

**Analyse exploratoire des liens entre le développement urbain et
la capacité des infrastructures de transport – Rive nord –
Montréal, 1981-2001**

Version préliminaire

Juin 2005

Analyse exploratoire des liens entre le développement urbain et la capacité des infrastructures de transport – Rive nord – Montréal, 1981-2001

Introduction

Le lien entre le développement du réseau routier et le développement du territoire urbain fait l'objet de débats vigoureux chez les spécialistes de l'aménagement du territoire et tous ceux qui s'intéressent aux questions environnementales. La question centrale est de savoir si l'ajout d'offre routière dans le contexte montréalais actuel favorise ce qu'on appelle couramment « l'étalement urbain ». Fischler¹ distingue l'expansion urbaine qui est « la croissance de la banlieue en général » de l'étalement urbain qui pourrait être défini comme « ... une expansion graduelle du territoire urbanisée en tâche d'huile ».

Nous examinerons un aspect spécifique de cette dynamique du développement urbain dans la région de Montréal, le développement de la rive nord². Après examen des faits, il nous faut admettre qu'il n'y a pas de réponse simple à la question de la relation entre l'ajout d'offre routière et le développement urbain dans le contexte d'un territoire déjà fortement urbanisé où l'offre routière est largement présente, ce qui est le cas de la région de Montréal. Et une étude visant à établir clairement cette relation dans le contexte actuel dépasserait en fait largement, par son ampleur, cette analyse. Considérant cette difficulté, l'objectif visé dans cette analyse reste volontairement modeste, il s'agit de mettre en perspective l'évolution récente de la circulation sur les ponts entre Montréal et la rive nord dans le contexte du développement urbain récent de la région, plus spécifiquement du développement de l'île de Montréal et de la rive nord

Parmi les différentes composantes du développement urbain qui seront abordées dans cette courte analyse mentionnons la circulation, la démographie, l'emploi, l'offre routière et l'offre de transport en commun. Notons que l'analyse repose sur une série de données pertinentes qui présentent individuellement, mais aussi dans leur ensemble, des limitations importantes. Deux exemples illustrent bien ces limites :

- Alors que nous disposons de données annuelles de circulation sur les ponts, les données démographiques et d'emplois sont disponibles sur une base quinquennale.

¹ Fischler, Raphaël, *Forme urbaine, développement métropolitain et mobilité des personnes*, 2002, 149 pages.

² On pose ici l'hypothèse que le développement de la rive nord correspond à de l'étalement urbain tel que Fischler l'a défini, ce qui est en partie faux puisque certains secteurs de la rive nord possèdent des caractères qui se rapprochent des caractères de secteurs du centre de l'île alors qu'au contraire certains secteurs de l'île de Montréal cadreraient bien dans les secteurs les moins denses de la couronne nord.

- Les données de circulation, qui sont elles-mêmes des estimations basées sur des comptages, ne sont pas disponibles certaines années pour certains ponts.

L'évolution des débits sur les ponts entre la rive nord et l'île de Montréal

Selon les données les plus récentes du ministère des Transports, le débit journalier moyen annuel (DJMA) des ponts reliant la rive nord³ et Montréal s'élevait à 670 000 véhicules en 2004. Depuis 1981, ce DJMA a progressé de plus de 67 % (+ 270 000 véhicules). De 1981 à 2001⁴, le taux de croissance annuelle moyenne du DJMA des ponts reliant la rive nord à l'île de Montréal a été de 2,4 %. La figure 1 présente l'évolution des débits journaliers moyens annuels (DJMA) sur l'ensemble des ponts reliant l'île de Montréal et la rive nord, ce depuis 1975. La courbe évolutive du DJMA met en évidence 4 faits importants de l'évolution de la circulation :

- De façon générale, le débit sur les ponts entre la rive nord et Montréal est en croissance depuis le milieu des années 1970.
- L'évolution n'est cependant pas linéaire comme le montre la comparaison entre la courbe réelle et la droite de régression.
- Elle n'est pas non plus régulière puisqu'on distingue certains moments forts et faibles dans cette évolution.
- La progression du DJMA a nettement fléchi depuis 1999 même s'il continue de croître.

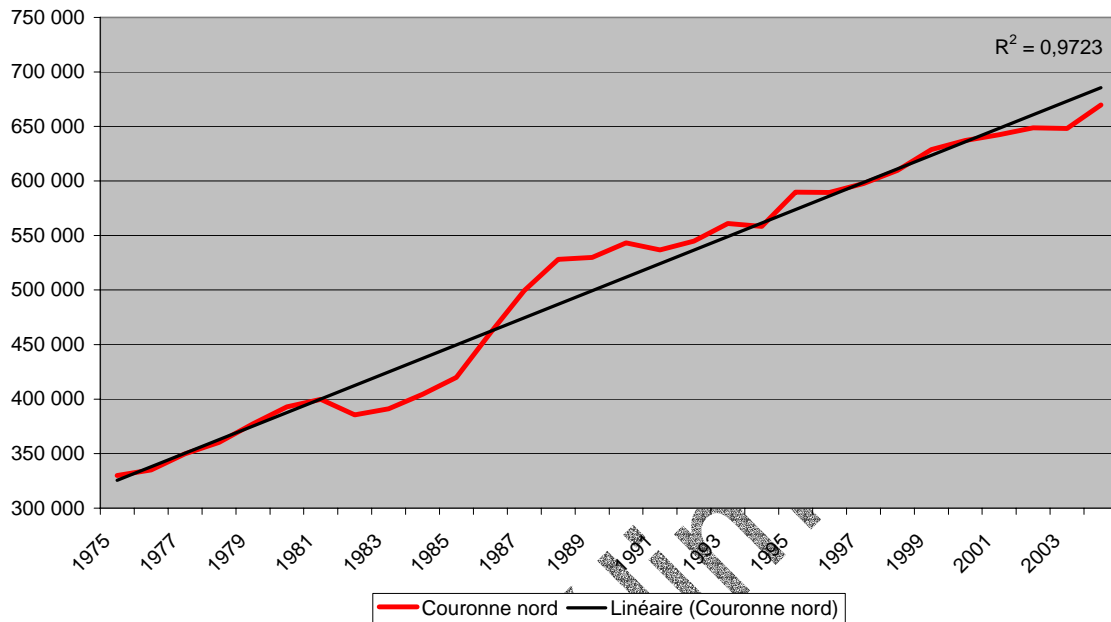
La progression récente du DJMA est un élément intéressant à relever puisque le ralentissement de la croissance du débit se fait dans un contexte nettement différent des périodes antérieures : d'une part le rythme de la croissance démographique est moindre qu'antérieurement; d'autre part les taux d'emplois demeurent élevés dans la région de Montréal comparativement aux taux notés au milieu des années 90, ce qui à priori paraît favorable à une hausse de la circulation sur les ponts⁵.

³ La rive nord de la RMR de Montréal inclut la ville de Laval ainsi que les MRC Deux-Montagnes, Thérèse-de-Blainville, Mirabel et Les Moulins de même que des parties des MRC La Rivière-du-Nord et d'Autray.

⁴ Même si les données sont disponibles avant 1981 et après 2001, l'information concernant la période 1981-2001 est également fournie puisqu'il s'agit de la période de base de présentation des données de recensement dans le texte.

⁵ Mais le DJMA n'est qu'en partie représentatif de l'évolution du marché du travail puisqu'il englobe les déplacements faits pour d'autres motifs que le travail.

Figure 1
Débit journalier moyen annuel (DJMA) de l'ensemble des ponts reliant
l'île de Montréal à la rive nord, 1975 à 2004



L'évolution récente de la circulation sur les ponts de la rivière des Prairies

Donc, la circulation aurait augmenté considérablement au cours des dernières années sur les liens entre Montréal et la rive nord⁶. Entre 1999 et 2004, le nombre de véhicules empruntant les 5 ponts de la rivière des Prairies reliant Laval et Montréal a ainsi augmenté de 72 000 (14,5 %). Qui plus est, de très fortes augmentations de circulation ont été constatées pendant les périodes de pointe du matin et du soir, ceci dans la direction de la pointe : 21 000 véhicules de plus (34 %) emprunteraient les 5 ponts en direction sud le matin alors que 16 700 véhiculaires supplémentaires empruntent les mêmes ponts en période de pointe du soir en direction nord, ceci pour un jour ouvrable moyen. Cette augmentation de la circulation se fait dans un contexte où l'accès aux ponts est déjà fortement congestionné dans le sens de la pointe et que les conditions de circulation sur l'île de Montréal sont problématiques.

⁶ Si on tient compte du redressement survenu entre 2003 et 2004.

Évolution de la population et du nombre de ménages de la rive nord et de l'île de Montréal

En 1981, la population de la rive nord comptait pour 19,9 % de la population métropolitaine et celle de l'île de Montréal pour 60,3 %; en 2001 ces pourcentages respectifs étaient de 24,7 % et 52,9 %⁷. Cette évolution s'explique à la fois par la faiblesse de la croissance démographique de l'île de Montréal et par la force de la croissance sur la rive nord. Pour la rive nord rappelons les faits suivants :

- De tous les secteurs de la RMR de Montréal, la rive nord est celui qui a connu la plus forte croissance démographique depuis 1981 avec l'ajout de 290 000 personnes (50 % d'augmentation).
- Ce constat est vrai pour chaque quinquennat depuis 1981, et ce même entre 1996 et 2001 alors que l'île de Montréal a pourtant connu une croissance de population intéressante.
- Au cours de cette période, la rive nord a toujours représenté au moins 45 % de la croissance nette de population de la région.

Le taux relatif de croissance démographique de l'île de Montréal s'est redressé entre 1996 et 2001. L'ajout de 38 900 personnes supplémentaires entre 1996 et 2001 représente de fait 68 % de la croissance démographique nette de la période 1981-2001.

La croissance démographique nette de l'île de Montréal repose en grande partie sur le bilan final des mouvements migratoires. D'une part Montréal gagne dans ses échanges internationaux et dans ses échanges avec les régions éloignées; d'autre part elle est perdante dans ses échanges avec les autres provinces et les régions adjacentes à l'île. La croissance de la rive nord dépend pour sa part principalement des apports nets de population de l'île de Montréal et du bilan décès/naissance dans la mesure où les jeunes familles constituent une frange importante de la population du secteur.

⁷ En 1991, Statistique Canada intégrait les résidents non permanents dans le recensement. Cet ajout de population qui n'était pas prise en compte dans les recensements d'avant 1991 a pour effet de gonfler les croissances réelles des différents secteurs, que ce soit celle de la population, celle du nombre de ménages ou celle de l'emploi, lors de toute comparaison avec une année de recensement antérieure à 1991, ce qui est le cas ici puisque le point de départ est 1981. Cet effet de gonflement de la croissance est cependant plus fort pour les zones centrales des grandes agglomérations puisque ce sont dans les centres urbains que l'on retrouve les plus grands nombres de résidents non permanents.

Tableau 1
Population de l'île de Montréal, de la rive nord et de la RMR de Montréal,
1981 et 2001

Variable	Île de Montréal		Rive nord		RMR de Montréal	
Population 1981	1 758 337		579 085		2 914 436	
Population 2001	1 812 715		868 755		3 426 370	
Variation 1981-2001 (Nb/%)	54 378	3,1%	289 670	50,0%	511 934	17,6%
Taux annuel 1981-2001	0,2%		2,0%		0,8%	
Part de la RMR 1981	60,3%		19,9%		100,0%	
Part de la RMR 2001	52,9%		25,4%		100,0%	

Les données de croissance démographique laissent croire que le développement urbain s'est concentré principalement sur les rives nord et sud de la région, et davantage sur la rive nord que sur la rive sud. L'examen de l'évolution du nombre de ménages par secteur permet de tracer un portrait plus nuancé du développement urbain. Si la part de l'île de Montréal dans le nombre de ménages de la RMR a diminué entre 1981 et 2001, passant de 65,2 % à 56,9 %, l'île comptait malgré tout près de 118 000 ménages de plus en 2001 qu'en 1981. La part des ménages supplémentaires accaparée par l'île au cours de cette période était de 32 % comparativement à 10 % pour la population.

Tableau 2
Nombre de ménages de l'île de Montréal, de la rive nord
et de la RMR de Montréal, 1981 et 2001

Variable	Île de Montréal		Rive nord		RMR de Montréal	
Ménages 1981	687 930		181 200		1 054 585	
Ménages 2001	805 810		325 555		1 417 340	
Variation 1981-2001 (Nb/%)	117 880	17,1%	144 355	79,7%	362 755	34,4%
Taux annuel 1981-2001	0,8%		3,0%		1,5%	
Part de la RMR 1981	65,2%		17,2%		100,0%	
Part de la RMR 2001	56,9%		23,0%		100,0%	

Évolution de l'emploi

La rive nord est le secteur de la région où la croissance de l'emploi a été la plus forte depuis 1981, et ce tant en nombre absolu qu'en pourcentage (Tableau 3). On parle d'un ajout de 121 000 emplois sur la rive nord au cours de cette période (+ 80 %). En comparaison, un peu moins de 70 000 emplois se sont ajoutés sur l'île de Montréal (+ 6,7 %). Au final cependant, l'île de Montréal reste toujours le principal lieu d'emploi de la région bien que son poids ait diminué depuis 1981, passant de 77 % de l'emploi métropolitain à 68,5 % en 2001.

Tableau 3
Nombre d'emplois par secteur de la RMR de Montréal, 1981, 1996 et 2001

Secteur	1981	1996	2001	Variation 1981-2001		Variation 1996-2001	
				Nombre	%	Nombre	%
Montréal	1 043 060	1 016 995	1 112 820	69 760	6,7 %	95 825	9,4 %
Rive nord	151 380	231 940	272 730	121 350	80,2 %	40 790	15,0 %
Rive sud	147 725	211 150	237 130	89 405	60,5 %	25 980	11,0 %
RMR	1 342 160	1 460 090	1 622 680	280 520	20,9 %	162 590	11,1 %

On notera aussi que si la croissance de l'emploi sur la rive nord a été inférieure en nombre absolu à la croissance de la population, elle a été largement supérieure à celle-ci en termes relatifs. Le développement de la rive nord ne se limite donc pas simplement à celle de la population et l'évolution de l'emploi dans les secteurs de la région entre 1996 et 2001 le démontre clairement. En effet, dans un contexte où la création nette d'emplois dans la région métropolitaine a été largement supérieure à celle des périodes précédentes notamment sur l'île de Montréal même, la croissance de l'emploi s'est malgré tout poursuivie sur la rive nord à un rythme accéléré (taux de croissance annuelle de 3,3 %), toujours supérieur d'ailleurs à celui de la population (taux de croissance annuelle de 1,1 %)

*Le navettage*⁸

Les données de déplacement des enquêtes O-D indiquent que les résidents de la rive nord restent partiellement tributaires de l'île de Montréal pour travailler, cette dépendance étant plus accentuée pour Laval que pour la couronne nord (tableau 3a et 3b). Mais les mêmes enquêtes indiquent également que de plus en plus de résidents de la rive nord travaillent sur la rive nord même : de 42,9 % en 1987, le % de résidents de la rive nord se déplaçant pour travailler dans ce secteur est passé à 46,4 %. Le niveau d'autonomie de la rive nord en matière de marché du travail est donc en hausse. Si l'on considère le territoire complet de l'enquête de 1998, l'autonomie de la rive nord atteint presque 50 % en période de pointe du matin alors qu'elle dépasse ce seuil pour l'ensemble de la journée. (Tableau 3c)

⁸ La navettage inclut ici tous les déplacements faits à des fins de travail.

Tableau 4
Déplacements faits à des fins de travail depuis la rive nord selon le secteur de destination, période de pointe du matin et 24 heures, 1987 et 1998

Année	Montréal	Rive nord	Rive sud	Territoire
Tableau 3a : Territoire comparable, Période de pointe du matin				
Année	Montréal	Rive nord	Rive sud	Territoire
1987	60,1%	38,3%	1,6%	100,0%
1998	56,0%	42,2%	1,9%	100,0%
Tableau 3b : Territoire comparable, 24 heures				
Année	Montréal	Rive nord	Rive sud	Territoire
1987	55,5 %	42,9 %	1,6 %	100,0%
1998	51,6 %	46,4 %	2,0 %	100,0%
Tableau 3c : Territoire complet, 1998				
Année	Montréal	Rive nord	Rive sud	Territoire
Pointe du matin	50,5 %	47,7 %	1,8 %	100,0 %
24 heures	46,7%	51,3 %	2,0 %	100,0 %

Source : Enquête origine-destination de la région de Montréal, 1987 et 1998

L'offre de transport routier et les conditions de déplacement sur le réseau autoroutier

Le réseau autoroutier de la région de Montréal tel que nous le connaissons aujourd'hui a été construit pour sa plus grande part entre la fin des années 50 et le milieu des années 70. En 1998, le réseau autoroutier de la région de Montréal⁹ comptait 3 900 voies-kilomètres¹⁰, le réseau artériel près de 6 600 voies-kilomètres.

Selon les critères retenus dans l'étude sur les coûts de la congestion, 9 % des voies-kilomètres du réseau autoroutier (369 voies-kilomètres) et 16 % du réseau artériel (1 068 voies-kilomètres) de la région étaient en état de congestion en 1998. On peut qualifier les conditions de congestion et les conditions de déplacement en automobile dans chaque secteur du territoire en utilisant les voies-kilomètres congestionnées et les véhicules-heures de retard sur chaque portion de réseau. Le réseau routier de l'île de Montréal est le réseau le plus congestionné de la région : en 1998, 68 % des voies-kilomètres en état de

⁹ Le territoire d'enquête O-D de 1998

¹⁰ Les données proviennent du MOTREM 1998 du ministère des Transports.

congestion étaient concentrées sur l'île alors que le réseau routier montréalais ne totalisait que 34 % des voies-kilomètres de la région. La rive nord qui possédait 34 % des voies-kilomètres du réseau ne comptait que 16 % des voies-kilomètres en situation de congestion. Plus concrètement, 22 % du réseau routier de l'île de Montréal était congestionné comparativement à 8 % du réseau de la rive nord. La répartition des véhicules-heures de retard par secteur complète le portrait des conditions de circulation sur le territoire. En toute logique, c'est sur le réseau de l'île de Montréal que l'on retrouve le plus de véhicules-heures de retard dans la région soit 63 % des véhicules-heures de retard. En comparaison, les véhicules-heures effectués sur le réseau de l'île représentent 53 % des véhicules-heures de la région. La part de la rive nord dans les véhicules-heures de retard était de 16 % en 1998, ce qui est inférieur à sa part de 29 % des véhicules-heures effectués dans la région.

Ces conditions de congestion ont évidemment des retombées très concrètes pour les automobilistes de la région de Montréal. Pour les résidents de la rive nord plus spécifiquement, la congestion entraîne en outre des retards moyens importants pour les déplacements à destination de l'île de Montréal : on parle d'un retard moyen de plus de 11 minutes depuis Laval et de près de 16 minutes depuis la couronne nord. Par contre les retards moyens sont faibles pour les déplacements internes à la rive nord même, ce qui est à noter puisque les déplacements de la rive nord vers l'île de Montréal représentent une part moindre des déplacements (10,7 %) que les déplacements internes à la rive nord (17 %) en 1998. Une majorité de déplacements qui ont pour origine la rive nord se font donc dans des conditions que nous pourrions qualifier à défaut de mieux « d'adéquates ».

Bien que nous ne disposions pas de données récentes sur l'évolution de la congestion dans la région de Montréal¹¹, on peut mentionner que la congestion s'est accrue dans la région de Montréal entre 1993 et 1998 : de 39 % sur les autoroutes et de 18 % sur les artères¹². En nombre absolu, c'est sur le réseau routier de l'île de Montréal que la congestion a le plus augmenté avec un ajout de 168 voies-kilomètres de voies congestionnées qui correspond à 65 % de l'augmentation régionale. En termes relatifs, le réseau routier de la rive nord avec une augmentation de 30 % du nombre de voies-kilomètres congestionnées a connu la plus forte croissance de congestion. Cette augmentation de la congestion s'est faite dans un contexte de croissance de la demande de déplacement qui a été largement supérieure à la croissance de l'offre routière dans la région : les 140 voies-kilomètres d'artères et d'autoroute ajoutées entre 1993 et 1998 dans la région représentent une augmentation de 1,4 % de l'offre routière. Sur la rive nord, l'augmentation de l'offre a été de 1,7 % alors que c'est dans ce secteur que la croissance de la demande automobile a été la plus forte (+ 26 % d'autos-conducteurs pour la partie comparable des enquêtes O-D de 1993 et 1998), particulièrement sur la couronne nord.

¹¹ C'est-à-dire de données basées sur les résultats de l'enquête O-D 2003.

¹² Il s'agit des voies-kilomètres saturées.

Selon les résultats préliminaires de l'enquête O-D 2003, la croissance de la demande de déplacement en automobile aurait été nettement inférieure entre 1998 et 2003 à celle que l'on a connue dans la région de 1993 à 1998. Les données de navettage de Statistique Canada (1996 et 2001) portent à croire que la demande automobile aurait cru surtout à l'intérieur même des grands secteurs. Mais comme nous l'avons mentionné précédemment, l'évolution de la circulation sur les ponts de la rivière des Prairies entre 1999 et 2004 indique que la demande de déplacement en automobile aurait augmenté pour les déplacements de la rive nord vers l'île de Montréal. Dans tous les cas, la demande automobile aurait cru pour les déplacements impliquant la rive nord¹³. Cette croissance de la demande de déplacement en automobile s'est faite dans un contexte de faible croissance de l'offre routière dans la région entre 1993 et 2003 : on parle, sur la base de compilations préliminaires, d'un ajout de 113 voies-kilomètres sur le réseau routier de la région de Montréal sous la juridiction du ministère des Transports, dont 60 voies-kilomètres sur le réseau de la rive nord.

L'offre de transport en commun

La rive nord a été dotée depuis 1996 de plusieurs équipements de transport collectif en site propre qui ont considérablement améliorée l'offre de transport en commun dans ce secteur. En 1996, la modernisation du train de Deux-Montagnes était terminée et le service reprenait sur cette ligne. En 1998, le train de Blainville était mis en service dans le cadre des travaux sur le pont Marius-Dufresne. Plusieurs interventions ont également été réalisées dans l'axe de l'A-25 à Terrebonne et à Laval dont la mise en place d'une voie réservée, l'ajout de places de stationnement et l'implantation du terminus Terrebonne. À ces équipements, il faut ajouter l'augmentation très nette de l'offre de service d'autobus. Entre 1988 et 2002, l'offre de véhicules-kilomètres a augmenté de 85 % dans les CIT et OMIT de la couronne nord, passant de 3,61 millions en 1988 à 6,67 millions en 2003. Le nombre de véhicules-heures autobus a pour sa part augmenté de 84 % au cours de la même période. À Laval, la situation est quelque peu différente : le nombre de véhicules-heures productifs a dans un premier temps diminué de 1998 à 1992. Il a par la suite fluctué selon les années pour parvenir à un niveau supérieur à celui de 1993 (386 000) en 2003 (413 500). Rappelons qu'il est prévu que le métro ouvre ses portes à Laval en 2006, ce qui devrait améliorer le service en direction de Montréal.

Avec la mise en place de ces différents équipements, le transport en commun a connu une hausse importante d'achalandage depuis la rive nord. Selon les données de navettage de Statistique Canada, l'utilisation du transport en commun aurait augmenté pour les déplacements de la rive nord se destinant à Montréal. Le nombre de navetteurs ayant comme principal mode de

¹³ La répartition de cette croissance entre la rive nord et les différentes destinations de la région restent à confirmer avec l'enquête O-D 2003.

déplacement entre leur domicile et leur lieu de travail est passé de 15 300 en 1996 à plus de 22 200 en 2001. Cette progression de 45 % du nombre de navetteurs¹⁴ utilisant le transport en commun pour se déplacer depuis la rive nord à destination de l'île de Montréal est supérieure, en termes relatifs, à la progression de l'utilisation du transport en commun (19 %) pour l'ensemble des déplacements métropolitains qui ont comme destination l'île de Montréal au cours de cette même période.

L'évolution récente du développement urbain

Depuis 2001, le nombre de mises en chantier a augmenté de façon marquée dans la région de Montréal, bénéficiant notamment à l'île de Montréal où le marché de la copropriété est en effervescence. La rive nord a également bénéficié de cette croissance de la demande de logement neuf alors que l'unifamiliale continue de dominer le marché dans ce secteur. Cette croissance de la demande d'unifamiliale sur la rive nord correspond à une forte croissance des mouvements migratoires de l'île de Montréal vers la rive nord depuis 1998, selon le schéma migratoire bien connu de jeunes familles ou de jeunes ménages désirant fonder une famille qui quittent Montréal pour la banlieue¹⁵. On peut penser que les facteurs fondamentaux expliquant ce mouvement sont les mêmes qu'auparavant, notamment la recherche d'une maison unifamiliale à un prix abordable, ceci dans un contexte où ce produit est rare sur l'île de Montréal et où les prix des logements neufs et existants y ont connu des hausses importantes ces dernières années. Dans ce contexte, les prix demeurent malgré tout inférieurs sur les couronnes même si les hausses de prix ont également été importantes dans ces secteurs.

Mais bien que l'unifamiliale continue de dominer dans les mises en chantier de la rive nord, on constate la diminution de la part de marché de ce produit avec, en parallèle une hausse notable de la part des mises en chantier de copropriété dans ce secteur. Les enquêtes annuelles de la Société d'habitation du Québec (SHQ) sur les acheteurs de logements neufs au Québec indiquent que ce sont le plus souvent des personnes seules ou des couples sans enfants qui achètent des logements en copropriété. Les individus qui optent davantage pour ce type de logements sont également en moyenne plus âgés que les acheteurs d'unifamiliales. Il faut signaler qu'un % croissant de la population de la rive nord possède le profil moyen des acheteurs de copropriété.

Finalement, il faut mentionner la croissance d'un important mouvement de migration interne à la rive nord, celui des départs de résidents de Laval qui

¹⁴ Pour le navetage entre le domicile et le travail, tel que défini par Statistique Canada.

¹⁵ Girard, Chantal, André, Dominique, La migration interrégionale au Québec : faits saillants de l'année 2003-2004., ISQ, Données sociodémographiques en bref, Février 2005, volume 9 – numéro 2.

choisissent de s'établir sur la couronne nord. Cet apport de population explique en partie la croissance de la population des municipalités régionales de comté situées dans l'axe de l'A-15.

Synthèse et conclusion

Le développement des rives sud et nord de la métropole est souvent perçu comme un phénomène se faisant en grande partie au détriment de l'île de Montréal, comme ce fut le cas dans la période qui a suivi l'après-guerre jusqu'au milieu des années 70. Les mouvements de population, population qui quittait l'île de Montréal pour aller s'installer sur la rive nord, se faisaient alors de façon concomitante avec le développement du réseau autoroutier de l'île de Montréal et de la rive nord, dans un contexte où les volumes de circulation sur ces réseaux étant nettement moindres que maintenant et la circulation plus aisée. L'ajout de cette offre routière associée à la croissance de la richesse collective et individuelle qui permettait la croissance de la motorisation (parmi d'autres facteurs), favorisait le développement de territoires comme la rive nord qui auparavant étaient peu accessibles.

L'analyse de différentes dimensions du développement urbain de la région de Montréal entre 1981 et 2001 semble toutefois indiquer que la réalité actuelle est peut-être plus complexe qu'elle ne l'était auparavant. Rappelons quelques-uns des principaux constats relatifs au développement de la rive nord :

- Le degré d'autonomie de la rive nord au niveau du marché du travail s'est accru de façon importante au cours des dernières décennies. De plus en plus de résidents de la rive nord trouvent un emploi sur la rive nord même. C'est particulièrement vrai pour les résidents de la couronne nord qui travaillent beaucoup moins à Montréal que les résidents de Laval.
- L'offre de transport en commun a été considérablement bonifiée sur la rive nord et l'ouverture du métro à Laval améliorera encore cette offre. L'accessibilité à l'île de Montréal et au centre-ville tout particulièrement s'en est trouvée améliorée même si elle demeure la plus touchée par la congestion. En contrepartie, l'accessibilité à Laval s'est améliorée.
- L'expansion de la couronne nord dans l'axe de l'A-15 est alimentée dans une mesure importante par Laval, selon un modus vivendi assez similaire à celui des mouvements migratoires entre Montréal et Laval : des jeunes ménages de Laval choisissent de s'établir sur la couronne nord, principalement dans les MRC des Laurentides. C'est donc un mouvement interne à la rive nord même qui alimente en partie le développement du secteur de la rive nord le plus périphérique, soit la couronne nord.

- Si les déplacements de la rive nord vers l'île de Montréal sont difficiles, les déplacements internes à la rive nord sont relativement plus faciles, le réseau autoroutier de la rive nord étant nettement moins achalandée dans son ensemble.
- Depuis 1998-1999, le départ d'une partie des ménages de Montréal vers les rives sud et nord a repris de la vigueur, bénéficiant particulièrement à la rive nord, et ce malgré des conditions difficiles d'accès à l'île de Montréal et de circulation sur l'île même. Parallèlement, on a noté une augmentation importante des déplacements sur les ponts menant à l'île de Montréal, particulièrement en période de pointe du matin.

En ce qui concerne l'île de Montréal, il faut retenir que le développement urbain s'est accéléré depuis 1996 :

- L'île a accaparé une part importante de la croissance démographique de la région entre 1996 et 2001 et les estimations annuelles de population de l'institut de la statistique du Québec (ISQ) indiquent qu'il continuerait d'en être ainsi depuis 2001 même si la croissance nette aurait diminuée.
- Les mises en chantier de logements ont augmenté de façon marquée depuis le début des années 2000 sur l'île de Montréal. L'île a retrouvé au cours de ces années des parts de mises en chantier métropolitaines aussi élevées et certaines années plus élevées que celles qu'elle détenait dans les années 1980.
- Le nombre d'emplois disponible sur l'île a aussi augmenté de façon significative de 1996 à 2001, notamment dans les créneaux industriels en développement. Il reste à voir comment l'emploi sur l'île s'est comporté depuis 2001 considérant que les conditions économiques ont été plus difficiles dans certains domaines depuis cette période.

On constate que les forces qui ont caractérisé le développement de la rive nord depuis l'après-guerre s'expriment de nouveau depuis quelques années après avoir ralenties au milieu des années 90 - le nombre de jeunes ménages quittant l'île de Montréal pour s'établir sur la rive nord ayant en effet augmenté considérablement depuis le début des années 2000 et la croissance de la circulation entre la rive nord et Montréal se poursuivant. Mais l'évolution qu'a connue la rive nord entre 1981 et 2001 montre qu'on ne peut plus lier la question de l'étalement urbain et du développement de la rive nord, de même que la croissance de la circulation sur les ponts, à la seule question de l'ajout d'offre routière. Il ne s'agit pas ici de porter un jugement sur l'effet que peut induire l'ajout d'une route sur le développement donné, mais plutôt de positionner le questionnement de ses effets dans une problématique plus complexe qu'elle ne l'était auparavant.

Dans cette perspective, et pour le questionnement sur le développement futur de la rive nord de la métropole, 2 éléments seront notamment à surveiller pour mieux en cerner les facteurs explicatifs :

- Le développement industriel (industrie manufacturière, commerce de gros, transport et entreposage).
- Le développement récréo-touristique du nord, dans la RMR et à l'extérieur de la RMR.

Version préliminaire

Annexe 1

Données de circulation, de population, de ménages et d'emplois, rive nord

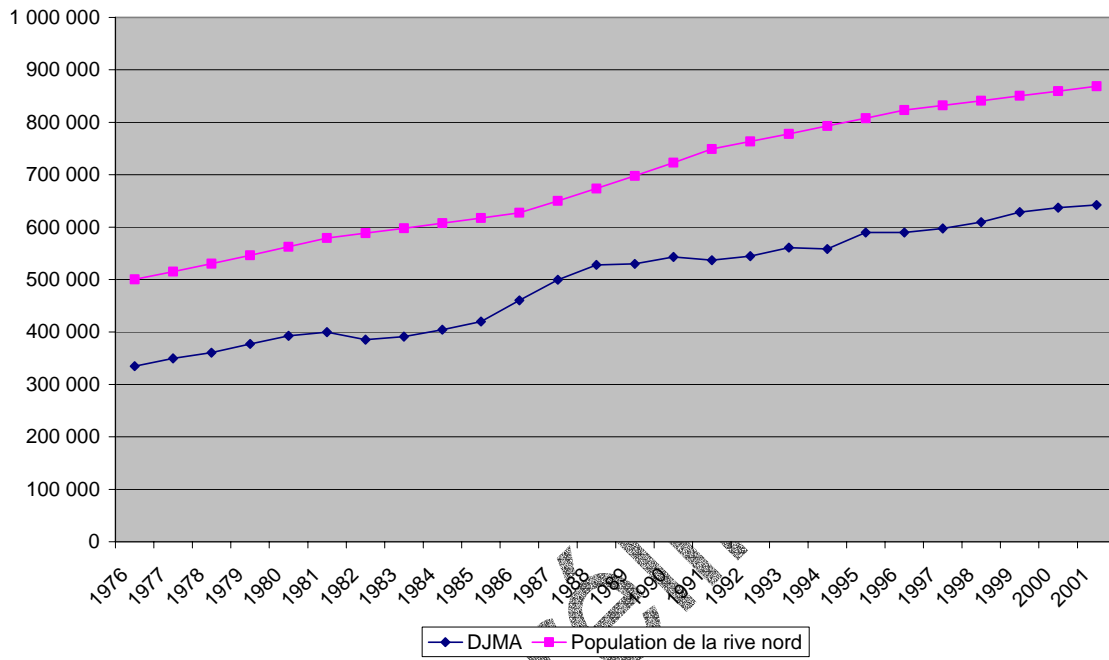
Année	DJMA	Population	Ménages	Emplois
1981	399 708	579 085	181 200	151 380
1986	460 540	627 349	209 315	--
1991	536 790	749 122	264 510	206 085
1996	589 589	823 230	299 345	231 940
2001	642 358	868 755	325 555	272 730

Taux de croissance annuelle de la circulation, de la population, du nombre de ménages et de l'emploi, rive nord

Période	DJMA	Population	Ménages	Emplois
1981-1986	2,9%	1,6%	2,9%	--
1986-1991	3,1%	3,6%	4,8%	--
1991-1996	1,9%	1,9%	2,5%	2,4%
1996-2001	1,7%	1,1%	1,7%	3,3%
1981-1991	3,0%	2,6%	3,9%	3,1%
1991-2001	1,8%	1,5%	2,1%	2,8%
1981-2001	2,4%	2,0%	3,0%	3,0%

Annexe 2

Évolution du DJMA sur les ponts entre la rive nord et Montréal et de la population de la rive nord, 1981 à 2001



Version préliminaire