



**Projet de parachèvement de l'Autoroute 19 avec voies  
réservées au transport collectif à Laval et à Bois-des-Filion  
par le ministère des Transports**

**Réponses aux questions transmises le 4 décembre**  
(DQ35-Annexe de questions –CMM)

**Question BAPE :**

Depuis 1999, quel est le % estimé de perte des milieux boisés sur le territoire de la CMM?

**Réponse CMM :**

Selon le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales (Gouvernement du Québec, c 2001, ISBN 2-550-37847-4, pp. 100), de 1986 à 1994, la région de la CMM a perdu 30% de son couvert boisé et végétal (133 km<sup>2</sup>) au profit de l'urbanisation. Si la tendance se maintient, tous les bois auront disparus dans 28 ans.



### Question BAPE :

Il est mentionné à la page 175 du PMAD que la perte des espaces boisés est constante et continue (perte de 1 100 ha. 11 km<sup>2</sup>/par année) sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Veuillez spécifier sur quelle période ces pertes ont été évaluées.

### Réponse CMM :

Selon le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales (Gouvernement du Québec, c 2001, ISBN 2-550-37847-4, pp. 100), de 1986 à 1994, la région de la CMM a perdu 30% de son couvert boisé et végétal (133 km<sup>2</sup>) au profit de l'urbanisation. Si la tendance se maintient, tous les bois auront disparus dans 28 ans.

Pour de plus amples renseignements veuillez également consulter les adresses suivantes :

1. Étude des biotopes urbains et périurbains de la CMM, section 4.3.3 Évolution des peuplements forestiers 1994-2005.

<http://cmm.qc.ca/biotopes/>

2. Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Gouvernement du Québec

[http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/amenagement\\_territoire/orientations\\_gouvernementales/cm\\_m\\_cadre\\_aménagement.pdf](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/cm_m_cadre_aménagement.pdf)

3. LES ORIENTATIONS DU GOUVERNEMENT EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT, La protection du territoire et des activités agricoles, Addenda au document complémentaire révisé, Précisions relatives à l'encadrement des élevages à forte charge d'odeur, en particulier porcins, et à la protection du milieu naturel, Février 2005. ISBN : 2-550-44016-1 © Gouvernement du Québec - 2005

[http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/amenagement\\_territoire/orientations\\_gouvernementales/orientations\\_aménagement\\_agricole\\_addenda.pdf](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/orientations_aménagement_agricole_addenda.pdf)

### Question BAPE :

Comment, en 2014, évaluez-vous l'impact du vieillissement de la population sur les besoins en transport?

### Réponse CMM :

Dans la grande région métropolitaine, des enquêtes régionales sur la mobilité des personnes (enquêtes origine-destination) sont réalisées à tous les cinq ans, et ce depuis les années '70. L'objectif de ces enquêtes régionales est de rassembler une connaissance fine et fiable de la structure et des caractéristiques des déplacements des personnes. Ces enquêtes permettent de mettre en lumière certains des grands déterminants de la demande de déplacements dans le Grand Montréal. Cette source d'information représente ainsi une référence importante dans l'élaboration, le développement et l'évaluation de politiques ou d'infrastructures de transport.

Les dernières données disponibles dans la région métropolitaine de Montréal datent de 2008. Les résultats de l'enquête O-D 2013 permettant d'avoir un portrait plus récent de la mobilité des personnes seront rendus publics qu'en 2015. Sur la base des résultats de 2008<sup>1</sup>, bien que l'on identifie que le vieillissement de la population se poursuit, les principaux facteurs d'influence de la mobilité des personnes sont liés à la croissance de la population de l'ordre de 5%, à la progression du parc automobile de 10%, à la hausse du niveau de l'emploi et à la diminution de la taille des ménages.

Le vieillissement de la population s'inscrit parmi les tendances lourdes qui affecteront à plus long terme la mobilité des personnes. Ainsi, si les tendances actuelles se maintiennent, on peut prévoir qu'à l'horizon 2031, le vieillissement de la population va s'accroître et se traduira, entre autres, par une baisse de l'utilisation du transport collectif et une motorisation croissante des déplacements chez les personnes âgées.

Notons que le vieillissement de la population est un phénomène qui touche, à divers degrés, la grande majorité des pays et que ce vieillissement entraîne également de défis à relever en matière d'aménagement des milieux de vie. Dans le Grand Montréal<sup>2</sup>, l'augmentation du nombre de personnes âgées touche essentiellement les banlieues de la région, où l'on retrouve une forte proportion de baby-boomers (population née entre 1946 et 1966) arrivant progressivement à l'âge de la retraite. En 2011, la proportion de personnes âgées dans l'agglomération de Longueuil et à Laval a rattrapé, pour la première fois, celle que l'on retrouve sur l'île de Montréal. Dans les couronnes, qui regroupent certaines des municipalités régionales de comté (MRC) présentant les plus faibles proportions de personnes âgées au Québec, le vieillissement a également été important : le nombre d'aînés y a augmenté trois fois plus rapidement que l'ensemble de la population. Le phénomène de vieillissement rapide des banlieues n'est toutefois pas propre à la région montréalaise. Ce phénomène a eu lieu dans toutes les grandes régions métropolitaines nord-américaines ces dernières années. Dans les villes-centres de plusieurs de ces régions, on observe, contrairement à ce qui se produit en banlieue, un rajeunissement de la population. Dans le Grand Montréal, c'est le cas pour plusieurs arrondissements du centre de l'île de Montréal.

<sup>1</sup> Enquête Origine-Destination 2008. Faits saillants sur la mobilité des personnes dans la région de Montréal.

<sup>2</sup> Communauté métropolitaine de Montréal. *Le vieillissement de la population à la lumière du recensement 2011*. Bulletin de la CMM, novembre 2012.



### Questions BAPE :

Est-ce que d'après vous la construction de nouvelles autoroutes favorise l'étalement urbain?

Est-ce que l'étalement urbain est bon ou mauvais pour une communauté métropolitaine?

### Réponse CMM :

Le développement de nouvelles infrastructures majeures de transport (routier ou TC) améliore les conditions d'accessibilité et exerce une influence positive sur le développement urbain du secteur desservi. L'amélioration des conditions de circulation pour le transport des biens et des personnes étant l'un des objectifs du PMAD aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire métropolitain, il s'est avéré essentiel pour la Communauté que le développement des infrastructures de transport s'inscrive également dans la perspective d'un développement durable.

Pour la Communauté, l'aménagement d'un territoire selon les principes du développement durable implique, au premier chef, une utilisation plus rationnelle de l'espace aux fins du développement afin d'éviter, entre autres, le phénomène d'étalement urbain. C'est pourquoi le PMAD établit un périmètre métropolitain (objectif 1.6 du PMAD : délimiter le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable) qui contribue à l'atteinte de cet objectif. Le périmètre métropolitain délimite l'espace à urbaniser d'ici 2031. Il est établi en tenant compte des prévisions de croissance démographique et économique à l'échelle de la Communauté de façon à optimiser l'utilisation des espaces disponibles au développement et au redéveloppement.

De plus, pour ce qui est des espaces au pourtour de la CMM, la Communauté invite le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire à assurer une conformité entre les orientations de la CMM et celles des MRC périphériques ainsi que la cohérence dans la gestion de l'urbanisation afin d'éviter, entre autres, une dispersion de la population hors du territoire métropolitain (phénomène du « saute-mouton »), et ce tel qu'énoncé aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Voir l'orientation 10 de l'Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal en vue de l'élaboration d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement. Annexe A. 6 mai 2011



**Question BAPE :**

- Pour la période 2000 et 2014, quel a été le nombre de constructions résidentielles sur le territoire de la CMM?
- Pour la même période, quel est le pourcentage de construction résidentielle dans l'agglomération de Montréal, dans la couronne nord, dans la couronne Sud et à Laval?

**Réponse CMM :**

Pour la période de 2002 à 2013 soit celle pour laquelle nous disposons des données, il s'est construit en moyenne annuellement 21 100 logements sur le territoire de la CMM.

La répartition des mises en chantier pour les cinq grands secteurs de la CMM pour cette même période a été la suivante: 33,8 % dans l'agglomération de Montréal, 23,7 % dans la couronne Nord, 18,9 % dans la couronne Sud, 12,7 % à Laval et 10,9 % dans l'agglomération de Longueuil.

Mises en chantier de logement

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total 2002-2013
Carne	19 684	18 076	27 448	24 818	21 755	21 643	20 924	18 215	20 924	21 743	19 126	14 133	351 648
Agglomération de Montréal	5 614	29%	15 912	8 131	6 955	8 893	7 926	5 184	8 131	7 786	5 374	3 609	115 848
Agglomération de Longueuil	7 043	35%	10 536	11 687	10 800	10 750	10 004	9 031	10 004	10 957	10 750	10 536	27 672
Agglomération de Québec	7 147	35%	11 000	15 000	14 000	14 000	14 000	14 000	14 000	14 000	14 000	14 000	115 848
Autres villes	5 000	25%	6 000	11 000	10 000	8 000	9 000	4 000	3 000	9 000	7 000	7 000	115 848
Coût moyen unitaire	4 179	21%	4 896	3 855	3 027	3 796	4 024	3 027	4 024	3 027	2 844	2 825	47 764

Source: SCQ, Référentiel des mises en chantier d'immeubles CMAA, 2014