phénomène non plus localisé et ponctuel, mais au contraire généralisé dans l'espace et dans le temps.

⁴⁹ William J. Coffey, Claude Manzagol et Richard G. Shearmur, « L'évolution spatiale de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal, 1981-1996 », *Cahiers de géographie du Québec*, volume 44, n° 123, décembre 2000.

⁵⁰ La même problématique s'applique au réseau artériel (par exemple, les axes Rodolphe-Forget / Bourget, le boulevard Marien, etc.).

⁵¹ À ce sujet, voir les cartes 5 et 6 du *Plan de gestion des déplacements* du ministère des Transports.

2.6 UNE DÉTÉRIORATION DE L'ENVIRONNEMENT PAR SUITE DE L'AUGMENTATION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

<p>RMRM = Emissions de GES attribuables au transport (équivalent CO₂) :</p> <p>1994 : 10,3 millions de tonnes</p> <p>2000 : 12 millions de tonnes</p>

La hausse du nombre de véhicules automobiles et leur utilisation plus fréquente lors de déplacements combinée à la baisse de la part modale du transport en commun participent directement à la détérioration de l'environnement physique en raison des émissions de gaz à effet de serre résultant du volume élevé d'essence consommée.

Ces gaz à effet de serre contribuent au réchauffement de la planète, lequel entraîne à son tour une détérioration des milieux naturels et des écosystèmes. La qualité de vie générale de la RMRM s'en trouve alors diminuée.

Au Québec, en 1990, les émissions anthropiques de GES, exprimées en équivalent CO₂, étaient évaluées à 81,9 millions de tonnes. En 1996, ce volume était passé à 83,4 millions de tonnes. Si rien n'est fait pour enrayer leur progression⁵², les émissions sont appelées à atteindre 94,1 millions de tonnes en 2011, puis 105,7 millions de tonnes en 2026. Sur l'ensemble de la période 1990-2026, la progression attendue est donc de 23,8 millions de tonnes ou 29 %. Précisons qu'appliquée au Québec, la cible canadienne fixée à Kyoto, soit une réduction des émissions de 6 % d'ici la période 2008-2012 par rapport à leur niveau de 1990, signifierait qu'à cette date, les émissions totales de GES correspondraient à un volume de 77 millions de tonnes par année.

Le secteur du transport est celui dont les émissions de GES progressent le plus vite. Pour l'ensemble de la période 1990-2026, il est prévu que le volume passera de 30,4 à 45,3 millions de tonnes, une augmentation de 49 %. Ainsi, les transports, qui représentaient 34 % des émissions anthropiques de GES

en 1990 au Québec et 38 % en 1998, pourraient en représenter 43 % en 2026.

En moyenne, une automobile circulant au Québec produit annuellement 5 tonnes de GES, soit 3,5 fois son propre poids. Dans le cas des camions lourds, la production annuelle moyenne de GES est de l'ordre de 85 tonnes, nettement plus de 10 fois le poids à vide des véhicules.

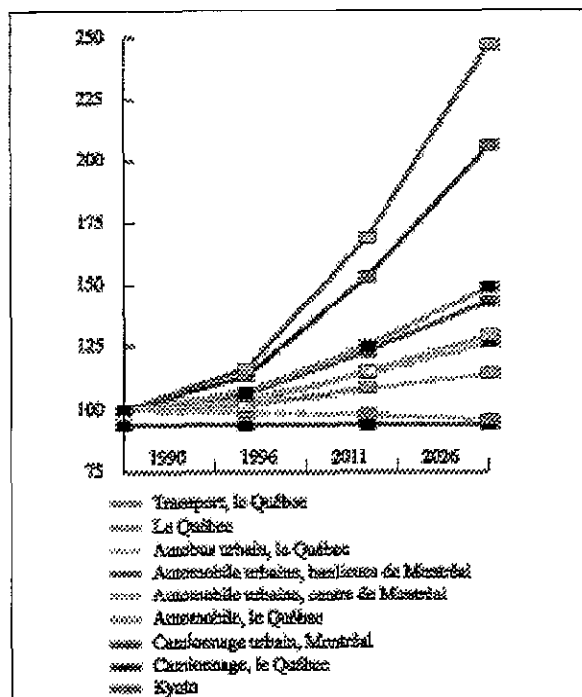
Dans la région métropolitaine de Montréal, pour l'ensemble de l'année 1994, on estimait que les émissions de GES s'élevaient à 24,4 millions de tonnes (équivalent CO₂). La part attribuable à l'automobile était de 6,7 millions de tonnes contre 3,9 pour le camionnage urbain et 0,3 pour les autobus urbains, soit approximativement 11 millions de tonnes pour le secteur des transports, soit 45 % du total des émissions. Ce chiffre serait à présent, selon un expert du MENV, de l'ordre de 12 millions de tonnes par année. La rapidité de cette progression s'explique par la croissance au rythme de 2 % par année du parc automobile de la région métropolitaine (289 000 véhicules de plus entre 1987 et 1998) et de 2,6 % par année du nombre journalier de mouvements de camions (93 000 en 1990, 120 000 en 2000).

Le Graphique 12 montre clairement la place déterminante qu'occupe la région métropolitaine de Montréal dans la problématique environnementale du transport au Québec. En effet, la progression du camionnage urbain, en ce qui a trait au transport des marchandises, ainsi que celle de l'automobile, dans les couronnes, pour ce qui est de la mobilité des personnes, constituent les deux moteurs principaux de la croissance appréhendée des émissions anthropiques de GES au Québec.

Même si le camionnage représente un secteur économique dynamique et autonome, il y aurait néanmoins lieu d'enclencher pour le transport urbain des marchandises une réflexion similaire à celle qui a été faite au cours des dernières années pour le transport des personnes. Plusieurs voies s'offrent à cette réflexion, que ce soit au chapitre de l'aménagement (analyse du potentiel de regroupement des entreprises et des commerces dans des secteurs ou dans des pôles ciblés et desservis par le réseau routier supérieur, mise en place de centres de distribution, etc.), de l'environnement (utilisation de véhicules à plus faible consommation d'énergie) ou par la recherche de stratégies plus adaptées en transport, notamment en avançant la réflexion sur l'intermodalité rail-route appliquée au cas de la région.

⁵² C'est-à-dire suivant le modèle de référence du ministère des Ressources naturelles du Québec. Voir Groupe de travail sur les transports, Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques, *Problématique des transports et des changements climatiques au Québec*, décembre 2000.

Graphique 12 : Progression prévue des émissions de gaz à effet de serre, par secteur, RMRM, 1990-2026 (Indice 1990 = 100)



Sources : Modèle de référence (1990-2026) du ministère des Ressources naturelles du Québec; GTT, *Problématique des transports et des changements climatiques au Québec*, novembre 1999, Tableau 18, p. 69.
Traitement : AMT.

Alors que le Québec a adhéré à l'objectif du protocole de Kyoto de réduction de 6 % de GES par rapport à ses émissions de 1990, les résultats observés montrent que les efforts actuels sont insuffisants et que l'action à poursuivre pour l'atteinte de l'objectif devra encore être plus importante. Une étude canadienne comparant l'évolution des émissions de GES attribuables au transport des personnes dans les trois plus grandes villes canadiennes (Vancouver, Toronto et Montréal) conclut qu'au rythme où les émissions progressent, il faudra en 2010 un objectif de réduction de 17 % dans la RMRM pour atteindre l'objectif initial de Kyoto⁵³.

⁵³ Source : DELCAN, *Strategies to Reduce Greenhouse Gas Emissions from Passenger Transportation in Three Large Urban Areas*, février 1999, p. 2.4.

2.7 UNE NÉCESSAIRE AMÉLIORATION DES QUARTIERS ANCIENS DU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION

RMRM -

Augmentation du nombre de ménages (1981-1996) :

Ville de Montréal : 11,4 %
Reste de l'île de Montréal : 14,1 %
Laval : 45,3 %
Couronne sud : 42,3 %
Couronne nord : 81,5 %

Parc de logements antérieur à 1945 :

Ville de Montréal : 26 %
Couronnes : 6 %

Parc de logements postérieur à 1986 :

Ville de Montréal : 8 %
Couronnes : 29 %

Pourcentage de logements anciens ayant besoin de rénovations

Ville de Montréal : 46,7 %
Laval : 55 %
Couronnes : 51 %

1. L'offre de logements ne répond pas toujours à la demande

Les réalités de la vie résidentielle amènent les ménages à considérer les quartiers plus anciens comme des milieux de vie généralement moins attractifs⁵⁴. Les logements y apparaissent plus vieux et détériorés et les équipements collectifs moins bien entretenus. Il résulte de cette perception une certaine dévalorisation des quartiers anciens de la part des jeunes ménages au profit des couronnes où la possibilité d'acquies une maison neuve et plus spacieuse à un prix et un taux de taxation plus bas devient un avantage.

Certes, les logements anciens attirent en général la population sensible au patrimoine urbain. Mais ces logements restent souvent mal adaptés aux réalités de la vie moderne et aux besoins des jeunes ménages et des familles comptant plusieurs enfants.

⁵⁴ Cette affirmation est plutôt générale, car on peut relever un cas qui échappe à cette logique, celui du Plateau Mont-Royal dont le cadre bâti et les logements sont anciens, mais qui, par son cachet et sa vie de quartier, attire une population jeune et plus favorisée sur le plan socio-économique.

Par rapport à l'ensemble de la RMRM, les logements anciens de la partie centrale situés sur le territoire de la ville de Montréal, en proportion, demandent cependant moins de rénovations que dans les autres parties de la région. Cependant, comme la ville de Montréal comprend 64 % des logements de la RMRM datant de 1945 ou d'avant, Montréal affiche par conséquent un nombre plus élevé de logements à rénover que le reste de la région.

2. La qualité de vie au centre de l'agglomération est aussi dépendante d'une stratégie judicieuse de mise en valeur des infrastructures de transport

Dans les mentalités populaires, les quartiers centraux et anciens sont perçus comme un environnement bruyant, pollué et peu sécuritaire.

Un sondage récent a une fois de plus confirmé que la sécurité pour les enfants et la tranquillité sont les deux raisons principales incitant la majorité des ménages à préférer les banlieues résidentielles à la ville centrale⁵⁵. À l'inverse, le principal avantage invoqué par ceux qui, financièrement capables de quitter l'île de Montréal, choisissent néanmoins d'y demeurer, est d'éviter les embouteillages. S'il existait une « combinaison gagnante », elle consisterait à offrir des milieux de vie sécuritaires et paisibles dans la ville centrale et dans le centre de l'agglomération.

Toutefois, dès que le développement résidentiel s'éloigne de l'activité urbaine et s'implante en périphérie pour satisfaire la clientèle des ménages désireux d'aspirer à un environnement tranquille, l'éloignement et les distances à parcourir compliquent fortement la mise en place d'un service de transport en commun et incitent les nouveaux résidents à utiliser leur voiture.

Or, le facteur qui a le plus de conséquences sur la tranquillité et la sécurité des cadres de vie est indéniablement la circulation automobile. À cet égard, il convient de distinguer entre la circulation réalisée par les résidents et celle des non-résidents, la première tendant à être considérée comme un droit légitime, l'autre, comme un envahissement.

Tableau 17 : Impact sur la population locale des déplacements automobiles des non-résidents, pointe du matin, 1998

Proportion des véhicules des non-résidents sur le total de ceux circulant dans la région		Nombre de véhicules des non-résidents circulant dans la région	
Centre-ville	69 %	Île de Montréal centre	189 000
Île de Montréal centre	51 %	Centre-ville	108 000
Laval	48 %	Île de Montréal ouest	92 000
Île de Montréal est	46 %	Laval	91 000
Longueuil	45 %	Longueuil	69 000
Île de Montréal ouest	41 %	Île de Montréal est	57 000
Couronne sud	10 %	Couronne sud	17 000
Couronne nord	10 %	Couronne nord	16 000

Source : Données O-D 1998. Matrices 8 X 8.
Compilation : AMT.

⁵⁵ André Pratte, série de trois articles publiés dans *La Presse* des 10, 11 et 12 juin 2000. Selon ce sondage, les taxes et le prix des maisons moins élevés, ou chez les locataires les loyers plus bas, viennent loin derrière.

⁵⁶ Les statistiques disponibles portent sur la pointe du matin (PAM) et sur l'ensemble de la journée (24 h). En PAM, on peut considérer qu'il y a équivalence entre *déplacements à l'origine* et *déplacements des résidents*, comme cela a été fait ici. Il n'y a pas de raison pour que les taux soient différents sur 24 heures, bien que les statistiques disponibles ne permettent pas de le prouver.

Le Tableau 17 montre que 89 % des mouvements de véhicules enregistrés au centre-ville sont effectués par des non-résidents quand, dans les couronnes, la proportion n'est que de 10 %⁵⁶. Ainsi, c'est à juste titre que le centre-ville serait perçu comme bruyant et peu sécuritaire et, à l'inverse, que les couronnes seraient considérées comme un milieu offrant quiétude et sécurité. Ces perceptions paraissent d'autant plus fondées que l'on prend en compte le nombre de déplacements des non-résidents. Dans les couronnes nord et sud, qui composent un territoire très vaste, on ne constatait en 1998 que 33 000 mouvements de véhicules effectués par des non-résidents, en pointe matinale. Au centre de l'île de Montréal, là où la grille d'artères et de rues absorbe l'essentiel des flux de circulation, le nombre de mouvements véhiculaires était de 189 000. Cet état de fait contribue donc à maintenir une situation indésirable où les quartiers centraux demeurent aux prises avec une circulation automobile qu'ils ne souhaitent pas avoir et qui, par ricochet, fait persister l'image d'un environnement pollué et moins sécuritaire au centre de l'agglomération.

Un changement d'approche dans le développement urbain où les services seraient concentrés et où le

RMRM (1996) =

Taux de propriété :

Île de Montréal :	34 %
Laval :	65 %
Couronne sud :	67 %
Couronne nord :	70 %

Personnes âgées de 65 ans et plus (1996) :

Île de Montréal :	21 %
Laval :	18 %
Couronne sud :	14 %
Couronne nord :	11 %

Ménages formés d'une personne seule :

Île de Montréal :	39 %
Laval :	22,7 %
Couronne sud :	21,3 %
Couronne nord :	20,2 %

71 % des ménages de la RMRM formés d'une seule personne se retrouvent sur le territoire de l'île de Montréal.

Ménages avec revenu annuel inférieur à 25 000 \$:

Île de Montréal :	43 %
Laval :	27,3 %
Couronnes :	26 %

Ménages avec revenu annuel supérieur à 60 000 \$:

Île de Montréal :	20,7 %
Laval :	29,5 %
Couronnes :	32,5 %

Immigration : l'île de Montréal accueille annuellement 75 % de l'ensemble des immigrants du Québec.

⁵⁷ Selon le Groupe de travail sur les transports, *op. cit.*, en moyenne, chaque année et pour chaque ménage qui choisit de résider près du métro plutôt qu'en périphérie de l'agglomération métropolitaine, il a pu être estimé que l'on obtient :

- 1 050 déplacements par automobile en moins;
- une réduction de 15 000 kilomètres du kilométrage automobile urbain;
- ce qui est l'équivalent du retrait complet d'une automobile, en l'occurrence, le second véhicule du ménage;
- une réduction des GES de l'ordre de 6 000 kilogrammes;
- 625 déplacements supplémentaires par transport en commun;
- 425 déplacements supplémentaires à pied ou à vélo.

transport en commun serait davantage valorisé permettrait d'inverser cette situation. Pour ce faire, le développement devrait être canalisé dans l'aire d'influence des modes lourds de transport en commun (métro, trains) afin d'inciter les résidents à l'utiliser sur une base régulière. Cette approche favoriserait une amélioration de la qualité de vie en limitant les déplacements, ce qui réduirait la circulation motorisée dans son ensemble de même que les nuisances qui y sont associées⁵⁷.

2.8 DES DISPARITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Délaissé par les ménages jeunes et plus fortunés, le centre de l'agglomération finit par concentrer les groupes socio-économiques auxquels l'accès à la propriété et à un mode de vie prospère devient difficile, voire impossible. Cœur historique de l'agglomération par les services et les équipements qu'on y a implantés, le centre offre pour ces populations l'avantage de la proximité des services de base et habituellement la possibilité de location de logements à prix raisonnable.

Pour les groupes ethniques en particulier, l'île de Montréal constitue un point d'implantation tout indiqué en raison de son caractère cosmopolite et de la présence des services institutionnels fondés par les communautés immigrantes. À ce sujet, le MRCI a procédé, en juin 2000, à une redéfinition et une réorganisation de ces services sur l'île de Montréal. Quatre carrefours d'intégration y sont en place : nord, sud, est et ouest. Les personnes ont ainsi accès à divers services tels que la recherche d'emploi, les équivalences, la francisation et l'intégration. Ces réaménagements reposent sur une volonté du MRCI de se rapprocher des milieux de vie et de faciliter les arrimages avec les différents intervenants, notamment sur le plan local.

À long terme, le regroupement ou même la concentration de communautés dans un espace bien défini du territoire métropolitain peut poser des problèmes d'intégration pour la population qui l'habite si elle entend en sortir, ou pour la population qui voudrait y habiter. Ainsi, les couronnes et les quartiers périphériques peuvent offrir un milieu résidentiel intéressant aux communautés ethniques qui, en retour, contribuent à l'enrichissement culturel de la région. En revanche, les services collectifs paraissent quelquefois mal adaptés aux besoins des communautés culturelles.

Dans certains cas, la rigidité de l'aménagement fait qu'en plus, il devient très difficile d'adapter le cadre bâti existant à des réalités sociales et économiques nouvelles. Des couples arrivant à l'âge de la retraite se retrouveront dans certains cas devant le dilemme de vendre leur propriété et quitter la ville qu'ils habitaient, faute de pouvoir y trouver des résidences plus petites, ou demeurer dans leur résidence en étant obligés d'entretenir une proprié-

té trop vaste pour leurs besoins.

LA NÉCESSITÉ D'UNE VISION COMMUNE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE POUR ASSURER LA COHÉRENCE DES INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

L'urbanisation des dernières décennies a posé différents problèmes liés à l'optimisation des équipements et des infrastructures en place en large partie financés par le gouvernement.