

Communauté métropolitaine de Montréal

VISION STRATÉGIQUE

Tome 1 | Diagnostic et défis



Communauté métropolitaine
de Montréal

Décembre 2002

Communauté métropolitaine de Montréal

VISION STRATÉGIQUE

Tome 1 | Diagnostic et défis

Communauté métropolitaine de Montréal :

Massimo Iezzi
Directeur général

Pierre Bélanger
Coordonnateur de l'aménagement du territoire métropolitain

Michel Merleau
Coordonnateur du développement économique métropolitain

Daniel Arbour & Associés

en collaboration avec
Le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc

Décembre 2002

Table des matières

1	Introduction	1
1.1	OBJECTIF	3
1.2	DÉMARCHE GÉNÉRALE	4
2	Le nouvel environnement des agglomérations métropolitaines	5
2.1	TRANSFORMATION DÉMOGRAPHIQUE	7
2.1.1	Urbanisation et redistribution des populations	7
2.1.2	Polarisation de la richesse	11
2.1.3	Menaces et opportunités pour Montréal	11
2.2	TRANSFORMATION ÉCONOMIQUE	13
2.2.1	Développement des nouvelles technologies	13
2.2.2	Libéralisation des échanges	13
2.2.3	Métropolisation de l'économie	15
2.2.4	Menaces et opportunités pour la région métropolitaine de Montréal	15
2.3	LES NOUVEAUX TERMES DE LA CONCURRENCE	16
	FAITS SAILLANTS	17
3	La région métropolitaine de Montréal : situation et performance	19
3.1	L'APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE	21
3.1.1	La performance économique	21
3.1.2	Les performances sociale et culturelle	22
3.1.3	La performance environnementale	22
3.1.4	Les régions métropolitaines de référence	23
	Notes méthodologiques complémentaires	26
3.2	LA PERFORMANCE ÉCONOMIQUE	27
3.2.1	Création de richesse	27
3.2.2	Démographie et demande interne	30
3.2.3	Marchés extérieurs et exportations	35
3.2.4	Main-d'œuvre	39
3.2.5	Coûts d'implantation et d'exploitation des entreprises	41
3.2.6	Démarrage et croissance des entreprises	41
3.2.7	Transformations de l'économie	44
3.3	LA PERFORMANCE SOCIALE	50
3.3.1	Démographie	50
3.3.2	Structure des ménages	50
3.3.3	Habitat et propriété	55
3.3.4	Diversité culturelle	57
3.3.5	Sécurité	57
3.3.6	Pauvreté	61
3.3.7	Logement social	64
3.3.8	Éducation de base	64

3.4	LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE	67
3.4.1	Milieux naturels et humains	67
3.4.2	Qualité de l'air	75
3.4.3	Matières résiduelles	75
3.4.4	Gestion de l'eau	75
	FAITS SAILLANTS	81
	La performance économique	81
	La performance sociale	82
	La performance environnementale	82
	ANNEXE CARTOGRAPHIQUE	83

4 La région métropolitaine : évolutions 137

4.1	L'ÉVOLUTION DES ENJEUX ÉCONOMIQUES	139
4.1.1	Le rapport Higgins-Martin-Raynauld	139
4.1.2	Le rapport Picard	141
4.2	L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE	143
4.2.1	La population	144
4.2.2	L'immigration	144
4.2.3	Les ménages	145
4.2.4	Les migrations intra-régionales et l'évolution démographique par sous-région	146
	Les prévisions	153
4.3	LE DÉVELOPPEMENT URBAIN	159
4.3.1	Les grandes phases de développement urbain	159
	La construction de l'armature métropolitaine (1960-1975)	159
	La protection de certains milieux naturels (1976-1990)	159
	La consolidation du noyau urbain dominant (1990-2000)	160
4.3.2	L'évolution de l'occupation du sol	160
	L'impact des perspectives de croissance sur le développement du territoire de la région métropolitaine de Montréal	166
4.3.3	Le développement résidentiel	166
	La baisse de la construction résidentielle	167
	Le resserrement vers le centre	167
	Les perspectives et tendances	170
4.3.4	Évolution de la structure commerciale	170
	La prédominance du centre-ville et des artères « périphériques » avant 1950	170
	L'émergence des centres commerciaux régionaux de 1951 à 1971	171
	La période de croissance de 1971 à 1981	173
	Une période d'adaptation de 1981 à 1991	175
	La maturité de 1991 à 2001	177
	Les enjeux et l'analyse prospective	181

4.3.5	L'évolution de l'occupation industrielle	182
	La période d'industrialisation de Montréal jusqu'en 1950	182
	La période de dispersion des activités industrielles sur le territoire de l'île de Montréal entre 1950 et 1971	183
	Période de consolidation sur l'île de Montréal et de dispersion à Laval et dans les couronnes nord et sud entre 1971 et 2001	184
	Analyse des superficies industrielles disponibles en 2001	185
	Les enjeux du développement industriel	186
4.3.6	Le développement des infrastructures de transport	190
	Les transports dans la région montréalaise	190
	Transport maritime	191
	Transport ferroviaire	192
	Transport aérien	193
	Transport routier	194
	Transport en commun	196
4.4	ÉVOLUTION DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT	197
4.4.1	La qualité de l'air	197
	Les sources de polluants	197
	L'évolution de la pollution atmosphérique entre 1977 et 1996	197
	Les polluants allergènes	198
	Constats	198
4.4.2	Les eaux de surface	199
	Les enjeux dans l'archipel de Montréal	199
	Les prises d'eau et de rejet	199
4.4.3	La qualité des eaux de surface	200
	La rivière des Prairies	200
	Le lac Saint-Louis	200
	Le bassin de Laprairie et fleuve Saint-Laurent	200
	Le fleuve Saint-Laurent en aval des émissaires de la station d'épuration de la CUM	200
	La rivière des Mile-Îles	201
	Constats	201
4.4.4	La consommation et la qualité de l'eau potable	201
4.4.5	La qualité des sols	202
4.4.6	Les matières résiduelles	202
4.4.7	La protection du territoire	203
	Les milieux naturels et le couvert végétal	203
	Les zones inondables	203
	Le milieu agricole	203
	Les aires protégées	204
	Constats	204

5 La région métropolitaine de Montréal : réactions et perceptions 205

5.1	LA PERCEPTION DES ENTREPRENEURS, CRÉATEURS, INTELLECTUELS ET BÂTISSEURS	207
5.1.1	Commentaires positifs	208
	Montréal, ville biculturelle	208
	Montréal, ville de culture	209
	Montréal, ville multiculturelle et multiethnique	209
	Montréal et la qualité de vie	209
	Montréal et son environnement géographique	210
	Montréal, ville d'ingéniosité	210
	Montréal et le tourisme	211
	Montréal et le dollar américain	211
	Montréal et la sécurité urbaine	211
5.1.2	Commentaires négatifs	211
	Croissance démographique	212
	Langue	212
	Exode des cerveaux	212
	Pauvreté	213
	Diplômation	213
	Taxation	213
	Immigration	213
	Influence américaine	213
	Besoin de leadership	214
	Climat	214
5.2	LA PERCEPTION DES CITOYENS	215
5.2.1	Montréal – constat général	215
	Localisation géographique de Montréal	216
	Notoriété de la Communauté métropolitaine de Montréal	216
	Sentiment d'appartenance à son quartier	216
5.2.2	Commentaires positifs	217
	Qualité de vie	217
	Entrepreneuriat	217
	Formation	217
	Modèles de réussite	218
	Sécurité	218
	Ville multiculturelle et multiethnique	218
	Ville biculturelle	218
	Activités commerciales	218
	Qualité de l'environnement	219
5.2.3	Commentaires négatifs	219
	Langue	219
	Débat constitutionnel	219

	Exode des cerveaux	219
	Immigration	220
	Démographie	220
	Pauvreté	220
	Institutions	220
	Infrastructures routières	221
	Absence de vision et de leadership	221
	Absence d'aide aux jeunes et aux familles	221
	Le logement	221
5.3	CONCLUSION	223
6	Les défis	225
6.1	LES DÉFIS RÉGIONAUX	227
6.2	LE DÉFI DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	229
6.2.1	La croissance des métropoles : démographie et niveaux de vie	229
6.2.2	Niveau de vie et productivité	233
6.2.3	Productivité et nouvelle économie	234
6.2.4	Les métropoles face à la nouvelle économie	236
6.2.5	Montréal dans l'espace économique nord-américain	240
6.2.6	Les exportations	246
6.2.7	Conclusion	247
6.3	LE DÉFI DU DÉVELOPPEMENT SOCIAL	249
6.3.1	Le défi de l'immigration	249
	Objectifs des politiques d'immigration	249
	L'immigration dans les principales régions métropolitaines du Canada	250
	La migration secondaire chez les immigrants	251
	Profil de la population immigrante de la région métropolitaine de Montréal	252
	Conclusion	254
6.3.2	Le savoir	255
	Performance comparée	255
	Facteurs démographiques	255
	Plans de réussite du gouvernement du Québec	257
6.3.3	La pauvreté	259
	La pauvreté : un phénomène économique, social et culturel	259
	Les seuils de pauvreté	259
	La mesure de faible revenu (MFR)	259
	La mesure du panier de consommation (MPC)	259
	Les seuils de faible revenu (SFR)	260
	L'état de la pauvreté dans la région de Montréal	260
	Profil montréalais de la pauvreté en 1995	261
	Montréal et les autres métropoles canadiennes	262
	Évolution de la pauvreté dans la région montréalaise	265

v

Localisation de la pauvreté dans la région montréalaise	267
La stratégie nationale de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale	267
Le projet de loi no 112 : Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale	267
Le projet de loi : un point de départ à bonifier	269
La lutte à la pauvreté : les leviers régionaux	269
6.4 LE DÉFI DU DÉVELOPPEMENT CULTUREL	271
6.4.1 Culture, savoir et créativité	271
6.4.2 Montréal, lieu de culture et de savoir	272
6.4.3 L'intervention en développement culturel : fondements	273
6.5 LE DÉFI DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT	275
6.5.1 L'aménagement du territoire	275
6.5.2 L'environnement	299
6.5.3 La mobilité des personnes et des biens	301
6.6 LE DÉFI DE LA FISCALITÉ	305
6.6.1 Régime fiscal des particuliers	305
6.6.2 Cadre financier des municipalités	311
6.7 LE DÉFI DE LA GOUVERNANCE	317
6.7.1 Cadre institutionnel actuel sur le territoire de la CMM	317
6.7.2 Évolution récente de la gouvernance	320
6.7.3 Absence de modèle universel de gouvernance métropolitaine	321
6.7.4 Évolution du cadre institutionnel actuel	321
Faire évoluer la culture de gouvernance métropolitaine	322
Doter la région métropolitaine de Montréal d'une vision mobilisatrice	322
Un nouveau partenariat entre le gouvernement et la région métropolitaine de Montréal	322

Table des tableaux

2 Le nouvel environnement des agglomérations métropolitaines

Tableau 2-1	Les régions du monde, selon la taille de leurs agglomérations urbaines en 1950, 2000 et 2030	8
Tableau 2-2	Nombre d'agglomérations urbaines par grandes régions, de 1975 à 2015	9
Tableau 2-3	Agglomérations urbaines de 1 million d'habitants et plus au Canada	9
Tableau 2-4	Agglomérations urbaines de 1 million d'habitants et plus (États-Unis et Canada)	10
Tableau 2-5	Produit intérieur brut 1998 de certains pays ou régions, classé par ordre décroissant (évalué selon la PPA)	12
Tableau 2-6	Entrées d'investissements directs étrangers en Amérique du Nord	14

3 La région métropolitaine de Montréal : situation et performance

Tableau 3-1	Les régions métropolitaines retenues aux fins de comparaison	24
Tableau 3-2	Produit intérieur brut (en milliards de dollars US)	28
Tableau 3-3	Produit intérieur brut par habitant	29
Tableau 3-4	Taille de la population	31
Tableau 3-5	Croissance de la population (1990-2000)	32
Tableau 3-6	Part de l'immigration dans la croissance démographique	34
Tableau 3-7	Taille des marchés (aire des marchés)	36
Tableau 3-8	Exportations manufacturières par habitant	37
Tableau 3-9	Exportations manufacturières par habitant, hors ALENA	38
Tableau 3-10	Diplômation universitaire	40
Tableau 3-11	Régions favorables au démarrage des entreprises	42
Tableau 3-12	Régions favorables à la croissance de nouvelles entreprises	43
Tableau 3-13	Proportion des emplois dans les industries de haut savoir, 1995	46
Tableau 3-14	Technologie de l'information	48
Tableau 3-15	Industrie biopharmaceutique	48
Tableau 3-16	Aérospatiale	49
Tableau 3-17	Âge médian	51
Tableau 3-18	Proportion des jeunes de moins de 15 ans	52
Tableau 3-19	Ménages d'une seule personne	53
Tableau 3-20	Familles monoparentales (soutien féminin)	54
Tableau 3-21	Ménages propriétaires	56
Tableau 3-22	Langue parlée à la maison autre que les langues dominantes	58
Tableau 3-23	Nombre de crimes enregistrés contre la personne par 1 000 habitants	59
Tableau 3-24	Nombre de crimes enregistrés contre la propriété par 1 000 habitants	60
Tableau 3-25	Proportion des ménages locataires affectant 35% et plus de leur revenu au logement	62
Tableau 3-26	Taux de chômage non désaisonnalisé	63
Tableau 3-27	Nombre de logements sociaux par 1 000 ménages	65
Tableau 3-28	Population de 25 ans et plus n'ayant pas terminé le secondaire	66
Tableau 3-29	Superficie du territoire (km ²)	68
Tableau 3-30	Densité (personne / km ²)	69
Tableau 3-31	Superficie du territoire agricole (% du territoire)	71

Tableau 3-32	Couvert forestier (% du territoire)	72
Tableau 3-33	Forêt protégée (% du territoire)	73
Tableau 3-34	Aire protégée (parcs, habitats fauniques) (% du territoire)	74
Tableau 3-35	Nombre de jours de mauvaise qualité de l'air	76
Tableau 3-36	Matières résiduelles : génération kg/h/jour	77
Tableau 3-37	Matières recyclées (%)	78
Tableau 3-38	Consommation totale d'eau par habitant (m ³ par jour)	79
Tableau 3-39	Volume total d'eaux usées traitées par habitant (m ³ par jour)	80

4 La région métropolitaine : évolutions

Tableau 4-1	Importance relative du rôle de l'immigration dans la croissance démographique de la CMM, 1971-1996	144
Tableau 4-2	Évolution des ménages des sous-régions de la CMM de 1971 à 1996	145
Tableau 4-3	Bilan net de la migration interne sur le territoire de la CMM (1971 à 1996)	146
Tableau 4-4	Répartition des superficies occupées par les usages dans la RMR de Montréal	161
Tableau 4-5	Densités des usages dans la RMR de Montréal, 1971-1997	162
Tableau 4-6	Utilisation du sol de l'Île de Montréal, 1971-1997	163
Tableau 4-7	Utilisation du sol des couronnes Nord et Sud, 1971-1997	164
Tableau 4-8	Utilisation du sol du territoire de Laval, 1971-1997	165
Tableau 4-9	Parts de marché de l'île de Montréal et du noyau urbain central, 1990-2001	167
Tableau 4-10	Mises en chantier de maisons unifamiliales selon le type de bâtiment, RMR de Montréal, 1982-2001	168
Tableau 4-11	Les grandes surfaces de la région montréalaise	178
Tableau 4-12	Évolution de l'occupation industrielle entre 1971 et 2001	185
Tableau 4-13	Estimation des superficies industrielles disponibles	185
Tableau 4-14	Port de Montréal : trafic conteneurisé 1992-2001 (tonnes métriques)	192
Tableau 4-15	Tableau chronologique de mise en service des autoroutes et sections d'autoroutes de la région de Montréal	195
Tableau 4-16	Proportion des émissions (en %) par source dans la grande région de Montréal en 1994	197

6 Les défis

Tableau 6-1	Prévisions démographiques, RMR	232
Tableau 6-2	Métropoles et nouvelle économie	237
Tableau 6-3	Parts du Canada, des États-Unis et du Mexique dans le PIB de l'ALÉNA, 1970, 1990 et 2000	240
Tableau 6-4	Évolution du PIB per capita du Canada, des États-Unis et du Mexique, 1970, 1990 et 2000	241
Tableau 6-5	Latitude et longitude des centres de gravité des populations et des productions de l'ALÉNA, 1970-2060	241
Tableau 6-6	Part des douze régions de l'ALÉNA (classées du nord-est vers le sud-ouest) dans la population totale de l'ALÉNA, en 1970, 1990 et 2000	243
Tableau 6-7	Rangs des populations des régions de l'ALÉNA (du nord-est vers le sud-ouest), 1970, 1990 et 2000	243
Tableau 6-8	Part des régions de l'ALÉNA (du nord-est vers le sud-ouest) dans le PIB de l'ALÉNA, en 1970, 1990 et 2000	244
Tableau 6-9	Rangs des produits intérieurs bruts des douze régions de l'ALÉNA (classées du nord-est vers le sud-ouest), 1970, 1990 et 2000	244

Tableau 6-10	Part de Montréal, Ottawa et Québec dans le produit domestique brut de la région du Saint-Laurent, 1970, 1990 et 2000	245
Tableau 6-11	Nombre d'immigrants annuel, 1998 - 2000	250
Tableau 6-12	Évolution du poids relatif des immigrants sur la population totale	250
Tableau 6-13	Statut du requérant et des personnes à charge - 2000	250
Tableau 6-14	Niveau de scolarité des requérants en 2000	251
Tableau 6-15	Nombre de diplômés universitaires requérants en 2000	251
Tableau 6-16	Pourcentage de la population détentrice d'un diplôme universitaire selon le groupe d'âge, 1999	255
Tableau 6-17	Pourcentage de la population détentrice d'un diplôme universitaire selon le groupe d'âge, Canada, 2001	255
Tableau 6-18	Niveau d'étude des immigrants (entrants en 2000 / 15 ans et plus)	257
Tableau 6-19	L'importance de la pauvreté dans la région de Montréal, 1995	261
Tableau 6-20	L'importance démographique de groupes cibles à faible revenu, dans la région de Montréal en 1995	262
Tableau 6-21	Taux de pauvreté selon les caractéristiques de la population et des familles dans les principales régions métropolitaines de recensement canadiennes, 1995	263
Tableau 6-22	Proportion de la pauvreté (RMR/Province) selon les caractéristiques de la population et des familles dans les principales régions métropolitaines de recensement canadiennes, 1995	264
Tableau 6-23	Taux de pauvreté dans les grandes régions métropolitaines, 1990-1995	265
Tableau 6-24	Moyenne de l'écart de pauvreté au Québec et dans la région de Montréal	265
Tableau 6-25	La pauvreté dans la région métropolitaine de Montréal en 1990 et 1995	266
Tableau 6-26	Localisation de la population à distance du centre-ville – RMR de Montréal	276
Tableau 6-27	Localisation des emplois à distance du centre-ville (RMR de Montréal)	276
Tableau 6-28	Répartition des emplois par secteur (1996)	280
Tableau 6-29	La mobilité des personnes - agglomération de Montréal - déplacements quotidiens selon les modes de transport (24 heures)	302
Tableau 6-30	Impôts et taxes des ménages types montréalais en proportion du revenu	306
Tableau 6-31	Écarts du coût des impôts locaux dans diverses agglomérations urbaines	307
Tableau 6-32	Écarts du coût de l'ensemble des impôts et des taxes dans diverses agglomérations urbaines	309
Tableau 6-33	Écarts du coût de la vie pour l'ensemble des composantes fiscale et non fiscale dans diverses agglomérations urbaines	310
Tableau 6-34	Impact au Québec des mesures affectant les principaux programmes de transfert aux provinces, 1982-1983 à 2001-2002	312
Tableau 6-35	Dépenses d'investissements en 1996 et 2000	313
Tableau 6-36	Évolution et répartition des revenus municipaux consolidés de 1982 à 1997 (données préliminaires pour 1997)	314
Tableau 6-37	Organisations œuvrant dans les champs de compétence de la CMM	318

Table des figures

3 La région métropolitaine de Montréal : situation et performance

Figure 3-1	Évolution de la composition de l'emploi dans le secteur de la fabrication à Toronto, entre 1976 et 1997	. 46
Figure 3-2	Évolution de la composition de l'emploi dans le secteur de la fabrication à Montréal, entre 1976 et 1997	. 46

4 La région métropolitaine : évolutions

Figure 4-1	Taux de croissance annuel moyen, CMM	. 144
Figure 4-2	Variation de la population par sous-région de la CMM, 1971-2001	. 152
Figure 4-3	Variation de population sur l'île de Montréal, 1971-2001	. 152
Figure 4-4	Poids relatif des sous-région de la CMM, 1971 et 2001	. 153
Figure 4-5	Variation des ménages par sous-région de la CMM, 1971-1996	. 153
Figure 4-6	Variation de la population, moyenne annuelle pour les périodes 1971-2001 et 2001-2021	. 154
Figure 4-7	Variation des ménages, moyenne annuelle pour les périodes 1971-2001 et 2001-2021	. 155
Figure 4-8	Prévision de la répartition des effectifs de population pas groupe d'âge pour la RMR de Montréal en 2001, 2011 et 2021	. 156
Figure 4-9	Gains et pertes dans les effectifs de population des groupes d'âge pour la RMR de Montréal entre 2001 et 2021	. 156
Figure 4-10	Prévision de la répartition des effectifs de population par grands groupes d'âge pour la RMR de Montréal en 1996 à 2021	. 157
Figure 4-11	Évolution prévisionnelle du taux de dépendance dans la RMR de Montréal, 1996-2021	. 158
Figure 4-12	Répartition des superficies occupées par les usages dans la RMR de Montréal, 1971-1997	. 161
Figure 4-13	Utilisation du sol, 1971-1997 : Montréal	. 163
Figure 4-14	Utilisation du sol, 1971-1997 : couronnes Sud et Nord	. 164
Figure 4-15	Utilisation du sol, 1971-1997 : Laval	. 165
Figure 4-16	Volume annuel de mises en chantier de maisons unifamiliales, RMR de Montréal, 1957-2000	. 168
Figure 4-17	Volume annuel de mises en chantier selon le type de produit, RMR de Montréal, 1982-2001	. 169
Figure 4-18	Volume annuel de mises en chantier, tous types de logements, par sous-région, RMR de Montréal, 1982-2001	. 169
Figure 4-19	Volume annuel de mises en chantier « unifamiliale » par sous-région, RMR de Montréal, 1982-2001	. 169
Figure 4-20	Volume annuel de mises en chantier « appartement » par sous-région, RMR de Montréal, 1982-2001	. 169
Figure 4-21	Nombre cumulatif de centres commerciaux de 300 000 pieds carrés et plus dans la région montréalaise	. 171
Figure 4-22	Évolution des superficies commerciales totales à l'intérieur des centres commerciaux de 300 000 pieds carrés et plus dans la région montréalaise	. 173
Figure 4-23	Évolution de l'occupation manufacturière, 1890-1929	. 183
Figure 4-24	Distance entre les principaux ports nord-américains et l'Europe	. 191
Figure 4-25	Tonnage par catégorie de marchandises dans les principaux ports du Québec	. 192
Figure 4-26	Principaux accès ferroviaires aux différents ports nord-américains	. 192
Figure 4-27	Réseau ferroviaire dans la région métropolitaine selon les propriétaires-opérateurs	. 193

6 Les défis

Figure 6-1	Population et PIB per capita, 2000	. 230
Figure 6-2	Croissance de la population et croissance du PIB per capita 1990 - 2000	. 231
Figure 6-3	PIB per capita et nouvelle économie	. 237
Figure 6-4	Diplômation et PIB per capita	. 256
Figure 6-5	Évolution de la part des déplacements quotidiens par motif à destination du noyau central métropolitain en 1987, 1993 et 1998	. 301

Table des cartes

3 La région métropolitaine de Montréal : situation et performance

Carte 3-1	Localisation des régions métropolitaines de comparaison	25
Annexe	Cartes des 26 régions métropolitaines comparées	83

4 La région métropolitaine : évolutions

Carte 4-1	Migration interne dans le territoire de la CMM de 1971 à 1996 - Île de Montréal	147
Carte 4-2	Migration interne dans le territoire de la CMM de 1971 à 1996 - Laval	148
Carte 4-3	Migration interne dans le territoire de la CMM de 1971 à 1996 - Longueuil	149
Carte 4-4	Migration interne dans le territoire de la CMM de 1971 à 1996 - Couronne Sud	150
Carte 4-5	Migration interne dans le territoire de la CMM de 1971 à 1996 - Couronne Nord	151
Carte 4-6	Localisation et classification des centres commerciaux de plus de 300 000 pieds carrés dans la région de Montréal en 1971	172
Carte 4-7	Localisation et classification des centres commerciaux de plus de 300 000 pieds carrés dans la région de Montréal en 1981	174
Carte 4-8	Localisation et classification des centres commerciaux de plus de 300 000 pieds carrés dans la région de Montréal en 1991	176
Carte 4-9	Localisation et classification des centres commerciaux de plus de 300 000 pieds carrés dans la région de Montréal en 2001	179
Carte 4-10	Localisation des principales grandes surfaces en 2002	180
Carte 4-11	Occupation industrielle dans la région de Montréal en 1971	187
Carte 4-12	Occupation industrielle dans la région de Montréal en 2001	188
Carte 4-13	Affectation et occupation industrielles dans la région de Montréal en 2001	189

6 Les défis

Carte 6-1	Découpage de l'Amérique du Nord en douze régions	242
Carte 6-2	Densité de population en 1996	277
Carte 6-3	Population par grands secteurs en 2001	278
Carte 6-4	Densité des emplois-logements dans la région métropolitaine de Montréal en 1996	279
Carte 6-5	Services d'enseignement	282
Carte 6-6	Services gouvernementaux	283
Carte 6-7	Services de soins de santé et services sociaux	284
Carte 6-8	Intermédiaires financiers et assurances	285
Carte 6-9	Services aux entreprises	286
Carte 6-10	Services immobiliers et agences d'assurance	287
Carte 6-11	L'hébergement	288
Carte 6-12	La restauration	289
Carte 6-13	Services de divertissement et loisirs	290
Carte 6-14	Industries manufacturières	291
Carte 6-15	Imprimerie, édition et industries connexes	292
Carte 6-16	Industries de l'habillement	293

Carte 6-17	Industries du matériels de transport 294
Carte 6-18	Autres industries de services 295
Carte 6-19	Commerce de détail 296
Carte 6-20	Industries des produits électriques et électroniques 297
Carte 6-21	Industries du transport et de l'entreposage 298
Carte 6-22	Congestion sur le réseau routier supérieur (période de pointe du matin) 302
Carte 6-23	Carte des limites administratives des municipalités de la CMM 324
Carte 6-24	Territoire agricole 325

1. **Introduction**



Introduction

1.1 OBJECTIF

Après une longue réflexion et la tenue de plusieurs commissions et groupes de travail, le gouvernement du Québec a procédé à une refonte importante des structures de gouvernance dans la région métropolitaine de Montréal dont la création des nouvelles villes de Montréal et de Longueuil et la mise en place de la Communauté métropolitaine de Montréal. Au niveau municipal, ces changements ont été précédés par plusieurs réformes qui ont touché, en particulier, à la fiscalité. On se rappellera de la réforme municipale de 1980 puis des réformes Ryan en 1992 et Trudel en 1997.

Par sa politique de soutien au développement local et régional, le gouvernement a aussi modifié ses propres modes d'intervention sur le territoire : création du ministère de la Métropole, du ministère des Régions et de nouvelles régions administratives, mise en place des Conseils régionaux de développement (CRD), des Centres locaux de développement (CLD) et des Centres locaux d'emploi (CLE).

Ces réformes tendent à renforcer la capacité d'encadrement du développement par les municipalités et les régions métropolitaines. Il s'agit là d'une nécessité, dans un environnement en mutation : les régions métropolitaines, lieux privilégiés de la croissance et de l'expression de ses enjeux sociaux et environnementaux, entrent directement en compétition les unes avec les autres, dans le contexte de la libéralisation progressive des échanges et de l'atténuation des barrières au commerce.

Ce défi, la région métropolitaine de Montréal le partage avec les autres agglomérations métropolitaines du Canada (voir à cet égard, les analyses du Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines présentées dans le rapport d'étape d'avril 2002 « La stratégie urbaine au Canada : une vision pour le XXI^e siècle »).

C'est dans ce contexte que la Communauté métropolitaine de Montréal a été créée et que ses champs de compétences ont été définis. La Communauté possède, en particulier, le mandat d'élaborer le schéma d'aménagement et de développement de la région. Le législateur lui a cependant demandé, au préalable, de définir une vision stratégique du développement économique, social culturel et environnemental pour la région.

Établir cette vision ne doit pas être considéré comme un exercice de pure forme, qui serait uniquement destiné à répondre à cette obligation légale. D'une part, le schéma d'aménagement doit être compris comme l'encadrement spatial d'une vision de développement économique, social, culturel et environnemental qui doit le précéder. Mais surtout, dégager une vision consensuelle de développement représente un vrai défi pour la région de Montréal. La réalité métropolitaine est encore théorique dans le monde municipal, alors que la concurrence continentale et mondiale est une réalité depuis plusieurs années.

Les termes de cette concurrence doivent être compris, ainsi que la performance et les défis de la région. Il y a en effet une réelle nécessité de faire le point sur ce qu'elle est devenue au fil des ans. On constatera, à la lecture du présent document, que l'exercice pourra parfois inviter à reconsidérer certaines idées acquises et à remettre en question quelques orientations.

La vision régionale doit dépasser la simple description d'un état souhaitable à l'horizon de vingt ans. Un tel exercice conduit généralement à décrire un avenir idéal, sans pour autant préciser les chemins qui pourraient y conduire. La vision devient stratégique si elle exprime plutôt les voies et les moyens du développement. L'exercice est plus exigeant et la recherche d'un consensus plus difficile, mais, en revanche, la vision devient vraiment un élément de progrès pour la région.

Certaines tendances lourdes, certains éléments structurants s'imposent au développement futur de la région métropolitaine de Montréal : localisation sur le continent, climat, démographie, culture, langue... L'avenir de la région reste cependant ouvert et les choix stratégiques existent. La région métropolitaine de Montréal a longtemps joué un rôle de premier plan à l'échelle nord-américaine. Le contexte, différent de ce qu'il est aujourd'hui, lui était alors plus favorable. Pour poursuivre et accélérer son développement, éviter les risques d'une marginalisation et rayonner davantage sur le continent et dans le monde, la région métropolitaine de Montréal devra faire les bons choix.

Les acteurs du développement régional ne pourront prendre ces bonnes décisions qu'après avoir partagé le même diagnostic. En pratique, la région métropolitaine de Montréal ne dispose pas d'un tel diagnostic global, comparatif et axé sur la performance. Les stratégies sont plutôt sectorielles ou locales¹. Cette absence de diagnostic régional laisse le champ libre aux interprétations et perceptions, donc aux erreurs de perspectives et éventuellement de stratégies. Or, de la pertinence et de l'objectivité du diagnostic dépendent la justesse et l'efficacité des stratégies.

¹ Préalablement à la réflexion, les plans d'action des municipalités, des municipalités régionales de comté, des organismes régionaux et les orientations du gouvernement, de ses ministères et agences ont été analysés. Cette analyse figure en annexe au rapport.

Les acteurs du développement de la région de Montréal sont locaux et régionaux. Mais ils proviennent aussi des paliers gouvernementaux supérieurs. L'avenir des nations se joue dans les régions métropolitaines. Cela est vrai pour Montréal au Québec et au Canada, et c'est aussi une réalité pour New York, Boston, Washington, San Francisco ou Seattle aux États-Unis. La réflexion sur la vision ne doit donc pas être limitée aux responsabilités exercées aux niveaux local ou régional, mais doit aussi permettre d'orienter les efforts des gouvernements supérieurs.

Ainsi, l'objectif du présent document est d'abord de proposer une lecture, qui se veut la plus objective possible, de l'état actuel, de la place et de la performance de la région métropolitaine de Montréal aux plans économique, social, culturel et environnemental. Il vise ensuite à faire ressortir la portée stratégique de ces constats, qui justifient enfin la proposition de vision. Le document ne traite pas des stratégies, mais en propose cependant les fondements.

À cette fin, il est apparu utile de compléter les analyses par une appréhension des perceptions qui ont cours dans le milieu régional sur cette réalité. Quelques groupes de discussion avec des citoyens de la région ainsi que des entrevues auprès d'entrepreneurs et de créateurs ont donc été tenus.

Ainsi, cette réflexion est une étape préalable dans le processus de réalisation du schéma d'aménagement et de développement métropolitain et du plan des grands enjeux de développement économique. Elle vise à amorcer un débat dont les conclusions devraient faire l'objet d'un large consensus auprès des acteurs du développement de la région métropolitaine de Montréal.

1.2 DÉMARCHÉ GÉNÉRALE

Pour établir le diagnostic et la vision, il est particulièrement nécessaire :

- de comprendre les mutations et les tendances de l'environnement dans lequel évolue la région métropolitaine de Montréal;
- de comprendre comment la région métropolitaine de Montréal s'est adaptée à ces mutations au cours des dernières décennies;
- d'établir sa performance, lorsque possible sur une base comparative et historique et d'expliquer certaines tendances d'évolution;
- de mesurer la perception du milieu sur le positionnement de la région métropolitaine de Montréal;
- de prendre le pouls de certains bâtisseurs, créateurs et intervenants de la région de Montréal;
- d'identifier et d'approfondir les principaux défis auxquels la région est confrontée.

La mise en contexte du nouveau rôle des agglomérations métropolitaines permet de faire ressortir leur rôle structurant dans l'environnement mondial et plus particulièrement nord-américain.

Ensuite, il faut situer la région métropolitaine de Montréal par rapport aux autres grandes agglomérations canadiennes et américaines. Il s'agit d'établir un bilan comparatif de sa performance aux plans économique, social, culturel et environnemental. La région métropolitaine de Montréal est ainsi comparée aux deux autres grandes agglomérations canadiennes (Toronto et Vancouver) et à 23 régions métropolitaines américaines de plus de 2 millions d'habitants.

L'étape suivante vise à expliquer, sur la longue période, la place qu'occupe actuellement la région métropolitaine et de mieux comprendre certaines tendances.

De plus, il est apparu utile de sonder le milieu sur sa propre compréhension du positionnement de la région métropolitaine de Montréal de manière à tenir compte des perceptions, ce qui permettra en particulier d'articuler la communication sur la vision.

Ces analyses permettent enfin d'identifier les défis qui attendent la région métropolitaine de Montréal. Ceux-ci sont présentés et approfondis, dans le but de préciser les fondements de la vision et des stratégies de développement de la région métropolitaine de Montréal.

2.

Le nouvel environnement des agglomérations métropolitaines



Le nouvel environnement des agglomérations métropolitaines

À l'échelle mondiale, deux tendances lourdes auront, au cours des prochaines décennies, un impact direct sur l'environnement dans lequel évoluera la région métropolitaine de Montréal :

- une transformation démographique et spatiale marquée par :
 - une urbanisation croissante et une redistribution des populations sur le continent;
 - une diminution du taux de natalité;
 - une polarisation de la richesse.
- une transformation de l'économie sous l'effet :
 - du développement des technologies de l'information et des communications;
 - de la libéralisation des échanges commerciaux;
 - de la « métropolisation » et du développement de la concurrence intermétropolitaine.

Au même titre que les individus et les entreprises, les agglomérations métropolitaines doivent adapter leur organisation et leurs façons de faire à ce nouvel environnement. La région métropolitaine de Montréal n'y échappe pas. Elle doit déterminer comment elle interviendra dans ce nouveau contexte et aussi quel support elle devra obtenir des autres niveaux de gouvernement pour relever ces nouveaux défis. Il est en effet clair que les gouvernements supérieurs devront la soutenir dans cette démarche en lui permettant d'acquérir les ressources et les outils nécessaires à son épanouissement, que possèdent déjà certains de ses compétiteurs.

2.1 TRANSFORMATION DÉMOGRAPHIQUE

2.1.1 Urbanisation et redistribution des populations

Au cours du dernier siècle, le taux d'urbanisation a augmenté de façon considérable. La part de la population vivant dans les métropoles est passée de 30% en 1950 à 47% en l'an 2000. Les populations urbaines représentent en effet aujourd'hui près de 3 milliards d'individus sur les 6,1 milliards d'habitants dans le monde. À l'horizon 2030, la proportion estimée devrait atteindre 60%, soit 4,9 des 8,1 milliards d'habitants².

La quasi-totalité de cette croissance anticipée de 2 milliards de nouveaux habitants urbains pour la période 2000-2030 se réalisera dans les pays en développement, qui passeront de 1,9 à 3,9 milliards d'habitants. À elles seules, les régions urbaines de l'Asie (61%) et de l'Afrique (23%) compteront pour 84% de cette croissance. En 2030, elles auront alors plus d'habitants urbains que toute autre région continentale³.

Ainsi, le nombre total de régions métropolitaines de plus de 1 million d'habitants s'est considérablement accru, passant de 195 en 1975 à 411 en 2000. Il sera de 564 en 2015 (voir le tableau 2-2). Dans les pays en développement, les migrations rurales-urbaines et un taux de fécondité élevé ont fait exploser le nombre de grandes agglomérations urbaines.

De ce nombre total de métropoles en 2015 (564), la très grande majorité (90%) seront des agglomérations urbaines de 1 à 5 millions d'habitants, dont plus de la moitié sur le continent asiatique seulement (53%). L'Asie comptera également 20 des 36 métropoles de 5 à 10 millions d'habitants, ainsi que 15 des 23 mégapoles de plus de 10 millions d'habitants.

En 2015, l'Amérique du Nord comptera 48 métropoles de plus de 1 million d'habitants. Quarante-deux seront situées aux États-Unis et six au Canada, soit Toronto, Montréal, Vancouver, Ottawa, Calgary et Edmonton (voir le tableau 2.3).

La croissance démographique dans les régions urbaines des pays développés sera très limitée, passant de 0,9 (en l'an 2000) à 1 milliard d'habitants en 2030. Avec un taux de fécondité très faible, la croissance démographique dans les pays développés demeurera nettement tributaire de l'immigration internationale (la moyenne annuelle d'immigration internationale totale se chiffrera à environ 2 millions de personnes). Les données du dernier recensement américain de 2000 indiquent une inversion marquée de tendance à l'égard du taux de natalité et conséquemment des perspectives de la croissance des États-Unis.

² World Population Prospects, 2001, The 2000 Revision, United Nations.

³ Les six pays qui accaparent le plus cette croissance sont dans l'ordre : l'Inde, la Chine, le Pakistan, le Nigeria, le Bangladesh et l'Indonésie.

Tableau 2-1

Les régions du monde, selon la taille de leurs agglomérations urbaines en 1950, 2000 et 2030

Classement	Région	1950 Agglomération (millions d'habitants)	Classement	Région	2000 Agglomération (millions d'habitants)	Classement	Région	2030 Agglomération (millions d'habitants)
1	Asie orientale	120,8	1	Asie orientale	571,7	1	Asie centrale du Sud	1 026,6
2	Amérique du Nord	109,7	2	Asie centrale du Sud	455,5	2	Asie orientale	932,9
3	Europe occidentale	95,6	3	Amérique du Sud	275,9	3	Amérique du Sud	418,6
4	Europe de l'Est	86,3	4	Amérique du Nord	239,0	4	Asie orientale du Sud	397,4
5	Asie centrale du Sud	82,9	5	Europe de l'Est	218,6	5	Amérique du Nord	313,7
6	Europe du Nord	56,8	6	Asie orientale du Sud	192,7	6	Asie occidentale	247,9
7	Amérique du Sud	48,4	7	Europe occidentale	151,4	7	Afrique occidentale	241,7
8	Europe du Sud	48,2	8	Asie occidentale	132,0	8	Europe de l'Est	225,6
9	Asie orientale du Sud	26,9	9	Europe du Sud	95,8	9	Afrique orientale	205,3
10	Amérique centrale	14,7	10	Amérique centrale	90,9	10	Afrique du Nord	173,7
11	Asie occidentale	13,4	11	Afrique occidentale	88,2	11	Europe occidentale	160,2
12	Afrique du Nord	13,1	12	Afrique du Nord	87,9	12	Amérique centrale	149,7
13	Australie / N.-Zélande	7,6	13	Europe du Nord	79,1	13	Afrique centrale	109,0
14	Afrique occidentale	6,2	14	Afrique orientale	64,6	14	Europe du Sud	100,5
15	Caraïbes	6,0	15	Afrique centrale	33,9	15	Europe du Nord	84,3
16	Afrique du Sud	6,0	16	Caraïbes	24,0	16	Afrique du Sud	36,1
17	Afrique centrale	3,7	17	Afrique du Sud	22,5	17	Caraïbes	35,7
18	Afrique orientale	3,4	18	Australie / N.-Zélande	19,3	18	Australie / N.-Zélande	25,4
19	Mélanésie	0,1	19	Mélanésie	1,5	19	Mélanésie	4,1
20	Polynésie	0,1	20	Polynésie	0,3	20	Micronésie	0,6
21	Micronésie	0,0	21	Micronésie	0,2	21	Polynésie	0,5

Source : World Population Prospects, 2001, The 2000 Revision, United Nations.

Tableau 2-2

Nombre d'agglomérations urbaines par grandes régions, de 1975 à 2015

Nombre d'habitants	Région	1975	1995	2000	2005	2010	2015
10 millions ou plus	Asie	2	7	11	12	12	15
	Amérique latine et Caraïbes	2	4	4	4	4	4
	Amérique du Nord	1	2	2	2	2	2
	Afrique	0	1	2	2	2	2
	Sous-total	5	14	19	20	20	23
5 à 10 millions	Asie	7	13	12	12	17	20
	Europe	5	5	5	5	5	5
	Amérique latine et Caraïbes	2	3	3	3	3	5
	Afrique	1	1	1	1	2	4
	Amérique du Nord	2	1	1	1	2	2
Sous-total	17	23	22	22	29	36	
1 à 5 millions	Asie	77	160	183	214	242	267
	Europe	42	58	59	64	64	64
	Amérique latine et Caraïbes	17	35	44	55	62	62
	Afrique	7	33	40	47	55	62
	Amérique du Nord	28	36	38	40	40	44
	Océanie	2	5	6	6	6	6
Sous-total	173	327	370	426	469	505	
Total		195	364	411	468	518	564

Source : World Population Prospects, 2001, The 2000 Revision, United Nations.

Note : Les grandes régions sont ordonnées selon le nombre d'agglomérations en 2000.

Tableau 2-3

Agglomérations urbaines de 1 million d'habitants et plus au Canada (en milliers)

	1960	1970	1980	1990	2000	2015
Toronto	1 744	2 535	3 008	3 802	4 651	5 283
Montréal	2 031	2 684	2 824	3 088	3 448	3 798
Vancouver	620	1 045	1 247	1 559	2 033	2 399
Ottawa	415	581	729	901	1 112	1 297
Calgary	262	389	568	738	899	1 047
Edmonton	318	477	623	830	908	1 014

Source : World Population Prospects, 2001, The 2000 Revision, United Nations.

Les États-Unis vont accaparer environ la moitié de cette faible croissance. À l'intérieur du pays, il faut noter la dynamique de deux sous-régions en ascension : la région de la côte ouest comprenant les agglomérations de Los Angeles, San Francisco / San José, San Diego et la région de la côte sud comprenant les agglomérations de Dallas, Houston et Atlanta.

Bien que le taux de croissance démographique ait légèrement ralenti au cours de la dernière décennie, notamment sur la côte ouest des États-Unis, la tendance demeure à un déplacement de population vers ces régions du Sud-Ouest et du Sud-Est.

Fait important à noter, la très grande majorité de la population mondiale (plus de 80%, soit 5 milliards de personnes) vit maintenant dans des pays à économie de marché, où l'entrepreneuriat et le secteur privé sont les facteurs dynamiques de la croissance économique et de la création de richesse.

2.1.2 Polarisation de la richesse

Les États-Unis demeurent le pays ayant connu le plus fort taux de croissance de l'économie au cours des dernières décennies. La croissance du produit intérieur brut (PIB) y a été supérieure à celles de l'Union européenne et du Japon.

Notons que le PIB est le concept le plus souvent utilisé pour mesurer la richesse d'un pays. Le PIB mesure la valeur des biens et services produits à l'intérieur des frontières du pays. Le PIB comprend les dépenses personnelles, les dépenses des administrations publiques, les investissements, les exportations et exclut les importations.

Cette transformation de l'économie se caractérise par une distribution inégale de la richesse et de l'emploi, entraînant d'ailleurs certains mouvements migratoires à l'échelle continentale et nationale. Les États-Unis tirent ainsi bénéfice de l'immigration d'une main-d'œuvre hautement qualifiée.

Bien que les perspectives économiques mondiales montrent que la croissance économique dans les pays en développement, notamment dans les régions de l'Asie (la Chine en tête) sera de 1% à 4% supérieure à celle des pays développés⁴, l'écart entre les niveaux de vie demeure très important.

À titre d'exemple, le produit intérieur brut par habitant des États-Unis (à parité de pouvoir d'achat) était, en 1998, près de 15 fois supérieur à celui des grands pays de l'Asie (Inde, Chine, Pakistan) et plus de 4 fois supérieur à celui des grands pays de l'Amérique du Sud et de l'Amérique centrale (Brésil, Colombie, Mexique)⁵. Le Canada, quant à lui, se situe au 4^e rang, après les États-Unis, la Suisse et le Danemark, au même niveau que le Japon (voir le tableau 2-5).

La création de la richesse demeure concentrée dans les pays développés, particulièrement les plus intensifs en recherche et développement et en utilisation des technologies. Les États-Unis offrent à cet égard les perspectives de croissance de la production et du niveau de vie les plus solides de la planète.

4 Source : World Economic Outlook, World Economic and Financial Surveys, 2001, International Monetary Fund.

5 L'état du Monde, annuaire économique géopolitique mondial 2001, le PIB-PPA est un indicateur du niveau de richesse qui rend équivalent le prix d'un panier de marchandises dans chaque pays. Source : Banque mondiale, Fonds monétaire international et CIA.

2.1.3 Menaces et opportunités pour Montréal

Quelles sont les implications générales de ces tendances démographiques et économiques pour la région métropolitaine de Montréal ?

Tout d'abord, la croissance démographique et la tendance à l'urbanisation augmenteront le nombre de métropoles de grande taille (en 2015, les métropoles de plus de 1 million d'habitants seront 48 en Amérique du Nord, contre 31 en 1975) et donc la concurrence pour Montréal. La masse critique, les économies d'échelle et le taux de croissance élevé que ces métropoles peuvent atteindre constituent autant de facteurs d'attraction de la main-d'œuvre et des capitaux qui menacent les régions de plus petite taille⁶. Toutefois, ces agglomérations sont confrontées à des coûts sociaux et environnementaux liés à l'accroissement de la taille, qui peuvent constituer des obstacles au développement économique.

Face à ces métropoles, la région métropolitaine de Montréal ne pourra pas se distinguer par une forte croissance démographique. Elle devra identifier ailleurs les outils de son développement, en exploitant les avantages d'une métropole de taille moyenne, en particulier au plan de la qualité de vie et de l'environnement.

Il faut ensuite souligner l'importance de l'immigration dans le phénomène démographique nord-américain, qui affecte aussi la région métropolitaine de Montréal mais d'une façon totalement différente. L'enjeu est multiple; il est aussi économique et social. L'immigration est, en effet, source de croissance démographique, mais aussi d'enrichissement culturel et économique. À condition d'être bien gérée, l'immigration peut métamorphoser le caractère des métropoles, les invite à s'ouvrir sur le monde, leur procure de nouvelles opportunités et renforce leur créativité.

La localisation géographique de la région métropolitaine de Montréal, en périphérie du nord-est du continent et loin des marchés asiatiques et latino-américains, constitue un handicap.

Par contre, la région métropolitaine de Montréal se situe dans l'environnement périphérique immédiat des États-Unis, une puissance économique dynamique et dominante, dont les perspectives de croissance sont largement favorables et qui se trouvent à la pointe du progrès technique. L'ensemble continental et son dynamisme économique sont des réalités qu'on ne peut ignorer et qui doivent s'imposer en priorité à la région. La région métropolitaine de Montréal se situe d'abord en Amérique du Nord et c'est à l'intérieur de ce grand ensemble qu'elle est en compétition pour assurer le maintien du niveau de vie de sa population et son enrichissement social et culturel.

6 À cet égard, il faut souligner le paradoxe suivant: les nouvelles technologies de communication libèrent les entreprises et les ménages des contraintes de la localisation, mais l'espace tend néanmoins à se polariser de plus en plus.

Tableau 2-5

Produit intérieur brut 1998 de certains pays ou régions, classé par ordre décroissant (évalué selon la PPA)⁷

Pays	PIB-PPA en \$ US	Taux de croissance annuel		Pays	PIB-PPA en \$ US	Taux de croissance annuel	
		78-88	88-98			78-88	88-98
États-Unis	29 605	3,0	2,9	Venezuela	5 808	1,1	2,0
Suisse	25 512	2,0	1,2	Thaïlande	5 456	6,7	5,8
Danemark	24 218	2,1	2,3	Iran	5 121	-2,0	4,8
Canada	23 582	3,1	2,0	Bulgarie	4 809	4,3	-4,2
Japon	23 257	3,8	2,1	Algérie	4 792	0,6	1,7
Australie	22 452	3,5	3,4	Pérou	4 282	1,8	2,1
Allemagne	22 169	1,8	2,4	Maldives	4 083	10,3	7,8
France	21 175	2,3	1,9	Philippines	3 555	1,9	3,0
Suède	20 659	2,9	1,3	Maroc	3 305	4,0	2,7
Royaume-Uni	20 336	2,5	1,9	Chine	3 105	9,8	9,4
Taiwan	19 870	8,1	6,4	Égypte	3 041	5,8	2,9
Israël	17 301	3,6	4,6	Sri Lanka	2 979	4,6	5,0
Espagne	16 212	2,3	2,5	Syrie	2 892	3,9	4,2
Portugal	14 701	3,2	2,9	Zimbabwe	2 669	4,6	3,0
Corée du Sud	13 478	7,6	5,6	Indonésie	2 651	4,9	5,4
Argentine	12 013	0,4	3,8	Inde	2 077	4,6	5,6
Porto Rico	9 000	—	—	Pakistan	1 715	6,6	4,3
Chili	8 787	3,3	7,6	Côte-d'Ivoire	1 598	1,5	2,7
Afrique du Sud	8 488	2,3	1,4	Haïti	1 383	0,9	-0,9
Mexique	7 704	2,8	3,3	Sénégal	1 307	2,9	2,6
Pologne	7 619	0,0	2,4	Cambodge	1 257	—	4,9
Brésil	6 625	3,2	2,1	Népal	1 157	3,5	4,7
Russie	6 460	—	-7,5	Corée du Nord	1 000	—	—
Gabon	6 353	-0,4	4,8	Nigeria	795	1,0	4,0
Colombie	6 006	3,6	3,6				

⁷ La parité de pouvoir d'achat, calculée par l'OCDE, permet de prendre en compte la différence de niveau de prix entre les États-Unis et le Canada et corrige l'effet artificiel du taux de change.

2.2 TRANSFORMATION ÉCONOMIQUE

2.2.1 Développement des nouvelles technologies

De nombreux observateurs considèrent que l'émergence de la nouvelle économie au cours des deux dernières décennies peut se comparer, par l'importance des transformations sociétales qu'elle commande, à celle de l'économie manufacturière à la fin du 19^e siècle (première révolution industrielle) ou à la production industrielle de masse des années 1940-1950 (seconde révolution industrielle).

Les forces de transformation vers cette nouvelle économie sont le développement des technologies de l'information et des communications (avec l'apparition de nouveaux secteurs industriels de haute technologie ou de haut savoir), la globalisation des échanges commerciaux, le dynamisme de l'entrepreneuriat et la prise de risques financiers.

La nouvelle économie est basée sur le savoir, les connaissances et la créativité. La clef du succès se trouve dans la capacité d'associer les idées, les innovations et les technologies dans tous les secteurs de l'économie, tant primaire, secondaire que tertiaire.

Le talent et la créativité remplacent ainsi les ressources naturelles et la main-d'œuvre, et deviennent des facteurs clés de la production, de la croissance économique et de la création de la richesse, collective et individuelle⁸.

Même si les nouveaux secteurs économiques occupent encore une proportion relativement faible des emplois, ils sont cependant à l'origine de la plus forte croissance des emplois de la dernière décennie. Dans la région métropolitaine de Montréal les trois secteurs suivants emploient en 2001 environ 155 000 personnes, représentant 9% de l'emploi total⁹ :

- technologies de l'information : 110 000 emplois;
- aérospatiale : 31 000 emplois;
- biopharmaceutique : 14 000 emplois.

⁸ Peter Drucker, 1995, *The Post-Capital Society*.

⁹ Montréal Technovision, Indicateurs de performance 2001 – Montréal Métropolitain, 2002 et firme E&B Data.

2.2.2 Libéralisation des échanges

Au cours des dernières années, on a assisté à une libéralisation des échanges commerciaux et à l'élimination de barrières tarifaires et douanières avec l'adoption de traités internationaux comme l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) et les accords de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Le processus de globalisation et de mondialisation des marchés ira en s'intensifiant avec la mise en place de la Zone de libre-échange des Amériques (ZLEA), prévue pour 2005, l'adhésion de nouveaux pays à l'Union européenne, la place grandissante que vont accaparer les nouveaux blocs économiques, en particulier asiatiques, et éventuellement un accord de libre-échange entre le Canada et l'Europe.

La croissance soutenue des exportations québécoises relève, en partie, de cette mondialisation. Pour la période de 1991 à 2000, les exportations hors Canada ont augmenté de 12,6% par année, soit un taux trois fois supérieur à celui de la croissance annuelle du PIB québécois. Cette augmentation est, en partie, attribuable à la part croissante des produits de haute technologie dans les exportations totales, ces exportations provenant à 80% de la région métropolitaine de Montréal¹⁰. L'autre facteur déterminant est la faiblesse du dollar canadien par rapport au dollar américain.

L'augmentation des investissements étrangers est une autre conséquence de cette mondialisation des échanges. De fait, la croissance des grandes entreprises et des sociétés multinationales repose sur leur expansion outre frontières. Au cours de la période 1990-2000, le Canada a réussi à accaparer environ 3% du total mondial des investissements directs étrangers (incluant les fusions, les acquisitions et les nouvelles implantations). Une bonne proportion de ces investissements étrangers au Québec provient des États-Unis (68%), le deuxième pays en importance étant la France (9%)¹¹. Les États-Unis, quant à eux, attirent près de 25% des investissements directs étrangers. (voir le tableau 2-6)

¹⁰ Montréal Technovision, Indicateurs de performance 2001 – Montréal Métropolitain, 2002.

¹¹ Investissement Québec, 2002. Les données présentées concernent la période 1995-2001. La position de la France en 2000 est exceptionnelle ! Elle est due à l'acquisition de deux entreprises canadiennes majeures (Seagram et Newbridge).

Tableau 2-6

Entrées d'investissements directs étrangers en Amérique du Nord

	1999	2000	2001	2002
E.U.				
Entrées (milliards \$ US)	301,0	287,7	183,0	183,1
% du total mondial	27,6	21,9	23,5	23,4
% variation, annuel	68,9	-4,4	-36,4	0,0
% du PIB	3,2	2,9	1,8	1,7
CANADA				
Entrées (milliards \$ US)	25,2	62,8	28,3	29,8
% du total mondial	2,3	4,8	3,6	3,8
% variation, annuel	11,9	149	-55	5,3
% du PIB	3,8	8,8	4,0	4,1

Source : Société pour l'expansion des exportations, août 2001.

La région métropolitaine de Montréal bénéficie également de cette situation. Au cours des dernières années, le redressement économique de la région métropolitaine de Montréal s'est notamment accompagné d'une grande proportion d'investissements effectués par les sociétés étrangères, représentant près de 50% des investissements privés totaux en 2000¹².

On retrouve sur le territoire régional montréalais environ 1100 filiales de compagnies internationales¹³, celles-ci étant responsables de la grande majorité des investissements étrangers.

On retrouve également dans la région métropolitaine de Montréal plus de soixante agences et organisations internationales, dont une bonne partie dans le quartier international de Montréal. Pensons à l'OACI et plus récemment à l'Agence mondiale antidopage. Des initiatives récentes s'inscrivent dans ce processus de globalisation, telles que la zone de commerce international de Montréal à Mirabel et le Quartier international à Montréal.

L'essor économique de la région métropolitaine de Montréal est donc largement attribuable à son voisin américain, en sa qualité d'investisseur et de marché potentiel. On peut toutefois s'interroger sur la faiblesse du dollar canadien comme facteur déterminant de cette réalité et sur les conséquences que pourrait avoir, sur notre économie, un renforcement de notre monnaie. Cela dit, la libéralisation des échanges commerciaux joue actuellement en faveur de la région métropolitaine montréalaise.

¹² Montréal international, 2001, Bilan économique du Grand Montréal 2000.

¹³ E&B Data.

2.2.3 Métropolisation de l'économie

La libéralisation des échanges atténue l'importance de l'unité « nation » comme mesure économique. On assiste d'une part à la consolidation de grands blocs économiques supranationaux (Union européenne, Amérique du Nord), d'autre part à la « métropolisation » de l'économie.

Les régions métropolitaines sont bien sûr les espaces dans lesquels s'incarne physiquement la croissance économique des nations. Mais, elles deviennent aussi les conditions indispensables de cette croissance : la convergence des forces du savoir et de la créativité, la proximité des lieux de décision et des services, l'accès aux réseaux d'échange mondiaux, la spécialisation économique permettent aux grandes métropoles d'offrir l'environnement essentiel à l'innovation et à la compétitivité. Les régions métropolitaines produisent maintenant l'essentiel des PIB nationaux. Elles deviennent, avec leurs grands sièges sociaux et leurs nouveaux carrefours internationaux, des « donneurs d'ordre » de premier plan.

Les nations ont donc besoin de leurs métropoles; elles doivent contribuer, par leurs politiques et leurs programmes, à renforcer leurs atouts, à développer leurs avantages.

Les initiatives récentes du gouvernement du Québec sont des exemples de développement de cette fonction métropolitaine de support aux « milieux innovateurs » (ex.: Cité du multimédia, Cité du commerce électronique, Cité de la biotechnologie et de la santé humaine, Carrefours de la nouvelle économie, etc.), comme peut l'être la création des « technoparcs » (Parc scientifique et de haute technologie de Laval, Technoparc de Montréal, de l'arrondissement Saint-Laurent ...).

2.2.4 Menaces et opportunités pour la région métropolitaine de Montréal

Ainsi, l'atténuation ou la disparition des barrières commerciales entre États provoque une double dynamique. D'une part, les marchés s'élargissent et la concurrence devient plus vive entre les entreprises (sur les marchés extérieurs et intérieurs). D'autre part, l'environnement d'affaires et de vie qu'offrent les métropoles devient critique pour affronter ou pour développer cette concurrence.

Les « métropoles – régions » sont donc appelées à se doter des moyens pour mettre en œuvre des « conditions gagnantes » face à la concurrence pour les capitaux, les ressources humaines qualifiées et les lieux de pouvoir ou d'influence.

Elles doivent aussi se doter de stratégies régionales, qui vont permettre à leur secteur productif de biens et de services de rester performant dans un environnement économique nouveau, complexe à maîtriser et en transformation rapide.

À bien des égards, la région de Montréal dispose de plusieurs atouts pour profiter davantage encore, aux plans économique et social, des nouvelles opportunités qu'offrent la globalisation des marchés et le développement de la nouvelle économie. Mais ces opportunités s'accompagnent aussi de menaces. Si la région ne sait pas mettre en valeur ses forces par des stratégies efficaces et si elle ne dispose pas des leviers utilisés par les autres régions métropolitaines, elle aura tendance à avoir une croissance plus lente et à se marginaliser dans l'ensemble nord-américain.

2.3 LES NOUVEAUX TERMES DE LA CONCURRENCE

Les transformations démographiques et économiques mondiales changent radicalement la façon dont les régions métropolitaines maintiennent et développent leurs avantages concurrentiels.

Dans un contexte industriel et de production de masse, la clef du succès se résume à une question de coût. Les avantages concurrentiels d'une région sont alors basés sur la proximité de ressources naturelles et de la main-d'œuvre, sur les bas coûts de production des entreprises (soutenus par les mesures d'incitation fiscales), ainsi que sur l'accessibilité aux marchés par différentes infrastructures de transport.

Les municipalités bâtissent alors leurs stratégies de développement selon un modèle traditionnel d'offre du plus bas coût. Les outils utilisés sont la diminution des coûts de location via des « incitatifs » fiscaux, le financement par le biais de subventions, la vente de terrains à des prix plus que concurrentiels. Cette approche a pour effet de faire des villes d'une même région métropolitaine des compétitrices potentielles, surtout lorsque leurs revenus dépendent essentiellement de leur assiette foncière.

De plus, cette stratégie comporte une limite importante. Dès que la subvention disparaît, l'entreprise risque de déménager si d'autres facteurs compétitifs demeurent absents.

Dans une économie postindustrielle globalisée, ces avantages au niveau des coûts sont insuffisants. La marge concurrentielle d'une ville-région réside aussi dans sa capacité à mobiliser des ressources humaines créatives, pour innover, créer de nouveaux produits et services, supporter le développement généré par les nouvelles technologies et mettre en place des réseaux qui unissent le savoir et la technologie. Cette qualité est essentielle, puisque la compétition se joue d'abord, dans la création et l'innovation puis dans la capacité d'intégrer rapidement les nouvelles technologies, sources de valeur ajoutée.

Dans la nouvelle économie du savoir, la stratégie maîtresse des régions métropolitaines doit passer de la recherche du bas coût à la recherche de la qualité.

Dans ce contexte, les municipalités d'une même région métropolitaine doivent se concerter et se coordonner pour agir sur les aspects stratégiques qui débordent les frontières locales (ex. : qualité du paysage, qualité de l'air, installations et équipements culturels et de loisirs, universités, centres de recherche, etc.) et surtout développer une offre d'envergure, plus complexe que celle de niveau local et capable de concurrencer les autres régions métropolitaines. Le niveau métropolitain se voit ainsi investi d'une mission plus large que la simple fourniture de services aux habitants. Il doit :

- façonner un milieu d'accueil favorable au développement économique;
- rassembler les acteurs du développement autour d'une vision et d'une stratégie;
- disposer des moyens pour assurer la compétitivité de la région;
- soutenir les initiatives des entreprises.

À l'avenir, les régions métropolitaines qui attirent, conservent et développent le talent et la qualité seront les gagnantes, les autres les perdantes. La région métropolitaine de Montréal devra se distinguer et faire valoir ses avantages comparatifs pour profiter de la croissance continentale. Son défi est celui de la compétitivité et de la capacité de s'adapter rapidement au changement.

Pour définir les véritables avantages comparatifs et la stratégie de développement de la région métropolitaine de Montréal, il faut d'abord poser un jugement objectif sur sa situation, en comparaison de celle des autres métropoles. Le chapitre suivant présente ce constat.

À l'échelle mondiale, deux tendances lourdes auront, au cours des prochaines décennies, un impact direct sur l'environnement dans lequel évoluera la région métropolitaine de Montréal :

- une transformation démographique et spatiale marquée par :
 - une urbanisation croissante à l'échelle planétaire et nord-américaine, avec une augmentation du nombre de métropoles de plus de 1 million d'habitants;
 - une diminution du taux de fertilité dans les pays industrialisés sauf aux États-Unis, les rendant tributaires de l'immigration pour alimenter leur croissance;
 - une polarisation de la richesse dans les pays développés, particulièrement ceux où les efforts en recherche et développement et en intégration des nouvelles technologies sont les plus intensifs.
- une transformation de l'économie sous l'effet du développement des technologies de l'information et des communications et de la libéralisation des échanges commerciaux.

On assiste d'une part, à la consolidation de grands blocs économiques supranationaux, et d'autre part, à la « métropolisation » de l'économie. Les régions métropolitaines sont bien sûr les espaces dans lesquels s'incarne physiquement la croissance économique des nations. Mais, elles deviennent aussi les cadres indispensables de cette croissance : la convergence des forces du savoir et de la créativité, la proximité des lieux de décision et des services, l'accès aux réseaux d'échange mondiaux et la spécialisation économique permettant aux grandes métropoles d'offrir l'environnement essentiel à l'innovation et à la compétitivité. Les nations ont donc besoin de leurs régions métropolitaines; elles doivent contribuer, par leurs politiques et leurs programmes, à renforcer leurs atouts, à développer leurs avantages, et ce, en leur laissant le contrôle de leur développement.

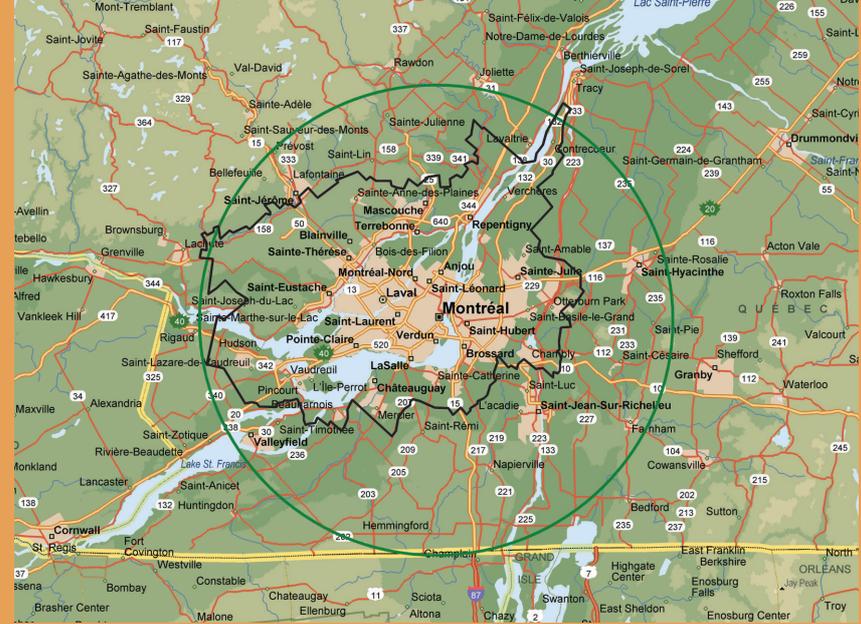
La croissance démographique et la tendance à l'urbanisation augmentent le nombre de régions métropolitaines de grande taille et donc la concurrence pour la région métropolitaine de Montréal. La masse critique, les économies d'échelle et le taux de croissance élevé que ces régions métropolitaines peuvent atteindre constituent autant de facteurs d'attraction de la main-d'œuvre et des capitaux qui menacent les régions de plus petite taille. Ces agglomérations sont confrontées à des coûts sociaux et environnementaux liés à l'accroissement de la taille qui peuvent cependant constituer des obstacles au développement économique.

Ne pouvant se distinguer par une forte croissance démographique et par ailleurs largement tributaire de l'immigration dont l'importance doit être soulignée dans la croissance démographique nord-américaine, la région métropolitaine de Montréal devra identifier les outils de son développement comme région métropolitaine de taille moyenne. Dans la nouvelle économie du savoir, la stratégie de la métropole devra passer de la recherche du bas coût à la recherche de la qualité.

Sa localisation géographique, en périphérie du nord-est du continent et loin des marchés asiatiques et latino-américains, constitue un handicap. Par contre, l'ensemble continental et son dynamisme économique dominant sont des réalités qui doivent s'imposer en priorité. La région métropolitaine de Montréal se situe d'abord en Amérique du Nord et c'est à l'intérieur de ce grand ensemble qu'elle est prioritairement en compétition pour assurer le maintien du niveau de vie de sa population et son enrichissement social et culturel dans une perspective de développement culturel.

À bien des égards, la région métropolitaine de Montréal dispose de plusieurs atouts pour profiter davantage encore, aux plans économique et social, des nouvelles opportunités qu'offrent la globalisation des marchés et le développement de la nouvelle économie. Mais ces opportunités s'accompagnent aussi de menaces. Si la région ne sait pas mettre en valeur ses forces par des stratégies efficaces, si les municipalités qui la compose entretiennent un climat néfaste de concurrence entre elles, et si elle ne dispose pas des leviers utilisés par les autres métropoles, elle aura tendance à connaître une croissance plus lente et à se marginaliser de l'ensemble nord-américain.

3. La région métropolitaine de Montréal : situation et performance



La région métropolitaine de Montréal : situation et performance

La pertinence et la possibilité de mesurer la « performance » comparative d'une région métropolitaine sont récentes. Elles découlent directement des tendances lourdes de l'urbanisation et de la mondialisation des échanges. Les agglomérations urbaines attirent une part de plus en plus importante de la population, de la richesse et des problèmes sociaux et environnementaux de la planète. Parallèlement, la globalisation de l'économie place les ensembles régionaux en concurrence directe pour le développement et les expose à des nouvelles menaces et à de nouveaux défis.

La comparaison a donc ses limites : toutes les dimensions de la performance ne sont pas actuellement mesurées au niveau métropolitain et les indicateurs existants ne correspondent pas toujours aux réalités qu'il s'agit d'apprécier. Les données historiques sont souvent absentes, rendant difficile la compréhension des tendances. L'analyse des données existantes, même instantanées, est cependant très instructive, en ce qu'elle permet de mieux situer puis de comprendre la région métropolitaine de Montréal dans l'ensemble nord-américain.

Le contenu de la section présente une synthèse des informations obtenues de multiples sources sur les différentes dimensions du développement métropolitain.

3.1 L'APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

Dans son récent document de réflexion sur le rôle de la gouvernance métropolitaine intitulé « Mieux vivre dans la ville – le rôle de la gouvernance métropolitaine », l'Organisation pour la coopération et le développement économique (OCDE) pose en ces termes le défi que doivent relever les responsables du développement des métropoles du 21^e siècle :

« Parvenir à bien doser les mesures qui, d'un côté, favorisent la compétitivité et, de l'autre, contribuent à améliorer la cohésion sociale et la qualité de la vie, constitue un défi majeur pour les responsables des grandes villes. Les élus doivent trouver le juste équilibre à établir entre développement et redistribution ainsi qu'entre la poursuite d'objectifs internationaux et la satisfaction des aspirations locales. »

Sans une économie urbaine concurrentielle, les progrès social, culturel et environnemental sont limités. Par ailleurs, il est maintenant reconnu que de meilleures conditions environnementales, sociales et culturelles constituent des facteurs déterminants de la compétitivité des régions métropolitaines.

Dans la poursuite de cette finalité ultime qui est d'améliorer le bien-être de l'individu (défini en termes de bonheur, d'harmonie, de plénitude, de réalisation de soi...), l'ambition des collectivités publiques se limite à une finalité intermédiaire qui consiste à développer un environnement favorable à la satisfaction des besoins et à l'épanouissement de chacun. Un contexte qui peut se caractériser en quatre points :

- un environnement économique générateur de richesse;
- un environnement social inclusif et équitable et un environnement culturel enrichissant;
- un environnement naturel sain et durable;
- un aménagement du territoire fonctionnel et répondant aux besoins des citoyens.

La performance métropolitaine est donc présentée sur ces quatre dimensions.

3.1.1 La performance économique

La croissance économique métropolitaine est mesurée par le produit intérieur brut (PIB), qui estime la valeur totale des biens et des services produits dans la région et par le PIB par habitant, qui mesure indirectement le niveau de vie de la population. Les indicateurs de performance sont regroupés selon les trois sources de croissance suivantes :

- la demande finale des ménages de la région métropolitaine de Montréal et québécois, qui est liée à la taille de la population régionale et à son pouvoir d'achat. Les indicateurs utilisés sont :
 - la taille de la population;
 - la croissance de la population entre 1990 et 2000.
- les exportations, qui visent à satisfaire la demande de consommation sur les marchés extérieurs. Les indicateurs utilisés sont :
 - la taille des aires de marché dans un rayon de 1 000 km;
 - le montant des exportations manufacturières par habitant;
 - le montant des exportations manufacturières par habitant, hors ALENA.
- la capacité d'attirer dans la région métropolitaine de Montréal les facteurs de production dans les secteurs en croissance, qu'il s'agisse de ressources humaines ou de capitaux. Les indicateurs retenus sont :
 - le taux de « diplomation » universitaire;
 - les coûts d'implantation et d'exploitation des entreprises;
 - le classement des régions favorables au démarrage des entreprises;
 - le classement des régions favorables à la croissance des nouvelles entreprises;
 - les emplois dans les industries du haut savoir.

3.1.2 Les performances sociale et culturelle

Une collectivité doit assurer la satisfaction de certains besoins sociaux et culturels, allant de l'intégration des exclus jusqu'à la prise en compte des besoins d'épanouissement de niveau supérieur. Il convient donc d'apprécier cette performance, aux plans social et culturel. Quel est l'importance de l'exclusion, de l'équité dans la répartition de la richesse, la capacité de répondre aux besoins de base (santé, sécurité, logement, alimentation, transport, éducation) ?

Les indicateurs suivants ont servi à dresser le portrait de la performance régionale :

- Démographie
 - âge médian;
 - proportion des jeunes;
 - ménages d'une seule personne;
 - familles monoparentales (soutien féminin).
- Habitat et propriété
 - ménages propriétaires.
- Diversité culturelle
 - langues parlées à la maison.
- Sécurité
 - nombre de crimes enregistrés contre la personne par 1 000 habitants;
 - nombre de crimes enregistrés contre la propriété par 1 000 habitants.
- Éducation de base
 - population de 25 ans et plus n'ayant pas terminé le secondaire.
- Pauvreté
 - proportion des ménages locataires affectants 35% et plus de leur revenu au logement;
 - taux de chômage.
- Logement social
 - nombre de logement social par 1 000 ménages.

3.1.3 La performance environnementale

La mesure de la performance environnementale est présentée selon la logique suivante :

- la région métropolitaine est dotée d'un capital naturel, dont l'importance est mesurée par les superficies occupées et réservées :
 - superficie du territoire;
 - densité de population;
 - superficie du territoire agricole;
 - couvert forestier;
 - superficie de forêt protégée;
 - aires protégées (parcs, habitats fauniques);
- les activités humaines prélèvent sur ce capital de diverses façons : il s'agit de mesurer la consommation;
- la société gère ses matières résiduelles et réhabilite les milieux naturels qu'elle a dégradés;
- la collectivité protège et conserve une partie de son capital naturel.

Les indicateurs ayant servi à évaluer ces aspects de la performance environnementale sont les suivants :

- Gestion de l'eau
 - Consommation totale d'eau par habitant (m³ par jour);
 - Volume totale d'eaux usées traitées par habitant (m³ par jour).
- Qualité de l'air
 - Nombre de jours de mauvaise qualité de l'air.
- Matières résiduelles
 - Matières résiduelles : génération kg/h/jour;
 - Matières recyclées (%).

Il faut signaler ici la relative pauvreté des mesures disponibles dans le champ environnemental et la difficulté à dresser un portrait objectif de la situation et des tendances dans certains domaines. Dans le chapitre 6, la section traitant du défi environnemental permettra d'élargir les perspectives au-delà des indicateurs présentés ci-dessous.

3.1.4 Les régions métropolitaines de référence

La mesure de la performance comparative de la région métropolitaine de Montréal doit prendre en compte le fait que les métropoles évoluent dans de grands ensembles économiques, sociaux et culturels qui conditionnent encore en grande partie leur performance, malgré l'atténuation des mesures protectionnistes au niveau des États et le rôle toujours réel de ces derniers dans tous les champs de l'activité collective et individuelle.

La région métropolitaine de Montréal appartient en premier lieu à l'ensemble nord-américain. Sa performance doit donc d'abord être comparée à celle des autres régions métropolitaines du Canada et des États-Unis, même si elle est en concurrence au niveau mondial et même si des références pertinentes sur telle ou telle dimension du développement métropolitain peuvent être trouvées partout dans le monde.

La comparaison sur la performance se fera donc avec les régions métropolitaines du Canada et des États-Unis.

Statistique Canada et le U.S. Census Bureau, constituant les principales sources statistiques en Amérique du Nord, la majorité des données disponibles sont compilées et présentées selon les normes de division territoriale de ces organismes.

La présente étude compare donc les régions métropolitaines nord-américaines sur la base des MSA et des PMSA définies par le U.S. Census Bureau et des RMR définies par Statistique Canada :

- le U.S. Census Bureau définit une région métropolitaine (Metropolitan Area) comme un noyau urbain comptant au moins 50 000 habitants, entouré de communautés entretenant avec lui d'étroites relations économiques et sociales. L'ensemble doit représenter un minimum de 100 000 personnes. Une « Metropolitan Area » est dénommée « Metropolitan Statistical Area (MSA) » lorsqu'elle n'est pas directement associée à une autre « Metropolitan Area » et qu'elle est entourée de « counties » non métropolitains. Atlanta, Saint-Louis, Pittsburgh et San Diego constituent des MSA. Lorsqu'une « Metropolitan Area » compte 1 million et plus d'habitants, elle peut être scindée en deux aires statistiques ou plus, appelées « Primary Metropolitan Statistical Area (PMSA) », chaque PMSA répondant à la définition d'une « Metropolitan Area ». Quand des PMSA sont établies, la grande région métropolitaine prend alors le nom de « Consolidated Metropolitan Statistical Area (CMSA) ». La région métropolitaine de Washington-Baltimore est l'exemple le plus explicite d'une CMSA. Notons que 16 des 23 régions métropolitaines retenues sont classées en tant que CMSA;

- Statistique Canada définit une région métropolitaine de recensement (RMR) comme étant formée d'une ou de plusieurs municipalités adjacentes situées autour d'une grande région urbaine (appelée noyau urbain). Un noyau urbain doit compter au moins 100 000 habitants pour former une région métropolitaine de recensement. Pour être incluses dans une RMR, les autres municipalités adjacentes doivent avoir un degré d'intégration élevé avec la région urbaine centrale, lequel est déterminé par le pourcentage de navetteurs établi d'après les données du recensement sur le lieu de travail.

Aux fins de l'analyse comparative, le choix a été fait de retenir les MSA et les PMSA de 2 millions d'habitants et plus. Les principales raisons de ce choix sont les suivantes :

- la RMR de Montréal et aussi la CMM sont plus proches d'une MSA que d'une CMSA. En retenant les MSA, on compare des entités plus semblables. Le choix des CMSA aurait exclu en pratique plusieurs métropoles de la comparaison en les plaçant dans une classe à part (comme New York l'est, même dans le cas des MSA);
- les données sont généralement plus diversifiées et plus disponibles sur la base des MSA, ce qui est un réel avantage, compte tenu de la difficulté à établir des comparaisons intégrant les régions métropolitaines canadiennes et de l'absence d'indicateurs sur plusieurs dimensions de la performance;
- l'approche consistant à retenir pour le même indicateur dans certains cas des MSA, dans d'autres des CMSA ou encore des MSA pour certains indicateurs et des CMSA pour d'autres a été jugée génératrice de confusion pour le lecteur;
- le choix des CMSA pourrait présenter l'avantage de mieux traduire la concurrence économique que doit affronter la région de Montréal. Les PMSA composant une CMSA entretiennent en effet des liens d'échange. Si ces liens sont générateurs de réelles synergies, l'entité CMSA est alors plus forte que les MSA prises séparément. L'annexe détaillant les mesures comparatives de performance présente certains indicateurs mesurés sur la base des CMSA et des MSA.

Notons que cinq PMSA de 2 millions d'habitants et plus, mais constituant des banlieues d'une ville centrale (« edge cities ») n'ont pas été considérées :

- « Oakland, CA PMSA » avec 2,3 millions de personnes dans la « San Francisco ~ Oakland ~ San Jose, CA CMSA »;
- « Nassau ~ Suffolk, NY PMSA » avec 2,7 millions de personnes et « Long Island, NY PMSA » avec 2,7 millions de personnes dans la « New York ~ Northern New Jersey ~ Long Island, NY ~ NJ ~ CT ~ PA CMSA/NECMA »;
- « Orange, CA PMSA » avec 2,8 millions de personnes et « Riverside ~ San Bernardino, CA PMSA » avec 3,2 millions de personnes dans la « Los Angeles ~ Riverside ~ Orange, CA CMSA ».

Le tableau suivant fournit les données de population des régions métropolitaines nord-américaines de plus de 2 millions d'habitants retenues. Il indique la taille de la population sous deux colonnes. La première présente la taille de la PMSA du noyau urbain dominant, identifié par le nom de la ville principale. La seconde fournit la taille de la population de la CMSA contenant la PMSA. La dernière colonne indique en pourcentage le poids démographique de la PMSA dans la CMSA.

On trouvera à l'annexe cartographique de ce chapitre une carte détaillée et un tableau statistique pour chacune des régions métropolitaines retenues.

Tableau 3-1

Les régions métropolitaines retenues aux fins de comparaison

Rang	Région métropolitaine	MSA-PMSA Population 2000	Rang	CMSA Population 2000	Rang	PMSA/ CMSA
1	Atlanta	4 036 630	9			
2	Baltimore	2 493 611	17			
3	Boston	3 319 444	12	5 819 100	7	57,0 %
4	Chicago	8 117 052	3	9 157 540	3	88,6 %
5	Cleveland	2 204 979	22	2 945 831	13	74,9 %
6	Dallas	3 466 201	11	5 221 801	9	66,4 %
7	Denver	2 080 106	23	2 581 506	14	80,6 %
8	Detroit	4 381 236	7	5 456 428	8	80,3 %
9	Houston	4 119 040	8	4 669 571	10	88,2 %
10	Los Angeles	9 344 086	1	16 373 645	2	57,1 %
11	Miami	2 207 391	21	3 876 380	11	56,9 %
12	Minneapolis-St-Paul	3 188 632	14			
13	Montréal	3 474 900	10			
14	New York	9 098 339	2	21 199 865	1	42,9 %
15	Philadelphie	4 946 433	4	6 188 463	6	79,9 %
16	Phoenix	3 207 093	13			
17	Pittsburgh	2 290 409	20			
18	Portland-Vancouver	1 847 738	25	2 265 223	15	81,6 %
19	San Diego	2 716 820	15			
20	San Francisco	1 689 490	26	7 039 362	5	24,0 %
21	Seattle	2 366 406	18	3 554 760	12	66,6 %
22	St-Louis	2 547 700	16			
23	Tampa-St-Petersburg	2 348 178	19			
24	Toronto	4 763 200	6			
25	Vancouver	2 058 700	24			
26	Washington	4 826 619	5	7 608 070	4	96,2 %

Sources : U.S. Census Bureau, Demographic Surveys Division,
Census 2000 Supplementary Survey Profile
Estimation de la population, 2000

↑ Incluant Baltimore

La carte 3-1 indique la localisation de ces régions métropolitaines.

Carte 3-1

Localisation des régions métropolitaines de comparaison



Notes méthodologiques complémentaires

- Dans la présente étude, les termes « région métropolitaine », « région métropolitaine de recensement », « agglomération métropolitaine », « Metropolitan Statistical Area (MSA) », « Primary Metropolitan Statistical Area (PMSA) » sont considérés comme équivalents et sont désignés par le nom de la ville centrale de référence;
- Le territoire de référence utilisé pour compiler les statistiques montréalaises ne correspond pas à celui de la Communauté métropolitaine de Montréal, mais à celui de la RMR de Montréal tel que défini par Statistique Canada;
- Les données, statistiques et indicateurs présentés dans ce rapport proviennent de sources dites fiables et crédibles. Ces sources sont présentées pour chacun des tableaux;
- Les dates de compilation des données, statistiques et indicateurs sont variables. Chaque tableau spécifie la date des données, statistiques et indicateurs qu'il présente.

3.2 LA PERFORMANCE ÉCONOMIQUE

Cette section présente les faits saillants de l'analyse de performance économique.

3.2.1 Création de richesse

- ✓ *Une production intérieure brute qui permet à la région métropolitaine de Montréal de se classer au 19^e rang des économies régionales nord-américaines analysées.*
- ✓ *Un classement qui tient plus au fait de la taille de la population régionale que de sa production par habitant, qui est parmi l'une des plus faibles observées parmi les grandes régions métropolitaines américaines.*
- ✓ *Un PIB par habitant malgré tout élevé au niveau international, le Canada se plaçant au 4^e rang dans le monde.*

Par son produit intérieur brut d'environ 91 milliards de dollars US¹⁵, la région métropolitaine de Montréal se classe au 19^e rang des 26 agglomérations urbaines nord-américaines de plus de 2 millions d'habitants.

Mesurant la valeur de la production, cet indicateur permet d'apprécier l'importance réelle de la région métropolitaine de Montréal en Amérique du Nord. Montréal se situe au même niveau de production que Seattle, Phoenix et San Diego.

Le PIB le plus élevé est celui de New York : 442 milliards de dollars US. Puis, arrivent ensuite les régions de Los Angeles (374 milliards), Chicago (335 milliards), Boston (273 milliards) et Washington (216 milliards).

La région métropolitaine de Toronto se place au 11^e rang avec 157 milliards de dollars US. Vancouver a le PIB le plus faible (57 milliards).

Le PIB peut s'analyser en distinguant deux composantes : la population et le PIB par habitant, qui traduit la richesse individuelle moyenne, donc le niveau de vie.

La région métropolitaine de Montréal occupe le dernier rang avec un PIB par habitant de 26 600 \$ US. La région métropolitaine de Toronto occupe la 23^e place (33 600 \$).

On comprend donc que la place avantageuse qu'occupe la région métropolitaine de Montréal au plan du PIB s'explique plus par sa population (11^e rang) que par sa production par habitant. De sorte que si la croissance démographique de la région de Montréal s'avère plus lente qu'ailleurs, sa place ne pourra être maintenue que par une augmentation plus rapide de son PIB par habitant.

¹⁵ La parité de pouvoir d'achat, calculée par l'OCDE, permet de prendre en compte la différence de niveau de prix entre les États-Unis et le Canada et corrige l'effet artificiel du taux de change. Le PIB 2000 de la région de Montréal est estimé à partir des estimations du Conference Board du Canada et des données de Statistique Canada. La part du PIB de la RMR dans celui du Québec est estimée à 49,4%, selon les données du Conference Board (une part de 55% donnerait une valeur de 101,6 MM \$ de 2000).

Tableau 3-2 Produit intérieur brut (en milliards de dollars US)

Produit intérieur brut (en milliards de dollars US)

Régions métropolitaines	Rang	PIB MM\$	Indice
Atlanta	8	167,4	184
Baltimore	17	95,4	105
Boston	4	273,4	300
Chicago	3	335,1	367
Cleveland	22	82,6	91
Dallas	9	161,5	177
Denver	18	91,8	101
Detroit	10	159,4	175
Houston	7	176,5	193
Los Angeles	2	374,1	410
Miami	24	72,2	79
Minneapolis-St-Paul	12	123,0	135
Montréal	19	91,2	100
New York	1	441,8	484
Philadelphie	6	182,2	200
Phoenix	14	113,5	124
Pittsburgh	23	81,0	89
Portland-Vancouver	25	70,7	78
San Diego	16	106,8	117
San Francisco	15	109,5	120
Seattle	13	118,9	130
St-Louis	20	90,0	99
Tampa-St-Petersburg	21	82,7	91
Toronto	11	157,3	172
Vancouver	26	56,7	62
Washington	5	216,0	237

Sources:
 Canada
 Metro : Conference Board of Canada, 3 juin 2002
 Provinces : Statistique Canada, CANSIM II
 Conversion des \$ CAN en \$ US à partir du PPA : OCDE 2000

États-Unis
 The United States Conference of Mayors :
 The Role of Metro Areas In The US Economy, June 6, 2002
 Gross Metropolitan Product : DRI - WEFA (MSA sauf Boston : NECMA)

PIB - RMR estimé à partir du PIB RMR dans le PIB provincial (CBC, \$ 97) appliquée au PIB des provinces (Stat Can, prix du marché, 2000).
 PPA : 1,21

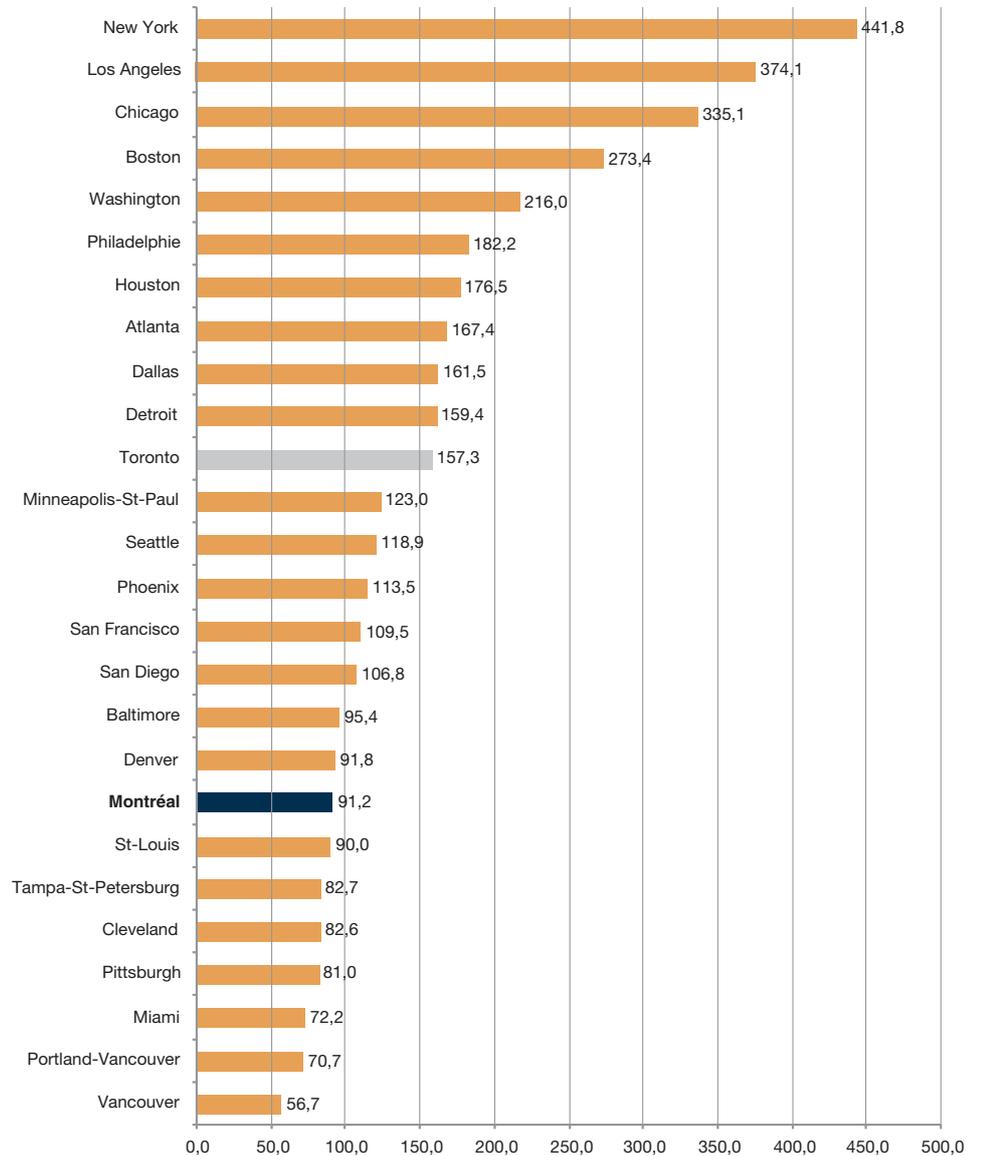


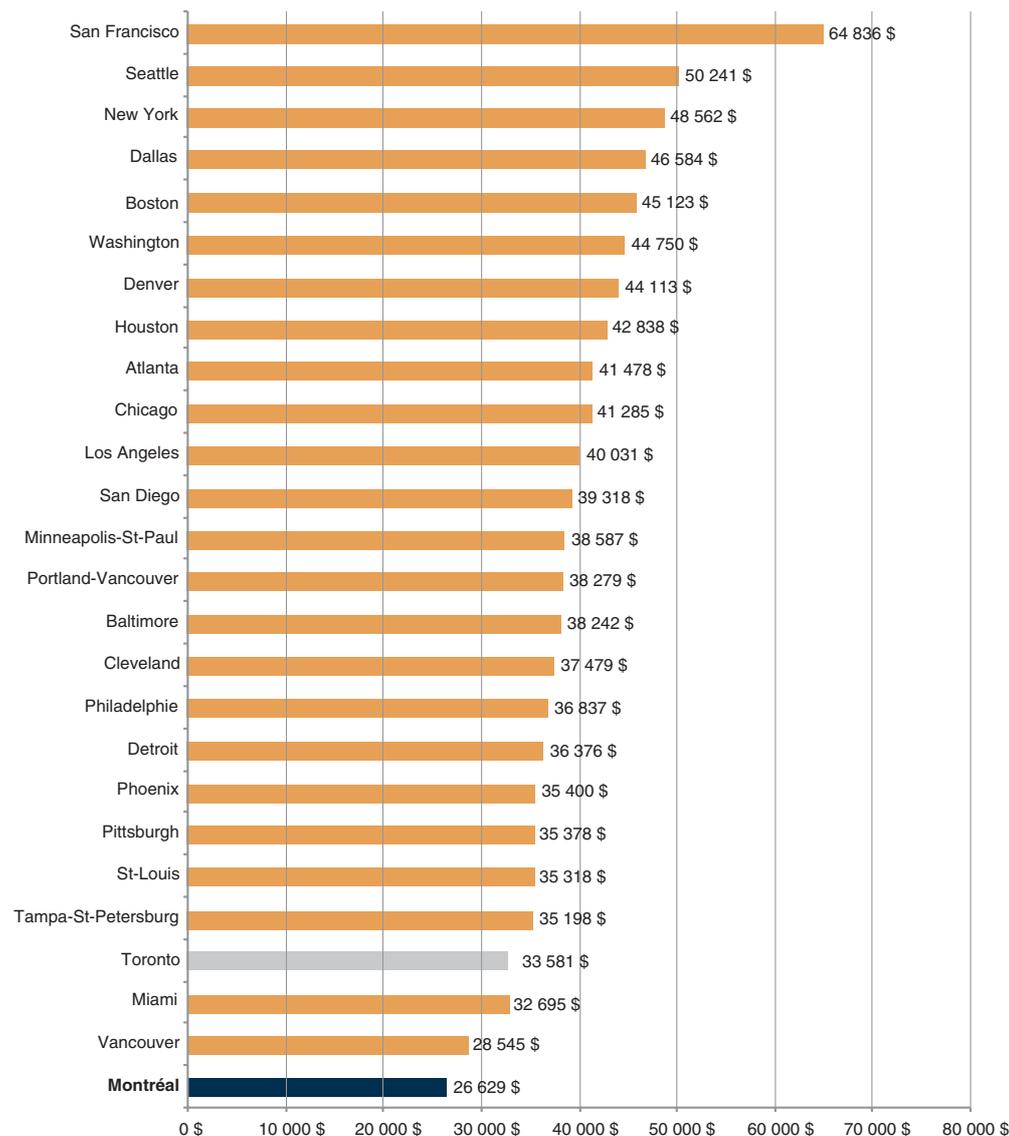
Tableau 3-3 Produit intérieur brut par habitant

Produit intérieur brut par habitant

Région métropolitaine	Rang	PIB par habitant	Indice
Atlanta	9	41 478 \$	156
Baltimore	15	38 242 \$	144
Boston	5	45 123 \$	169
Chicago	10	41 285 \$	155
Cleveland	16	37 479 \$	141
Dallas	4	46 584 \$	175
Denver	7	44 113 \$	166
Detroit	18	36 376 \$	137
Houston	8	42 838 \$	161
Los Angeles	11	40 031 \$	150
Miami	24	32 695 \$	123
Minneapolis-St-Paul	13	38 587 \$	145
Montréal	26	26 629 \$	100
New York	3	48 562 \$	182
Philadelphie	17	36 837 \$	138
Phoenix	19	35 400 \$	133
Pittsburgh	20	35 378 \$	133
Portland-Vancouver	14	38 279 \$	144
San Diego	12	39 318 \$	148
San Francisco	1	64 836 \$	243
Seattle	2	50 241 \$	189
St-Louis	21	35 318 \$	133
Tampa-St-Petersburg	22	35 198 \$	132
Toronto	23	33 581 \$	126
Vancouver	25	28 545 \$	107
Washington	6	44 750 \$	168

Sources:

Canada
 Metro:Conference Board of Canada, 3 juin 2002
 Provinces: Statistique Canada, CANSIM II
 Conversion des \$ CAN en \$ US à partir du PPA : OCDE 2000
 États-Unis
 The United States Conference of Mayors :
 The Role of Metro Areas In The US Economy, June 6, 2002
 Gross Metropolitan Product : DRI - WEFA (MSA sauf Boston : NECMA)
 U.S. Census Bureau, Recensement de la population 2000
 Statistique Canada, Recensement de la population 2001



✓ *Un niveau de vie et une croissance économique plus faibles au Québec.*

Le revenu personnel par habitant aux États-Unis a toujours été plus élevé qu'au Canada. Les données de 1999 indiquent, en effet, que ce ratio était environ 28% plus élevé aux États-Unis qu'au Canada. Le revenu personnel par habitant est encore moins élevé au Québec qu'au Canada. Toujours en 1999, le revenu personnel moyen au Canada surpassait celui du Québec de plus de 8%.

Une étude réalisée en février 2001 par le Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO)¹⁶ permet de constater que la croissance économique du Québec au cours des dernières années a été plus faible que celle du reste du Canada :

- De 1981 à 1999, le PIB réel a augmenté de 45,2% au Québec et de 64,2% dans le reste du Canada. Le PIB réel des Québécois, qui représentait 24,0% du PIB canadien au début des années '80, en représentait seulement 21,9% en 1999;
- Entre 1990 et 1999, le taux de croissance annuel moyen du PIB a été de 2,0% au Québec par rapport à 2,6% dans le reste du Canada;
- Entre 1981 et 1999 le nombre d'emplois a augmenté de 20,4% au Québec. Au cours de la même période, la croissance de l'emploi a été de 31,3% dans le reste du Canada;
- Au cours de la dernière décennie, l'écart entre les taux de croissance de l'emploi s'est accru. Ainsi, entre 1990 et 1999 l'emploi a augmenté de 6,9% au Québec et de 12,4% dans le reste du Canada.

Il n'est donc pas surprenant, dans ce contexte, que la performance de la région métropolitaine de Montréal soit relativement faible comparativement aux autres régions nord-américaines considérées.

3.2.2 Démographie et demande interne

✓ *Une faible croissance démographique.*

✓ *Une croissance démographique largement alimentée par l'arrivée d'immigrants, dont la rétention totale est plutôt faible.*

La croissance économique s'alimente en partie sur la demande finale des consommateurs résidant dans la région. Avec 3,4 millions d'habitants, la région de Montréal occupe le 11^e rang parmi les régions métropolitaines de recensement nord-américaines, juste devant Boston.

¹⁶ Boyer, Marcel. La performance économique du Québec : constats et défis, CIRANO février 2001.

Tableau 3-4 Taille de la population

Taille de la population des régions de base

Région métropolitaine	Rang	Population PMSA	Indice
Atlanta	9	4 036 630	118
Baltimore	17	2 493 611	73
Boston	12	3 319 444	97
Chicago	3	8 117 052	237
Cleveland	22	2 204 979	64
Dallas	10	3 466 201	101
Denver	23	2 080 106	61
Detroit	7	4 381 236	128
Houston	8	4 119 040	120
Los Angeles	1	9 344 086	273
Miami	21	2 207 391	64
Minneapolis-St-Paul	14	3 188 632	93
Montréal	11	3 426 350	100
New York	2	9 098 339	266
Philadelphie	4	4 946 433	144
Phoenix	13	3 207 093	94
Pittsburgh	20	2 290 409	67
Portland-Vancouver	25	1 847 738	54
San Diego	15	2 716 820	79
San Francisco	26	1 689 490	49
Seattle	18	2 366 406	69
St-Louis	16	2 547 700	74
Tampa-St-Petersburg	19	2 348 178	69
Toronto	6	4 682 897	137
Vancouver	24	1 986 965	58
Washington	5	4 826 619	141

Sources:
U.S. Census Bureau, Recensement de la population 2000
Statistique Canada, Recensement de la population 2001

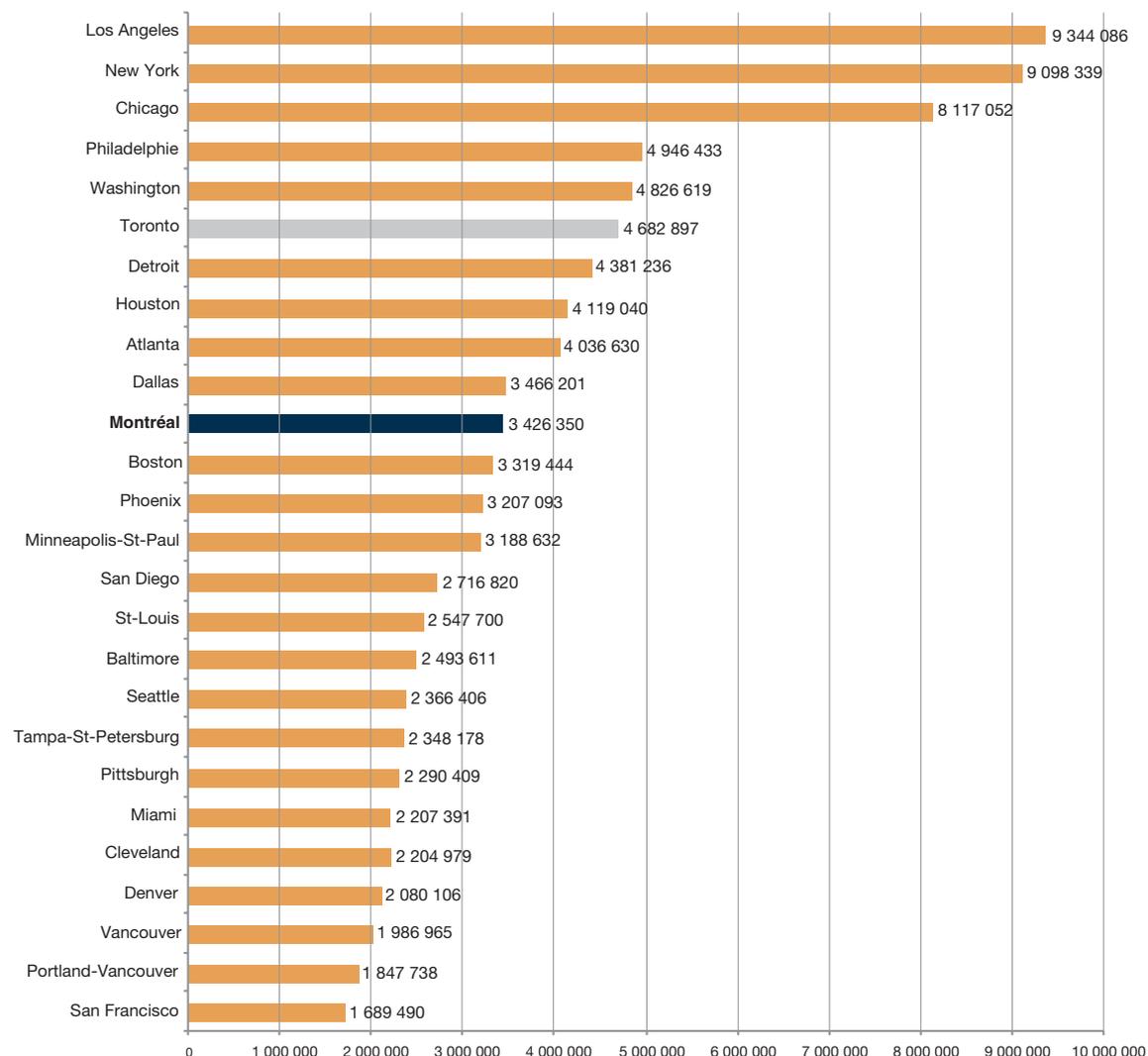
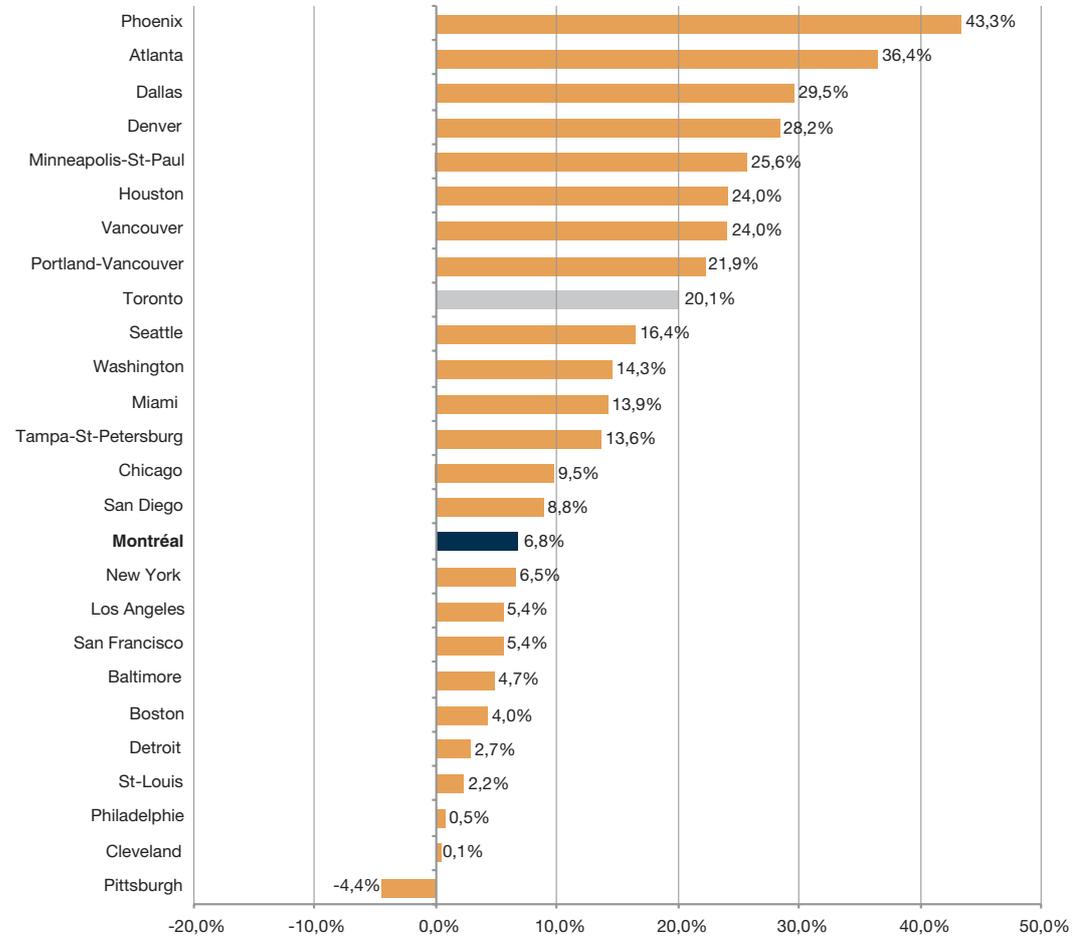


Tableau 3-5 Croissance de la population (1990-2000)

Taux de croissance de la population (1990-2000)

Région métropolitaine	Rang	Croissance	Indice
Atlanta	2	36,4%	537
Baltimore	20	4,7%	69
Boston	21	4,0%	59
Chicago	14	9,5%	141
Cleveland	25	0,1%	2
Dallas	3	29,5%	436
Denver	4	28,2%	416
Detroit	22	2,7%	40
Houston	6	24,0%	354
Los Angeles	18	5,4%	80
Miami	12	13,9%	206
Minneapolis-St-Paul	5	25,6%	378
Montréal	16	6,8%	100
New York	17	6,5%	95
Philadelphie	24	0,5%	7
Phoenix	1	43,3%	639
Pittsburgh	26	-4,4%	-64
Portland-Vancouver	8	21,9%	324
San Diego	15	8,8%	129
San Francisco	19	5,4%	79
Seattle	10	16,4%	242
St-Louis	23	2,2%	33
Tampa-St-Petersburg	13	13,6%	200
Toronto	9	20,1%	297
Vancouver	7	24,0%	354
Washington	11	14,3%	211

Sources:
U.S. Census Bureau
Statistique Canada



Los Angeles et New York arrivent en tête, avec un peu plus de 9 millions d'habitants chacune. Toronto est au 6^e rang. Vancouver occupe l'avant-dernier rang, avec tout près de 2 millions de personnes.

Ainsi, au plan démographique, la taille de la région métropolitaine de Montréal est respectable dans l'ensemble nord-américain; elle permet d'atteindre des masses critiques.

La croissance démographique de la région métropolitaine de Montréal a été particulièrement faible. Au cours des dix dernières années, elle a connu une augmentation de 6,8%. La région de Montréal se classe parmi les 13 régions ayant connu une croissance inférieure à 10% durant cette période, avec Chicago, New York, Los Angeles, San Francisco, Baltimore, Boston et Philadelphie.

Près de la moitié des agglomérations considérées ont connu un taux de croissance démographique au moins deux fois plus élevé que celui de la région métropolitaine de Montréal. D'autant plus que les données du dernier recensement américain indiquent une croissance démographique beaucoup plus forte que celle anticipée antérieurement. Avec un taux de fécondité aux États-Unis de 2,08 enfants par femmes, ce qui est largement supérieur à celui du Canada qui s'élève à 1,52 enfant/femme en 1999, l'écart de population entre les États-Unis et le Canada devrait continuer à s'accroître.

L'analyse par région géographique permet cependant de constater que la région de Montréal performe relativement bien à l'intérieur des agglomérations du Nord-Est américain. La croissance démographique observée pour l'agglomération de Montréal entre 1990 et 2000 a été supérieure à celle des régions de Baltimore, Boston, Philadelphie, Cleveland et Pittsburgh.

Sur tout le continent, les trois agglomérations où la croissance démographique a été la plus forte sont Phoenix (43%), Atlanta (36%) et Dallas (30%) soit les régions sud des États-Unis. La région de Toronto a connu une hausse de 20% et Vancouver de 24%.

Plusieurs études ont fait ressortir, au cours des dernières années, le dynamisme économique et démographique des villes de l'ouest et du sud de l'Amérique du Nord. Cette tendance lourde peut être illustrée à partir de la croissance démographique des régions métropolitaines de plus de 2 millions de personnes qui ont été considérées dans le cadre de l'étude. Ainsi, en 1980, les régions métropolitaines du Nord-Est représentaient 38% de l'ensemble de la population des 26 agglomérations recensées. En 2000, cette proportion était de 34%.

La croissance de la population est en partie alimentée par l'immigration. Une estimation de la part de l'immigration dans la croissance des agglomérations montre, qu'au cours des dernières années, plus de la moitié de la croissance de la

région de Montréal a été générée par l'immigration. Ce pourcentage la place au 5^e rang avec Los Angeles, après Toronto et San Francisco (80%), Miami et Vancouver (70%).

Par ailleurs, la rétention des immigrants dans la région métropolitaine de Montréal est plus faible qu'à Toronto ou Vancouver. Entre 1991 et 1996, elle peut être estimée à environ 56%, alors qu'elle atteint 82% à Toronto et 68% à Vancouver.

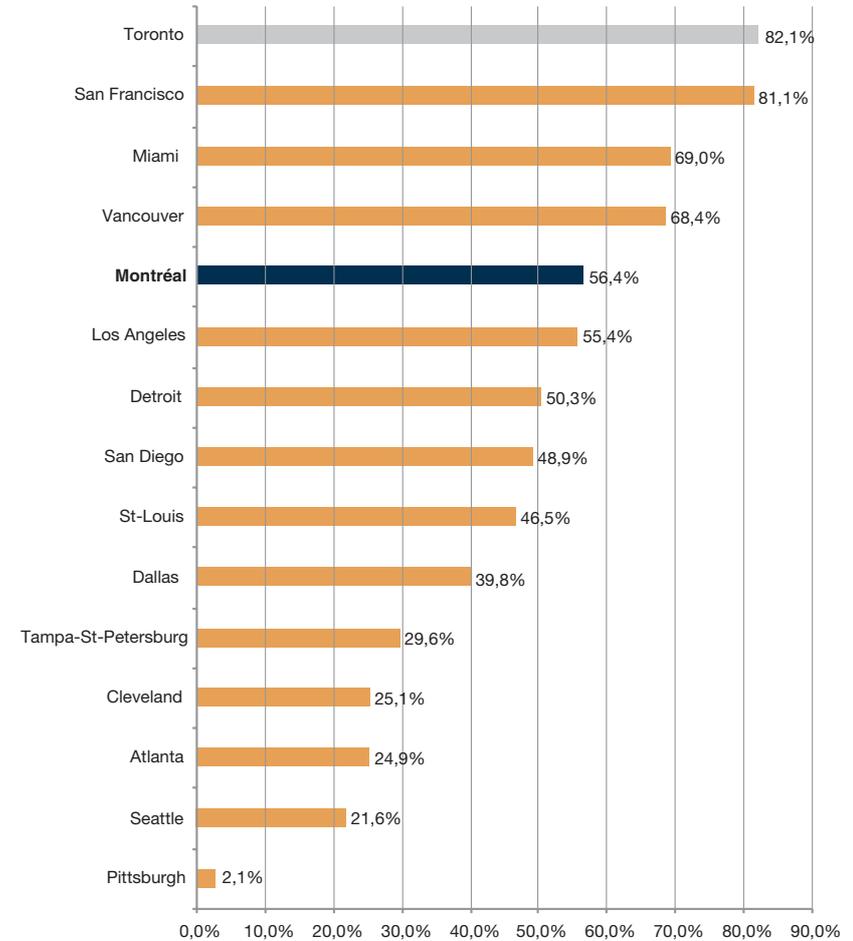
Tableau 3-6 Part de l'immigration dans la croissance démographique

Part de l'immigration dans la croissance démographique

Région métropolitaine	Rang	Croissance population	Croissance de l'immigration	Part de l'immigration	Indice
Atlanta	13	1 152 698	287 389	24,9%	44
Boston		363 565	nd	nd	
Chicago		917 720	nd	nd	
Cleveland	12	86 169	21 658	25,1%	45
Dallas	10	1 184 519	471 155	39,8%	71
Denver		601 366	nd	nd	
Detroit	7	269 257	135 341	50,3%	89
Houston		938 557	nd	nd	
Los Angeles	6	1 842 116	1 020 036	55,4%	98
Miami	3	683 655	471 479	69,0%	122
Minneapolis-St-Paul		430 030	nd	nd	
Montréal	5	1 17 540	66 300	56,4%	100
New York		1 632 897	nd	nd	
Philadelphie		295 444	nd	nd	
Phoenix		1 013 378	nd	nd	
Pittsburgh	15	-36 116	-768	2,1%	4
Portland-Vancouver		471 747	nd	nd	
San Diego	8	315 817	154 313	48,9%	87
San Francisco	2	761 839	617 957	81,1%	144
Seattle	14	584 460	125 974	21,6%	38
St-Louis	9	111 259	51 788	46,5%	83
Tampa-St-Petersburg	11	328 038	97 032	29,6%	52
Toronto	1	364 824	299 415	82,1%	145
Vancouver	4	229 075	156 660	68,4%	121
Washington		881 675	nd	nd	

Sources:
U.S. Census Bureau, Recensement 1990 et 2000
Statistique Canada, Recensement 1991 et 1996

Notes:
La part d'immigration dans la croissance de la population est déterminé à partir de la variation d'immigrants sur la croissance de la population totale. La croissance de la population et la croissance d'immigrants sont calculées entre 1991 et 1996 pour les RMR et entre 1990 et 2000 pour les MSA et CMSA (les années de recensement du Canada et des Etats-Unis).
La population des zones métropolitaines de 1990-1991 tient compte des délimitations des territoires métropolitains de 2000-2001.



La capacité actuelle d'alimenter la croissance démographique de la région métropolitaine de Montréal par l'immigration est donc limitée, même si la part de la population immigrante dans la population totale de la région est de seulement 18%, contre 42% à Toronto et 35% à Vancouver.

Le rapport entre la démographie et la croissance économique est complexe. La croissance démographique alimente la croissance de la demande interne et stimule la base économique. Inversement, le dynamisme économique est un facteur attractif des ménages.

La croissance, qu'elle soit économique ou démographique, est polarisée dans l'espace, en ce sens qu'elle ne se développe pas de façon uniforme sur le continent nord-américain. Ainsi, différents modèles de croissance coexistent sur le continent, comme on le verra plus loin.

Un des enjeux pour la région métropolitaine de Montréal sera de cerner le modèle de croissance qui lui est le mieux adapté.

3.2.3 Marchés extérieurs et exportations

- ✓ *Un vaste marché de consommateurs dans le nord-est américain, mais une forte concurrence sur ce marché et un accès imparfait à partir de Montréal.*
- ✓ *Une exportation surtout dirigée vers les États-Unis, plus faible en dehors de l'ALENA.*

La proximité des marchés est souvent mentionnée comme un avantage pour la région de Montréal. Avec près de 80 millions de consommateurs résidant à moins de 1 000 km du centre de l'agglomération, Montréal est cependant au 13^e rang sur les 26 agglomérations étudiées au niveau de l'aire de marché.

Pittsburgh et Cleveland ont l'aire de marché la plus étendue, avec près de 140 millions de consommateurs, suivis de Toronto, avec 130 millions, traduisant ainsi l'importance démographique de la région géographique des Grands Lacs.

Boston est comparable à Montréal (80 millions). New York atteint 97 millions de consommateurs.

L'avantage de la région de Montréal n'est donc pas très marqué, d'autant plus que l'agglomération est excentrée et que ce marché est également celui des autres grandes agglomérations américaines. De plus, il n'y a pas de rapport direct entre la taille de marché et le PIB.

Par ailleurs, l'accès rapide aux consommateurs du Nord-Est américain, grâce aux liens routiers et ferroviaires, est un atout. La situation de Montréal sous cet angle présente quelques faiblesses (frontières, nombres d'autoroutes, accès aux autoroutes).

La valeur par habitant des exportations manufacturières de la région métropolitaine de Montréal est d'environ 3 300 \$ US, plaçant Montréal au 8^e rang avec Boston et San Diego. Seattle (14 000 \$), Détroit (6 300 \$), Miami (5 500 \$), San Francisco (5 400 \$), Portland (5 000 \$), Houston (4 800 \$) et Minneapolis (4 300 \$) viennent en tête de la liste.

Tableau 3-7 Taille des marchés (aire des marchés)

Taille des marchés (aire des marchés)

Région métropolitaine	Rang	Population - 1000 km	Indice
Atlanta	8	100 413 775	127
Baltimore	6	117 589 184	148
Boston	12	80 414 233	101
Chicago	10	95 682 235	121
Cleveland	2	139 875 990	176
Dallas	14	49 947 086	63
Denver	25	16 713 127	21
Detroit	4	121 260 367	153
Houston	16	45 757 805	58
Los Angeles	18	41 554 999	52
Miami	23	22 627 718	29
Minneapolis-St-Paul	15	46 365 416	58
Montréal	13	79 316 277	100
New York	9	97 233 041	123
Philadelphie	7	108 373 105	137
Phoenix	20	38 154 868	48
Pittsburgh	1	140 535 580	177
Portland-Vancouver	22	25 787 958	33
San Diego	19	41 394 384	52
San Francisco	21	38 080 934	48
Seattle	24	17 735 937	22
St-Louis	11	95 651 820	121
Tampa-St-Petersburg	17	43 039 562	54
Toronto	3	128 574 790	162
Vancouver	26	16 095 937	20
Washington	5	120 685 584	152

Sources:
 U.S. Census, U.S. Bureau of the Census, 1996 estimates
 Statistique Canada, Recensement de 1996
 Mexique Investment Board par Environmental Systems Research
 Institute (ESRI), 1996

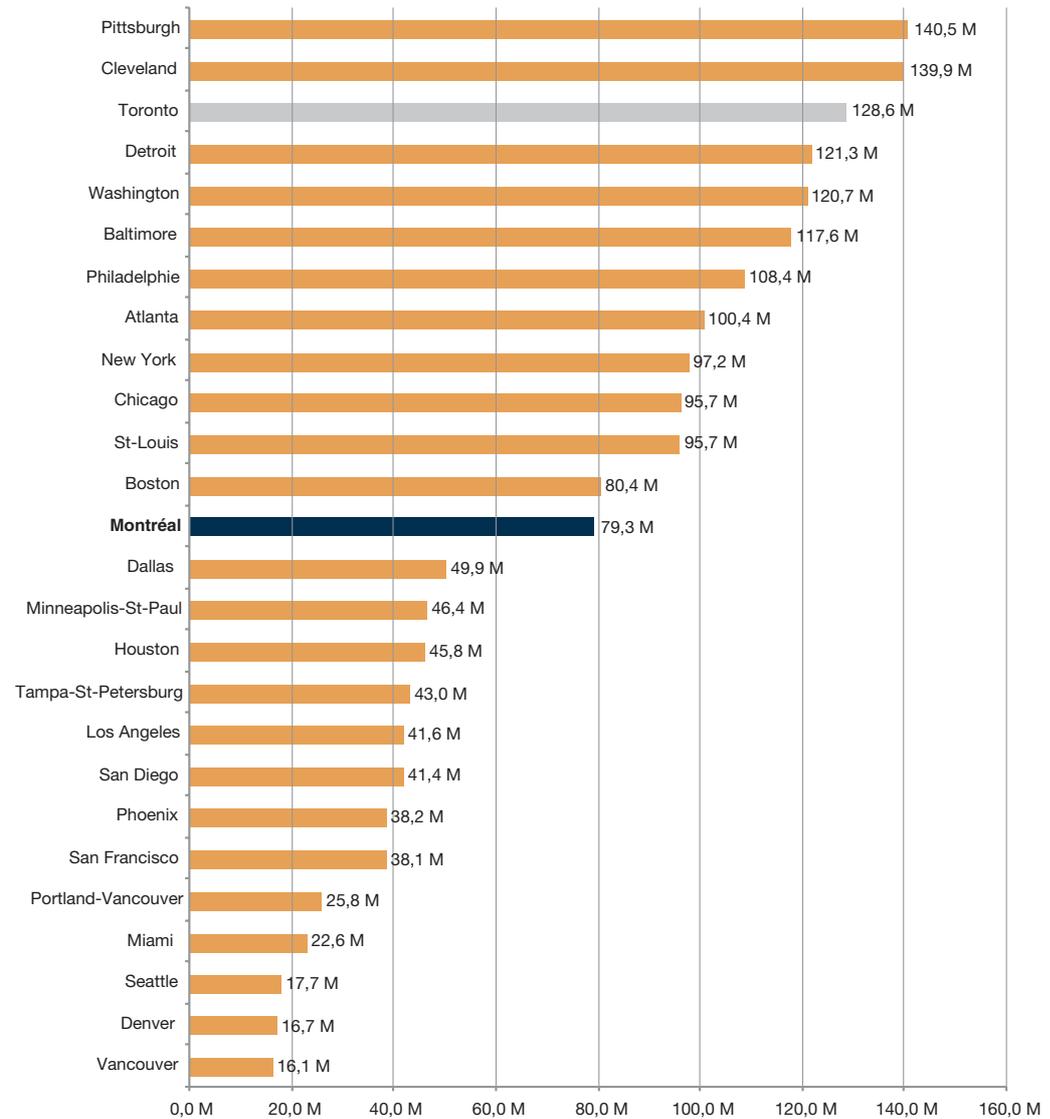


Tableau 3-8 Exportations manufacturières par habitant

Exportations manufacturières par habitant

Région métropolitaine	Rang	Exportations totales - Milliers \$US	Population	Exportations par habitant (\$US x 1000)	Indice
Atlanta	17	7 574 503	3 857 097	1,96 \$	59
Baltimore	23	2 328 146	2 491 254	0,93 \$	28
Boston	10	10 426 980	3 297 201	3,16 \$	95
Chicago	13	21 144 095	8 008 507	2,64 \$	79
Cleveland	12	5 894 239	2 221 181	2,65 \$	80
Dallas	16	8 188 365	3 280 310	2,50 \$	75
Denver	24	1 558 497	1 978 991	0,79 \$	24
Detroit	2	28 008 260	4 474 614	6,26 \$	188
Houston	6	18 967 586	4 010 969	4,73 \$	142
Los Angeles	14	23 904 708	9 326 989	2,56 \$	77
Miami	3	11 942 051	2 175 634	5,49 \$	165
Minneapolis-St-Paul	7	12 401 331	2 872 109	4,32 \$	130
Montréal	8	11 347 869	3 408 900	3,33 \$	100
New York	11	24 484 725	8 712 600	2,81 \$	84
Philadelphie	19	9 267 111	4 949 867	1,87 \$	56
Phoenix	15	7 531 666	3 013 696	2,50 \$	75
Pittsburgh	20	3 940 324	2 331 336	1,69 \$	51
Portland-Vancouver	5	9 366 595	1 845 840	5,07 \$	152
San Diego	9	8 963 760	2 820 844	3,18 \$	95
San Francisco	4	9 034 987	1 685 647	5,36 \$	161
Seattle	1	32 356 050	2 334 934	13,86 \$	416
St-Louis	18	4 879 178	2 569 029	1,90 \$	57
Tampa-St-Petersburg	22	2 403 789	2 278 169	1,06 \$	32
Toronto	nd	nd	nd	nd	
Vancouver		nd	nd	nd	
Washington	21	7 213 332	4 739 999	1,52 \$	46

Sources:
 Census Bureau, "Exporter Location Series", 1999.
 U.S. Census Bureau, Estimation de la population, 1999
 Institut de la statistique du Québec et Ministère de l'Industrie et du Commerce. Édition 1995-1997.
 (Estimations DAA faites à partir des données sur l'exportation par régions administratives)
 Statistique Canada, Estimation de la population de 1997

Notes:
 1. Estimation de la population de 1999 pour les régions américaines et de 1997 pour Montréal
 2. Les exportations de la RMR sont estimées à partir des valeurs des exportations des régions administratives dont une ou plusieurs municipalités font partie du territoire de la RMR (Montréal, Laval, Montérégie, Lanaudière et Laurentides). Le taux utilisé pour convertir les \$ canadiens en \$ US est 0,628.

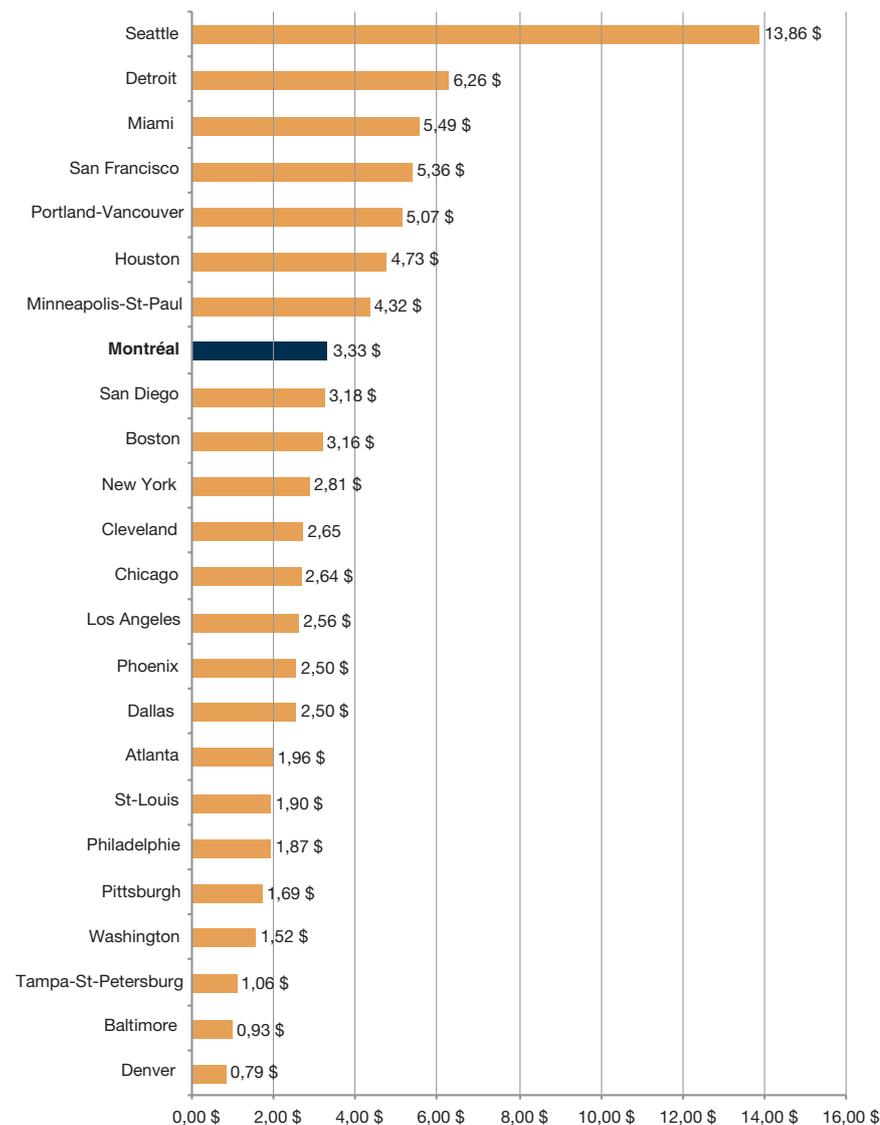
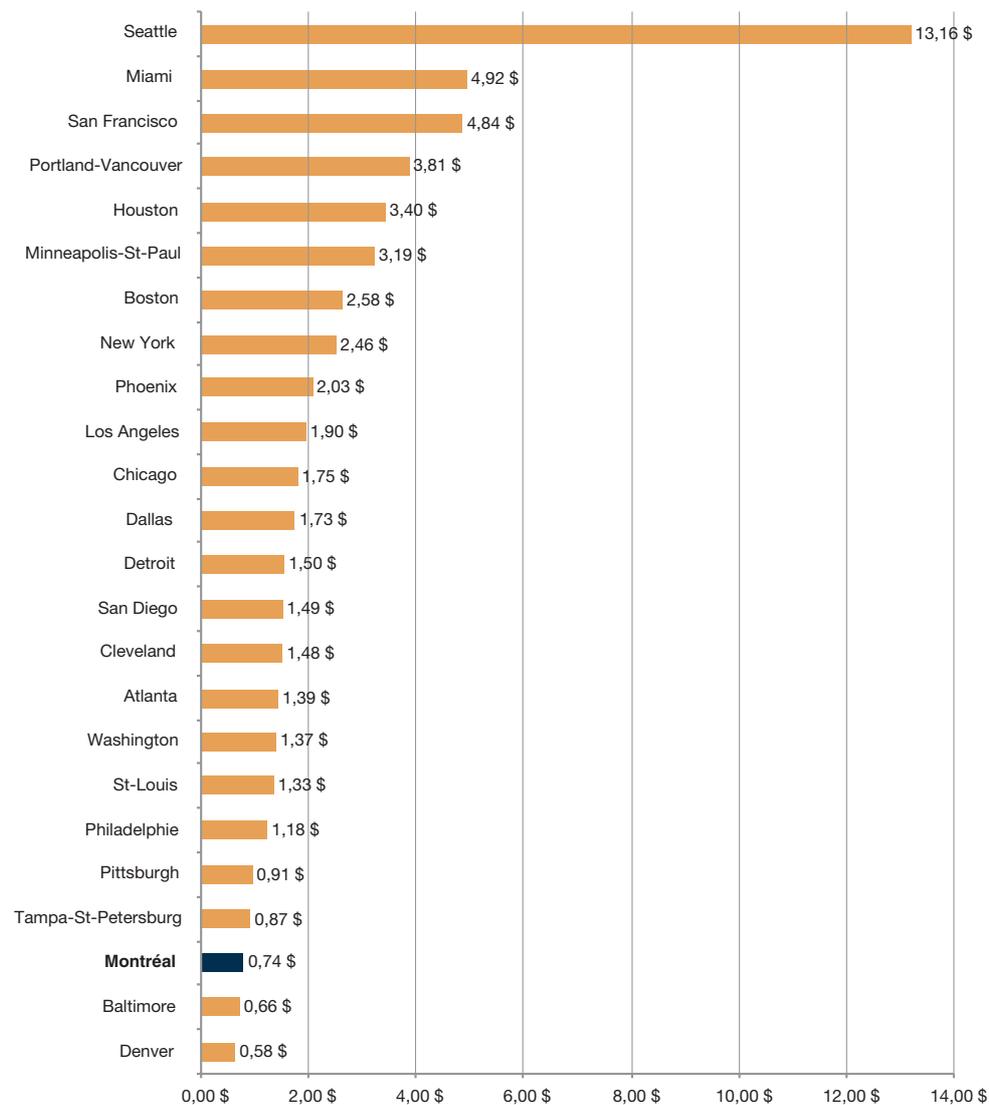


Tableau 3-9 Exportations manufacturières par habitants, hors ALENA

Exportations manufacturières par habitant - hors ALENA

Régions métropolitaines	Rang	Exportations hors ALENA - Milliers \$US	Population	Exportations per capita (\$US x 1000)	Indice
Atlanta	16	5 357 710	3 857 097	1,39 \$	187
Baltimore	23	1 645 521	2 491 254	0,66 \$	89
Boston	7	8 496 584	3 297 201	2,58 \$	348
Chicago	11	14 027 584	8 008 507	1,75 \$	236
Cleveland	15	3 277 723	2 221 181	1,48 \$	199
Dallas	12	5 659 934	3 280 310	1,73 \$	233
Denver	24	1 147 830	1 978 991	0,58 \$	78
Detroit	13	6 712 529	4 474 614	1,50 \$	202
Houston	5	13 627 741	4 010 969	3,40 \$	459
Los Angeles	10	17 687 062	9 326 989	1,90 \$	256
Miami	2	10 704 706	2 175 634	4,92 \$	664
Minneapolis-St-Paul	6	9 168 193	2 872 109	3,19 \$	431
Montréal	22	2 525 935	3 408 900	0,74 \$	100
New York	8	21 471 031	8 712 600	2,46 \$	333
Philadelphie	19	5 830 185	4 949 867	1,18 \$	159
Phoenix	9	6 126 921	3 013 696	2,03 \$	274
Pittsburgh	20	2 132 323	2 331 336	0,91 \$	123
Portland-Vancouver	4	7 041 123	1 845 840	3,81 \$	515
San Diego	14	4 191 927	2 820 844	1,49 \$	201
San Francisco	3	8 162 569	1 685 647	4,84 \$	654
Seattle	1	30 722 625	2 334 934	13,16 \$	1 776
St-Louis	18	3 414 722	2 569 029	1,33 \$	179
Tampa-St-Petersburg	21	1 973 866	2 278 169	0,87 \$	117
Toronto	nd	nd	nd	nd	
Vancouver		nd	nd	nd	
Washington	17	6 471 867	4 739 999	1,37 \$	184



Sources:
 Census Bureau, "Exporter Location Series", 1999.
 U.S. Census Bureau, Estimation de la population, 1999
 Institut de la statistique du Québec et Ministère de l'Industrie et du Commerce, Édition 1995-1997.
 (Estimations DAA faites à partir des données sur l'exportation par régions administratives)
 Statistique Canada, Estimation de la population de 1997

Notes:
 1. Les pays de l'ALENA sont le Canada, les États-Unis et le Mexique.
 2. Estimation de la population de 1999 pour les régions américaines et de 1997 pour Montréal
 3. Les exportations de la RMR sont estimées à partir des valeurs des exportations des régions administratives dont une ou plusieurs municipalités font partie du territoire de la RMR (Montréal, Laval, Montérégie, Lanaudière et Laurentides). Le taux utilisé pour convertir les \$ canadien en \$ US est 0,628.

Cette position de la région de Montréal est toutefois moins intéressante une fois exclues les exportations sur les marchés de l'ALENA (États-Unis et Mexique pour les agglomérations canadiennes, Mexique et Canada pour les agglomérations américaines). La valeur de ses exportations tombe à 740 \$ par habitant, la plaçant au dernier rang avec Baltimore et Denver. Seattle occupe la première place (13 000 \$). Boston a la 7^e place avec 2 600 \$.

Actuellement, l'exportation internationale en provenance de la région métropolitaine de Montréal est très fortement concentrée sur les États-Unis. Cette tendance s'est accentuée au cours de la dernière décennie, passant de 76% en 1990 à 85% en 1999, avec la croissance économique, la création de l'ALENA et la dépréciation du dollar canadien.

Les exportations en provenance de la région de Montréal vers les autres régions du monde ont subi une baisse, passant de 14% en 1990 à 9% en 1999. Au sein du marché américain, on note toutefois une certaine diversification par une augmentation importante des sous-régions du centre sud-ouest (Texas et autres) et centre sud-est (Georgie et autres)¹⁷.

La capacité d'exporter de la région de Montréal en dehors de l'ALENA est donc plus faible que celle de ses voisines nord-américaines. La diversification des marchés d'exportation est un enjeu auquel la région doit s'attaquer.

Une remontée de la valeur du dollar canadien et un renforcement du protectionnisme américain pourraient s'avérer dramatiques pour l'économie de la région de Montréal, si les exportations hors ALENA ne sont pas accrues.

3.2.4 Main-d'œuvre

✓ *Un taux de « diplomation » universitaire encore insuffisant.*

La région de Montréal se place au 20^e rang sur 26 en ce qui concerne la proportion de la population de plus de 25 ans ayant un diplôme universitaire, qui est de 21%.

Les six agglomérations arrivant en tête sont Washington (37%), San Francisco (35%), Boston (33%), Denver (30%), Seattle (29%) et Dallas (29%). Les écarts sont importants par rapport à Montréal. On peut constater que ces six agglomérations figurent également en tête pour le PIB per capita (le niveau de richesse de la population).

La région de Toronto atteint 24%, au 14^e rang et Vancouver 23% au 17^e rang. Le taux le plus faible est celui de Tampa (18%).

Montréal accuse donc un retard sur cet indicateur structurant dans le contexte de la nouvelle économie et de l'utilisation croissante des technologies. On verra cependant plus loin que le taux de « diplomation » est plus élevé au sein de la population jeune, et que Montréal et le Québec occupent une position de tête au niveau mondial.

¹⁷ MICQ, 2001, note sur le commerce extérieur.

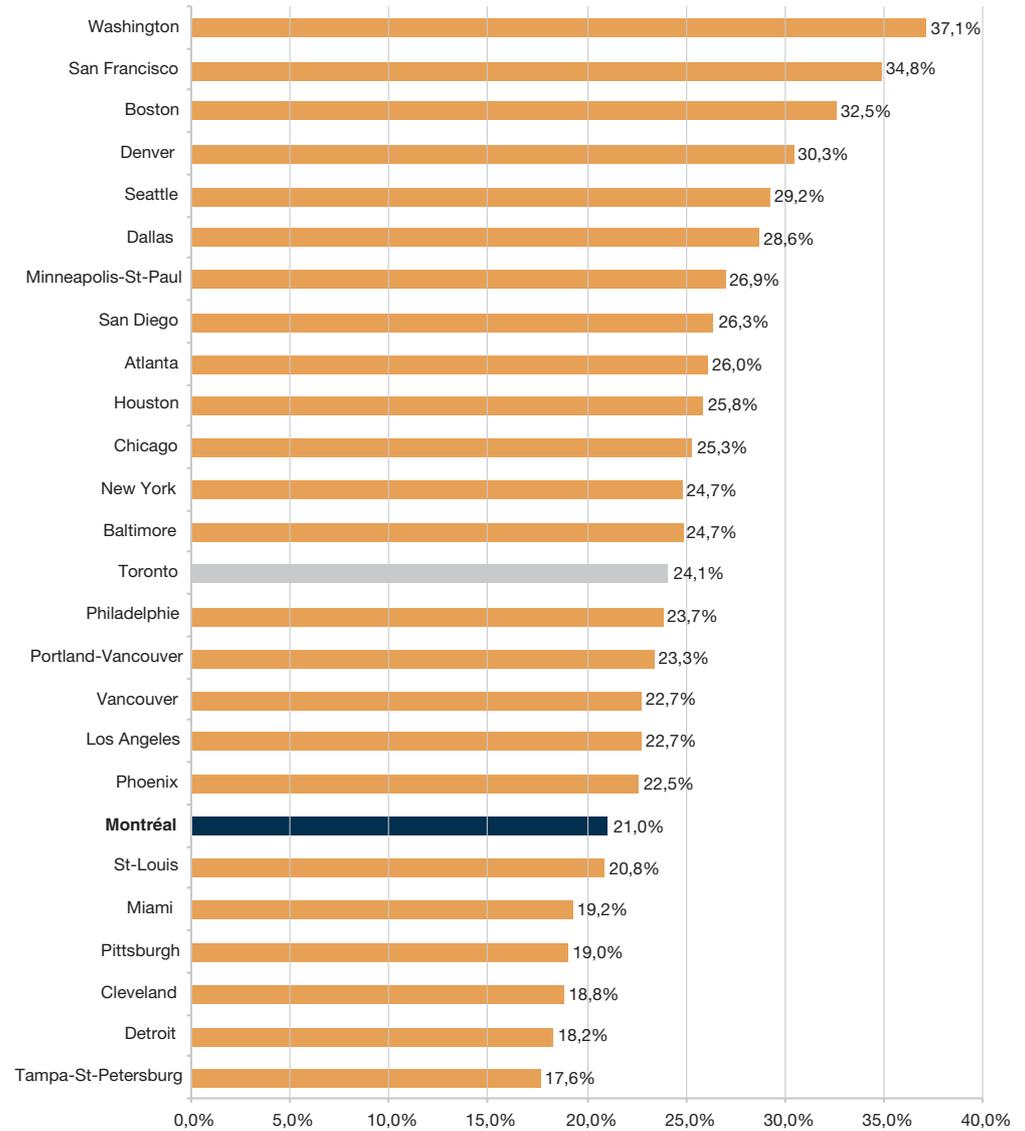
Tableau 3-10 Diplômation universitaire

Diplômation universitaire

Région métropolitaine	Rang	Diplômés universitaires	Indice
Atlanta	9	26,0%	124
Baltimore	12	24,7%	118
Boston	3	32,5%	155
Chicago	11	25,3%	120
Cleveland	24	18,8%	90
Dallas	6	28,6%	136
Denver	4	30,3%	144
Detroit	25	18,2%	87
Houston	10	25,8%	123
Los Angeles	17	22,7%	108
Miami	22	19,2%	91
Minneapolis-St-Paul	7	26,9%	128
Montréal	20	21,0%	100
New York	12	24,7%	118
Philadelphie	15	23,7%	113
Phoenix	19	22,5%	107
Pittsburgh	23	19,0%	90
Portland-Vancouver	16	23,3%	111
San Diego	8	26,3%	125
San Francisco	2	34,8%	166
Seattle	5	29,2%	139
St-Louis	21	20,8%	99
Tampa-St-Petersburg	26	17,6%	84
Toronto	14	24,1%	115
Vancouver	17	22,7%	108
Washington	1	37,1%	177

Sources:
 Claritas (basé sur les données du U.S. Census, 2000)
 Claritas (Estimation 2000 à partir des données de Statistique Canada de 1996)
 Tiré de : Arthur Andersen, "Best Cities Survey", 2000-2001

Note:
 Diplômation universitaire : Proportion de la population de 25 ans et plus ayant obtenu un diplôme universitaire (baccalauréat ou niveau supérieur).



3.2.5 Coûts d'implantation et d'exploitation des entreprises

- ✓ *Des coûts bas, comme ailleurs au Canada.*
- ✓ *Un avantage attribuable au faible coût de la vie et au taux de change favorable.*

Selon l'indice composite établi par KPMG, le Canada et la région de Montréal se positionnent en tête de liste pour ce qui est des faibles coûts d'implantation et d'exploitation des entreprises des secteurs de la fabrication, des logiciels, de la recherche et développement et des services à l'entreprise.

Les coûts les plus importants sont les coûts de main-d'œuvre, les impôts, les coûts de transport, les coûts de l'énergie et les coûts d'installation (terrain et construction). Si l'indice de coût de Montréal est de 100, Toronto et Vancouver arrivent à 103. Atlanta atteint ensuite 115. L'écart avec les agglomérations américaines est donc au minimum de 15%. Les deux agglomérations les plus chères sont Boston (126) et New York (135).

L'avantage comparatif de la région de Montréal et du Canada est en partie lié au taux de change (la conversion du dollar canadien en dollar américain est faite au taux de 0,65).

La moitié des régions analysées présentent un indice au moins 20% plus élevé que celui de la région de Montréal.

Donc, en théorie, la région métropolitaine de Montréal présente des caractéristiques attrayantes pour l'implantation et l'exploitation d'entreprises. On sait toutefois que le coût n'est pas un facteur de localisation dans le contexte de la nouvelle économie sauf dans le secteur manufacturier.

3.2.6 Démarrage et croissance des entreprises

- ✓ *Un environnement qui semble moins favorable qu'ailleurs au démarrage et à la croissance des entreprises, en particulier par rapport aux agglomérations nord-américaines les plus récentes.*

Une façon de comprendre la capacité d'une agglomération à supporter le démarrage de nouvelles entreprises est de mesurer la proportion, sur le total des entreprises actuelles, des entreprises qui ont démarré au cours des 10 dernières années.

La région de Montréal arrive au dernier rang avec Vancouver, Toronto, Pittsburgh et Seattle. En comparaison, Atlanta et Phœnix, qui arrivent en tête, ont une proportion cinq fois plus élevée. Boston arrive en 19^e position, avec une proportion près de deux fois plus élevée que Montréal.

Atlanta et Phœnix sont aussi les agglomérations qui présentent la croissance démographique la plus élevée. Ces deux agglomérations témoignent d'une croissance rapide et récente.

Tableau 3-11 Régions favorables au démarrage des entreprises

Régions favorables au démarrage des entreprises

Région métropolitaine	Rang	Indice Meilleur = 100	Indice
Atlanta	1	100	500
Baltimore	10	53	265
Boston	18	34	170
Chicago	12	50	250
Cleveland	14	41	205
Dallas	5	62	310
Denver	7	58	290
Detroit	13	43	215
Houston	9	56	280
Los Angeles	10	53	265
Miami	3	82	410
Minneapolis-St-Paul	18	34	170
Montréal	22	20	100
New York	17	38	190
Philadelphie	20	30	150
Phoenix	2	98	490
Pittsburgh	22	20	100
Portland-Vancouver	21	28	140
San Diego	8	57	285
San Francisco	16	40	200
Seattle	26	18	90
St-Louis	14	41	205
Tampa-St-Petersburg	6	59	295
Toronto	22	20	100
Vancouver	22	20	100
Washington	4	71	355

Sources:
 Cognestics Inc. : "Entrepreneurial Hot Spots :
 The Best Places in America to Start and Grow a Company"
 Tiré de : Arthur Andersen, "Best Cities Survey", 2000-2001

Note:
 L'indice se base sur la proportion d'entreprises locales qui ont démarré
 au cours des 10 dernières années et qui ont aujourd'hui au moins 5 employés
 par rapport au total d'entreprises.

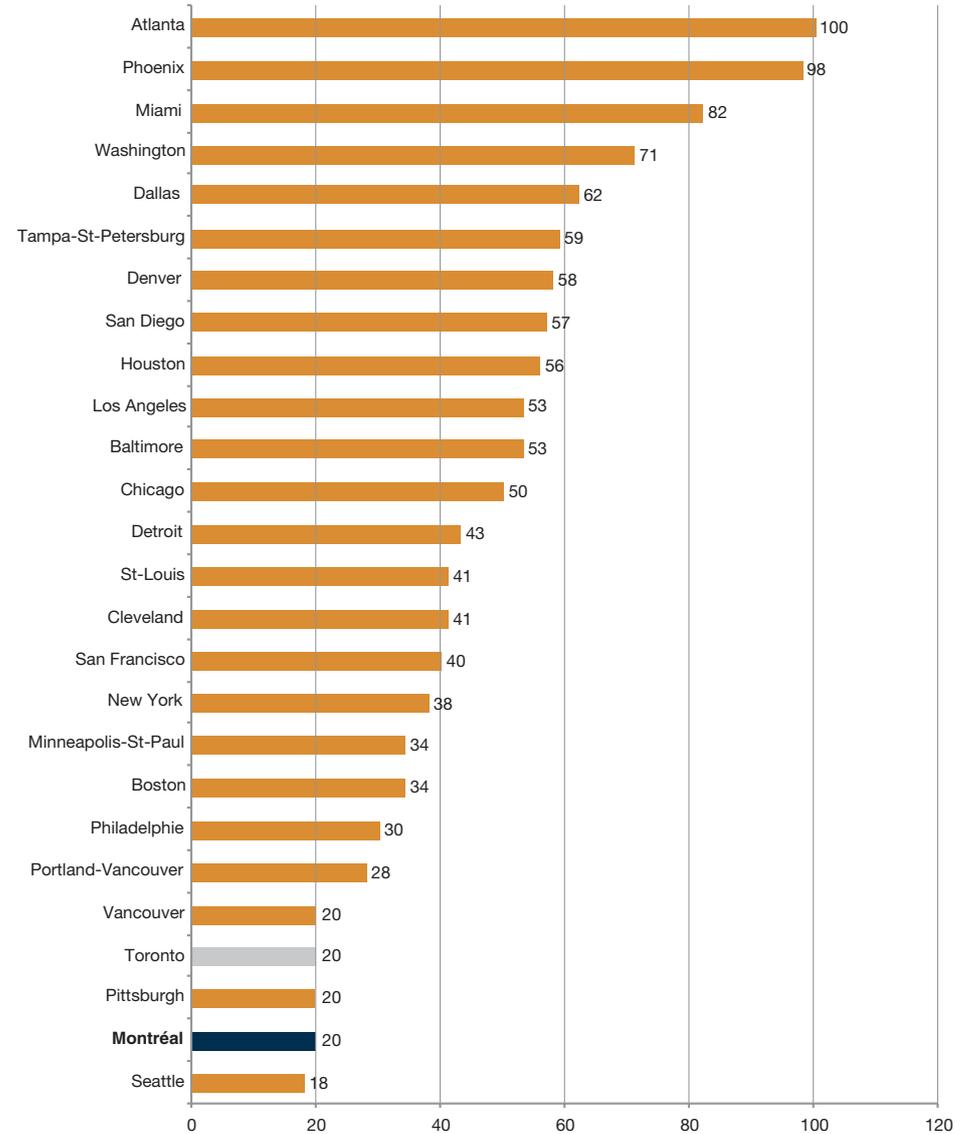


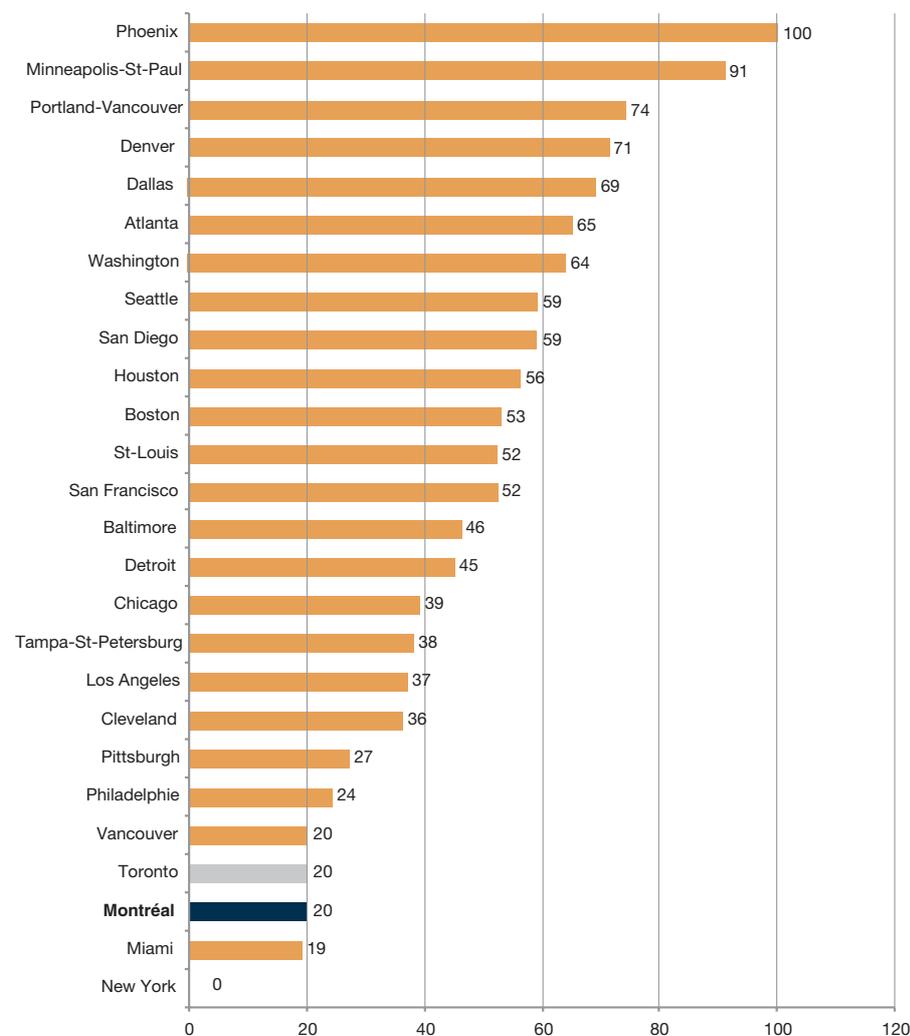
Tableau 3-12 Régions favorables à la croissance de nouvelles entreprises

Régions favorables à la croissance des nouvelles entreprises

Région métropolitaine	Rang	Indice Meilleur = 100	Indice
Atlanta	6	65	325
Baltimore	14	46	230
Boston	11	53	265
Chicago	16	39	195
Cleveland	19	36	180
Dallas	5	69	345
Denver	4	71	355
Detroit	15	45	225
Houston	10	56	280
Los Angeles	18	37	185
Miami	25	19	95
Minneapolis-St-Paul	2	91	455
Montréal	22	20	100
New York	26	0	0
Philadelphie	21	24	120
Phoenix	1	100	500
Pittsburgh	20	27	135
Portland-Vancouver	3	74	370
San Diego	8	59	295
San Francisco	12	52	260
Seattle	8	59	295
St-Louis	12	52	260
Tampa-St-Petersburg	17	38	190
Toronto	22	20	100
Vancouver	22	20	100
Washington	7	64	320

Sources:
 Cognestics Inc. : "Entrepreneurial Hot Spots :
 The Best Places in America to Start and Grow a Company"
 Tiré de : Arthur Andersen, "Best Cities Survey", 2000-2001

Note:
 L'indice de croissance est basé sur l'augmentation du nombre d'employés
 (en nombre absolu et en pourcentage) pour les entreprises qui avaient
 10 ans ou moins il y a quatre ans et qui ont cumulé un indice de croissance
 d'au moins 3 au cours des 4 dernières années.



Par contre, malgré leur fort taux de croissance démographique, Toronto et Vancouver ont une performance semblable à celle de la région de Montréal, ce qui laisse penser que l'environnement économique canadien exerce son influence sur la création d'entreprises.

La croissance de ces nouvelles entreprises peut également être mesurée par la croissance des emplois qu'elles ont créés. Les régions de Vancouver, Toronto et Montréal arrivent aussi en dernier sur cet indicateur. Phœnix et Minneapolis arrivent en tête, avec cinq fois plus d'emplois. Boston est en 11^e position.

3.2.7 Transformations de l'économie

- ✓ *Une économie qui suit la transformation de l'économie nord-américaine et qui participe bien au développement des nouveaux secteurs de l'économie, comme ses concurrentes.*
- ✓ *Une position particulièrement solide en aérospatiale, une masse critique en développement en biopharmaceutique et dans les technologies de l'information.*

La croissance s'accompagne d'une évolution de la structure économique. La comparaison dans la répartition de l'emploi entre les différents secteurs d'activité montre que Montréal, au cours de la période de 1985 à 1995, s'est inscrite dans la grande tendance continentale qui a vu le déclin de l'emploi manufacturier et le développement du secteur tertiaire.

En 1995, le secteur manufacturier occupe entre 16% et 20% des emplois dans les agglomérations d'Amérique du Nord, avec un maximum de 24% à Cleveland et un minimum de 14% à Atlanta et New York. Montréal se situe à 18%. Dans le secteur tertiaire, Montréal occupe aussi une position moyenne, au 7^e rang, avec 77% des emplois, comme Toronto. New York domine, avec 82% de ses emplois dans le secteur.

La libéralisation des échanges explique la délocalisation de la production manufacturière vers les pays à bas coût de production. Parallèlement, les agglomérations urbaines se développent dans le secteur des services, en particulier à forte valeur ajoutée.

Les années 1990 ont vu apparaître la révolution numérique et le développement des nouvelles technologies de l'information et des communications. La « nouvelle économie » désigne à la fois les nouveaux secteurs d'activité liés à ces technologies et au développement d'Internet et aussi la transformation qu'induisent les nouvelles technologies dans les secteurs de production plus traditionnels.

Sous ces deux aspects, la croissance est au rendez-vous. Le chiffre d'affaires d'Internet aux États-Unis a atteint le niveau de l'industrie automobile; les nouvelles technologies de l'information et des communications (NTIC) ont contribué en 1998 au tiers de la croissance américaine et y expliquent la forte performance de l'économie, la croissance de la productivité et la baisse du chômage durant les années 1990.

Les analystes conviennent que la prochaine révolution sera celle des sciences de la vie, avec le développement des biotechnologies. Cette nouvelle économie est aussi celle du savoir. Elle s'accompagne en effet d'exigences plus élevées au niveau de la formation, dans l'ensemble des emplois de production et de services. Elle repose aussi sur la créativité et la maîtrise d'un savoir de pointe, indispensable aux activités de recherche et de développement.

Il est possible d'aborder la structure économique sous un angle différent de la division traditionnelle en secteurs primaire, secondaire et tertiaire. On peut ainsi classer les industries selon leur intensité en savoir (présence de la recherche et développement, proportion élevée de scientifiques). En 1995, l'agglomération de Montréal comptait 34% des emplois dans les industries de haut savoir, se plaçant au 5^e rang de 13 agglomérations nord-américaines. Boston arrivait en tête, avec 40% des emplois suivie de San Francisco, avec 37% de ses emplois. Toronto occupait la 11^e position, avec 32% des emplois.

Le faible écart entre les agglomérations indique en fait que Montréal se situe dans la tendance nord-américaine, les agglomérations se distinguant peu, à l'exception de Boston et de San Francisco.

Mais dans le domaine des tendances, les chiffres absolus parlent mieux que les pourcentages. Dans un contexte concurrentiel, l'attractivité des agglomérations est directement liée à leur importance absolue et non relative. La région métropolitaine de Montréal comptait, en 1995, 461 000 emplois dans les industries de haut savoir et était en 10^e place de 12 agglomérations nord-américaines. New York arrivait en tête, avec 3,9 millions d'emplois, suivie de Los Angeles avec 1,7 million d'emplois, de Philadelphie (1,6 million), de Chicago (1,4 million) et de Boston (1,2 million). Montréal dépasse Seattle (431 000 emplois) et Cleveland (322 000 emplois). Toronto, avec 600 000 emplois, se place au 7^e rang.

De façon plus spécifique, les technologies de l'information, le biopharmaceutique et l'aérospatiale sont bien représentés à Montréal. Elle se place au 3^e rang des 15 agglomérations de plus de 3 millions d'habitants, pour le nombre d'emplois par habitant dans ces secteurs, derrière San Francisco et Seattle, et au même niveau que Boston. Toronto arrive au 6^e rang. En fait, les chiffres absolus montrent que :

- la région de Montréal arrive au 9^e rang dans les industries des technologies de l'information, avec 70 000 emplois. San Francisco qui arrive en tête, en compte 305 000. Boston est en 3^e position et en compte 135 000. Toronto, avec 95 000 emplois, arrive en 7^e position. L'agglomération montréalaise compte pour 5% du total des emplois du secteur dans les 15 agglomérations analysées;
- la région de Montréal se place au 8^e rang dans l'industrie biopharmaceutique, avec 11 000 emplois. New York, qui arrive en tête, en compte 79 000. Boston est en 6^e position, avec 16 500 emplois. Toronto, avec 15 500 emplois, est en 7^e position. Montréal compte ainsi 4,4% du total des emplois totaux du secteur dans les 15 agglomérations analysées;
- en aérospatiale, la région de Montréal arrive en 5^e place, avec 26 000 emplois. Los Angeles et Seattle, qui se placent en tête, en comptent environ 92 000 chacune. Washington arrive ensuite, avec 35 000 emplois, puis New York (28 500 emplois). Boston est en 7^e position avec 21 000 emplois. Toronto, avec 8 000 emplois, occupe la 11^e position. Montréal compte ainsi 6,5% du total des emplois du secteur dans les 15 agglomérations analysées.

Ce développement du secteur des hautes technologies est particulièrement marqué à Montréal, lorsqu'on le compare à celui de Toronto. Une étude récente de la division de l'analyse micro-économique de Statistique Canada, qui compare la transformation du secteur de la fabrication dans les régions de Montréal et de Toronto¹⁸, est parlante à cet égard.

L'étude analyse le secteur de la fabrication en distinguant cinq branches :

- les entreprises axées sur les ressources naturelles, c'est-à-dire celles qui ont un faible ratio valeur ajoutée / apport de matière (par exemple, transformation des aliments et des matières plastiques),
- les entreprises à forte intensité de main-d'œuvre, comme l'habillement et le textile,
- les entreprises fondées sur des économies d'échelle, qui sont des entreprises à forte intensité de capital (comme les industries de l'automobile ou de l'acier),
- les entreprises à produits différenciés, comme celles œuvrant dans la fabrication de meubles (fort ratio publicité / vente),
- enfin les entreprises à forte intensité technologique, aux dépenses en recherche et développement très élevées.

¹⁸ « Un conte de trois villes : La dynamique du secteur de la fabrication à Toronto, à Montréal et à Vancouver de 1976 à 1997 » par Tara Vinodrai, Statistique Canada, division de l'analyse micro-économique, novembre 2001.

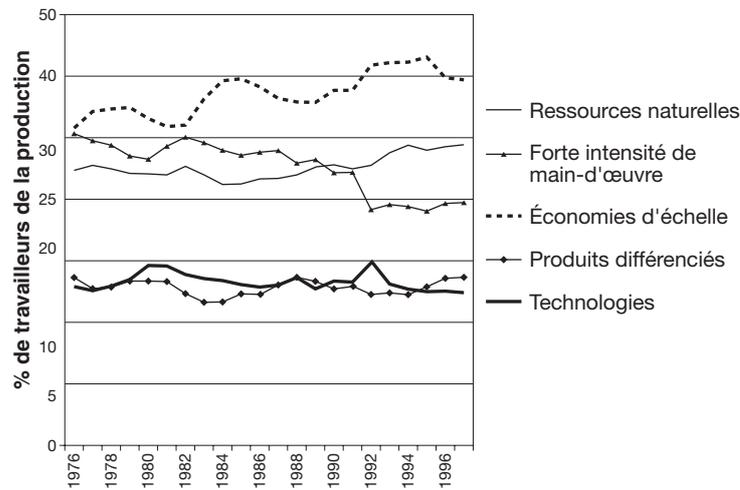
Les figures 3-1 et 3-2 permettent de visualiser l'évolution de la composition de l'emploi dans ces branches, à Toronto et à Montréal, entre 1976 et 1997. On constate que :

- à Toronto, la part relative des secteurs des ressources naturelles, des produits différenciés et de secteurs technologiques est restée relativement stable sur la période, alors que les industries à forte intensité de main-d'œuvre ont perdu de leur importance relative au profit des industries à forte intensité de capital;

À Montréal, on a aussi assisté à une baisse de la part relative des emplois dans les industries à forte intensité de main-d'œuvre, mais au profit des industries technologiques (malgré cette baisse, les emplois dans les industries à forte intensité de main-d'œuvre comptaient encore en 1997 pour 30% des emplois, contre 20% à Toronto).

Figure 3-1

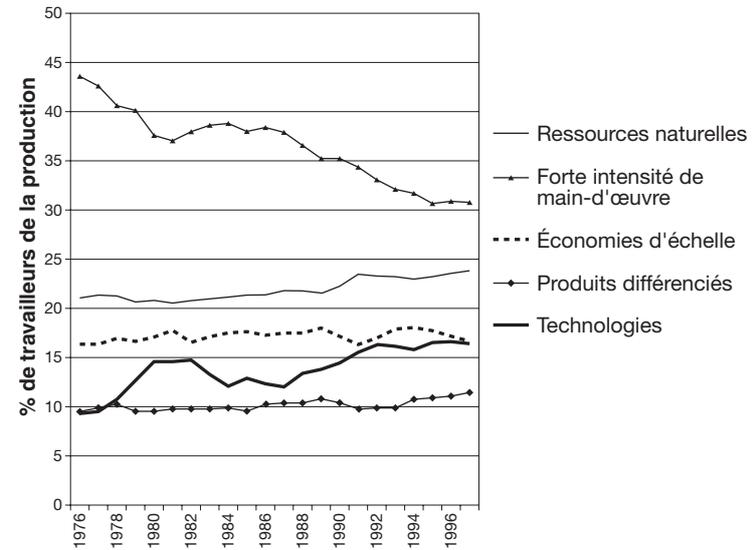
Évolution de la composition de l'emploi dans le secteur de la fabrication à Toronto, entre 1976 et 1997



Source : « Un conte de trois villes : La dynamique du secteur de la fabrication à Toronto, à Montréal et à Vancouver de 1976 à 1997 » de Tara Vinodrai, Statistique Canada, p.13

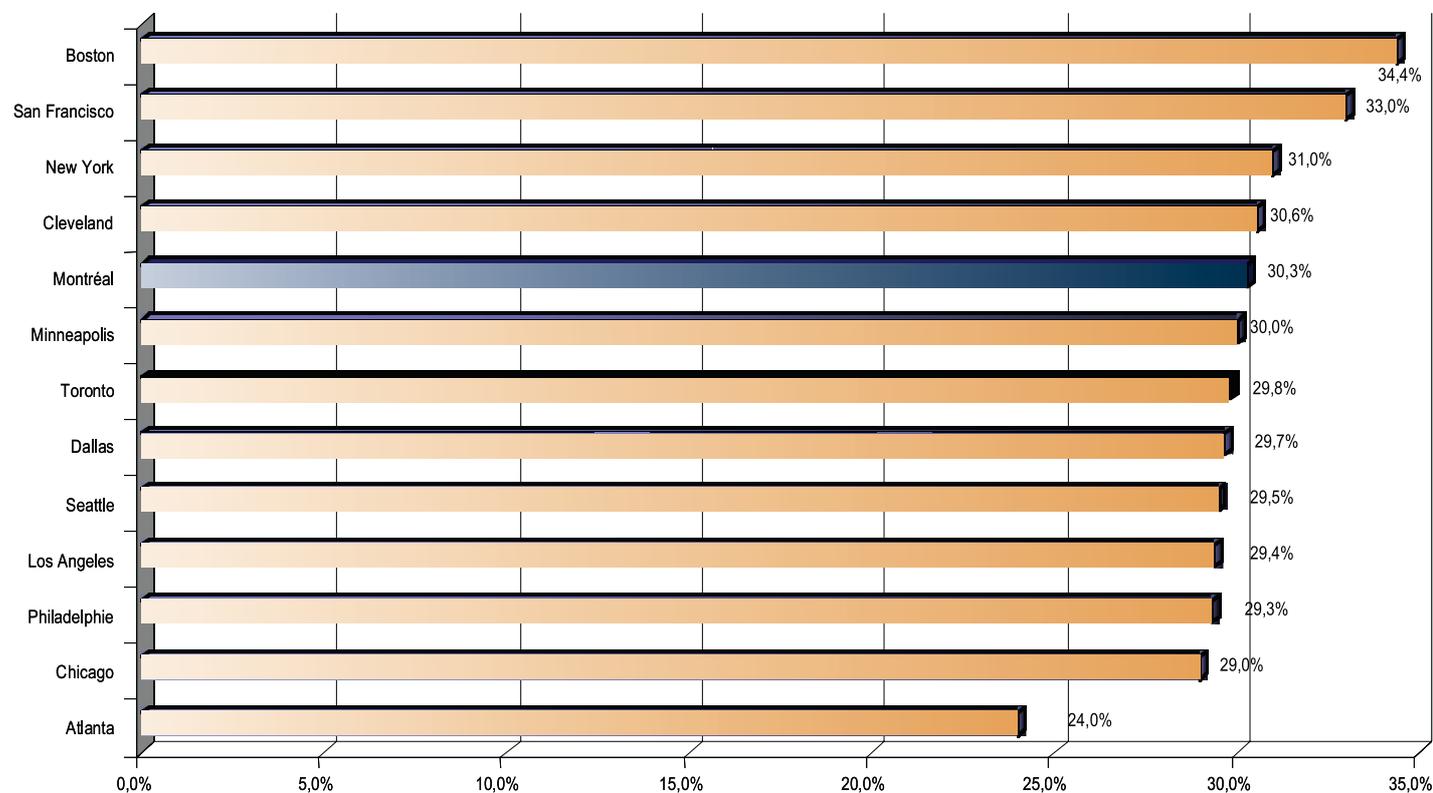
Figure 3-2

Évolution de la composition de l'emploi dans le secteur de la fabrication à Montréal entre 1976 et 1997



Source : « Un conte de trois villes : La dynamique du secteur de la fabrication à Toronto, à Montréal et à Vancouver de 1976 à 1997 » de Tara Vinodrai, Statistique Canada, p.13

Proportion des emplois dans les industries de haut savoir, 1995



Source : Lapointe, A., Fortin, S., Positionnement de Montréal dans l'économie du savoir : comparaisons canadiennes et américaines. Observatoire métropolitain de la région de Montréal. Juin 1999.
 Note : Délimitation des territoires : Les régions américaines correspondent aux CMSA et les régions canadiennes aux RMR.
 Les données canadiennes portent sur la population active occupée par lieux de résidence. Les données américaines portent sur le nombre d'emploi.

Tableau 3-14

Technologie de l'information

Emploi total			Emploi sur la population				
Région	Emplois	Classement	Région	Emplois	Population (en milliers)	Ratio Emplois/population (en milliers)	Classement
San Francisco	305 000	1	San Francisco	305 000	7 039	43	1
New York	165 000	2	Boston	135 000	5 819	23	2
Boston	135 000	3	Dallas	120 000	5 222	23	3
Dallas	120 000	4	Montréal	70 000	3 480	20	4
Los Angeles	110 000	5	Toronto	95 000	4 751	20	5
Washington	105 000	6	Washington	105 000	7 608	14	6
Toronto	95 000	7	Atlanta	55 000	4 112	13	7
Chicago	75 000	8	Seattle	45 000	3 555	13	8
Montréal	70 000	9	Houston	50 000	4 670	11	9
Philadelphie	55 000	10	Philadelphie	55 000	6 188	9	10
Atlanta	55 000	11	Chicago	75 000	9 158	8	11
Houston	50 000	12	New York	165 000	21 200	8	12
Seattle	45 000	13	Los Angeles	110 000	16 374	7	13
Détroit	25 000	14	Miami	25 000	3 876	6	14
Miami	25 000	15	Détroit	25 000	5 456	5	15

Sources:
E & B data. Octobre 2001.

Tableau 3-15

Industrie biopharmaceutique

Emploi total			Emploi sur la population				
Région	Emplois	Classement	Région	Emplois	Population (en milliers)	Ratio Emplois/population (en milliers)	Classement
New York	79 000	1	Philadelphie	44 000	6 188	7,1	1
Philadelphie	44 000	2	New York	79 000	21 200	3,7	2
San Francisco	22 500	3	Toronto	15 500	4 751	3,3	3
Chicago	21 000	4	San Francisco	22 500	7 039	3,2	4
Los Angeles	20 500	5	Montréal	11 000	11 000	3,2	5
Boston	16 500	6	Boston	16 500	16 500	2,8	6
Toronto	15 500	7	Chicago	21 000	21 000	2,3	7
Montréal	11 000	8	Los Angeles	20 500	20 500	1,3	8
Washington	8 000	9	Washington	8 000	8 000	1,1	9
Détroit	4 000	10	Miami	4 000	4 000	1,0	10
Miami	4 000	11	Détroit	4 000	4 000	0,7	11
Seattle	2 500	12	Seattle	2 500	2 500	0,7	12
Atlanta	1 500	13	Atlanta	1 500	1 500	0,4	13
Houston	900	14	Houston	900	900	0,2	14
Dallas	300	15	Dallas	300	300	0,1	15

Sources:
E & B data. Octobre 2001.

Tableau 3-16

Emplois total		
Région	Emplois	Classement
Los Angeles	95 500	1
Seattle	92 000	2
Washington	35 000	3
New York	28 500	4
Montréal	26 000	5
Dallas	24 500	6
Boston	21 000	7
Philadelphie	19 000	8
San Francisco	17 500	9
Atlanta	15 500	10
Toronto	8 000	11
Miami	7 000	12
Chicago	6 500	13
Houston	3 500	14
Détroit	1 500	15

Sources:
E & B data. Octobre 2001.

Aérospatiale

Emplois sur la population				
Région	Emplois	Population (en milliers)	Ratio Emplois/population (en milliers)	Classement
Seattle	92 000	3 555	25,9	1
Montréal	26 000	3 480	7,5	2
Los Angeles	92 500	16 374	5,6	3
Dallas	24 500	5 222	4,7	4
Washington	35 000	7 608	4,6	5
Atlanta	15 500	4 112	3,8	6
Boston	21 000	5 819	3,6	7
Philadelphie	19 000	6 188	3,1	8
San Francisco	17 500	7 039	2,5	9
Miami	7 000	3 876	1,8	10
Toronto	8 000	4 751	1,7	11
New York	28 500	21 200	1,3	12
Houston	3 500	4 670	0,7	13
Chicago	6 500	9 158	0,7	14
Détroit	1 500	5 456	0,3	15

3.3 LA PERFORMANCE SOCIALE

3.3.1 Démographie

- ✓ *La région métropolitaine de Montréal connaît un vieillissement plus rapide qu'ailleurs.*
- ✓ *Ce vieillissement génère des enjeux sociaux et économiques auxquels ne seront pas confrontées la majorité des agglomérations nord-américaines.*

Au plan de la structure d'âge, il existe des écarts relativement importants entre les agglomérations nord-américaines. L'âge médian y varie entre 31 et 40 ans. Comme Boston, la région de Montréal se situe dans le tiers des agglomérations les plus âgées, avec un âge médian de 36 ans. Elle n'est donc pas très handicapée actuellement sur ce plan, d'autant plus que la part de la population active y est plutôt élevée, avec 69% de la population âgée entre 15 et 64 ans, elle se situe dans le premier quart.

Cependant, la population de moins de 15 ans y est nettement plus faible qu'ailleurs. Les jeunes comptent pour 19% de la population de la région métropolitaine de Montréal, ce qui la place parmi les sept agglomérations comptant le moins de jeunes, avec Toronto, Boston, Pittsburgh, Vancouver, Tampa et San Francisco (le pourcentage le plus faible, avec 16%). Par comparaison, à Los Angeles, Dallas et Houston, les jeunes représentent près de 25% de la population.

La région métropolitaine de Montréal est donc appelée à vieillir plus vite que la moyenne. Les enjeux du vieillissement aux plans des services sociaux et de l'aménagement urbain sont déjà connus - une demande accrue des soins de santé, accroissement de la motorisation et nombre de déplacements, inadéquation de certains équipements (école, espaces verts, etc) et services aux résidents plus âgés - et ce, même si la détermination des impacts de ce phénomène démographique ne fait pas toujours consensus.

La comparaison avec les agglomérations nord-américaines fait aussi ressortir certains risques pour le dynamisme régional et pour la capacité de la région de Montréal à s'intégrer dans les nouvelles tendances économiques et sociales du continent. On peut noter que ce risque est aussi celui de Toronto et de Boston mais que la majorité des régions métropolitaines nord-américaines seront confrontées à une dynamique démographique inverse.

3.3.2 Structure des ménages

- ✓ *Une tendance à la diminution de la taille des ménages, avec des incidences sociales et urbanistiques.*

La région de Montréal se distingue nettement des régions nord-américaines quant à la structure de ses ménages. L'agglomération métropolitaine de Montréal compte une proportion relativement élevée de personnes résidant seules. Avec 29% de ménages comptant une seule personne, Montréal et Boston font partie des sept agglomérations au pourcentage le plus élevé. New York arrive en tête avec 33%. Toronto et Vancouver obtiennent les résultats les plus faibles en Amérique du Nord, avec 20% et 24% respectivement.

Tableau 3-17 Âge médian

Âge médian

Région métropolitaine	Rang	Âge médian	Indice
Atlanta	18	33,0	91,6
Baltimore		nd	
Boston	6	36,3	100,8
Chicago	16	33,7	93,6
Cleveland	4	37,3	103,6
Dallas	20	31,7	88,0
Denver	15	34,0	94,4
Detroit	12	35,3	98,0
Houston	21	31,6	87,8
Los Angeles	19	32,0	88,9
Miami	10	35,4	98,3
Minneapolis-St-Paul		nd	
Montréal	8	36,0	100,0
New York	13	34,7	96,4
Philadelphie	5	36,5	101,4
Phoenix		nd	
Pittsburgh	1	40,0	111,1
Portland-Vancouver		nd	
San Diego	17	33,6	93,3
San Francisco	3	37,4	103,9
Seattle	10	35,4	98,3
St-Louis	6	36,3	100,8
Tampa-St-Petersburg	2	39,9	110,8
Toronto	14	34,6	96,1
Vancouver	9	35,5	98,6
Washington		nd	

Sources:
 U.S. Census Bureau, Demographic Surveys Division,
 Census 2000 Supplementary Survey Profile
 Ledent, Jacques "Indicateurs de la situation démographique: le cas des trois grandes métropoles
 canadiennes" basé sur les données de Statistique Canada, Recensement 1996

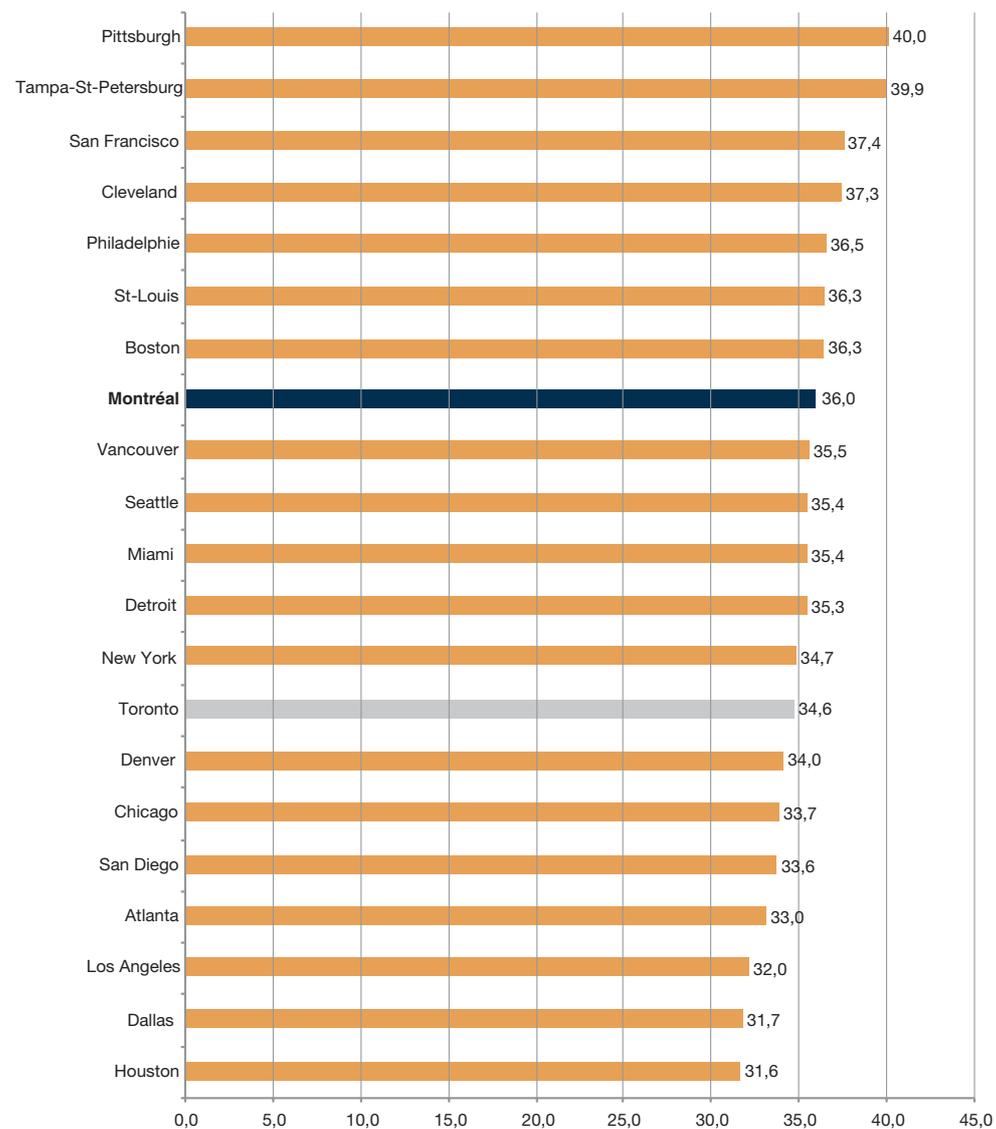


Tableau 3-18 Proportion des jeunes de moins de 15 ans

Proportion des jeunes de moins de 15 ans

Région métropolitaine	Rang	% de jeunes	Indice
Atlanta	6	23,0%	122,4
Baltimore	16	21,4%	113,7
Boston	21	19,5%	103,5
Chicago	4	23,2%	123,3
Cleveland	15	21,7%	115,4
Dallas	2	24,3%	128,9
Denver	12	21,9%	116,4
Detroit	7	22,6%	120,1
Houston	1	24,8%	131,8
Los Angeles	3	24,2%	128,4
Miami	17	20,9%	111,3
Minneapolis-St-Paul	8	22,4%	119,1
Montréal	23	18,8%	100,0
New York	18	20,9%	111,0
Philadelphie	14	21,7%	115,4
Phoenix	5	23,0%	122,5
Pittsburgh	22	19,0%	100,9
Portland-Vancouver	11	21,9%	116,5
San Diego	9	22,3%	118,5
San Francisco	26	15,9%	84,8
Seattle	19	20,2%	107,5
St-Louis	10	22,1%	117,3
Tampa-St-Petersburg	25	18,2%	97,0
Toronto	20	20,1%	107,0
Vancouver	24	18,4%	97,8
Washington	13	21,8%	115,9

Sources:
 U.S. Census Bureau, Demographic Surveys Division,
 Census 2000 Supplementary Survey Profile
 Statistique Canada, Recensement 1996

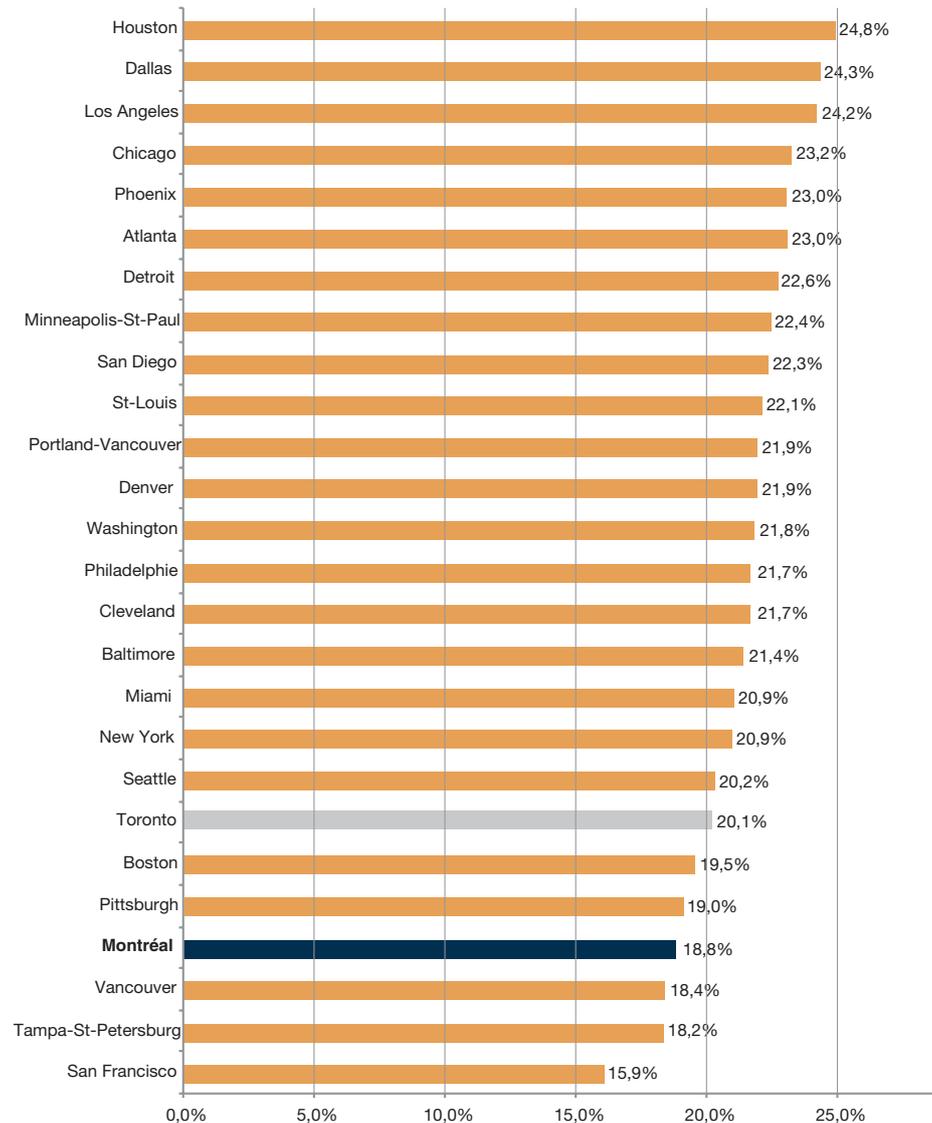


Tableau 3-19 Ménages d'une seule personne

Ménages d'une seule personne

Région métropolitaine	Rang	Ménages d'une seule personne %	Indice
Atlanta	19	25,6%	87,5
Baltimore	15	26,9%	92,0
Boston	7	29,1%	99,4
Chicago	17	26,5%	90,5
Cleveland	3	31,5%	107,6
Dallas	18	26,1%	89,1
Denver	10	28,2%	96,5
Detroit	8	29,0%	99,2
Houston	24	24,2%	82,6
Los Angeles	20	25,4%	86,8
Miami	22	24,8%	84,8
Minneapolis-St-Paul	16	26,8%	91,5
Montréal	6	29,3%	100,0
New York	1	32,6%	111,4
Philadelphie	12	27,5%	93,9
Phoenix	21	25,2%	86,2
Pittsburgh	4	31,4%	107,2
Portland-Vancouver	11	28,1%	95,9
San Diego	23	24,3%	83,2
San Francisco	2	32,2%	110,2
Seattle	9	28,7%	98,1
St-Louis	13	27,3%	93,3
Tampa-St-Petersburg	5	29,7%	101,7
Toronto	26	19,5%	66,7
Vancouver	25	23,8%	81,2
Washington	14	27,0%	92,2

Sources:
U.S. Census Bureau, Demographic Surveys Division,
Census 2000 Supplementary Survey Profile
Statistique Canada, Recensement 1996

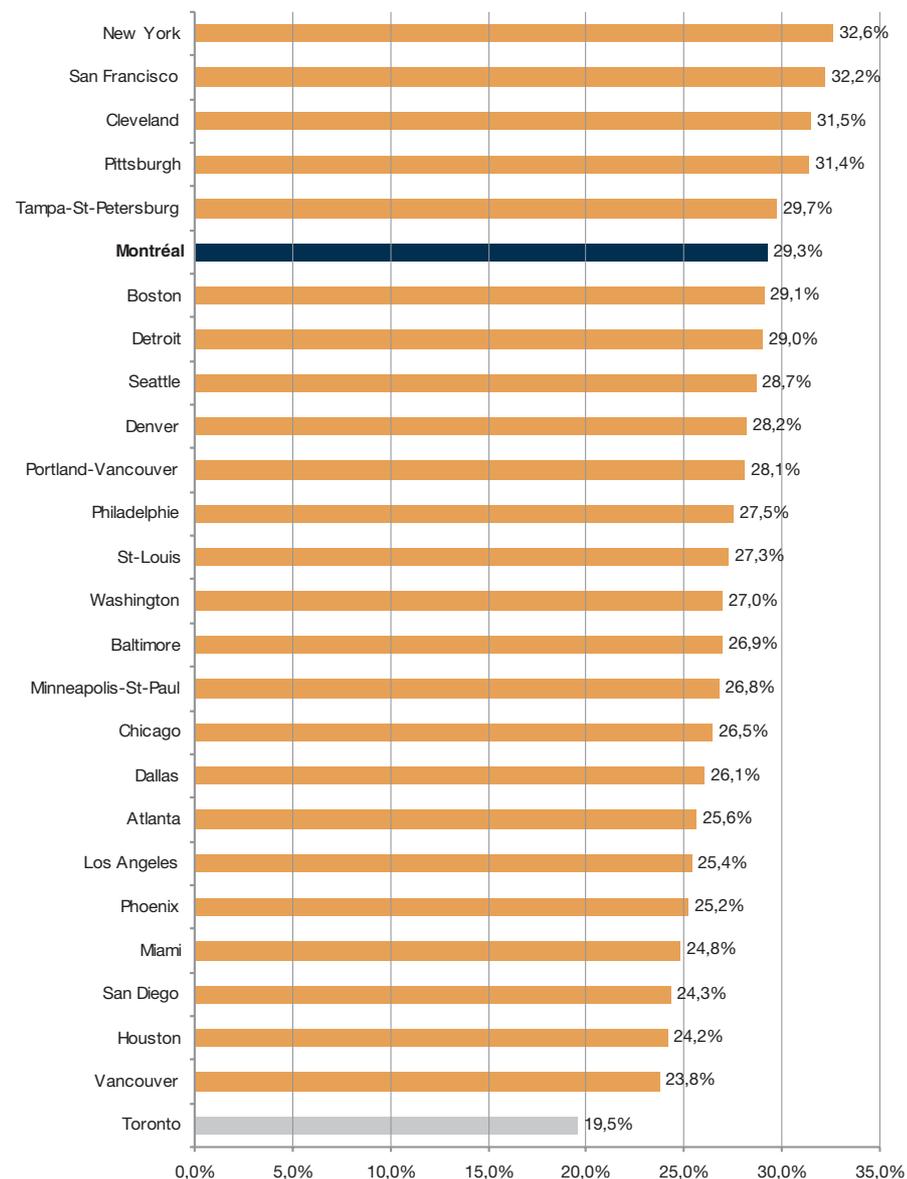


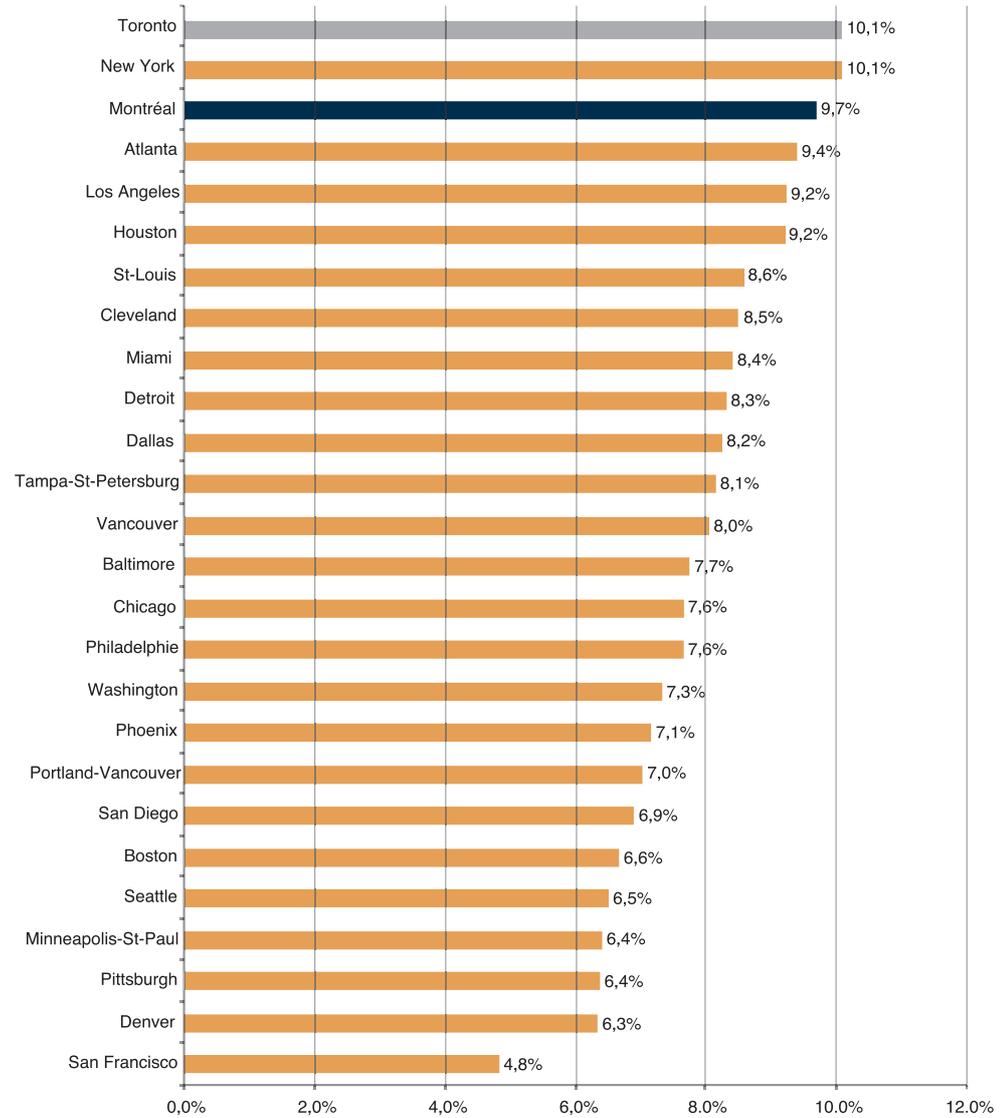
Tableau 3-20 Familles monoparentales (soutien féminin)

Familles monoparentales (soutien féminin)

Région métropolitaine	Rang	Familles monoparentales (femmes)	Indice
Atlanta	4	9,4%	97,0
Baltimore	14	7,7%	80,0
Boston	21	6,6%	68,8
Chicago	15	7,6%	78,9
Cleveland	8	8,5%	87,7
Dallas	11	8,2%	84,9
Denver	25	6,3%	65,4
Detroit	10	8,3%	85,8
Houston	6	9,2%	94,8
Los Angeles	5	9,2%	95,4
Miami	9	8,4%	86,6
Minneapolis-St-Paul	23	6,4%	66,1
Montréal	3	9,7%	100,0
New York	2	10,1%	104,2
Philadelphie	16	7,6%	78,9
Phoenix	18	7,1%	73,8
Pittsburgh	24	6,4%	65,8
Portland-Vancouver	19	7,0%	72,4
San Diego	20	6,9%	71,0
San Francisco	26	4,8%	49,7
Seattle	22	6,5%	66,9
St-Louis	7	8,6%	88,5
Tampa-St-Petersburg	12	8,1%	84,0
Toronto	1	10,1%	104,2
Vancouver	13	8,0%	83,1
Washington	17	7,3%	75,5

Sources:
U.S. Census Bureau, Demographic Surveys Division,
Census 2000 Supplementary Survey Profile
Statistique Canada, Recensement 1996

Note:
Pourcentage de familles monoparentales (femmes) sur le total des ménages



La région métropolitaine de Montréal compte un pourcentage élevé de ménages monoparentaux à soutien féminin. New York, Toronto et Montréal se placent en première place, avec environ 10% de tels ménages. Le pourcentage le plus bas est atteint à San Francisco (5%), alors que Boston compte près de 7% de ménages monoparentaux.

Outre les considérations sociales, il faudra prendre en compte les incidences de ce constat sur le développement spatial de l'agglomération. La croissance des ménages paraît plus déterminante que celle de la population (cf. chapitre 6).

3.3.3 Habitat et propriété

√ *La région métropolitaine de Montréal compte moins de propriétaires qu'ailleurs, et aussi moins d'habitations unifamiliales.*

La région de Montréal se différencie significativement des autres régions nord-américaines par son parc de logements, principalement constitué d'appartements (62,8%) et par son mode de tenure, largement constitué de logement locatif (51,6% des ménages louent leur logement).

Mis à part New York (37%), la région de Montréal compte, avec Los Angeles et San Francisco, la plus faible proportion de ménages propriétaires (environ 48%). Ce pourcentage atteint son maximum à Detroit, avec 72%. Boston et Toronto sont environ à 60%.

Par ailleurs, l'habitat dans la région métropolitaine de Montréal est fortement typé et traduit sa densité élevée. La part des maisons unifamiliales est, en effet, très faible à Montréal (37%), qui n'est devancée sur ce plan que par New York (22%). Cette proportion dépasse partout ailleurs 50%, avec un maximum de 74% à Detroit.

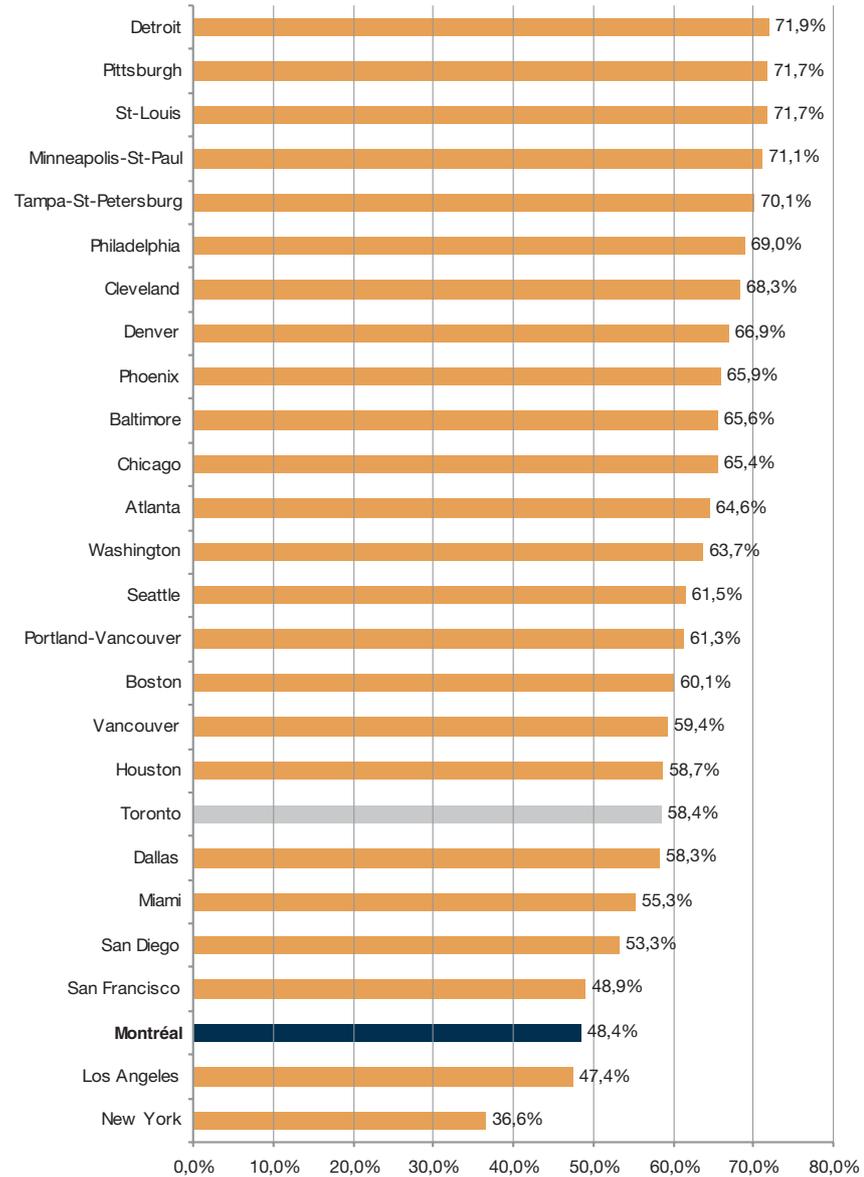
La maison unifamiliale étant le modèle dominant d'occupation en propriété, il y a un lien direct entre la proportion de propriétaires, le développement de l'unifamilial et la densité d'occupation du territoire.

Tableau 3-21 Ménages propriétaires

Ménages propriétaires

Région métropolitaine	Rang	Ménages propriétaires	Indice
Atlanta	12	64,6%	133,3
Baltimore	10	65,6%	135,5
Boston	16	60,1%	124,0
Chicago	11	65,4%	135,1
Cleveland	7	68,3%	140,9
Dallas	20	58,3%	120,4
Denver	8	66,9%	138,0
Detroit	1	71,9%	148,4
Houston	18	58,7%	121,2
Los Angeles	25	47,4%	97,8
Miami	21	55,3%	114,1
Minneapolis-St-Paul	4	71,1%	146,9
Montréal	24	48,4%	100,0
New York	26	36,6%	75,5
Philadelphia	6	69,0%	142,3
Phoenix	9	65,9%	136,1
Pittsburgh	2	71,7%	148,1
Portland-Vancouver	15	61,3%	126,5
San Diego	22	53,3%	110,0
San Francisco	23	48,9%	101,0
Seattle	14	61,5%	126,9
St-Louis	3	71,7%	147,9
Tampa-St-Petersburg	5	70,1%	144,6
Toronto	19	58,4%	120,6
Vancouver	17	59,4%	122,5
Washington	13	63,7%	131,4

Sources:
U.S. Census Bureau, Demographic Surveys Division,
Census 2000 Supplementary Survey Profile
Statistique Canada, Recensement 1996



3.3.4 Diversité culturelle

✓ *La région métropolitaine de Montréal est « biculturelle ». Elle est marquée par deux cultures dominantes, tout comme d'ailleurs sept autres agglomérations en Amérique du Nord. Mais c'est la seule qui est francophone (la 2^e région métropolitaine francophone du monde) et qui est biculturelle, c'est-à-dire que les deux cultures imprègnent toutes les institutions : le droit, l'art, l'architecture, etc.*

✓ *Une diversité culturelle qui se situe dans la moyenne nord-américaine.*

Même si la diversité culturelle constitue un enjeu social, elle est aujourd'hui considérée comme un indice du degré de tolérance de la collectivité envers la différence et aussi comme un atout pour la créativité.

La région de Montréal occupe une place unique en Amérique du Nord, en raison de la présence de deux cultures principales, française et anglaise. D'autres agglomérations nord-américaines se distinguent aussi par la présence de deux langues dominantes mais aucune ne laisse place à une autre culture que celle de la majorité dans ses institutions.

La diversité culturelle s'exprime également par la présence d'autres cultures, plus minoritaires.

Une façon de scruter ces réalités sur une base comparative est de se référer à la langue parlée à la maison. On dira ainsi qu'une culture fait partie des « cultures dominantes » lorsque la langue correspondante est parlée à la maison par plus de 17% de la population (pourcentage d'anglophones dans la région de Montréal).

La région de Montréal se qualifie à ce titre comme région marquée par les cultures francophone et anglophone. Mais son unicité culturelle sur le continent peut être relativisée : Dallas, Houston, Los Angeles, Miami, New York, Phoenix et San Diego sont aussi marquées par deux courants culturels, anglophone et hispanophone.

En ce qui concerne les autres cultures, la région de Montréal occupe une position moyenne (11^e rang), avec 15% de population parlant une langue autre que la ou les langues dominantes. San Francisco et Toronto arrivent en tête, avec 40% et 27% respectivement. Montréal est dépassée par Boston (19%) et par Los Angeles (16%).

3.3.5 Sécurité

✓ *Une sécurité satisfaisante pour les personnes, un niveau de sécurité moyen contre la propriété.*

En ce qui concerne les crimes enregistrés contre les personnes, la région métropolitaine de Montréal se place parmi les quatre agglomérations les plus sécuritaires en Amérique du Nord, enregistrant entre 3,5 et 4,5 crimes par 1000 habitants par année.

Six agglomérations comptent plus que 10 crimes par 1 000 habitants : Tampa, Baltimore, Chicago, Los Angeles, New York et Miami.

Tableau 3-22 Langue parlée à la maison autre que les langues dominantes

Langue parlée à la maison autre que les langues dominantes

Région métropolitaine	Rang	Langue parlée à la maison autre que les langues dominantes	Indice
Atlanta	15	12,2%	83,2
Baltimore	20	8,9%	60,4
Boston	7	18,6%	126,7
Chicago	3	26,8%	182,6
Cleveland	19	9,9%	67,7
Dallas	23	6,0%	40,8
Denver	9	17,5%	119,1
Detroit	17	11,5%	78,2
Houston	22	7,3%	49,7
Los Angeles	10	16,2%	110,4
Miami	21	8,6%	58,5
Minneapolis-St-Paul	14	13,7%	93,4
Montréal	11	14,7%	100,0
New York	6	21,0%	143,5
Philadelphia	16	12,0%	82,2
Phoenix	25	5,0%	34,4
Pittsburgh	26	4,8%	33,0
Portland-Vancouver	12	14,3%	97,9
San Diego	18	10,3%	70,6
San Francisco	1	40,0%	273,0
Seattle	8	17,9%	122,1
St-Louis	24	5,8%	39,7
Tampa-St-Petersburg	13	14,1%	96,4
Toronto	2	27,3%	186,2
Vancouver	4	24,4%	166,7
Washington	5	23,9%	162,8

Sources:
U.S. Census Bureau, Demographic Surveys Division,
Census 2000 Supplementary Survey Profile
Statistique Canada, Recensement 1996

Note:
Une langue est dite dominante lorsque 16,9% et plus de la population la parle à la maison. C'est le cas du français et de l'anglais à Montréal et de l'anglais et de l'espagnol dans les agglomérations américaines de Dallas, Houston, Los Angeles, Miami, New York, Phoenix et San Diego

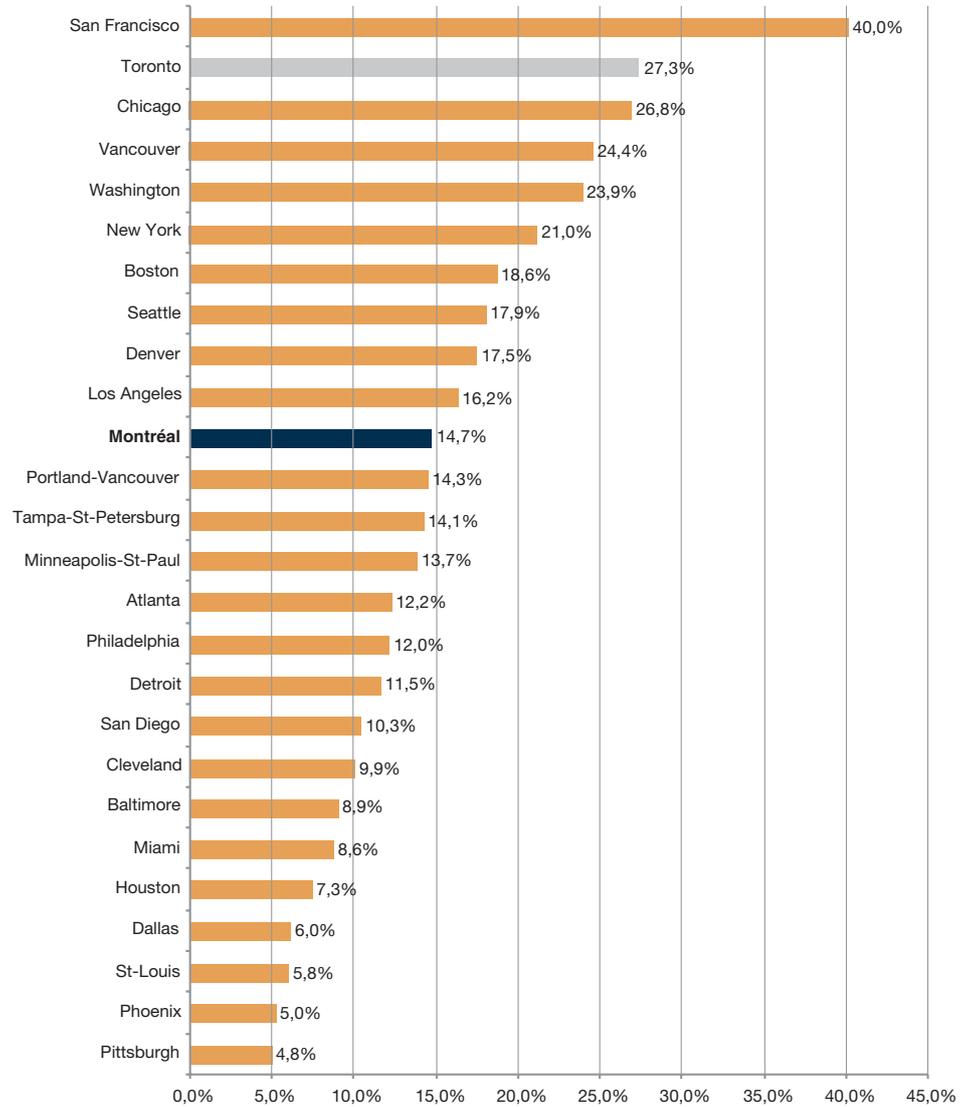


Tableau 3-23 Nombre de crimes enregistrés contre la personne par 1 000 habitants

Nombre de crimes enregistrés contre les personnes

Région métropolitaine	Rang	Crimes/ 1000 habitants	Indice
Atlanta	16	8,34	187,8
Baltimore	22	12,22	275,2
Boston	10	6,75	152,0
Chicago	23	13,86	312,2
Cleveland	7	5,62	126,6
Dallas	20	9,21	207,4
Denver	8	5,68	127,9
Detroit	18	8,85	199,3
Houston	14	7,63	171,8
Los Angeles	24	15,05	339,0
Miami	26	19,57	440,8
Minneapolis-St-Paul	3	3,97	89,4
Montréal	4	4,44	100,0
New York	25	16,35	368,2
Philadelphia	11	6,81	153,4
Phoenix	13	7,02	158,1
Pittsburgh	1	3,42	77,0
Portland-Vancouver	9	6,41	144,4
San Diego	15	8,06	181,5
San Francisco	19	9,01	202,9
Seattle	5	4,62	104,1
St-Louis	17	8,36	188,3
Tampa-St-Petersburg	21	11,41	257,0
Toronto	2	3,49	78,6
Vancouver	6	4,97	111,9
Washington	12	6,85	154,3

Source: Savageau, David et Ralph D'Agostino, "Places Rated Almanac", Special Millenium Edition, 2000.

Notes: Les données des régions métropolitaines américaines proviennent du FBI.

Les données des régions métropolitaines canadiennes proviennent du Centre canadien de la statistique juridique.

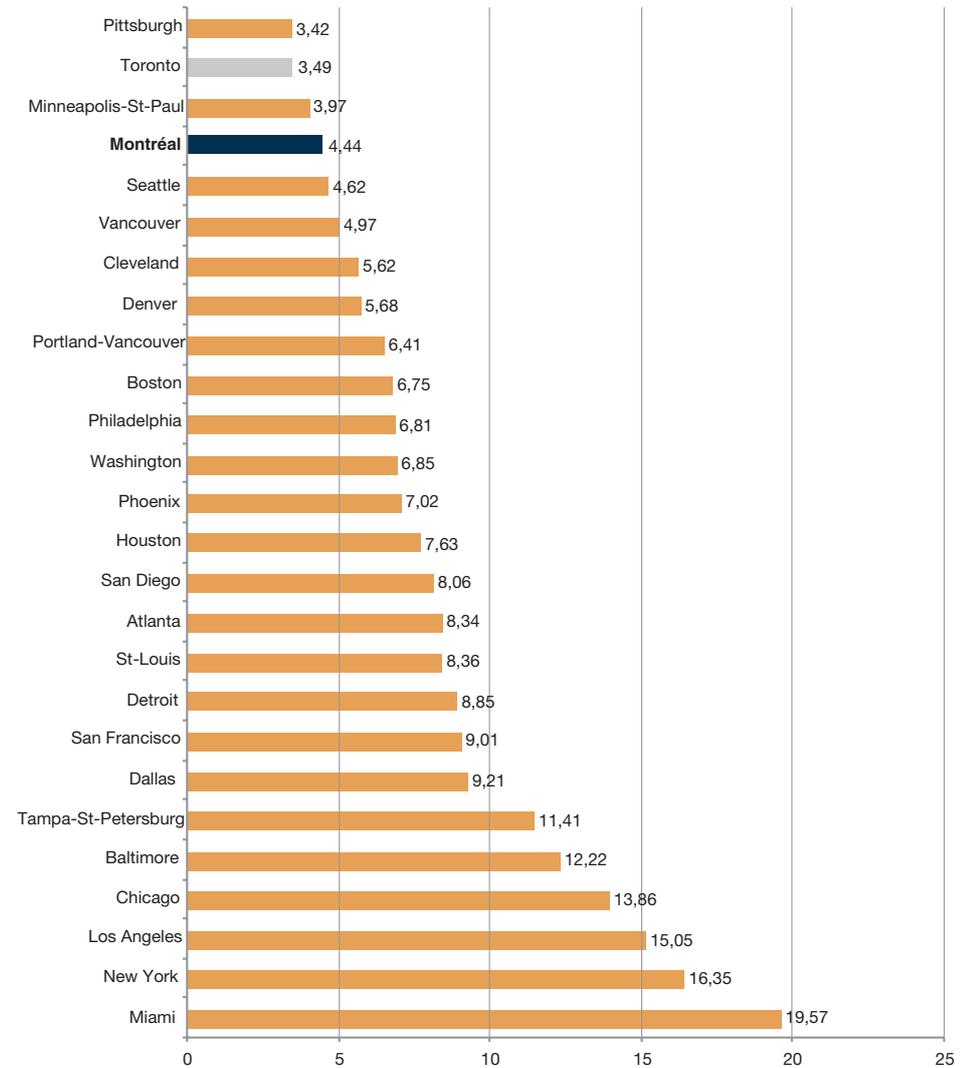
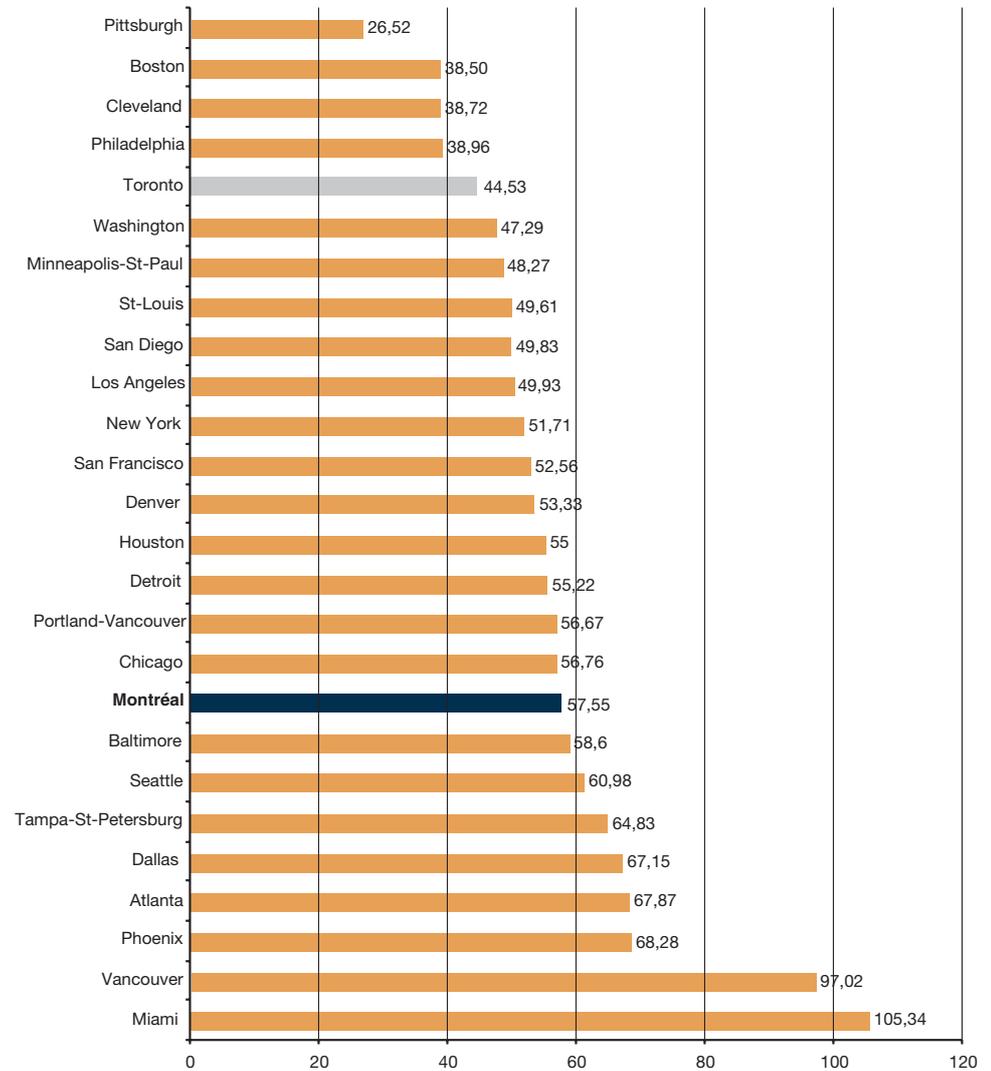


Tableau 3-24 Nombre de crimes enregistrés contre la propriété par 1 000 habitants

Nombre de crimes enregistrés contre la propriété par 1 000 habitants

Région métropolitaine	Rang	Crimes / 1000 habitants	Indice
Atlanta	23	67,87	117,9
Baltimore	19	58,60	101,8
Boston	2	38,50	66,9
Chicago	17	56,76	98,6
Cleveland	3	38,72	67,3
Dallas	22	67,15	116,7
Denver	13	53,33	92,7
Detroit	15	55,22	96,0
Houston	14	55,00	95,6
Los Angeles	10	49,93	86,8
Miami	26	105,34	183,0
Minneapolis-St-Paul	7	48,27	83,9
Montréal	18	57,55	100,0
New York	11	51,71	89,9
Philadelphia	4	38,96	67,7
Phoenix	24	68,28	118,6
Pittsburgh	1	26,52	46,1
Portland-Vancouver	16	56,67	98,5
San Diego	9	49,83	86,6
San Francisco	12	52,56	91,3
Seattle	20	60,98	106,0
St-Louis	8	49,61	86,2
Tampa-St-Petersburg	21	64,83	112,6
Toronto	5	44,53	77,4
Vancouver	25	97,02	168,6
Washington	6	47,29	82,2



Source: Savageau, David et Ralph D'Agostino, "Places Rated Almanac", Special Millenium Edition, 2000.

Notes: Les données des régions métropolitaines américaines proviennent du FBI.

Les données des régions métropolitaines canadiennes proviennent du Centre canadien de la statistique juridique.

En ce qui concerne les crimes contre les propriétés, la place de la région métropolitaine de Montréal semble moins enviable. Avec 58 crimes enregistrés par 1 000 habitants par année, elle occupe le 18^e rang. Toronto est au 5^e rang avec 45 crimes et Boston au 2^e rang avec 39, soit un tiers de moins qu'à Montréal.

3.3.6 Pauvreté

✓ *Une présomption à l'effet que la pauvreté est plus présente à Montréal qu'ailleurs.*

La comparaison entre les villes canadiennes et américaines au plan de la pauvreté est complexe et les conclusions sont donc fragiles. Un indicateur indirect sur lequel la comparaison est possible est la proportion de ménages locataires affectant plus de 35% de leur revenu au logement. Aux États-Unis, la corrélation de cet indicateur avec le pourcentage de la population vivant sous le seuil de pauvreté défini par le U.S. Census Bureau est élevée.

La région métropolitaine de Montréal compte 37% de ménages dans cette situation, un pourcentage comparable à celui de Miami, Vancouver et Los Angeles, les quatre agglomérations présentant les pires résultats. Les autres agglomérations atteignent des pourcentages moins élevés : Toronto est à 35%, New York 34%, Boston 31%, Minneapolis ayant le pourcentage le plus bas (22%), suivie de Dallas, avec 27%.

Ces résultats donnent à penser que la région métropolitaine de Montréal compte une proportion de pauvres plus élevée qu'ailleurs, sans pour autant être largement distancée par l'ensemble des agglomérations nord-américaines. Les résultats de Toronto et de Vancouver sont comparables à ceux de Montréal.

Par ailleurs, en décembre 2001, Montréal était l'agglomération où le chômage était le plus élevé, à 8,4%. Toronto (6,5%) et Vancouver (7,8%) se situaient aussi dans les six régions comptant le plus fort taux de chômage, avec New York, Portland et Miami. Les taux les plus bas observés se situaient entre 3 et 4% (Washington, Boston).

Ces données ne traitent que de l'ampleur du phénomène et non de sa gravité. Néanmoins, la population canadienne bénéficie d'une couverture sociale plus importante qu'aux États-Unis.

Tableau 3-25 Proportion des ménages locataires affectant 35% et plus de leur revenu au logement

Proportion des ménages locataires affectant 35% et plus de leur revenu au logement

Région métropolitaine	Rang	Ménages	Indice
Atlanta	20	33,9%	90,8
Baltimore	10	30,4%	81,2
Boston	12	31,0%	83,0
Chicago	13	32,0%	85,6
Cleveland	16	32,8%	87,7
Dallas	2	26,7%	71,6
Denver	6	27,9%	74,7
Detroit	7	28,1%	75,2
Houston	3	26,7%	71,6
Los Angeles	26	38,9%	104,0
Miami	23	37,3%	99,8
Minneapolis-St-Paul	1	21,8%	58,3
Montréal	24	37,4%	100,0
New York	18	33,6%	90,0
Philadelphia	15	32,7%	87,4
Phoenix	22	36,1%	96,6
Pittsburgh	5	27,8%	74,5
Portland-Vancouver	17	32,8%	87,9
San Diego	19	33,7%	90,1
San Francisco	11	30,8%	82,5
Seattle	9	29,8%	79,8
St-Louis	8	28,4%	76,0
Tampa-St-Petersburg	14	32,6%	87,1
Toronto	21	35,1%	94,0
Vancouver	25	37,9%	101,4
Washington	4	27,2%	72,7

Sources:
U.S. Census Bureau, Demographic Surveys Division,
Census 2000 Supplementary Survey Profile
Statistique Canada, Recensement 1996

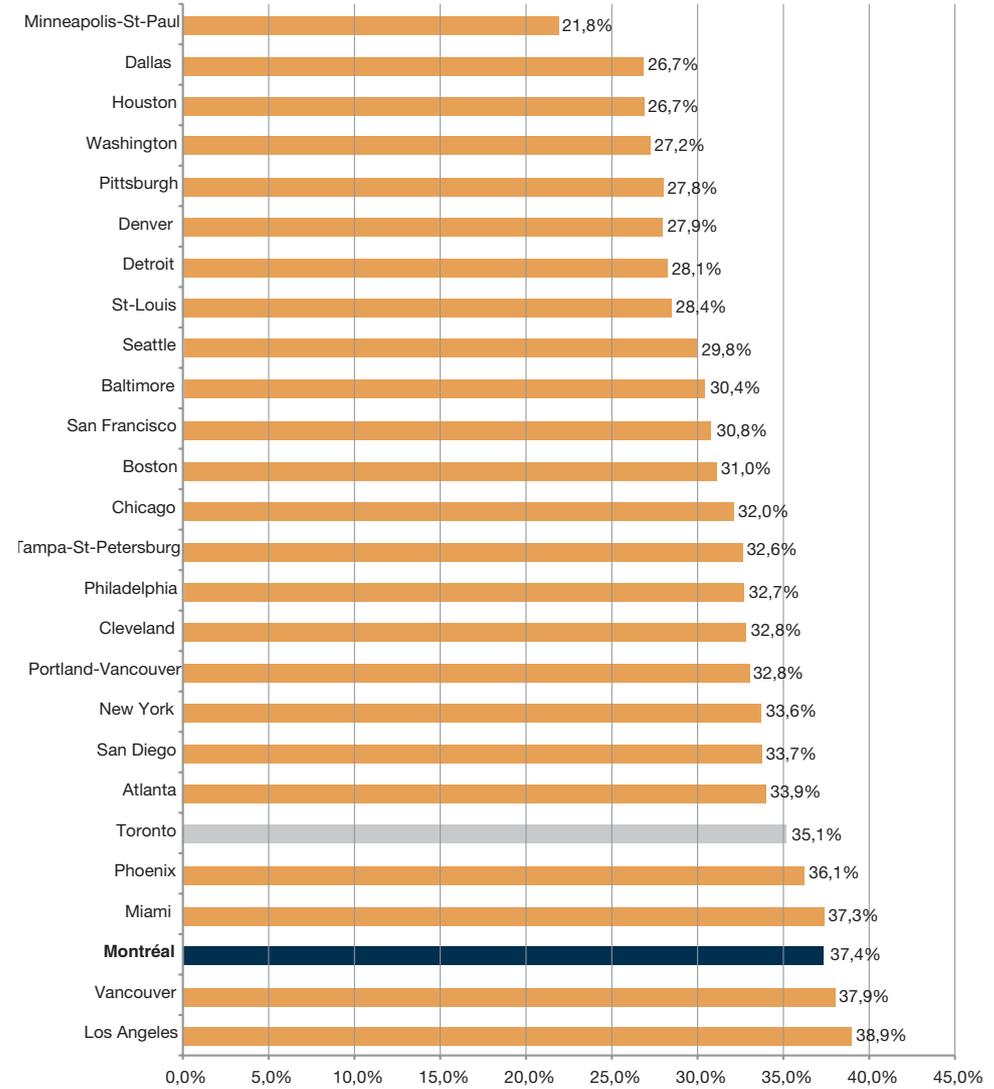
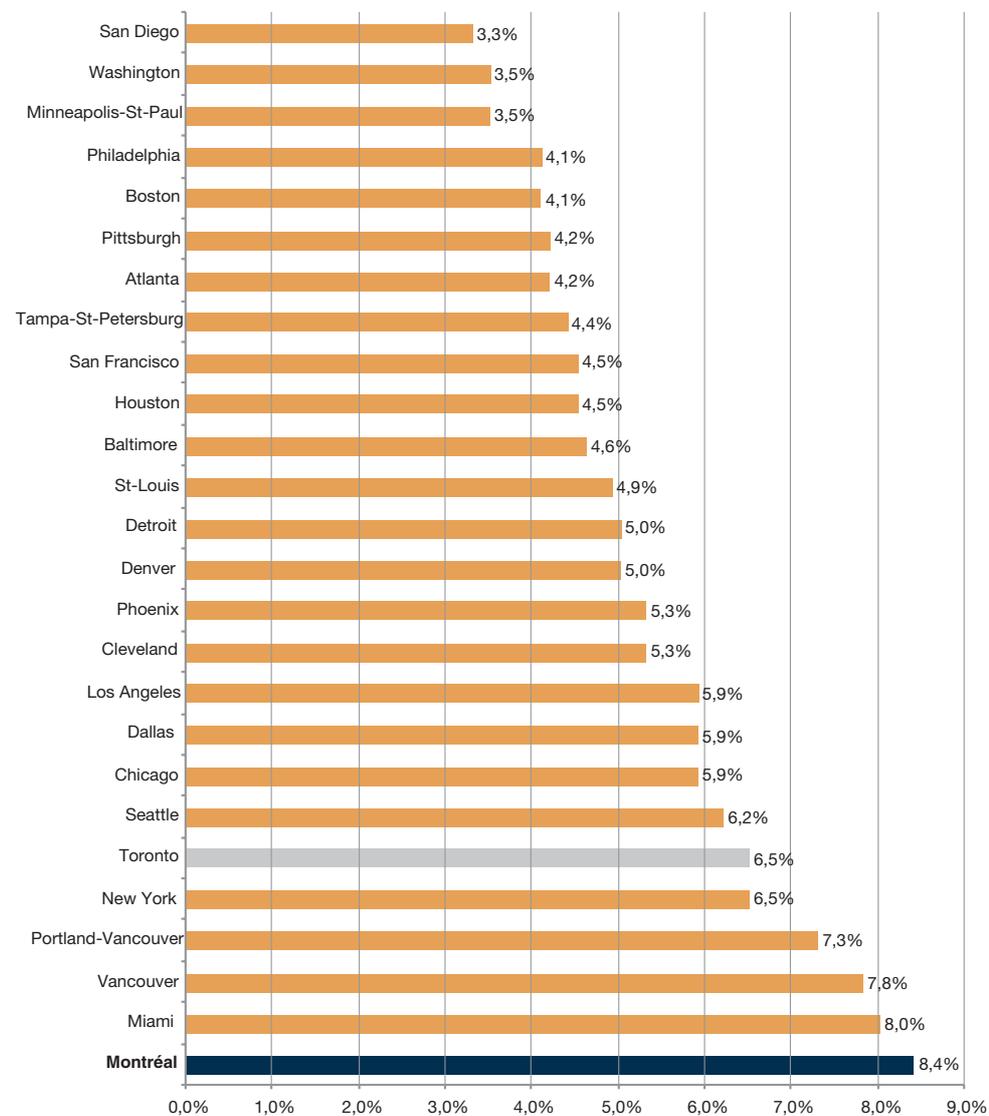


Tableau 3-26 Taux de chômage non désaisonné

Taux de chômage non désaisonné

Région métropolitaine	Rang	Taux de chômage non désaisonné	Indice
Atlanta	6	4,2%	50,0
Baltimore	11	4,6%	54,8
Boston	4	4,1%	48,8
Chicago	17	5,9%	70,2
Cleveland	15	5,3%	63,1
Dallas	17	5,9%	70,2
Denver	13	5,0%	59,5
Detroit	13	5,0%	59,5
Houston	9	4,5%	53,6
Los Angeles	17	5,9%	70,2
Miami	25	8,0%	95,2
Minneapolis-St-Paul	2	3,5%	41,7
Montréal	26	8,4%	100,0
New York	21	6,5%	77,4
Philadelphia	4	4,1%	48,8
Phoenix	15	5,3%	63,1
Pittsburgh	6	4,2%	50,0
Portland-Vancouver	23	7,3%	86,9
San Diego	1	3,3%	39,3
San Francisco	9	4,5%	53,6
Seattle	20	6,2%	73,8
St-Louis	12	4,9%	58,3
Tampa-St-Petersburg	8	4,4%	52,4
Toronto	21	6,5%	77,4
Vancouver	24	7,8%	92,9
Washington	2	3,5%	41,7

Sources:
U.S. Bureau of Labor Statistics, Décembre 2001.
Statistique Canada, Décembre 2001.



3.3.7 Logement social

✓ *Une offre relativement faible.*

En ce qui concerne l'offre de logements sociaux, la région de Montréal se classe au 19^e rang sur 23, avec 37 logements sociaux pour 1 000 habitants. New York arrive largement en tête avec 148 logements sociaux devant Washington (89). Boston en offre 81 et Toronto 73.

3.3.8 Éducation de base

✓ *Une performance moyenne en ce qui a trait à l'achèvement des études secondaires.*

En éducation, la performance de la région métropolitaine de Montréal est moyenne. Avec un pourcentage assez élevé de 18% de personnes de 25 ans et plus n'ayant pas terminé leurs études secondaires, elle se classe au 18^e rang sur 26, derrière Minneapolis qui arrive en tête (9%), Boston et Toronto (12%).

Les pires performances sont celles de Miami et de Los Angeles (28%).

Tableau 3-27 Nombre de logements sociaux par 1 000 ménages

Logements sociaux

Région métropolitaine	Logements sociaux		Logements /1000 habitants		Logements /1000 m	
	Rang	Nombre	Rang	Taux	Rang	Taux
Atlanta	10	75 035	13	18,6	12	50,2
Baltimore	9	75 856	3	30,4	4	78,5
Boston	6	106 825	2	32,2	3	81,4
Chicago	2	182 929	7	22,5	7	62,3
Cleveland		nd		nd		nd
Dallas	12	58 750	15	16,9	14	46,3
Denver	21	32 454	17	15,6	18	39,7
Detroit	7	89 945	10	20,5	9	53,4
Houston	17	39 257	22	9,5	22	27,4
Los Angeles	4	145 229	19	15,5	13	47,2
Miami	15	51 249	5	23,2	6	67,5
Minneapolis-St-Paul	11	63 391	11	19,9	11	51,3
Montréal	14	54 048	18	15,6	19	36,7
New York	1	506 155	1	55,6	1	147,8
Philadelphia	8	85 499	14	17,3	16	45,3
Phoenix	22	28 195	23	8,8	23	23,5
Pittsburgh		nd		nd		nd
Portland-Vancouver		nd		nd		nd
San Diego	23	27 814	21	10,2	21	27,9
San Francisco	19	35 832	9	21,2	10	53,0
Seattle	16	44 061	12	18,6	15	46,2
St-Louis	13	57 701	6	22,6	8	57,5
Tampa-St-Petersburg	18	36 129	20	15,4	20	35,9
Toronto	5	122 213	4	25,7	5	73,1
Vancouver	20	33 961	16	16,5	17	43,2
Washington	3	163 217	8	22,3	2	88,9

Sources:
 U.S. Department of Housing & Urban Development - "Picture of Subsidized Housing 1998"
 SCHL - Demandes spéciales 2001 - (comprenant OMH, COOP, OSBL et logements subventionnés)

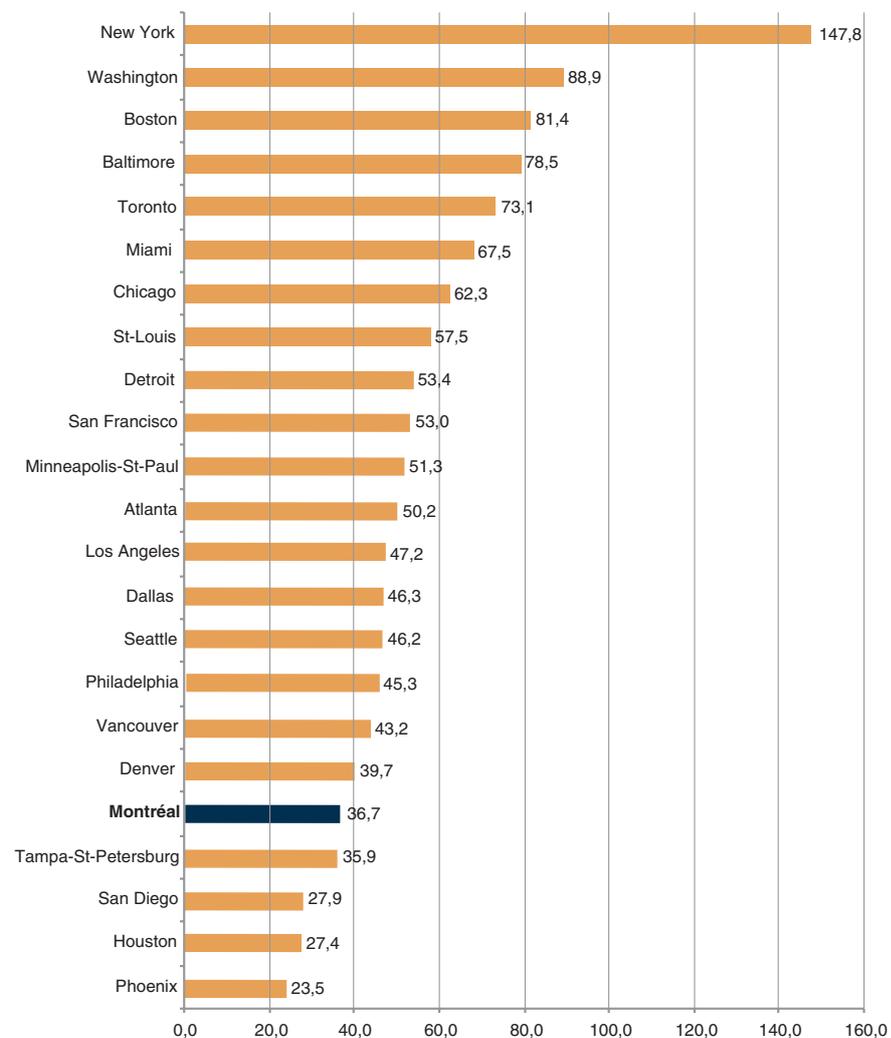
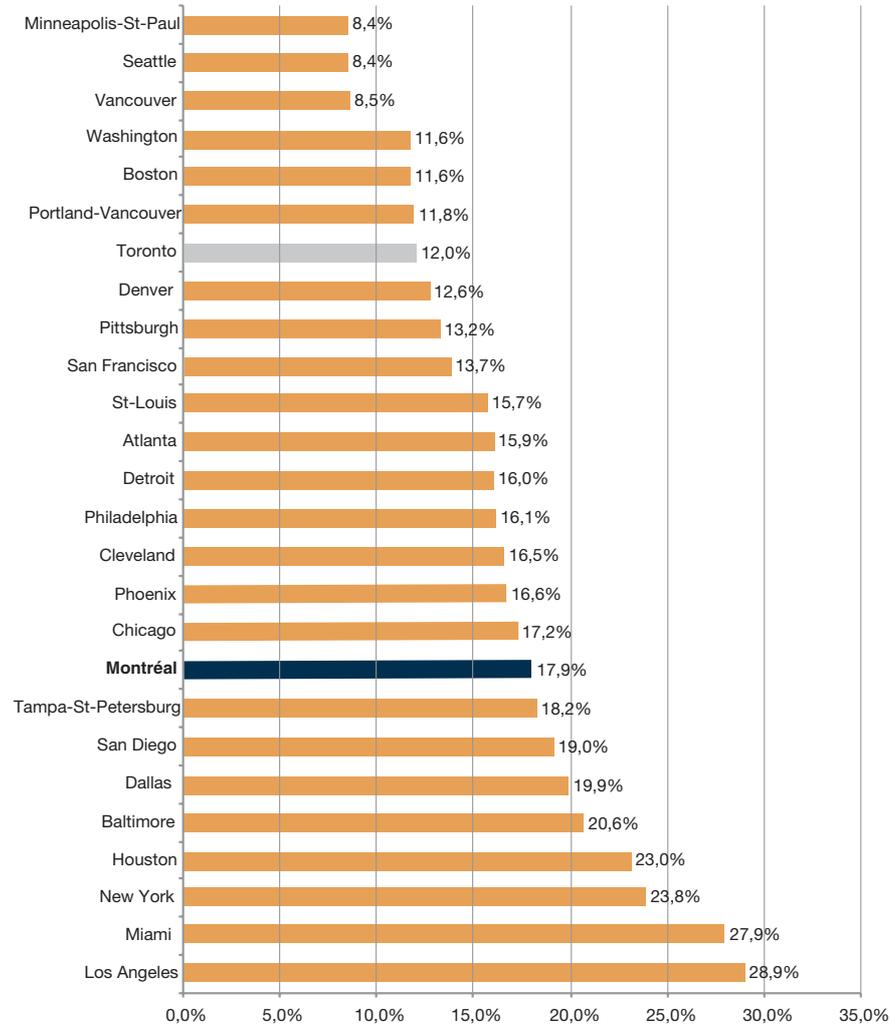


Tableau 3-28 Population de 25 ans et plus n'ayant pas terminé le secondaire

Population de 25 ans et plus n'ayant pas terminé le secondaire

Région métropolitaine	Rang	% de la population âgée de 25 ans et +	Indice
Atlanta	12	15,9%	89,0
Baltimore	22	20,6%	115,3
Boston	5	11,6%	65,1
Chicago	17	17,2%	96,0
Cleveland	15	16,5%	92,0
Dallas	21	19,9%	110,9
Denver	8	12,6%	70,6
Detroit	13	16,0%	89,2
Houston	23	23,0%	128,4
Los Angeles	26	28,9%	161,2
Miami	25	27,9%	155,7
Minneapolis-St-Paul	1	8,4%	46,8
Montréal	18	17,9%	100,0
New York	24	23,8%	132,9
Philadelphia	14	16,1%	89,8
Phoenix	16	16,6%	92,9
Pittsburgh	9	13,2%	73,8
Portland-Vancouver	6	11,8%	66,0
San Diego	20	19,0%	106,2
San Francisco	10	13,7%	76,7
Seattle	2	8,4%	47,0
St-Louis	11	15,7%	87,5
Tampa-St-Petersburg	19	18,2%	101,7
Toronto	7	12,0%	67,0
Vancouver	3	8,5%	47,5
Washington	4	11,6%	64,8

Sources:
U.S. Census Bureau, Demographic Surveys Division,
Census 2000 Supplementary Survey Profile
Statistique Canada, Recensement 1996



3.4 LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

L'organisation spatiale de la région métropolitaine de Montréal est le fruit d'une longue évolution : plus de trois cents ans d'histoire ont marqué les paysages culturels, économiques et physiques de son territoire.

La société québécoise, sa localisation géographique et les décisions politiques des dernières décennies ont été des facteurs décisifs qui ont eu des répercussions sur le mode d'organisation de l'espace montréalais, de la forme urbaine de la région de Montréal et de son image distincte par rapport aux autres régions métropolitaines de l'Amérique du Nord.

Les données en matière d'environnement sont encore partielles, particulièrement sur une base comparative, et l'établissement d'un bilan environnemental métropolitain reste à faire. Les sections suivantes présentent les résultats obtenus sur les indicateurs disponibles¹⁹.

3.4.1 Milieux naturels et humains

✓ *La région métropolitaine de Montréal est compacte et dense.*

Malgré l'expansion de l'aire urbanisée, particulièrement entre 1960 et 1975, Montréal est l'une des agglomérations de plus de deux millions d'habitants la moins étendue en Amérique du Nord. Avec ses 4 000 km², la région métropolitaine de Montréal couvre un territoire à peine plus grand que celui de San Francisco, Vancouver et New York, qui se situent toutes trois entre 2 600 et 3 000 km². L'agglomération la plus étendue est Phoenix, avec 37 800 km². Los Angeles arrive au 14^e rang, avec 10 500 km². Boston couvre 13 300 km² et Toronto 5 900 km²²⁰.

Ces régions métropolitaines comptent une superficie variable de terres non urbanisées, sous forme de plans d'eau, de terres agricoles ou de boisés. Dans la région métropolitaine de Montréal, le territoire agricole représente par exemple près de 54%²¹ de la superficie totale et les plans d'eau 15%. Les superficies de boisés sont de l'ordre de 4%. L'importance comparative de la part des superficies agricoles, des plans d'eau et des boisés dans la région métropolitaine de Montréal montre que l'aire urbanisée de la métropole est une des plus petites des régions nord-américaines.

19 La contamination des sols et la biodiversité sont en particulier peu documentées.

20 La section 1 de l'annexe cartographique présente les cartes des agglomérations nord-américaines de comparaison. Ces plans permettent de visualiser à la même échelle la forme, l'étendue et les caractéristiques des régions métropolitaines.

21 Voir la carte de la zone agricole.

Tableau 3-29 Superficie du territoire (km²)

Superficie des régions métropolitaines (km²)

Région métropolitaine	Rang	Superficie km ²	Superficie Hectare	Indice
Atlanta	5	15 867	1 586 680	394
Baltimore	18	6 758	675 832	168
Boston	22	4 884	488 436	121
Chicago	8	13 118	1 311 830	326
Cleveland	17	7 012	701 240	174
Dallas	4	16 023	1 602 323	398
Denver	16	9 741	974 069	242
Detroit	14	10 093	1 009 345	251
Houston	7	15 336	1 533 559	381
Los Angeles	13	10 515	1 051 536	261
Miami	21	5 037	503 675	125
Minneapolis-St-Paul	6	15 707	1 570 674	390
Montréal	23	4 024	402 421	100
New York	24	2 972	297 201	74
Philadelphie	15	9 986	998 648	248
Phoenix	1	37 747	3 774 651	938
Pittsburgh	10	11 976	1 197 585	298
Portland-Vancouver	9	13 022	1 302 169	324
San Diego	12	10 890	1 088 961	271
San Francisco	26	2 630	263 039	65
Seattle	11	11 460	1 146 045	285
St-Louis	3	16 558	1 655 781	411
Tampa-St-Petersburg	19	6 616	661 613	164
Toronto	20	5 868	586 773	146
Vancouver	25	2 821	282 066	70
Washington	25	16 863	1 686 265	419

Sources:
State and Metropolitan Area Data Book
Statistique Canada, Recensement 2001

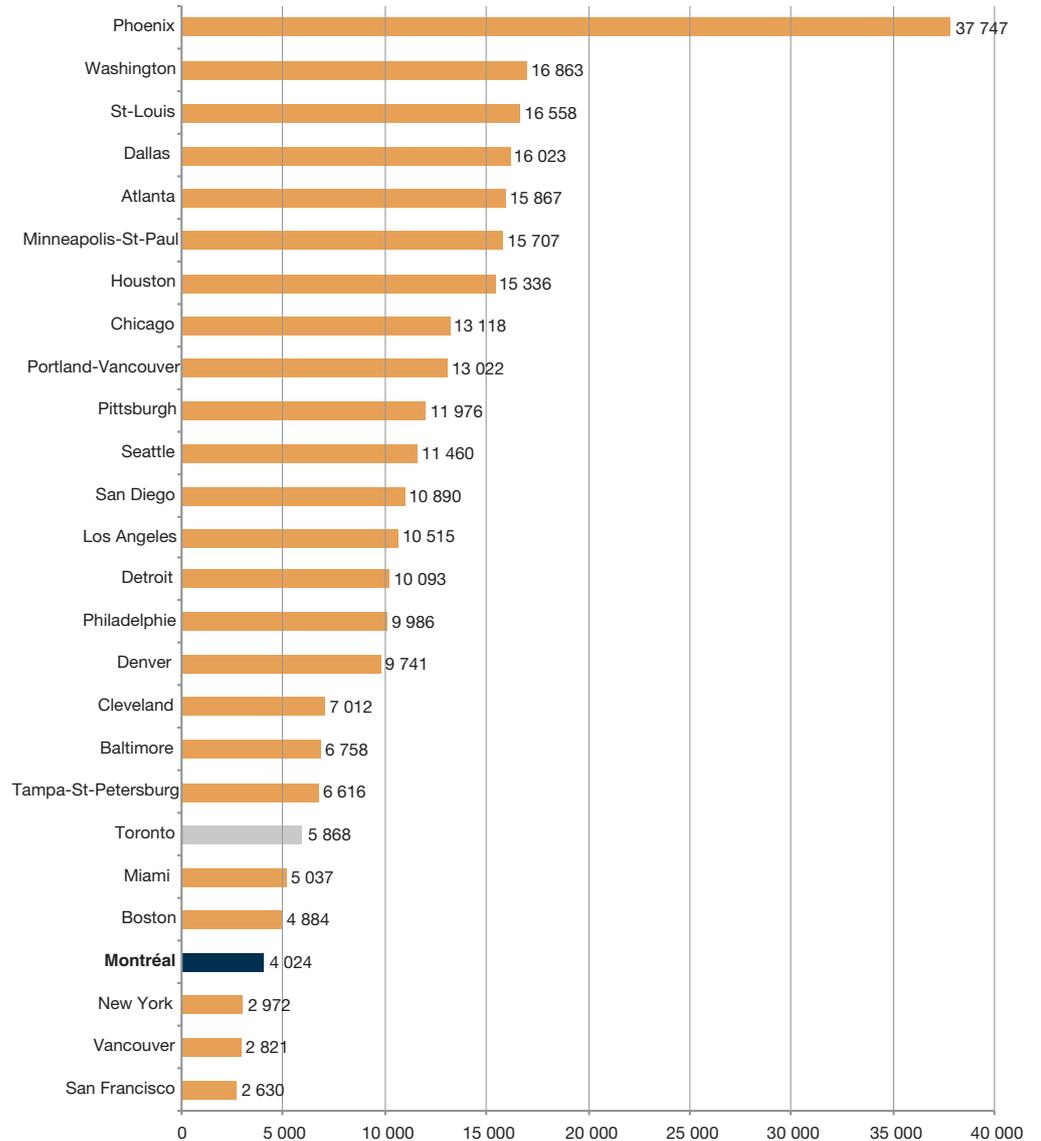


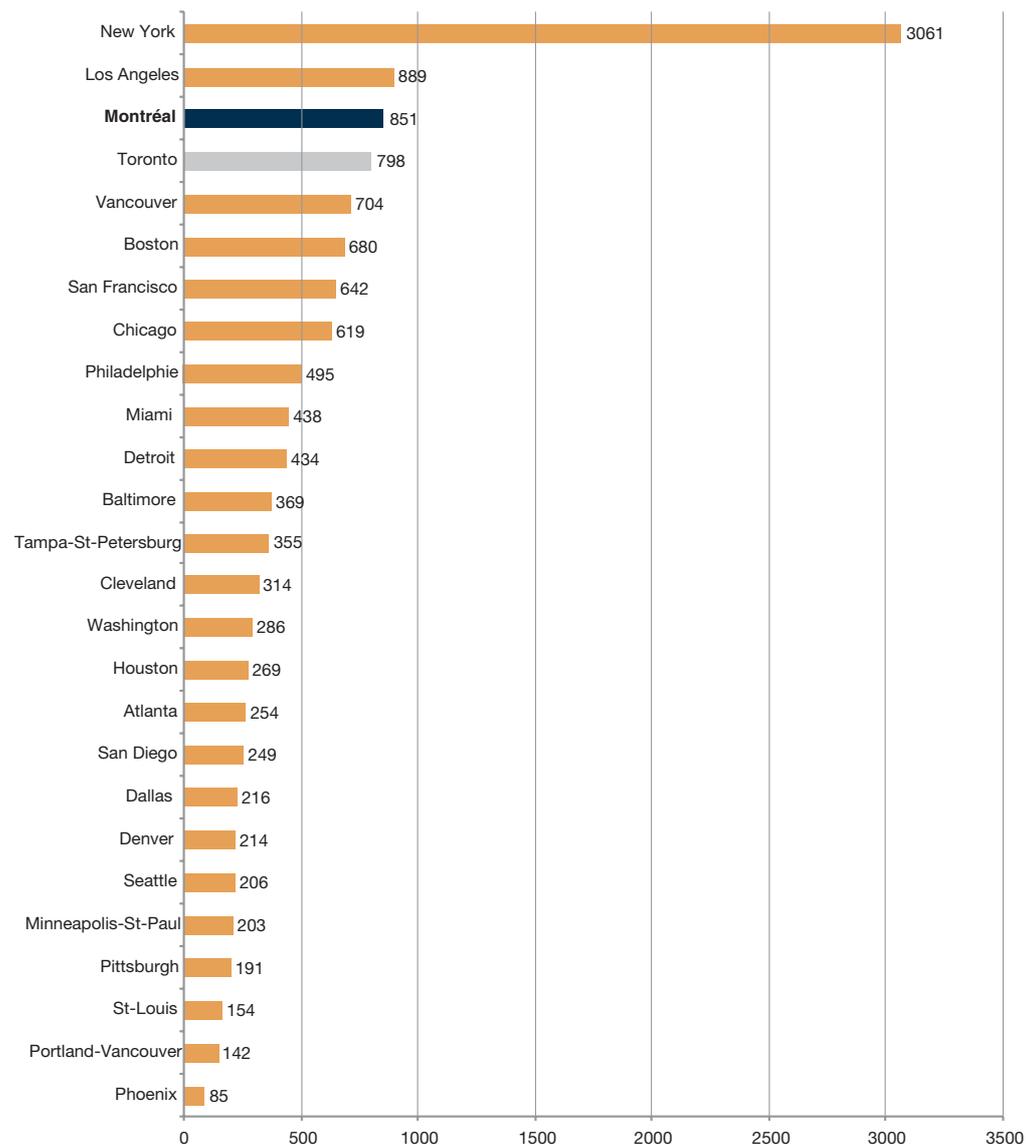
Tableau 3-30 Densité (personnes / km²)

Densité (personne / km²)

Région métropolitaine	Rang	Densité population	Indice
Atlanta	17	254	30
Baltimore	12	369	43
Boston	6	680	80
Chicago	8	619	73
Cleveland	14	314	37
Dallas	19	216	25
Denver	20	214	25
Detroit	11	434	51
Houston	16	269	32
Los Angeles	2	889	104
Miami	10	438	51
Minneapolis-St-Paul	22	203	24
Montréal	3	851	100
New York	1	3 061	360
Philadelphie	9	495	58
Phoenix	26	85	10
Pittsburgh	23	191	22
Portland-Vancouver	25	142	17
San Diego	18	249	29
San Francisco	7	642	75
Seattle	21	206	24
St-Louis	24	154	18
Tampa-St-Petersburg	13	355	42
Toronto	4	798	94
Vancouver	5	704	83
Washington	12	286	34

Sources:

U.S Census Bureau, Recensement de la population, 2000
 U.S. Census Bureau, "State and Metropolitan Area Data Book" 1998
 Statistic Canada, Recensement, 2001
 La superficie de la région métropolitaine de Boston est approximative



Avec une moyenne de 851 personnes au km²²², Montréal est une des agglomérations globalement les plus denses, au même niveau que Los Angeles, Toronto et Vancouver. New York arrive en tête, avec 3 060 personnes au km². La plus faible densité est atteinte par Phœnix, avec 85 personnes par km².

Cette densité s'accompagne de la proportion la plus faible en Amérique du Nord de maisons unifamiliales dans le parc de logements métropolitains (37% contre un minimum de 50% ailleurs), à l'exception de New York (22%). Elle est favorable à une desserte efficace par transport en commun, qui est le plus utilisé en Amérique du Nord, puisqu'il assure 26% de l'ensemble des déplacements pour fin de travail.

- ✓ *Une région métropolitaine qui donne une large place au territoire agricole.*
- ✓ *La seule région métropolitaine construite sur un archipel.*
- ✓ *Un couvert forestier limité et des espaces naturels qui pourraient être davantage protégés.*

Une partie plus ou moins importante des territoires métropolitains est occupée par des terres agricoles, des forêts ou des plans d'eau. Montréal compte la plus forte proportion de territoire protégé pour l'agriculture, soit 54% de sa superficie totale, avec Denver (54%) et Dallas (59%). Boston en compte 8%. Montréal se distingue particulièrement des régions métropolitaines de la côte est.

Quinze pour cent de la superficie de la région métropolitaine de Montréal est occupée par la forêt, ce qui est relativement peu : Montréal se classe au 13^e rang. Atlanta arrive en tête avec 52% de sa superficie en forêt. La biodiversité de la région de Montréal en est affectée. Ce couvert forestier paraît par contre plus protégé qu'ailleurs. Avec 3% de sa superficie protégée, la région de Montréal vient en seconde position après San Diego.

En ce qui concerne la protection des aires naturelles, Montréal se place au 10^e rang sur 26, avec 5% de territoire protégé. La région métropolitaine de Montréal est largement devancée par les villes de l'ouest américain et canadien. Vancouver, Seattle, San Diego, Los Angeles comptent toutes plus de 25% de superficie protégée.

²² Densité calculée sur la superficie totale.

Tableau 3-31 Superficie du territoire agricole (% du territoire)

Superficie du territoire agricole

Région métropolitaine	Rang	Totale agricole (km ²)	Rang (%)	Proportion %	Indice
Atlanta	11	2 587	19	16,3%	30
Baltimore	13	2 290	8	33,9%	62
Boston		nd		nd	
Chicago	6	6 361	6	48,5%	89
Cleveland	17	1 866	13	26,6%	49
Dallas	1	9 450	1	59,0%	108
Denver	8	5 235	4	53,7%	99
Detroit	9	2 817	12	27,9%	51
Houston	5	6 891	7	44,9%	82
Los Angeles	20	523	21	5,0%	9
Miami	22	340	20	6,8%	12
Minneapolis-St-Paul	4	7 625	5	48,5%	89
Montréal	15	2 193	3	54,5%	100
New York	23	46	23	1,5%	3
Philadelphie	14	2 275	14	22,8%	42
Phoenix	3	8 048	16	21,3%	39
Pittsburgh	12	2 568	15	21,4%	39
Portland-Vancouver	10	2 679	17	20,6%	38
San Diego	16	1 900	18	17,4%	32
San Francisco	19	777	10	29,5%	54
Seattle	21	474	22	4,1%	8
St-Louis	2	9 364	2	56,6%	104
Tampa-St-Petersburg	18	1 857	11	28,1%	52
Toronto		nd	nd	nd	
Vancouver		nd	nd	nd	
Washington	17	5 524	15	32,8%	60

Sources:
 U.S. Census Bureau, "State and Metropolitan Area Data Book" 1998
 National Census of Agriculture, 1997
 Statistique Canada, 1996

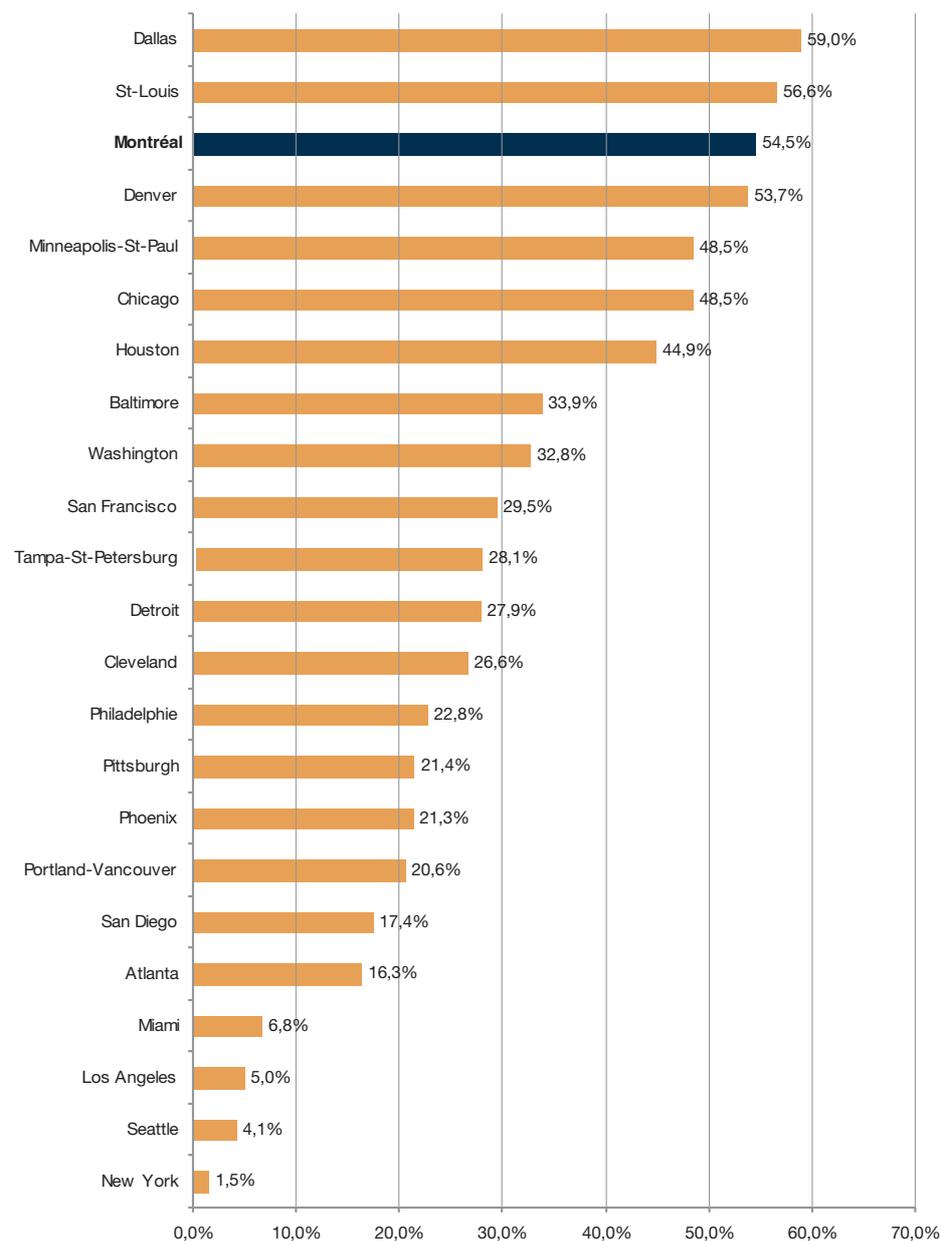


Tableau 3-32 Couvert forestier (% du territoire)

Couvert forestier (% du territoire)

Région métropolitaine	Rang	Couvert forestier (ha)	Couvert forestier (%)	Indice
Atlanta	1	821 400	51,8%	344
Baltimore	10	191 300	28,3%	188
Boston		nd	nd	
Chicago	2	655 000	49,9%	332
Cleveland	8	240 700	34,3%	228
Dallas		nd	nd	
Denver		nd	nd	
Detroit	12	187 200	18,5%	123
Houston		nd	nd	
Los Angeles	16	102 200	9,7%	65
Miami	15	51 700	10,3%	68
Minneapolis-St-Paul	14	207 000	13,2%	88
Montréal	13	60 600	15,1%	100
New York		nd	nd	
Philadelphie	9	318 800	31,9%	212
Phoenix	17	153 700	4,1%	27
Pittsburgh	3	591 200	49,4%	328
Portland-Vancouver	5	516 200	39,6%	263
San Diego	7	380 000	34,9%	232
San Francisco		nd	nd	
Seattle	4	460 400	40,2%	267
St-Louis	6	585 400	35,4%	235
Tampa-St-Petersburg	11	185 400	28,0%	186
Toronto		nd	nd	
Vancouver		nd	nd	
Washington		nd	nd	

Sources:

U.S. Forest Service, Department of agriculture
 Forest Inventory and Analysis, National Program Office, 1991 à 1998
 Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal,
 Ministère des affaires municipales et de la métropole, juin 2001

Note:

Pourcentage du territoire total qui est sous couvert forestier

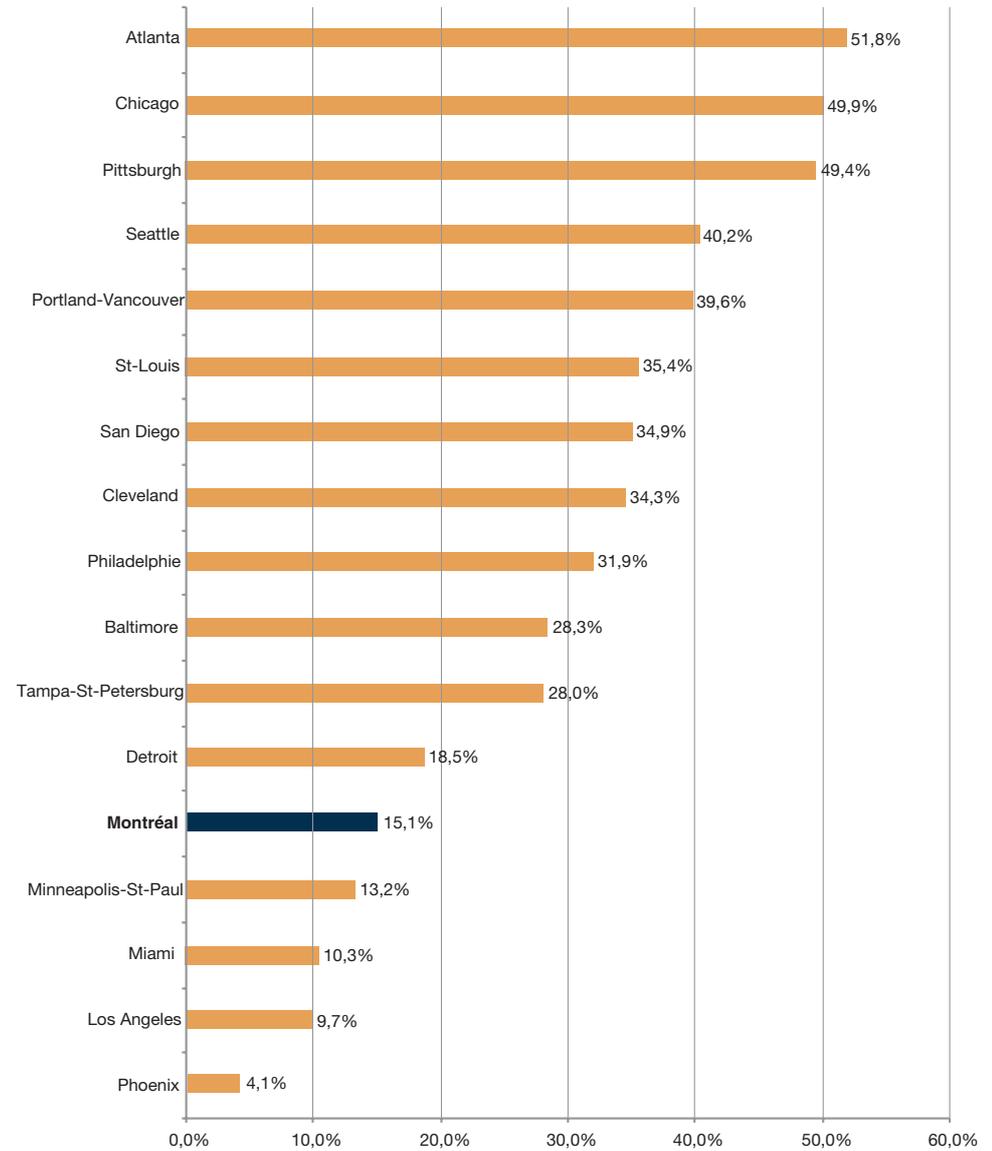


Tableau 3-33 Forêt protégée (% du territoire)

Forêt protégée (% du territoire)

Région métropolitaine	Rang	Forêt protégée (ha)	Forêt protégée (%)	Indice
Atlanta	2	5 900	0,4%	11
Baltimore	13	15 400	2,3%	69
Boston		nd	nd	
Chicago	15	30 700	2,3%	71
Cleveland	7	5 000	0,7%	22
Dallas		nd	nd	
Denver		nd	nd	
Detroit	10	13 900	1,4%	42
Houston		nd	nd	
Los Angeles	11	20 700	2,0%	60
Miami	1	0	0,0%	0
Minneapolis-St-Paul	6	9 200	0,6%	18
Montréal	16	13 300	3,3%	100
New York		nd	nd	
Philadelphie	14	22 900	2,3%	69
Phoenix	4	18 700	0,5%	15
Pittsburgh	12	24 000	2,0%	61
Portland-Vancouver	3	6 100	0,5%	14
San Diego	17	47 800	4,4%	133
San Francisco		nd	nd	
Seattle	5	6 700	0,6%	18
St-Louis	8	18 000	1,1%	33
Tampa-St-Petersburg	9	7 200	1,1%	33
Toronto		nd	nd	
Vancouver		nd	nd	
Washington		nd	nd	

Sources:

U.S. Forest Service, Department of agriculture
 Forest Inventory and Analysis, National Program Office, 1991 à 2000
 Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal,
 Ministère des affaires municipales et de la métropole, juin 2001

Pourcentage du territoire total qui est protégé comme milieu forestier

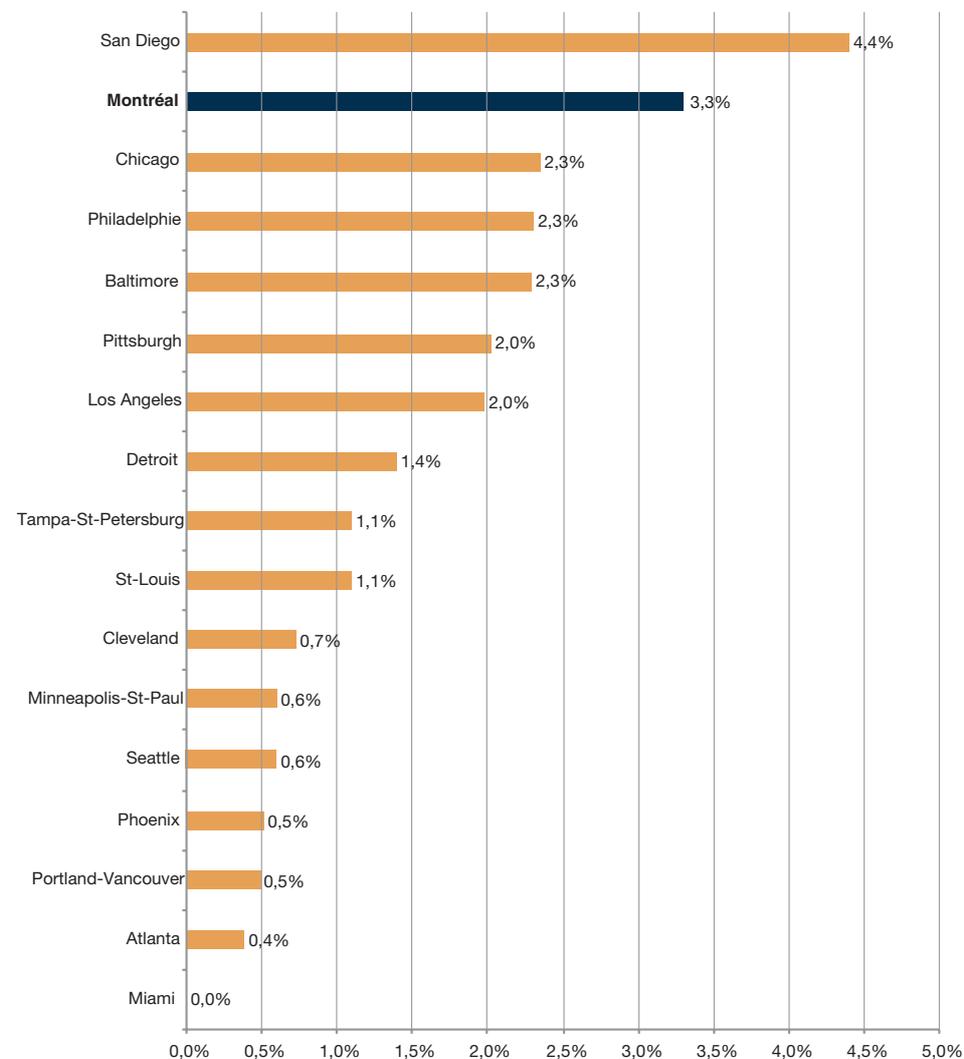


Tableau 3-34 Aire protégée (parcs, habitats fauniques) (% du territoire)

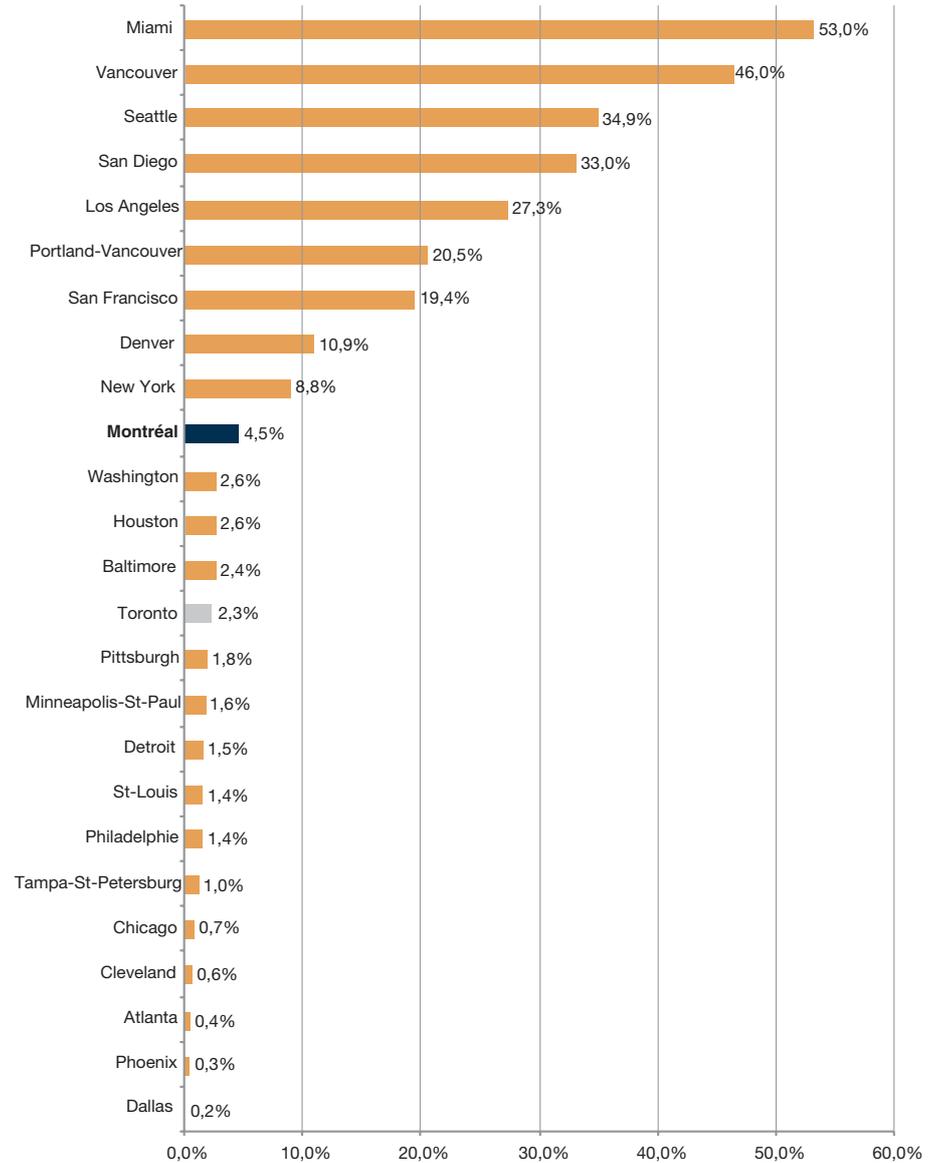
Aire protégée (parcs, habitats fauniques) (% du territoire)

Région métropolitaine	Rang	Aire récréative protégée (km ²)	Aire récréative protégée (%)
Atlanta	23	60,7	0,4%
Baltimore	13	165,6	2,4%
Boston		nd	nd
Chicago	21	89,8	0,7%
Cleveland	22	40,1	0,6%
Dallas	25	26,3	0,2%
Denver	8	1 065,2	10,9%
Detroit	17	151,1	1,5%
Houston	12	392,5	2,6%
Los Angeles	5	2 865,7	27,3%
Miami	1	2 671,6	53,0%
Minneapolis-St-Paul	16	255,5	1,6%
Montréal	10	182,2	4,5%
New York	9	261,4	8,8%
Philadelphie	19	138,0	1,4%
Phoenix	24	129,7	0,3%
Pittsburgh	15	221,2	1,8%
Portland-Vancouver	6	2 672,7	20,5%
San Diego	4	3 590,1	33,0%
San Francisco	7	510,9	19,4%
Seattle	3	3 995,6	34,9%
St-Louis	18	231,8	1,4%
Tampa-St-Petersburg	20	68,4	1,0%
Toronto	14	135,5	2,3%
Vancouver	2	1 298,1	46,0%
Washington	11	441,5	2,6%

Sources:

U.S. Forest Service, Department of agriculture
 Forest Inventory and Analysis, National Program Office, 1991 à 2000
 Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine
 de Montréal, Ministère des affaires municipales et de la métropole, juin 2001

Aires protégées par les gouvernements supérieurs (fédéral, provinciaux et les états).



3.4.2 Qualité de l'air

- ✓ *Globalement, une très bonne performance.*
- ✓ *Cette performance est soutenue par une forte utilisation du transport en commun.*

La qualité de l'air est globalement satisfaisante dans la région métropolitaine de Montréal. Les sources de pollution industrielle y sont réduites. La densité, qui réduit la longueur des déplacements automobiles et le recours plus élevé au transport en commun expliquent en grande partie ce résultat. La norme de dioxyde de soufre n'y est jamais dépassée, comme dans 14 autres agglomérations, ni celle d'oxyde de carbone, comme dans 17 autres agglomérations.

En 2000, la région de Montréal n'a connu qu'une journée où la norme d'ozone a été dépassée, se plaçant dans les 10 premières agglomérations à cet égard (le record est à Los Angeles, avec 45 jours).

En 1999, la région de Montréal a connu 7 journées où la qualité de l'air a été mauvaise, se plaçant au 8^e rang. Boston en a connu 9, Toronto 17, Los Angeles 27 et Atlanta 69.

La part modale du transport en commun dans les déplacements réalisés à l'heure de pointe est particulièrement élevée dans la région de Montréal. La région de Montréal est au second rang des régions métropolitaines avec une part modale du transport en commun de 26,6%. La région de New York occupe le premier rang avec une part modale de 50,7 %.

3.4.3 Matières résiduelles

- ✓ *Une production totale de matières résiduelles qui semble particulièrement élevée.*
- ✓ *Un volume de recyclage qui se situe dans la moyenne nord-américaine.*

La production de matières résiduelles dans la région métropolitaine de Montréal est parmi la plus importante en Amérique du Nord. Elle est de 4,1 kg par jour par habitant, plaçant l'agglomération à l'avant dernier rang sur les 14 régions métropolitaines comparées. La production la plus élevée est de 5,8 kg à Tampa.

Dans la région métropolitaine de Montréal, 34% des matières résiduelles sont recyclées, ce qui est dans la moyenne nord-américaine. La meilleure performance est celle de Vancouver, où 48% des matières résiduelles générées ne va pas à l'élimination.

3.4.4 Gestion de l'eau

- ✓ *Une consommation d'eau très élevée.*
- ✓ *Un traitement important des eaux usées.*

En ce qui concerne la consommation d'eau par habitant, la région métropolitaine de Montréal arrive en tête, avec 0,9 m³ par jour par habitant. Ce volume inclut à la fois la consommation finale et les pertes sur le réseau, qui, dans le cas de la ville de Montréal, sont considérées comme élevée. Toronto se situe à 0,5 m³ par jour par habitant. La consommation la plus faible est observée à Philadelphie, avec 0,4 m³ par jour par habitant. New York est à 0,6 m³.

La région de Montréal se place au 5^e rang en ce qui concerne le volume d'eaux usées traitées par habitant, avec environ 1 m³ par jour. La première place est occupée par Chicago (1,8 m³ par jour). Toronto traite deux fois moins d'eaux usées que Montréal (0,5 m³ par jour).

Dans certains cas, les volumes d'eaux traitées sont supérieurs aux volumes d'eau consommée par habitant. Cette situation s'explique par le traitement des eaux pluviales ou encore des réseaux d'approvisionnement privés.

Tableau 3-35 Nombre de jours de mauvaise qualité de l'air

Nombre de jours de mauvaise qualité de l'air

Région métropolitaine	Rang	Nb de jours de mauvaise qualité de l'air	Indice
Atlanta	26	69	986
Baltimore	24	40	571
Boston	9	9	129
Chicago	11	12	171
Cleveland	15	23	329
Dallas	21	35	500
Denver	6	5	71
Detroit	12	15	214
Houston	25	54	771
Los Angeles	17	27	386
Miami	6	5	71
Minneapolis-St-Paul	1	0	0
Montréal	8	7	100
New York	17	27	386
Philadelphie	20	32	457
Phoenix	22	37	529
Pittsburgh	16	26	371
Portland-Vancouver	4	2	29
San Diego	13	17	243
San Francisco	1	0	0
Seattle	3	1	14
St-Louis	19	29	414
Tampa-St-Petersburg	9	9	129
Toronto	13	17	243
Vancouver	5	4	57
Washington	23	39	557

Source:
National Air Quality and Emission Trends Report (PSI), 1999.

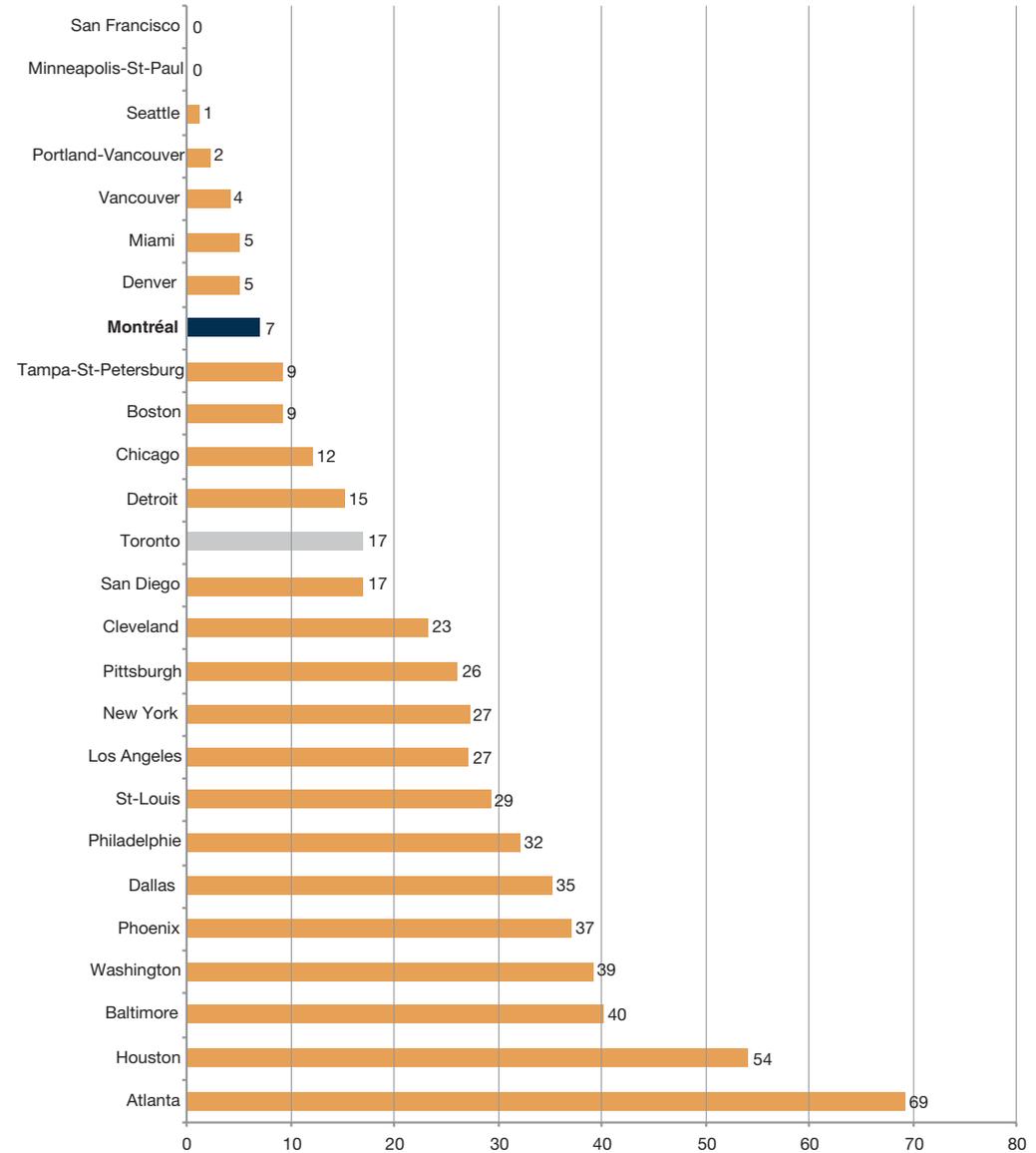


Tableau 3-36 Matières résiduelles : génération kg/h/jour

Matières résiduelles : Génération kg/h/jour

Régions métropolitaine	Rang	Génération kg/h/jour	Indice
Atlanta		nd	
Baltimore		nd	
Boston		nd	
Chicago	4	3,1	76
Cleveland		nd	
Dallas	8	3,5	85
Denver		nd	
Detroit		nd	
Houston	7	3,3	80
Los Angeles	11	3,95	96
Miami	13	4,3	105
Minneapolis-St-Paul	6	3,23	79
Montréal	12	4,1	100
New York		nd	
Philadelphie	9	3,63	89
Phoenix	2	2,9	71
Pittsburgh	1	2,3	56
Portland-Vancouver		nd	
San Diego	4	3,1	76
San Francisco	3	2,95	72
Seattle		nd	
St-Louis		nd	
Tampa-St-Petersburg	14	5,8	141
Toronto		nd	
Vancouver	10	3,89	95
Washington		nd	

Sources:

Ville de Baltimore, "Baltimore Recycling"
 Illinois Environmental Protection Agency "Chicago Landfills capacity 14th annual report"
 Ohio Department of Natural Resources, "Recycle Ohio Newsletter"
 Texas Natural Resources Conservation Commission "Municipal solid waste in Texas"
 California Integrated Waste Management Board, "Jurisdictional waste profiles", California
 Florida Department of Environmental Protection "Florida waste management annual report, 2000"
 Minnesota Office of Environmental Assistance "The score report", Minneapolis
 Recyc-Québec "Bilan 2000 de la gestion des matières résiduelles au Québec"
 Recyc-Québec "Étude de caractérisation des matières résiduelles"
 Arizona Department of Environmental Quality, "2001 Annual Report"
 Pennsylvania Department of Environmental Protection "Counties recycling rates"

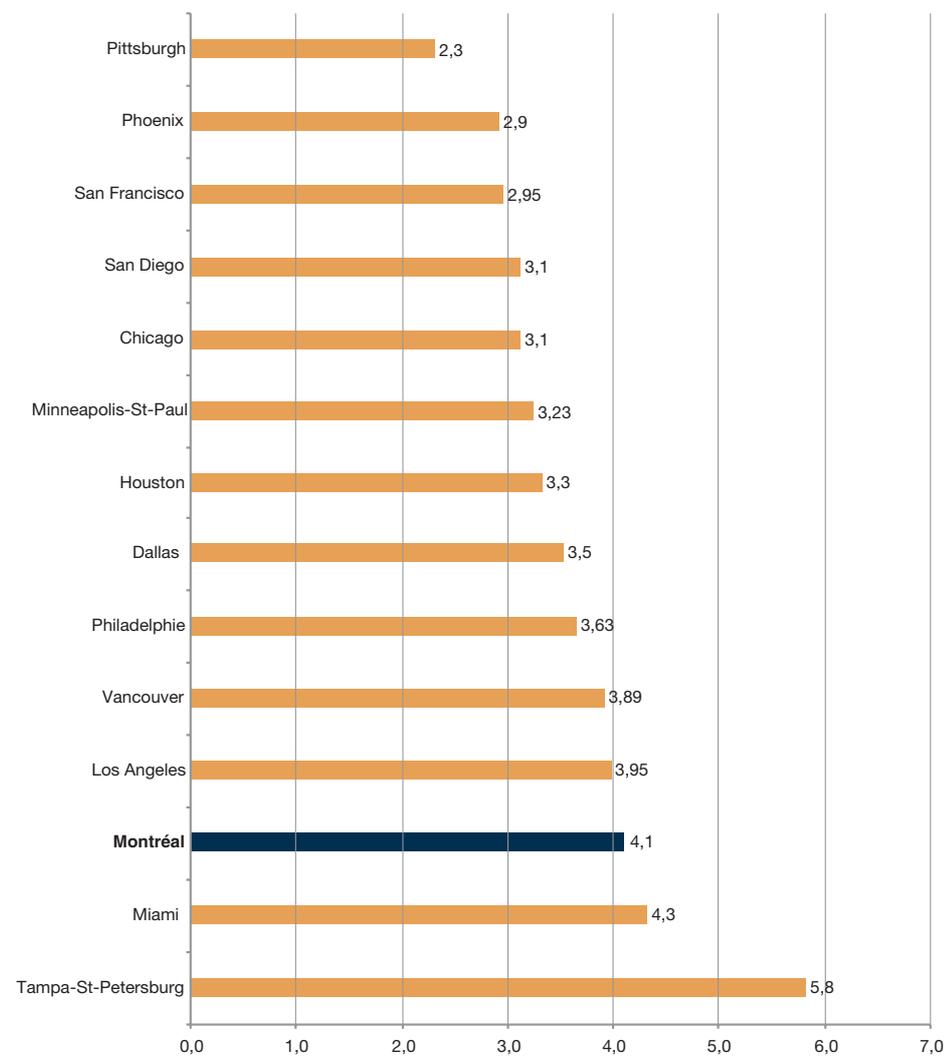


Tableau 3-37 Matières recyclées (%)

Matières recyclées (%)

Région métropolitaine	Rang	Recyclage %	Indice
Atlanta		nd	
Baltimore	5	37	109
Boston		nd	
Chicago	3	42	124
Cleveland	13	23	68
Dallas		nd	
Denver		nd	
Detroit		nd	
Houston		nd	
Los Angeles	6	36	106
Miami	12	24	71
Minneapolis-St-Paul	6	36	106
Montréal	8	34	100
New York		nd	
Philadelphie	9	31	91
Phoenix	14	8	22
Pittsburgh	10	26	76
Portland-Vancouver		nd	
San Diego	2	47	138
San Francisco	3	42	124
Seattle		nd	
St-Louis		nd	
Tampa-St-Petersburg	11	25	74
Toronto		nd	
Vancouver	1	48	141
Washington		nd	

Sources:

Ville de Baltimore, "Baltimore Recycling"
 Illinois Environmental Protection Agency "Chicago Landfills capacity 14th annual report"
 Ohio Department of Natural Resources, "Recycle Ohio Newsletter"
 Texas Natural Resources Conservation Commission "Municipal solid waste in Texas"
 California Integrated Waste Management Board, "Jurisdictional waste profiles", California
 Florida Department of Environmental Protection "Florida waste management annual report, 2000"
 Minnesota Office of Environmental Assistance "The score report", Minneapolis
 Recyc-Québec "Bilan 2000 de la gestion des matières résiduelles au Québec"
 Recyc-Québec "Étude de caractérisation des matières résiduelles"
 Arizona Department of Environmental Quality, "2001 Annual Report"
 Pennsylvania Department of Environmental Protection "Counties recycling rates"

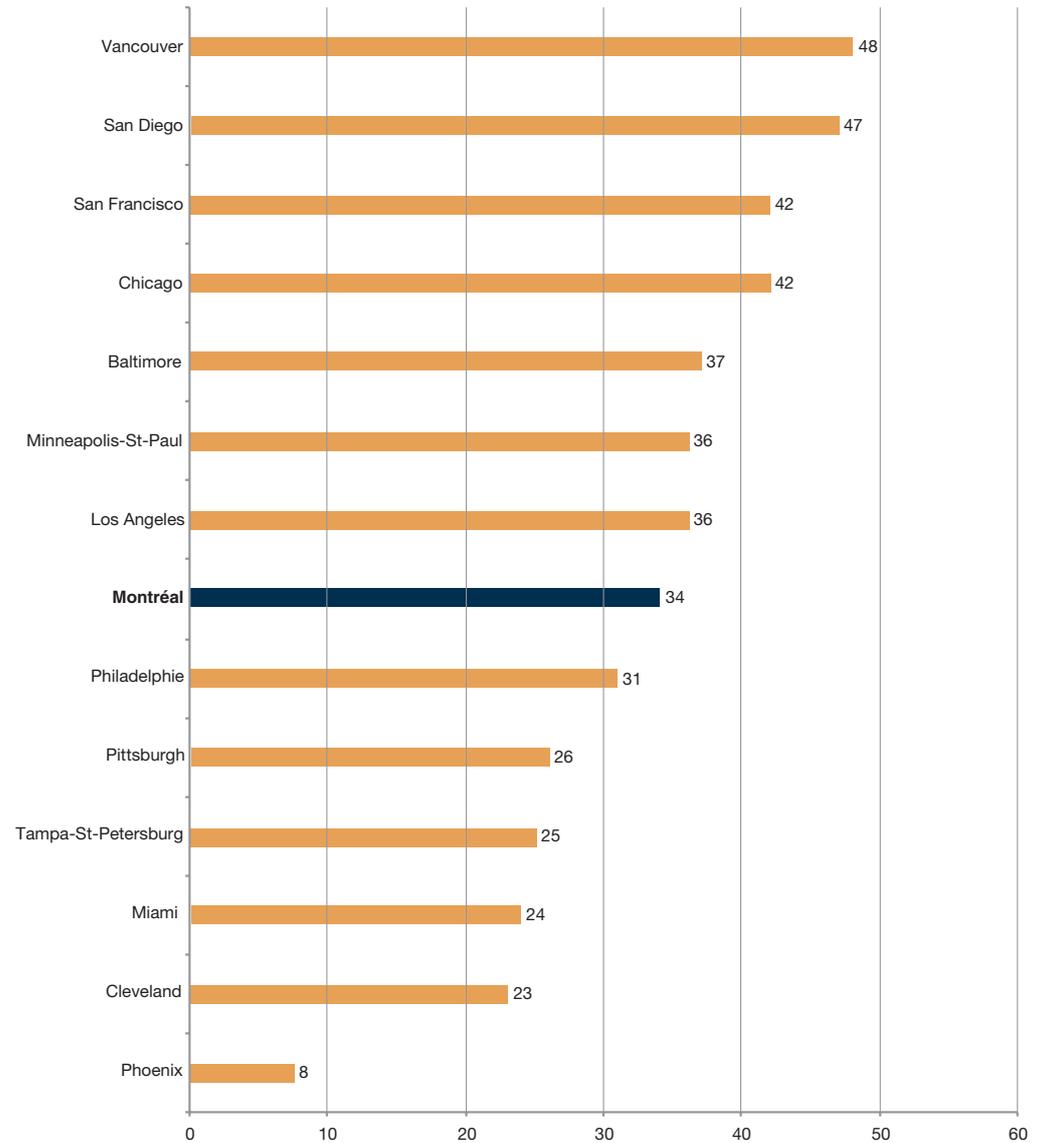


Tableau 3-38 Consommation totale d'eau par habitant (m³ par jour)

Consommation totale d'eau par habitant

Région métropolitaine	Rang	m ³ / jour	Indice
Atlanta	10	0,60	67
Baltimore	17	0,55	62
Boston	23	0,44	49
Chicago	16	0,56	63
Cleveland	15	0,58	65
Dallas	7	0,62	70
Denver	6	0,63	71
Detroit	10	0,60	67
Houston	12	0,59	66
Los Angeles	12	0,59	66
Miami	7	0,62	70
Minneapolis-St-Paul	24	0,40	45
Montréal	1	0,89	100
New York	12	0,59	66
Philadelphie	25	0,38	43
Phoenix	2	0,83	93
Pittsburgh	25	0,38	43
Portland-Vancouver	3	0,78	88
San Diego	21	0,45	51
San Francisco	20	0,48	54
Seattle	4	0,67	75
St-Louis	9	0,61	69
Tampa-St-Petersburg	21	0,45	51
Toronto	19	0,52	58
Vancouver	5	0,64	72
Washington	9	0,53	60

Sources

U.S. Geological Survey. National Water-Use Data files. 1995

Environnement Canada. Données sur l'utilisation et la tarification municipales de l'eau. Toutes les municipalités avec population supérieure à 1000 habitants. Données de 1998 pour tout le Canada. Enquête de 1999.

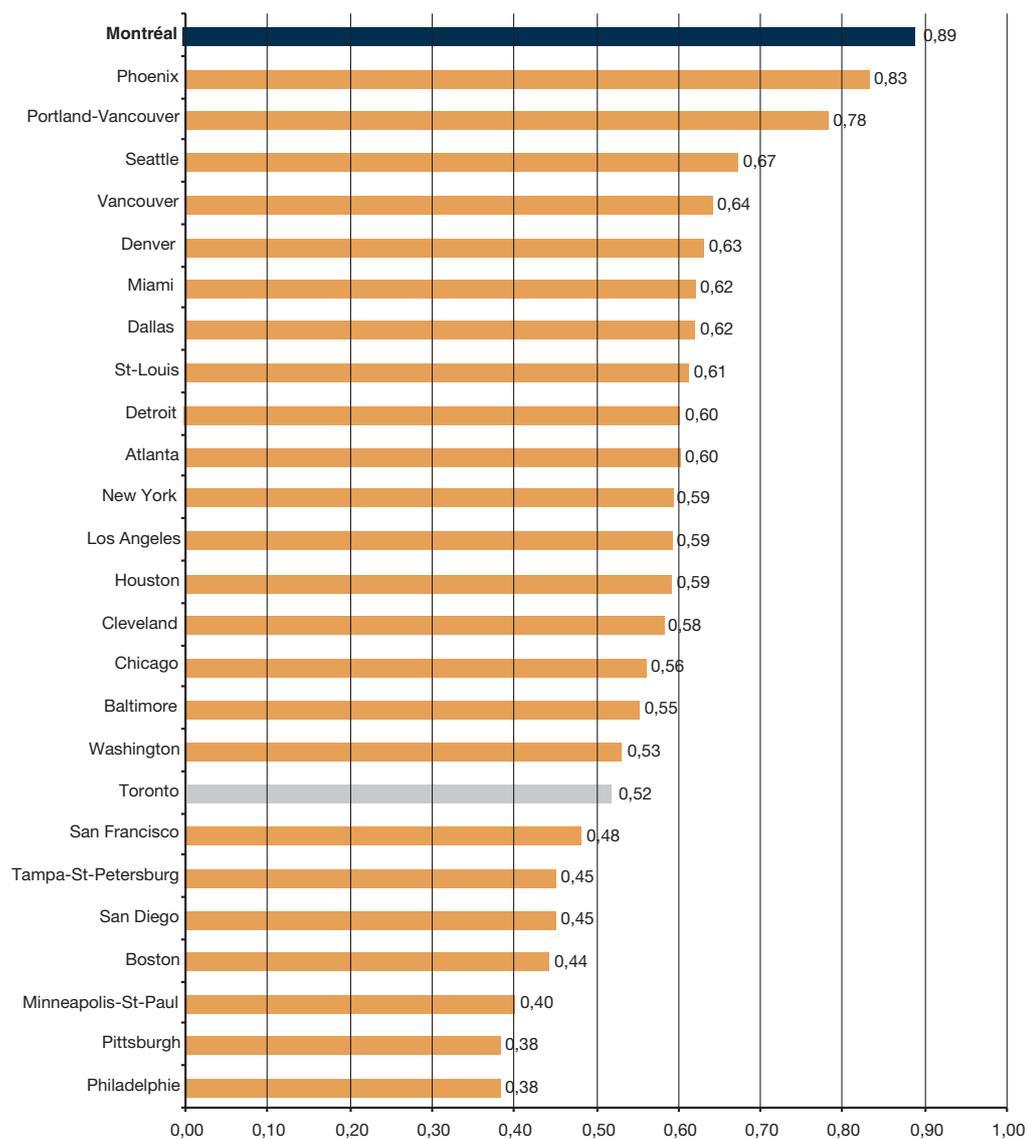


Tableau 3-39 Volume total d'eaux usées traitées par habitant (m³ par jour)

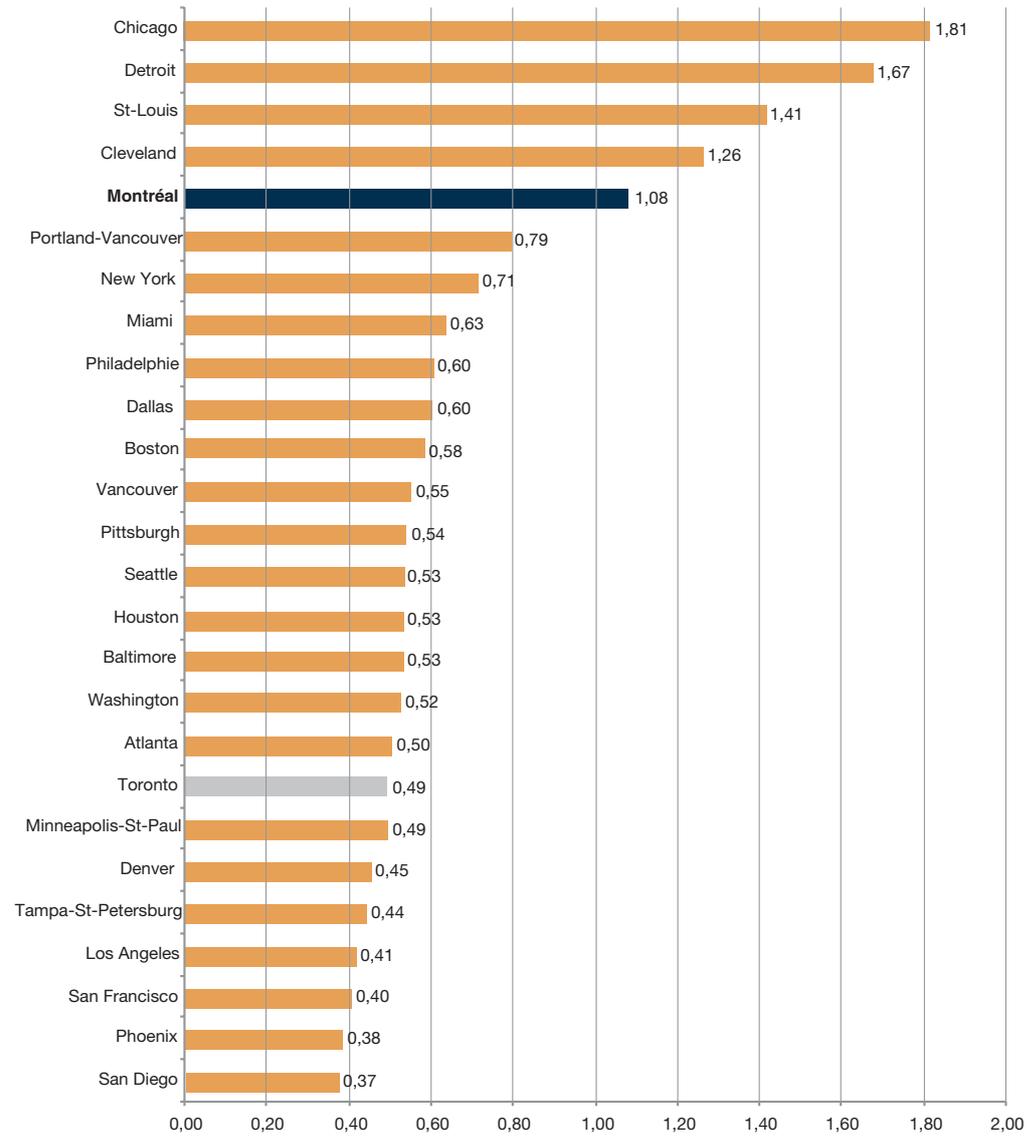
Volume total d'eaux usées traitées par habitant

Région métropolitaine	Rang	m ³ / jour	Indice
Atlanta	18	0,50	46
Baltimore	14	0,53	49
Boston	11	0,58	54
Chicago	1	1,81	168
Cleveland	4	1,26	117
Dallas	9	0,60	56
Denver	21	0,45	42
Detroit	2	1,67	155
Houston	14	0,53	49
Los Angeles	23	0,41	38
Miami	8	0,63	58
Minneapolis-St-Paul	19	0,49	45
Montréal	5	1,08	100
New York	7	0,71	66
Philadelphie	9	0,60	56
Phoenix	25	0,38	35
Pittsburgh	13	0,54	50
Portland-Vancouver	6	0,79	73
San Diego	26	0,37	34
San Francisco	24	0,40	37
Seattle	14	0,53	49
St-Louis	3	1,41	131
Tampa-St-Petersburg	22	0,44	41
Toronto	19	0,49	45
Vancouver	12	0,55	51
Washington	10	0,52	48

Sources:

U.S. Geological Survey. National Water-Use Data files. 1995

Environnement Canada. Données sur l'utilisation et la tarification municipales de l'eau. Toutes les municipalités avec population supérieure à 1000 hab. Données de 1998 pour tout le Canada. Enquête de 1999.



La pertinence et la possibilité de mesurer la « performance » comparative d'une région métropolitaine sont récentes. Elles découlent directement des tendances lourdes de l'urbanisation et de la mondialisation des échanges. Les agglomérations attirent une part de plus en plus importante de la population, de la richesse et des problèmes sociaux et environnementaux de la planète. Parallèlement, la globalisation de l'économie place les ensembles régionaux en concurrence directe pour le développement et les expose à des nouvelles menaces et à de nouveaux défis.

La comparaison a donc ses limites : toutes les dimensions de la performance ne sont pas actuellement mesurées au niveau métropolitain et les indicateurs existants ne correspondent pas toujours aux réalités qu'il s'agit d'apprécier. Les données historiques sont souvent absentes, rendant difficile la compréhension des tendances. L'analyse des données existantes, même instantanées, est cependant très instructive, en ce qu'elle permet de mieux situer la région métropolitaine de Montréal dans l'ensemble nord-américain.

L'analyse comparative retient les régions métropolitaines canadiennes et les villes centrales des MSA et des PMSA américaines de deux millions d'habitants et plus.

La performance économique

- La production intérieure brute de la région métropolitaine de Montréal lui permet de se classer au 19^e rang des économies régionales nord-américaines analysées.
- Ce classement tient plus à la taille de la population qu'à sa production par habitant, qui est parmi les plus faibles observées parmi les grandes métropoles américaines. Ce PIB par habitant, significatif du niveau de vie, est malgré tout élevé au niveau international, le Canada se plaçant au quatrième rang dans le monde.
- La croissance démographique de la région de Montréal est très faible; elle est largement alimentée par l'arrivée d'immigrants, dont la rétention est cependant relativement limitée.
- La région de Montréal est située à proximité du très important marché de consommateurs du nord-est américain. Mais ce marché est disputé par plusieurs autres métropoles, la concurrence y est forte et l'accès à partir de Montréal y est imparfait.

- Les exportations de la région de Montréal sont surtout dirigées vers les États-Unis et l'ALENA; elles sont plus faibles en dehors de l'ALENA, comparativement aux autres régions métropolitaines de référence.
- Le taux de diplomation universitaire est encore insuffisant, même s'il est plus élevé chez les jeunes.
- Les coûts d'implantation et d'exploitation des entreprises sont bas, comme ailleurs au Canada. Cet avantage est attribuable au faible coût de la vie et au taux de change favorable. Dans l'économie du savoir, il s'agit d'un avantage tout relatif.
- L'environnement d'affaires régional semble moins favorable qu'ailleurs au démarrage et à la croissance des entreprises, en particulier par rapport aux agglomérations nord-américaines les plus récentes.
- L'économie régionale suit la transformation de l'économie nord-américaine. Elle participe bien au développement des nouveaux secteurs de l'économie, comme les métropoles concurrentes. La position régionale est particulièrement solide en aérospatiale. La région dispose d'une masse critique qui reste encore fragile en biopharmaceutique et dans les technologies de l'information.

La performance sociale

- La région métropolitaine de Montréal connaît un vieillissement plus rapide qu'ailleurs. Ce vieillissement génère des enjeux sociaux et économiques auxquels seront aussi confrontées plusieurs agglomérations nord-américaines.
- La taille des ménages a tendance à diminuer. La région métropolitaine de Montréal compte moins de propriétaires qu'ailleurs, et aussi moins d'habitations unifamiliales.
- La région métropolitaine de Montréal est « biculturelle ». Elle est marquée par deux cultures dominantes qui ont façonné toutes les institutions. C'est la seule qui est francophone (la 2^e région métropolitaine francophone du monde). La diversité culturelle régionale se situe dans la moyenne nord-américaine.
- La sécurité des personnes est meilleure qu'ailleurs; elle est de niveau moyen pour les propriétés.
- On peut penser que la pauvreté est plus présente dans la région de Montréal qu'ailleurs; elle est davantage observée au Canada qu'aux États-Unis, mais elle y est sans doute moins sévère.
- L'offre de logement social est relativement faible.
- La performance régionale est moyenne en ce qui a trait à l'achèvement des études secondaires.

La performance environnementale

- La région métropolitaine de Montréal est compacte et dense. Elle donne une large place au territoire agricole. C'est la seule région métropolitaine construite sur un archipel.
- Le couvert forestier y est limité et les espaces naturels pourraient y être davantage protégés.
- Globalement, la qualité de l'air est satisfaisante. Cette performance est soutenue par une forte utilisation du transport en commun.
- La production totale de matières résiduelles semble particulièrement élevée. Le volume de recyclage se situe dans la moyenne nord-américaine.
- La consommation d'eau est très forte. La part des eaux usées traitées est élevée.

3. Annexe cartographique

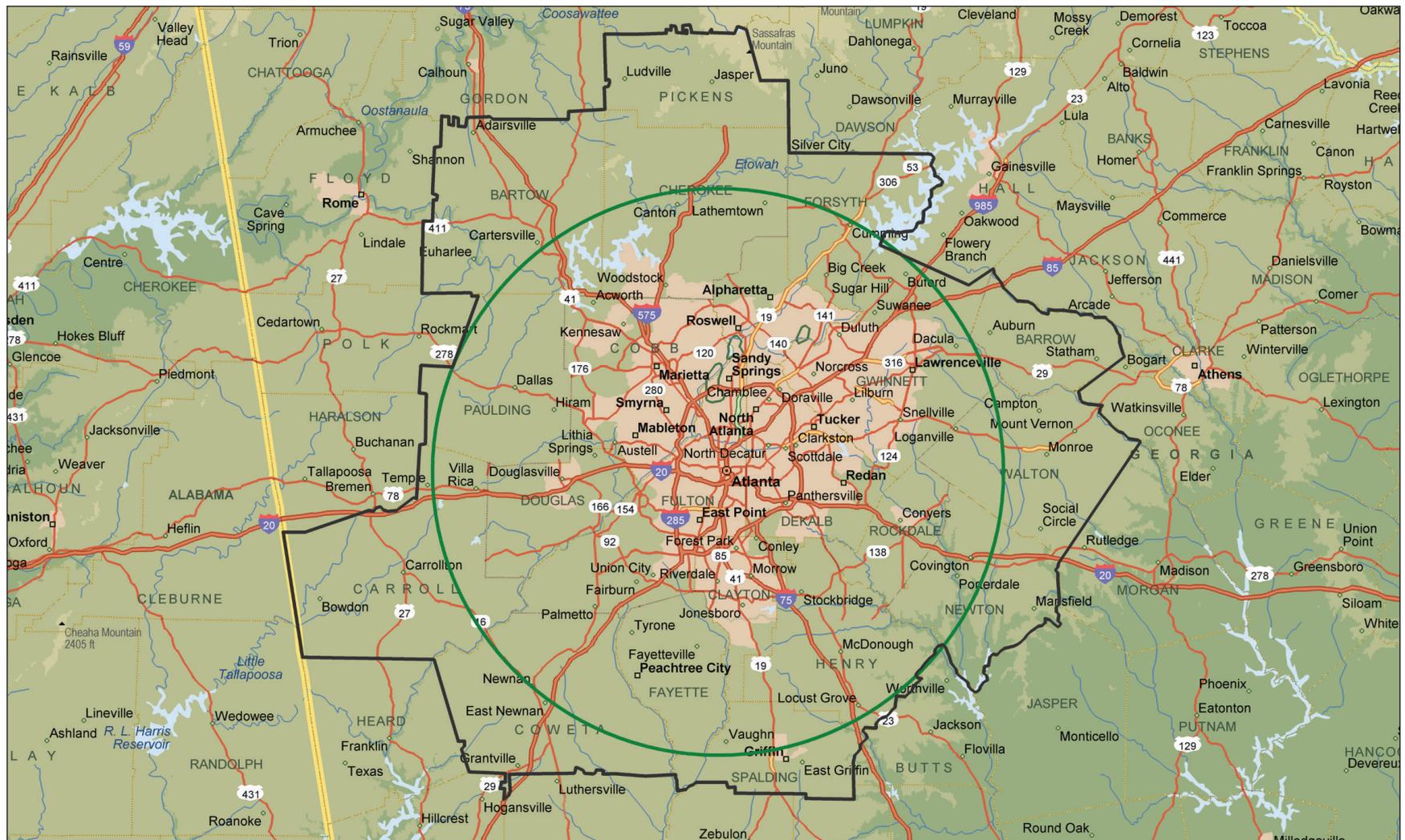




-  Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
-  Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Montréal

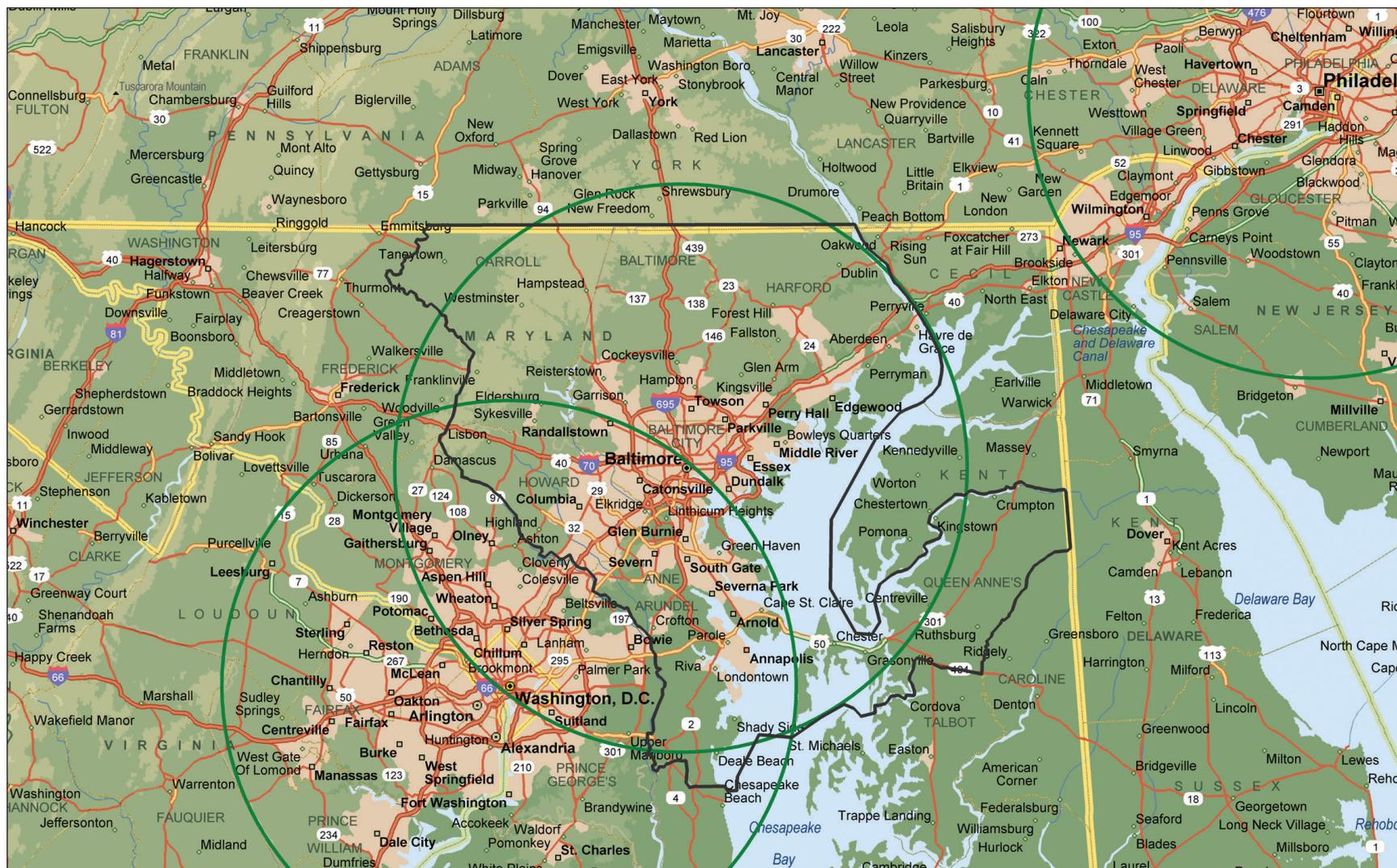
Région métropolitaine	Montréal
Ville centre	Montréal
Année de fondation	1642
Superficies :	
Superficie totale (km ²)	4 024
% en territoire agricole (km ²)	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	14,9%
Emploi :	
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	26,6%
Transport :	
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	22,1%



-  Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
-  Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Atlanta

Région métropolitaine	Atlanta	Montréal
Ville centre	Atlanta	Montréal
Année de fondation	1837	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	15 867	4 024
% en territoire agricole (km ²)	16,3%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	0,5%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	11,3%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	26,8%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	61,9%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	1,53	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	4,2%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	7,8%	22,1%



- Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
- Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Baltimore

Région métropolitaine	Baltimore	Montréal
Ville centre	Baltimore	Montréal
Année de fondation	1729	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	6 758	4 024
% en territoire agricole (km ²)	33,9%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	7,3%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	17,6%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	38,9%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	43,5%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	1,86	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	7,3%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	17,6%	22,1%



-  Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
-  Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Boston

Région métropolitaine	Boston	Montréal
Ville centre	Boston	Montréal
Année de fondation	1623	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	4 884	4 024
% en territoire agricole (km ²)	nd	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	nd	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	25,7%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	29,3%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	45,0%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	3,7	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	15,5%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	13,2%	22,1%



-  Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
-  Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Chicago

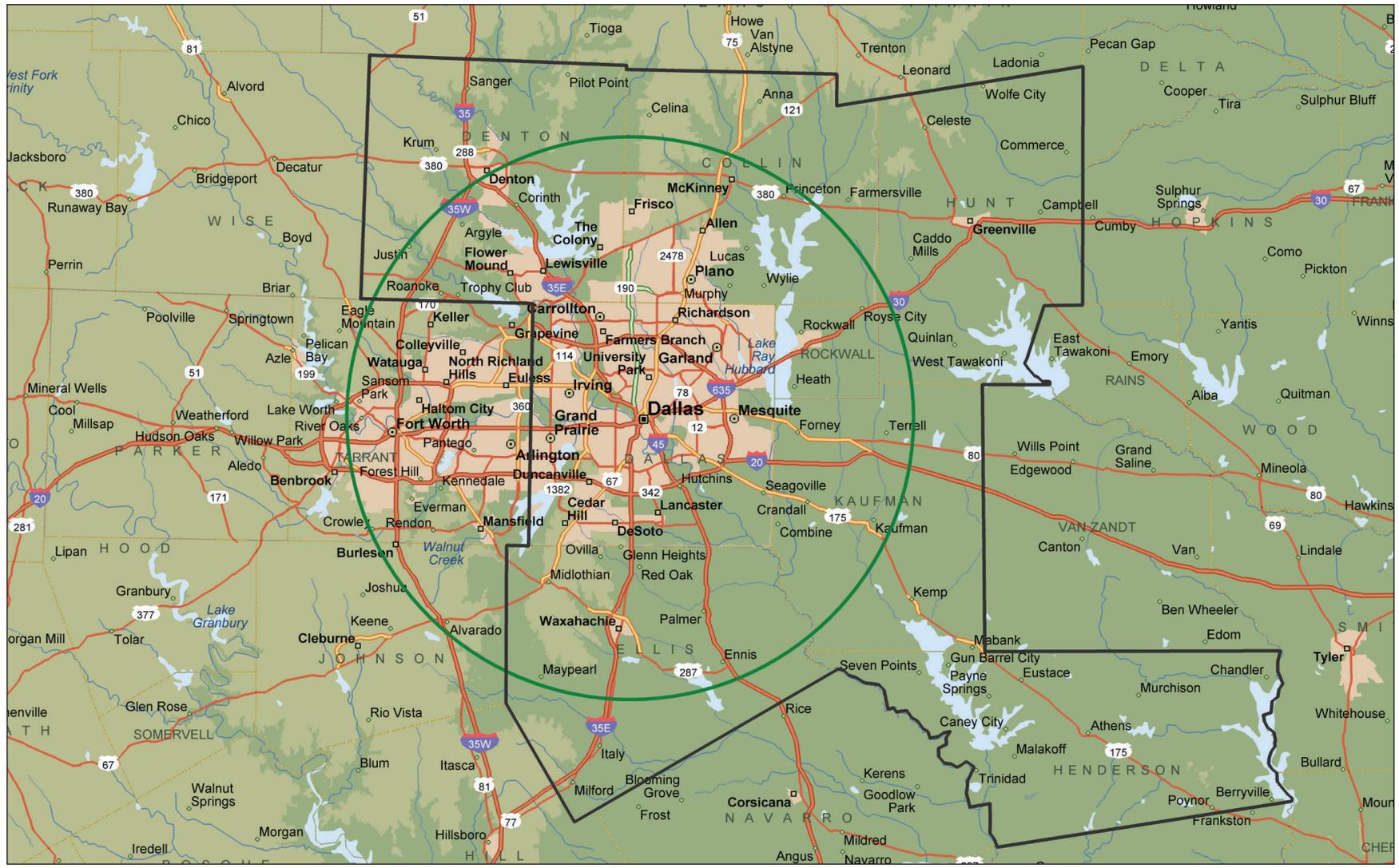
Région métropolitaine	Chicago	Montréal
Ville centre	Chicago	Montréal
Année de fondation	1673	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	13 118	4 024
% en territoire agricole (km ²)	48,5%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	12,6%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	18,7%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	17,7%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	63,6%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	3,18	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	13,3%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	12,6%	22,1%



- Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
- Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Cleveland

Région métropolitaine	Cleveland	Montréal
Ville centre	Cleveland	Montréal
Année de fondation	1796	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	7 012	4 024
% en territoire agricole (km ²)	26,6%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	37,7%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	15,3%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	41,0%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	43,7%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	1,51	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	5,6%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	11,0%	22,1%



○ Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
 — Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Dallas

Région métropolitaine	Dallas	Montréal
Ville centre	Dallas	Montréal
Année de fondation	1856	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	16 023	4 024
% en territoire agricole (km ²)	59,0%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	1,9%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	11,4%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	31,0%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	57,6%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	2,05	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	2,3%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	5,4%	22,1%

Denver

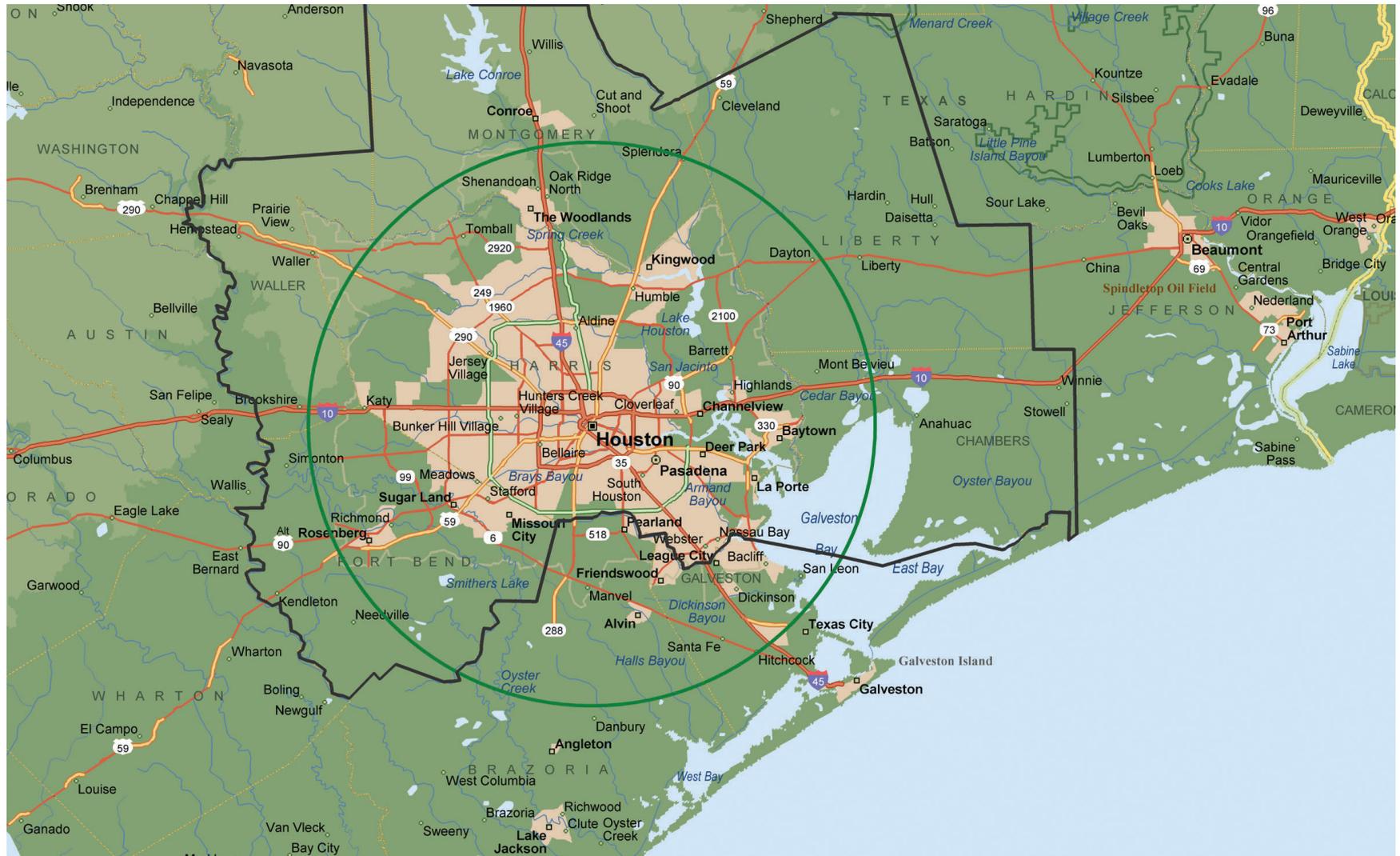
Région métropolitaine	Denver	Montréal
Ville centre	Denver	Montréal
Année de fondation	1858	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	9 741	4 024
% en territoire agricole (km ²)	53,7%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	0,2%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	18,3%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	48,8%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	32,9%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	1,29	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	5,3%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	6,0%	22,1%



-  Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
-  Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Détroit

Région métropolitaine	Détroit	Montréal
Ville centre	Détroit	Montréal
Année de fondation	1815	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	10 093	4 024
% en territoire agricole (km ²)	27,9%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	4,3%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	5,2%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	16,8%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	78,0%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	2,45	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	1,6%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	7,5%	22,1%



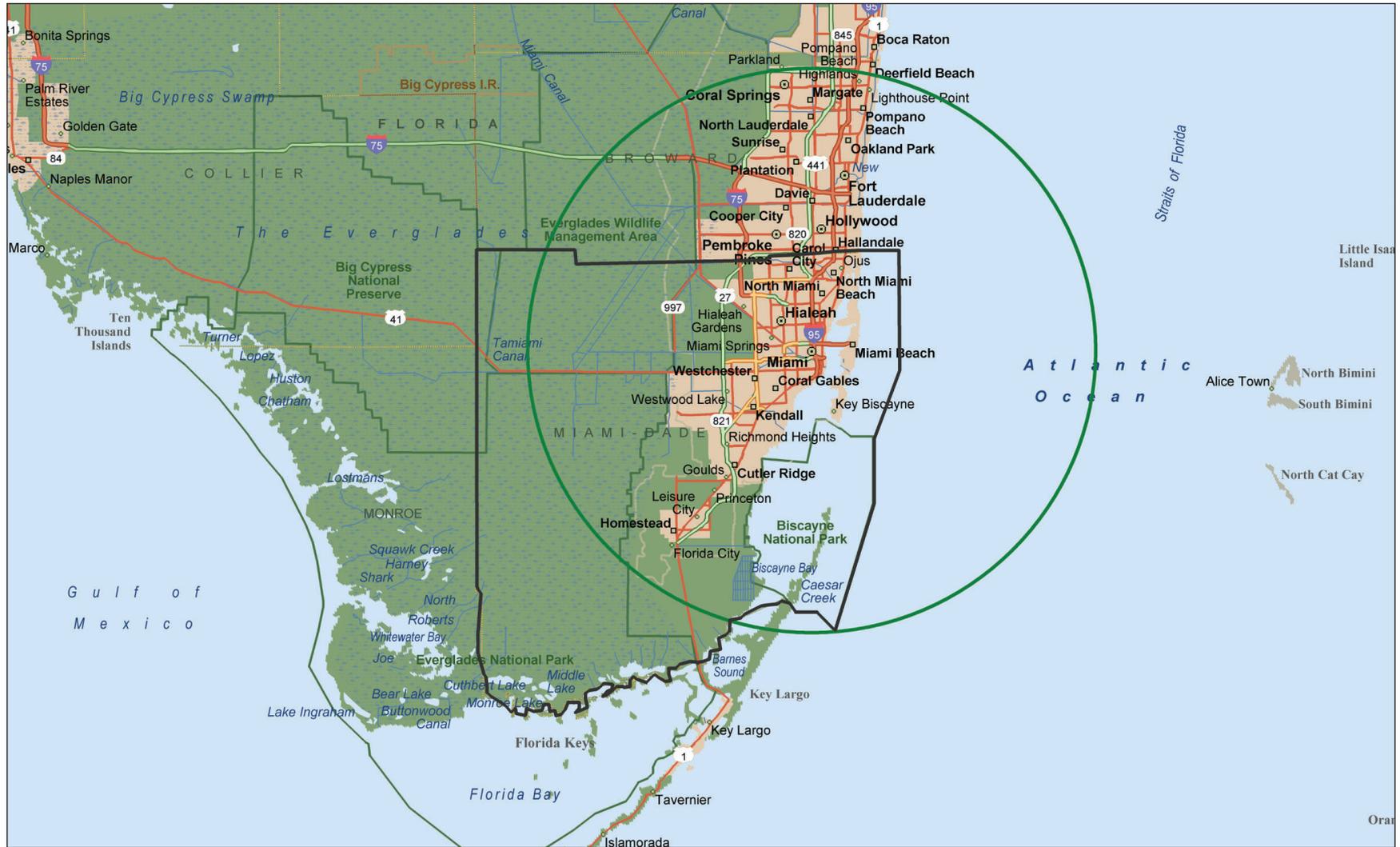
-  Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
-  Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Houston

Région métropolitaine	Houston	Montréal
Ville centre	Houston	Montréal
Année de fondation	1837	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	15 336	4 024
% en territoire agricole (km ²)	44,9%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	2,5%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	12,0%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	37,7%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	50,3%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	1,81	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	3,6%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	6,3%	22,1%

Los Angeles

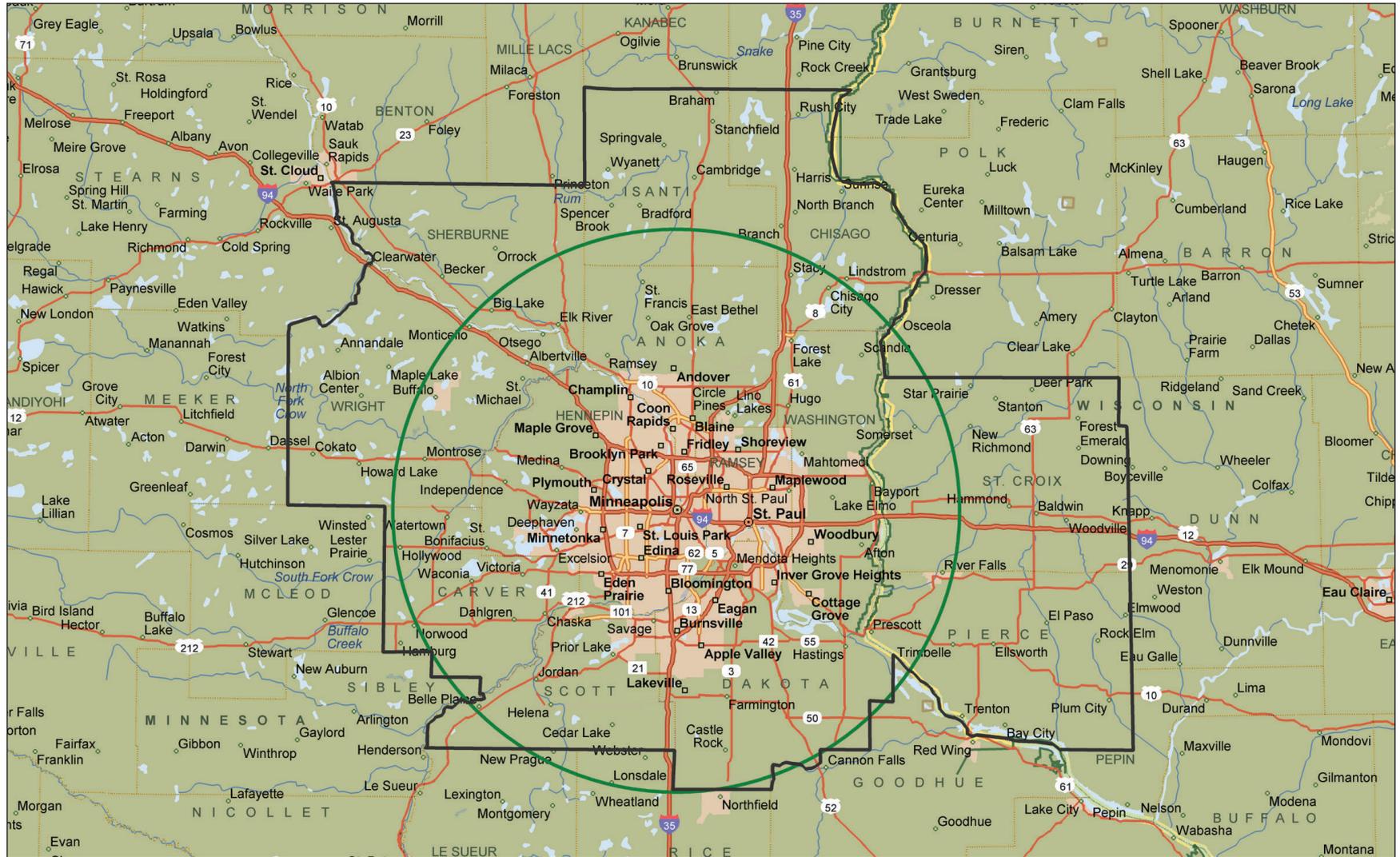
Région métropolitaine	Los Angeles	Montréal
Ville centre	Los Angeles	Montréal
Année de fondation	1850	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	10 515	4 024
% en territoire agricole (km ²)	5,0%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	6,6%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	6,9%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	31,2%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	61,9%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	4,85	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	6,8%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	10,7%	22,1%



-  Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
-  Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Miami

Région métropolitaine	Miami	Montréal
Ville centre	Miami	Montréal
Année de fondation	1896	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	5 037	4 024
% en territoire agricole (km ²)	6,8%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	9,6%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	14,9%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	49,6%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	35,5%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	1,98	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	5,9%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	11,2%	22,1%



-  Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
-  Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Minneapolis-St-Paul

Région métropolitaine	Minneapolis St-Paul	Montréal
Ville centre	Minneapolis	Montréal
Année de fondation	1856	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	15 707	4 024
% en territoire agricole (km ²)	48,5%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	1,9%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	12,6%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	50,8%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	36,6%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	1,25	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	nd	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	8,9%	22,1%



-  Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
-  Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

New York

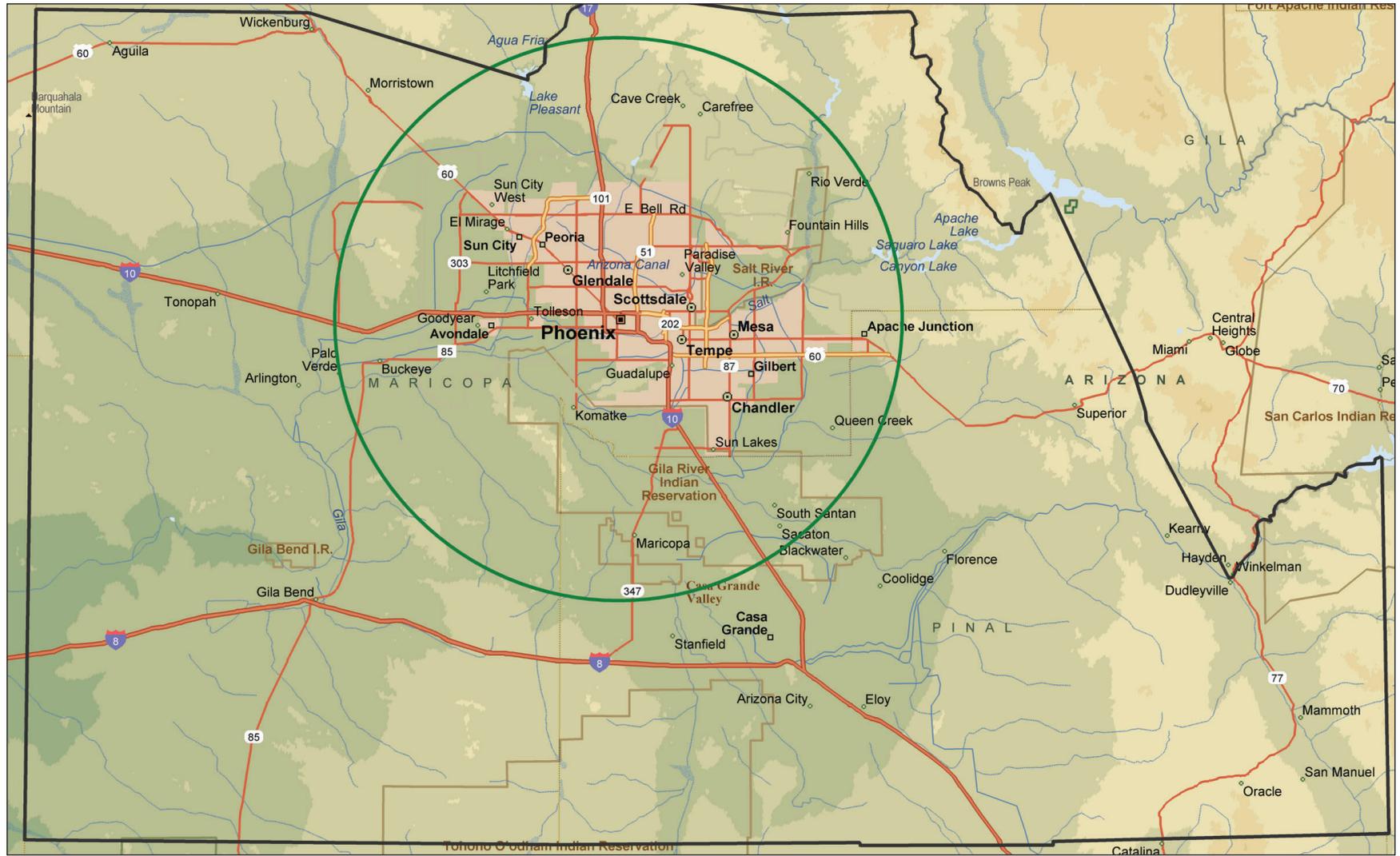
Région métropolitaine	New York	Montréal
Ville centre	New York	Montréal
Année de fondation	1609	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	2 972	4 024
% en territoire agricole (km ²)	1,5%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	9,2%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	45,3%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	32,1%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	22,6%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	23,34	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	50,7%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	48,5%	22,1%



-  Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
-  Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Philadelphie

Région métropolitaine	Philadelphie	Montréal
Ville centre	Philadelphie	Montréal
Année de fondation	1681	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	9 986	4 024
% en territoire agricole (km ²)	22,8%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	1,0%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	16,6%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	23,8%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	59,6%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	2,39	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	11,0%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	16,4%	22,1%



Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
 Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Phoenix

Région métropolitaine	Phoenix	Montréal
Ville centre	Phoenix	Montréal
Année de fondation	1867	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	37 747	4 024
% en territoire agricole (km ²)	21,3%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	0,1%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	19,3%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	39,9%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	40,8%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	0,47	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	nd	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	6,7%	22,1%



-  Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
-  Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Pittsburgh

Région métropolitaine	Pittsburgh	Montréal
Ville centre	Pittsburgh	Montréal
Année de fondation	1754	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	11 976	4 024
% en territoire agricole (km ²)	21,4%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	0,4%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	25,2%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	38,0%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	36,8%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	1,26	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	6,9%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	12,3%	22,1%



- Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
- Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Portland-Vancouver

Région métropolitaine	Portland-Vancouver	Montréal
Ville centre	Portland	Montréal
Année de fondation	1845	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	13 022	4 024
% en territoire agricole (km ²)	20,6%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	0,8%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	30,3%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	51,0%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	18,7%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	0,76	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	6,2%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	7,3%	22,1%



-  Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
-  Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

San Diego

Région métropolitaine	San Diego	Montréal
Ville centre	San Diego	Montréal
Année de fondation	1769	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	10 890	4 024
% en territoire agricole (km ²)	17,4%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	3,0%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	13,1%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	35,2%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	51,7%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	1,11	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	3,3%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	6,2%	22,1%



- Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
- Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

San Francisco

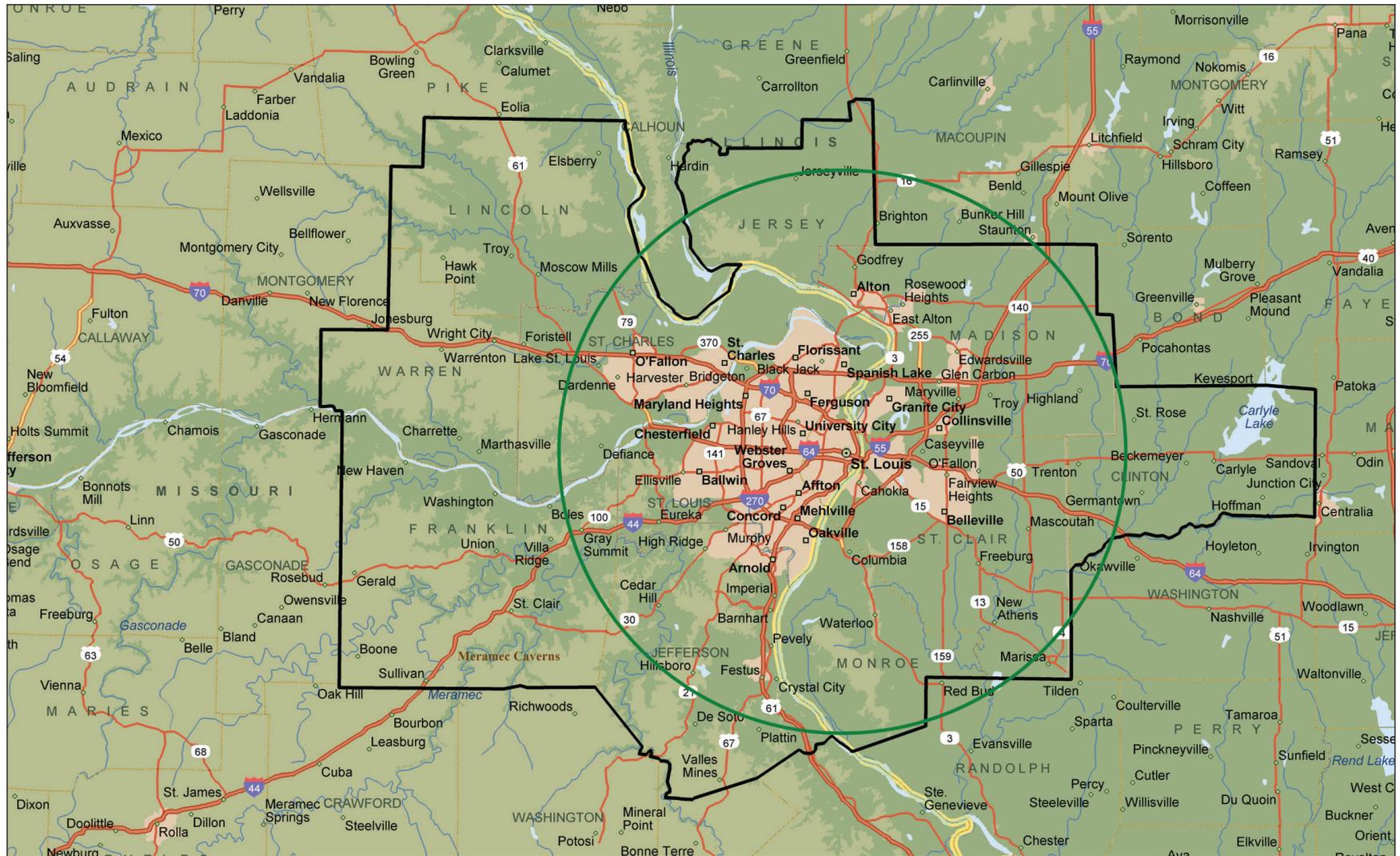
Région métropolitaine	San Francisco	Montréal
Ville centre	San francisco	Montréal
Année de fondation	1776	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	2,630	4,024
% en territoire agricole (km ²)	29,5%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	29,9%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	44,5%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	16,5%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	39,0%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	6,91	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	19,3%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	15,4%	22,1%



-  Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
-  Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Seattle

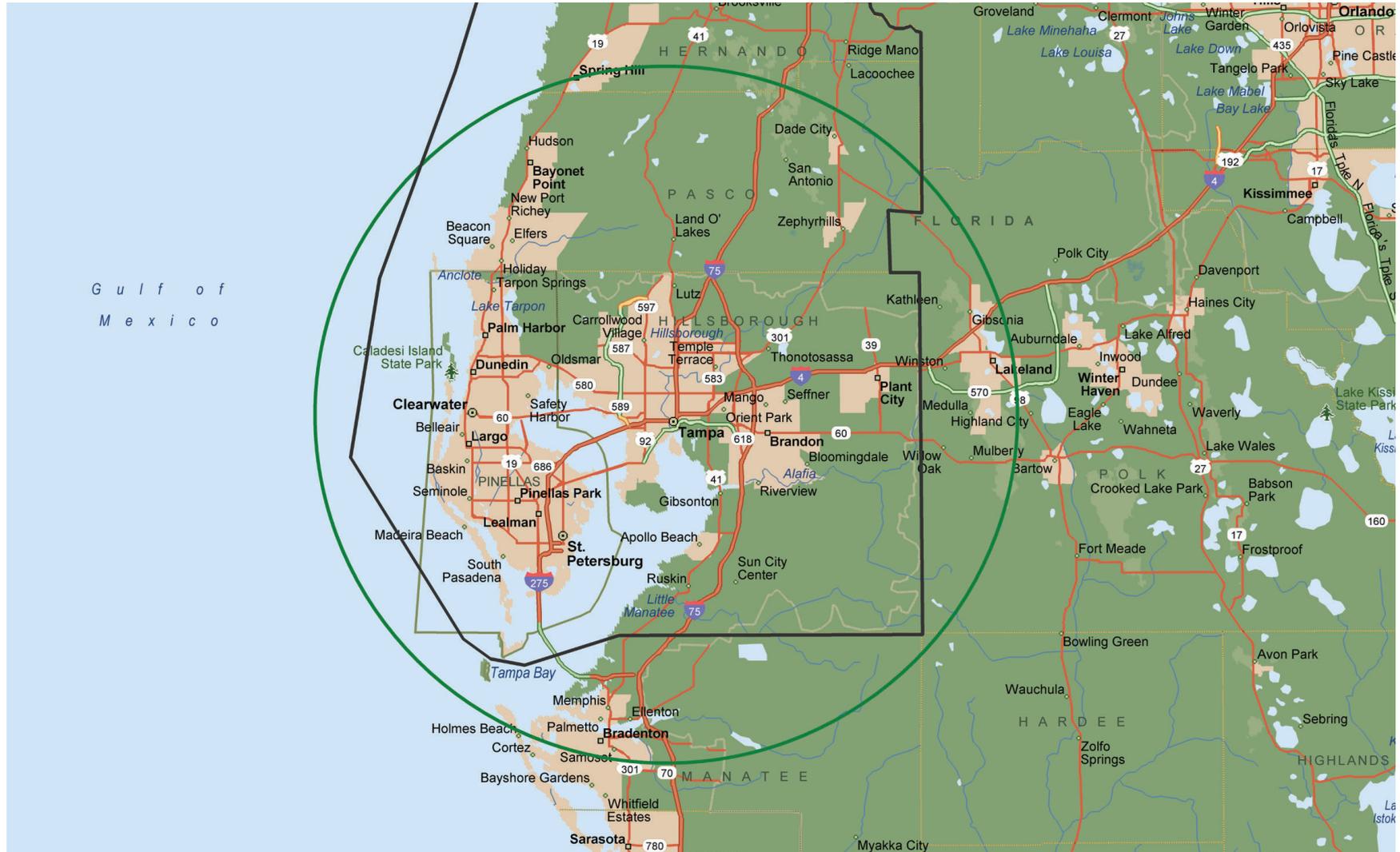
Région métropolitaine	Seattle	Montréal
Ville centre	Seattle	Montréal
Année de fondation	1853	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	11 460	4 024
% en territoire agricole (km ²)	4,1%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	5,2%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	22,5%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	28,0%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	49,5%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	1,17	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	8,0%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	6,8%	22,1%



-  Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
-  Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

St-Louis

Région métropolitaine	St-Louis	Montréal
Ville centre	St-Louis	Montréal
Année de fondation	1764	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	16 558	4 024
% en territoire agricole (km ²)	56,6%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	0,9%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	8,1%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	33,9%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	58,0%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	0,92	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	1,9%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	8,3%	22,1%



- Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
- Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Tampa-St-Petersburg

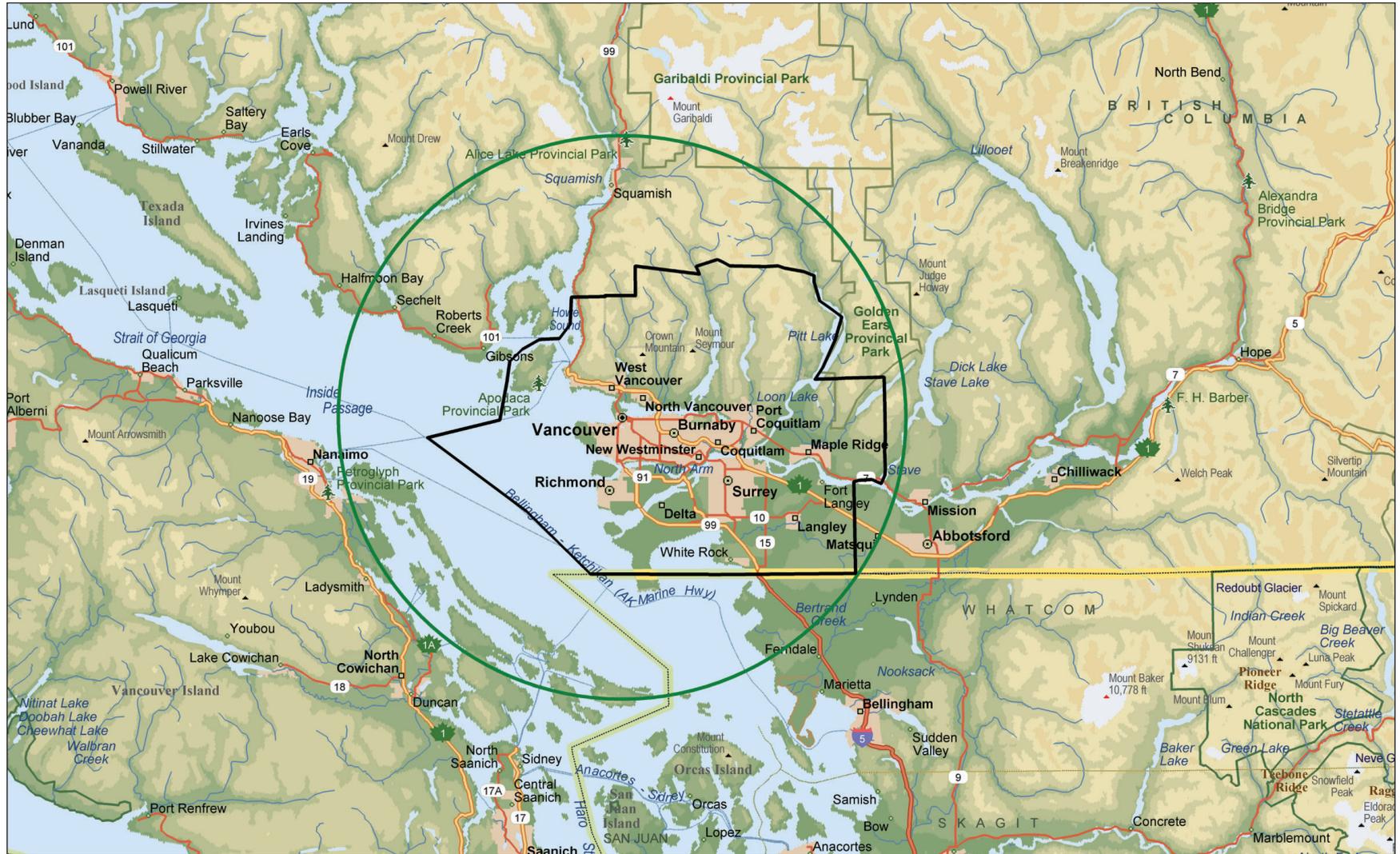
Région métropolitaine	Tampa-St-Petersburg	Montréal
Ville centre	Tampa	Montréal
Année de fondation	1824	1642
Superficies:		
Superficie totale (km ²)	6 616	4 024
% en territoire agricole (km ²)	28,1%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	11,7%	14,9%
Emploi:		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	5,6%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	19,3%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	75,1%	26,6%
Transport:		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	1,96	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	1,4%	20,3%
Proportion des ménages sans voitures	8,0%	22,1%



-  Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
-  Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Toronto

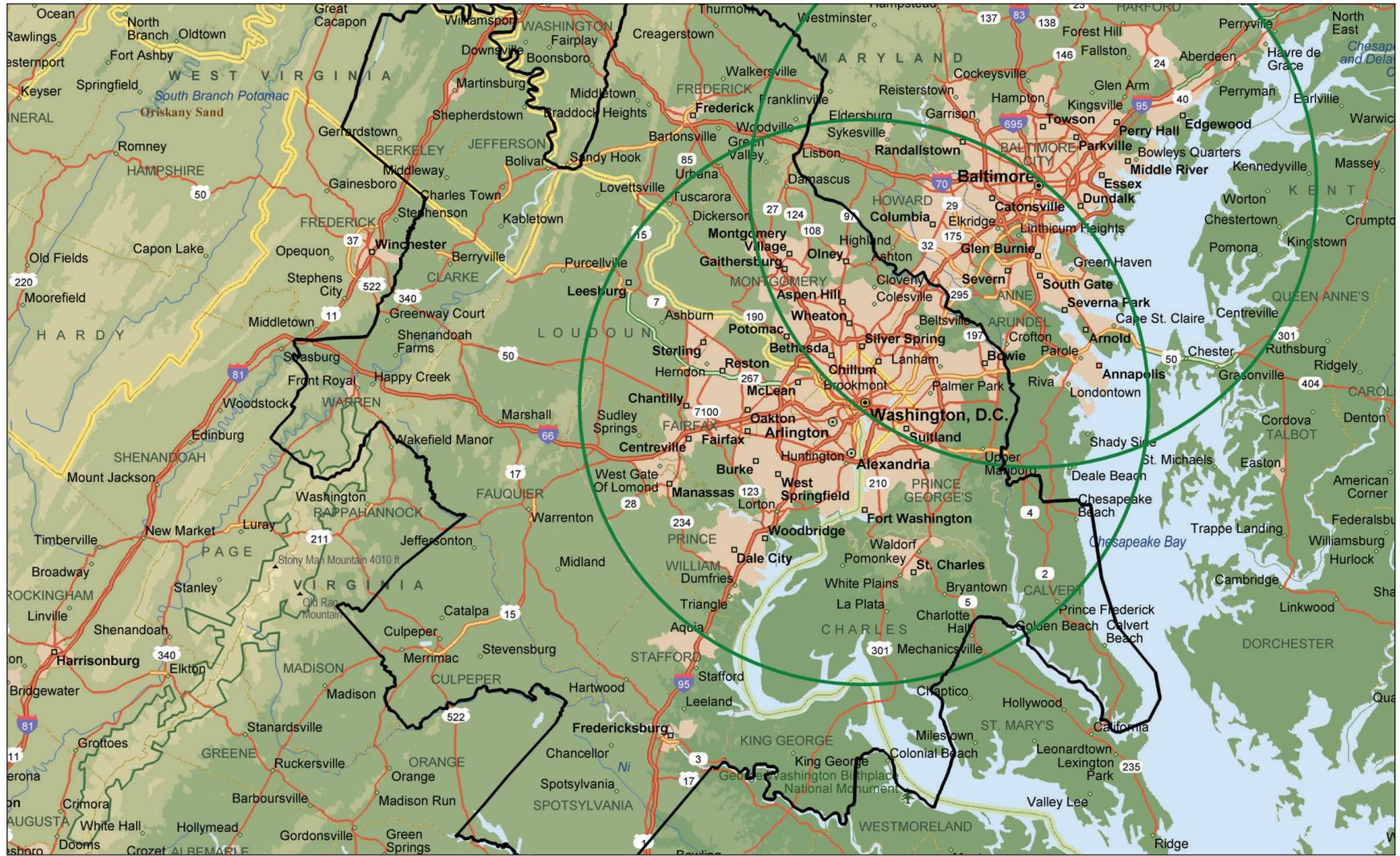
Région métropolitaine	Toronto	Montréal
Ville centre	Toronto	Montréal
Année de fondation	1720	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	5 868	4 024
% en territoire agricole (km ²)	nd	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	nd	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	nd	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	nd	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	nd	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	nd	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	22,0%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	nd	22,1%



- Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
- Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Vancouver

Région métropolitaine	Vancouver	Montréal
Ville centre	Vancouver	Montréal
Année de fondation	1886	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	2 821	4 024
% en territoire agricole (km ²)	nd	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	nd	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	nd	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	nd	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	nd	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	nd	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	14,3%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	nd	22,1%



-  Cercle de la région de 35 milles (56,4 km) par rapport au centre-ville
-  Limite de la région métropolitaine (PMSA, MSA, ou RMR)

Washington

Région métropolitaine	Washington	Montréal
Ville centre	Washington	Montréal
Année de fondation	1790	1642
Superficies :		
Superficie totale (km ²)	16 863	4 024
% en territoire agricole (km ²)	32,8%	54,5%
% en plans d'eau (km ²)	2,4%	14,9%
Emploi :		
Proportion des emplois à moins de 5 km du centre-ville	18,9%	26,4%
Proportion des emplois entre 5 et 15 km du centre-ville	33,8%	47,0%
Proportion des emplois entre 15 et 55 km du centre-ville	47,3%	26,6%
Transport :		
Réseau autoroutier (km/km ² de territoire)	1,14	4,6
Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun	10,9%	20,3%
Proportion des ménages sans voiture	11,1%	22,1%

4. La région métropolitaine : évolutions



La région métropolitaine : évolutions

La forme et l'organisation spatiale d'une région métropolitaine résultent d'une dynamique économique et sociale complexe et mouvante. Ainsi, les populations qui l'occupent et les valeurs qu'elle favorise, les rapports économiques et les richesses qu'elles produisent, les différentes vagues de croissance et d'organisation qu'elles connaissent marquent graduellement l'espace d'une région métropolitaine qui verra ainsi son espace s'accroître, se diversifier, se spécialiser.

Âgée de plus de 350 ans, la région de Montréal n'échappe pas à cette dynamique et les constats actuels ne peuvent être compris qu'au travers de son histoire. Le présent chapitre s'attache à certains aspects de l'évolution montréalaise des dernières décennies et traite aussi de certaines tendances prévisibles.

4.1 L'ÉVOLUTION DES ENJEUX ÉCONOMIQUES

Deux rapports marquent la réflexion stratégique sur le développement économique de la région de Montréal. Chacun, bien que très inscrit dans son temps, tente de déceler les voies du développement futur de la région de Montréal, au travers de constats sur la situation passée, les tendances lourdes, les forces et faiblesses de la région. Il s'agit du rapport Higgins-Martin-Raynauld de 1970 et du rapport Picard de 1986.

Tous deux ont marqué la région, bien que leurs recommandations n'aient pas toujours été suivies. Ils fournissent à la fois un résumé de l'évolution de la situation économique de Montréal depuis les années 1940 et une indication des concepts de développement alors en cours. À bien des égards, certains de leurs enseignements restent d'actualité, malgré la transformation rapide de l'environnement économique nord-américain.

4.1.1 Le rapport Higgins-Martin-Raynauld

Produit en 1970, le rapport HMR (Higgins-Martin-Raynauld)²³ traite du développement économique du Québec, sous l'angle du développement régional. L'étude est réalisée à la demande du ministère fédéral de l'Expansion économique régionale. Son objectif est d'élaborer une stratégie spatiale de développement économique au travers de quatre régions : Montréal, Québec, Sept-Îles et Trois-Rivières.

Ce rapport marque une étape historique importante dans la compréhension des mécanismes du développement régional et aussi dans celle du rôle de Montréal dans l'économie du Québec. Il insiste en effet sur le rôle moteur de la région de Montréal pour le Québec et sur la nécessité pour le Québec et l'ensemble de ses régions de soutenir en conséquence son développement économique. Écrit après Expo 67, période que l'on considère aujourd'hui comme l'apogée de Montréal, il alerte le Québec sur la fragilité croissante de l'économie de Montréal. Selon le rapport Picard, malgré cette recommandation, « les gouvernements fédéral et provincial ont favorisé depuis 1970 le développement du reste de la province, n'accordant que très peu d'attention à Montréal, et ce, de façon irrégulière ».

Le rapport présente la situation de la région de Montréal comparativement aux autres métropoles nord-américaines et canadiennes²⁴. Cette comparaison est réalisée sous un angle bien particulier qui traduit l'état des préoccupations de l'époque en matière de développement économique régional.

23 Benjamin Higgins, Fernand Martin, André Raynauld, *Les orientations du développement économique régional dans la province de Québec*, rapport soumis au ministère de l'Expansion économique régionale, le 21 février 1970.

24 Les auteurs ressentent en effet la même nécessité que celle qui a présidé à l'élaboration du présent rapport, c'est-à-dire « remettre les pendules à l'heure » : « Toute politique régionale au Québec doit tenir compte de Montréal, tant à cause de sa dimension que de sa position géographique dans la province. Il n'est donc pas surprenant que tout un folklore, plus ou moins vraisemblable, circule à son sujet. Comme consciemment ou inconsciemment ce folklore inspire les décisions politiques, nous croyons nécessaire de poser un diagnostic quant au rôle que joue Montréal dans le développement du Québec ».

La conclusion tirée des analyses est la suivante : « La concurrence est plutôt inter-provinciale qu'interrégionale au Québec... Le renforcement de la position concurrentielle de toutes les régions, y compris Montréal, s'impose beaucoup plus que les tentatives d'influencer les localisations à l'intérieur du Québec. Une politique de décentralisation industrielle au Québec contribuerait à ralentir non seulement la croissance de la région de Montréal et diminuerait sa capacité de générer les économies externes susceptibles d'améliorer sa position concurrentielle, mais en fin de compte tout ralentirait au Québec ». Alors qu'aujourd'hui la mondialisation projette directement les métropoles et les régions dans une concurrence de niveau continental, on peut se demander si la problématique abordée dans le rapport HMR n'est pas toujours présente : la vision d'une région métropolitaine en concurrence avec les autres régions du Québec n'a pas en effet complètement disparue du débat économique et social.

Le rapport présente ensuite un modèle de développement régional basé sur le rôle de l'innovation dans le développement des grands centres urbains et sur la croissance induite dans leur zone d'influence. « La relation qu'on peut établir entre l'innovation et le phénomène urbain est plus étroite que jamais. » Les grandes villes sont les lieux des grands problèmes sociaux contemporains qui nécessitent des solutions originales; c'est dans les grandes agglomérations que naissent les idées nouvelles, par la concentration des ressources intellectuelles et la diversité des opinions; les grandes villes sont des lieux de diffusion des pouvoirs qui favorisent l'innovation. Mais surtout, l'ensemble urbain est le siège par excellence des économies externes : « Un bon nombre d'activités ne peuvent prendre place que dans les grands ensembles; elles sont suffisamment connues pour avoir un nom : activités " quaternaires " ou " tertiaires supérieures ". Il est admis aujourd'hui que la présence de ces activités dans le milieu environnant est plus déterminante pour la localisation des entreprises que les coûts de transport ou même les salaires. Deux variables-clefs des modèles traditionnels. » Ces grands centres urbains sont appelés pôles de développement; ils diffusent dans leur « zone d'influence » : « Dans ces zones, on trouve par définition des activités de croissance, i.e. des activités induites par le pôle de développement [...] Un pôle et une zone forment un espace polarisé, soit un ensemble de circuits d'information, d'échanges et de migration [...] Les zones d'influence entourent les pôles de développement parce que la distance est un des éléments majeurs dans les échanges. »

« Les espaces polarisés entretiennent aussi des rapports entre eux [...] qui donnent naissance [...] à une hiérarchie des espaces. » Les auteurs notent qu'« un espace économique comme Montréal est dans un rapport de subordination avec celui de New-York; il est dans un rapport de concurrence avec celui de Toronto [...] Du point de vue du Québec, l'avenir est principalement déterminé par l'amélioration ou la détérioration de la position concurrentielle de Montréal relativement à l'espace économique de Toronto et aux autres espaces polarisés dans le monde. »

La problématique de développement régional a évolué depuis le rapport HMR. L'innovation continue à jouer un rôle critique dans le développement, mais le haut savoir, le capital, la qualité de l'environnement sont les nouveaux facteurs déterminants. Le modèle « pôle de développement – zone d'influence – espace polarisé – hiérarchie de villes » a tendance à éclater avec la mondialisation : l'accès aux marchés est possible à travers le continent, les nouveaux systèmes de logistique diminuent l'importance de la distance, les régions métropolitaines se spécialisent et ne dépendent plus de la ville de taille supérieure pour assurer leur développement. Montréal peut ne plus être en concurrence avec Toronto; ses relations avec New-York ne sont pas forcément de l'ordre de la subordination; les régions du Québec et leurs industries peuvent développer leurs créneaux et trouver leur place dans l'ensemble nord-américain. L'ordre décrit par le rapport HMR est bousculé et les modèles d'intégration dans l'espace économique deviennent multiples et complexes. Les auteurs ressentent cependant cette réalité émergente, car ils indiquent qu'« une politique économique relative à Montréal doit miser sur l'envergure canadienne et internationale de Montréal. Les liens avec l'extérieur doivent être renforcés dans tous les domaines parce que Montréal en dépend pour sa survie. »

Le rapport affirme le rôle unique de Montréal dans le développement du Québec. Il mentionne que « la grande taille d'une agglomération est une condition préalable à l'existence de services hautement spécialisés et aux économies externes qui caractérisent les foyers d'innovation [...] La taille de la région de Montréal est petite par comparaison avec les ensembles urbains extérieurs, mais sa taille semble suffisante déjà pour produire des effets d'agglomération. » Ce pôle de développement est cependant jugé « faible et fragile ». À partir de l'analyse de la localisation des filiales canadiennes d'entreprises américaines, le rapport, produit en 1970, note que « la suprématie de Toronto sur Montréal est écrasante » en ce qui concerne les liens avec les pôles américains. « Montréal est surtout reliée à New York [...] Chose surprenante, Toronto est d'abord reliée à New York, tout comme Montréal... Cependant, les villes du centre et de l'ouest des États-Unis représentent une force additionnelle énorme pour Toronto [...] Toronto a déjà pris une avance décisive sur Montréal en ce qui concerne son intégration aux marchés nord-américains. »

Selon le rapport, les avantages de Toronto sont les suivants :

- le pôle montréalais est concentré sur l'île et sa diffusion à l'extérieur de l'île n'est pas structurée autour de villes satellites, comme à Toronto. Cependant, « depuis 1961, un mouvement de déconcentration vers la zone périphérique s'est amorcé; reste à voir si les villes naîtront. » On peut constater aujourd'hui que la région reste concentrée dans sa partie centrale et qu'aucun pôle multifonctionnel fort n'a émergé;

- la position concurrentielle de Montréal se détériore et sa structure industrielle vieillit. On sait aujourd'hui que la structure industrielle de Montréal s'est transformée, suivant en cela la tendance nord-américaine, et que le virage de la nouvelle économie a été pris;
- Montréal n'est le siège d'aucun gouvernement supérieur : l'éloignement de l'État ne doit pas priver le pôle de développement de l'attention nécessaire;
- l'espace économique de Toronto s'appuie sur des espaces voisins aux États-Unis qui sont plus dynamiques.

Le rapport émet enfin quelques réflexions sur la structuration de l'espace régional montréalais. L'objectif est « de renforcer et de consolider l'espace économique de Montréal [...] donner plus de poids aux axes de la croissance induite par le pôle, puis favoriser la concentration des activités périphériques dans des villes satellites. » Le rapport note que « l'erreur serait que, sous prétexte de renforcer Montréal, on laisse la région évoluer de manière anarchique avec des implantations industrielles situées n'importe où. Les villes satellites actuelles, à part quelques-unes, ne semblent pas avoir un potentiel d'accueil favorable, du moins l'augmentation de la population est-elle très faible. » Les villes satellites en croissance sont alors Sorel et Joliette.

Pour expliquer le « désordre et l'anémie » de la zone périphérique, le rapport HMR mentionne le rapport La Haye, issu des travaux d'une autre Commission marquante de l'époque, la Commission provinciale d'urbanisme. Le rapport La Haye note que « la région montréalaise est la moins bien outillée pour résoudre ses problèmes d'aménagement physique » : état actuel des lois d'urbanisme, émiettement des administrations locales, concurrence de ses nombreuses municipalités, crainte de collaborer. La Commission recommande l'adoption d'un plan régional d'aménagement, couvrant une aire de 35 à 40 milles du centre-ville, incluant Saint-Hyacinthe, Saint-Jean, Valleyfield et Saint-Jérôme. Le rapport HMR y ajoute Joliette et Sorel.

Le modèle régional prôné par le rapport HMR est fortement marqué par une hypothèse implicite de forte croissance démographique qui serait alors organisée autour de villes satellites à Montréal. D'une part, cette croissance n'a pas été au rendez-vous, d'autre part, on peut constater que le développement s'est produit selon un schéma inverse à deux composantes :

- premièrement, expansion interne par étalement du développement à l'intérieur de la région de Montréal, selon des logiques de localisation industrielles et commerciales axées sur l'accessibilité au réseau autoroutier et des logiques économiques et de qualité de vie pour le développement résidentiel;

- deuxièmement, contraction externe dans un périmètre plus vaste, conduisant à un appauvrissement de régions périphériques, déjà affaiblies par leur structure manufacturière ancienne, et qui se cherchent de nouvelles vocations aujourd'hui.

4.1.2 Le rapport Picard

Le rapport Picard²⁵ a également été commandé par le gouvernement fédéral et le premier ministre, Brian Mulroney. Il est déposé en novembre 1986. Il s'agit d'identifier les objectifs de revitalisation de l'économie montréalaise et de formuler un plan d'action.

Le président Picard, lui aussi soucieux de maintenir l'objectivité dans l'analyse de la situation économique de la région²⁶, établit un diagnostic qu'il ne croit pas pessimiste : « Il est clair que les tendances lourdes ne sont pas encourageantes; mais beaucoup peut être fait pour redéfinir un rôle et une mission propre à Montréal. »

Le contexte général est celui du déclin du poids démographique et économique de Montréal dans l'ensemble canadien, sous l'effet :

- d'un déplacement de l'activité vers l'ouest et le sud du continent favorisant de plus en plus Toronto;
- de la libéralisation des échanges depuis les années 1960 qui rapproche Toronto des régions américaines prospères;
- de l'accord canado-américain sur l'automobile de 1965;
- de l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent;
- de l'établissement de la ligne Borden avec ses effets sur l'industrie pétrochimique;
- de l'adhésion de la Grande-Bretagne à la CEE;
- et d'une baisse de la natalité.

La disparité entre Montréal et Toronto est déjà présente dans les 1940 : « Même si Montréal croissait très rapidement dans les années 1940 et 1950 et au début des années 1960, Toronto croissait plus vite ». La décennie 1960 voit l'emploi augmenter de 31% à Montréal contre 39% à Toronto et 53% à Vancouver. Le début des années 1970 est favorable à Montréal qui surpasse Toronto pour la croissance de l'emploi, avec les Jeux olympiques et le développement des services publics d'éducation et de santé. Mais à compter de 1975, le ralentissement se manifeste

²⁵ Rapport du Comité consultatif au Comité ministériel sur le développement de la région de Montréal, novembre 1986.

²⁶ « Pessimiste, peut-être fallait-il l'être pour contrecarrer l'effet de trop de discours et de prises de position et aussi de certains rapports quelquefois achetés à prix d'or, dont l'objectif principal semble d'avoir été de créer pour Montréal un miroir semblable à celui de la sorcière de Blanche-Neige, qui répond toujours "oui" à la question : "Suis-je toujours la plus belle?". ».

à nouveau : croissance démographique à peine positive due à un faible accroissement naturel et à une « saignée migratoire ». La glissade s'accroît entre 1976 et 1981, alors que Toronto revient à une forte croissance. Les éléments d'explication sont multiples : la concurrence accrue des pays nouvellement industrialisés dans les secteurs traditionnels, les deux chocs pétroliers et leur effet sur l'activité de raffinage, la poussée des salaires qui atteignent la parité avec ceux de Toronto en 1978 malgré un chômage plus élevé, un lourd fardeau fiscal, les aspects tatillons de la législation linguistique et des lois du travail, une « hausse amorphe de la productivité ».

Montréal a cependant des forces : taille et diversité de la base économique, masse critique en recherche industrielle, institutions d'enseignement supérieur (mais niveau de scolarité moins élevé qu'en Ontario et enseignement secondaire laissant à désirer), institutions médicales, base solide en génie-conseil, services, classe dynamique d'administrateurs francophones, infrastructures diversifiées en transports et communications, milieu bilingue, qualité de vie remarquable.

De plus, certaines perspectives peuvent exister du côté de la libéralisation des échanges, du dynamisme retrouvé de la côte Est, Boston en particulier, de la montée de la classe d'affaires québécoise.

Les défis sont cependant « au niveau de la productivité, particulièrement dans le secteur manufacturier » et de la faiblesse du tertiaire, moteur montréalais.

Le Comité recommande deux grands objectifs :

- « rétablir Montréal dans son rôle de pôle majeur de développement au Canada et au Québec;
- faire de Montréal une grande ville à vocation internationale ».

Les recommandations visent « à équiper Montréal pour qu'elle puisse faire face énergiquement à une concurrence internationale de plus en plus vive et étendue. »

À cette fin, sept axes de développement sont recommandés :

- les activités internationales : attirer des organismes internationaux, créer une Cité internationale;
- la haute technologie : créer une masse critique dans les secteurs prometteurs des télécommunications, des technologies spatiales, de l'aéronautique, de la micro-électronique, de l'informatique, des biotechnologies;
- la finance et le commerce international : faire de Montréal un centre bancaire et financier international;

- le design : faire du design une stratégie majeure pour le développement de la base industrielle et pour la restructuration des industries traditionnelles montréalaises;
- les industries culturelles : renforcer les avantages de Montréal dans le domaine;
- le tourisme : regrouper les intervenants autour de projets majeurs;
- le transport : développer le potentiel intermodal de Montréal, consolider les activités aéroportuaires à Dorval.

Des mesures correctives sont également demandées au gouvernement du Québec, portant sur les aspects suivants : fardeau fiscal des particuliers, législation du travail, immigration de personnel qualifié et amélioration de la collaboration universités-industries.

Le rapport Picard présente une analyse approfondie de la situation réelle de l'économie montréalaise, qu'il perçoit en concurrence dans un ensemble continental plus vaste. Il propose donc une relance de Montréal sur la base de ses secteurs économiques concurrentiels, en insistant sur la nécessité d'une action concertée des secteurs publics et privés. Ces axes de développement n'ont pas changé depuis le dépôt du rapport. Ils préfigurent une approche de grappes industrielles. Le mérite du rapport est d'avoir tracé la voie d'une réflexion de type stratégique sur l'avenir économique de la région, qui doit cependant être actualisée et aussi approfondie.

4.2 L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

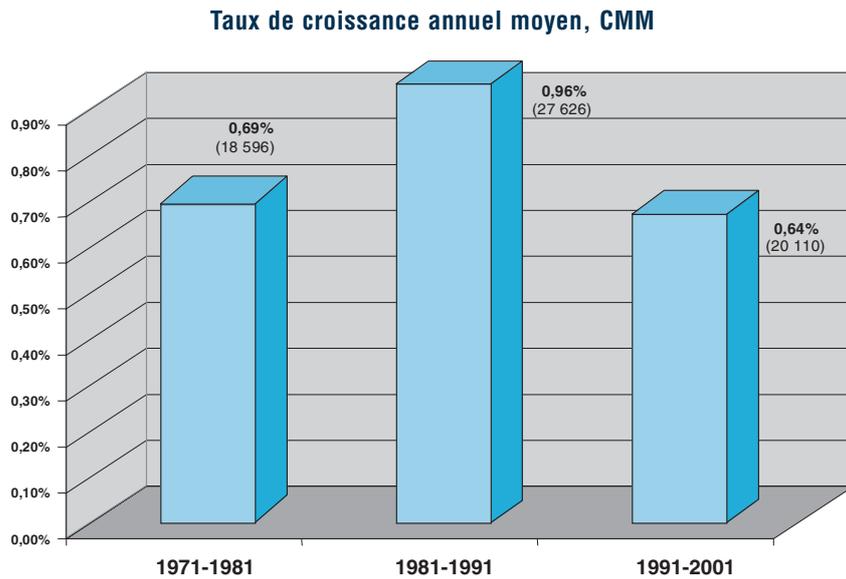
- ✓ La croissance démographique de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a été peu significative au cours des dernières décennies. En termes absolus, l'augmentation de population sur une période de 30 ans, entre 1971 et 2001, a été environ de 22 000 personnes par année.
- ✓ L'immigration internationale est une composante importante de la croissance démographique. Entre 1971 et 1996, elle a expliqué 31% de la croissance de la population, dont 56% entre 1991 et 1996. Mais son accélération, à supposer qu'elle soit possible et acceptable, ne permettra pas de changer les tendances. La région métropolitaine de Montréal connaîtra une faible croissance démographique au cours des vingt prochaines années, si ce n'est une croissance très faible.
- ✓ La taille des ménages a diminuée depuis 1971, alors que le nombre de ménages a connu une augmentation relativement importante sur le territoire de la Région métropolitaine de Montréal (RMR). Pour la période 1971 à 1996, la région a enregistré une croissance moyenne de plus de 21 000 ménages par année.
- ✓ Le dynamisme démographique passé a été très variable d'une sous-région à l'autre. Globalement, l'île de Montréal a perdu près de 111 000 habitants entre 1971 et 2001, alors que la Rive-Nord a connu une augmentation de population de près de 313 000 personnes au cours de la même période. Malgré tout, la nouvelle Ville de Montréal continuait de croître en terme de ménages, en captant 38,5% de la croissance métropolitaine durant la même période, soit 278 300 ménages comparativement à 167 400 pour la Rive-Nord.
- ✓ Cependant, depuis 1981 et surtout 1991, on constate une nouvelle vigueur démographique dans le centre de la région, qui touche particulièrement le centre de l'île de Montréal. Cette tendance est confirmée par l'analyse de l'évolution des mises en chantier.
- ✓ Les prévisions démographiques indiquent de fait un renversement de tendance entre la période 1971-2001 et la période 2001-2021. Les croissances futures seront plus faibles dans toutes les sous-régions de l'agglomération. Montréal sera en situation de gain et non de perte démographique et la répartition de la croissance entre les sous-régions sera plutôt équilibrée.

4.2.1 La population

Lors du dernier recensement 2001 de Statistique Canada, on dénombrait 3 358 459 habitants sur le territoire de la CMM. Trente ans auparavant, en 1971, on y recensait 2 695 119 personnes. Il s'agit donc d'une augmentation de 663 340 personnes, soit 25%, pour une croissance moyenne annuelle de l'ordre de 0,66%. En termes absolus, cette croissance est faible, elle représente en moyenne environ 22 000 personnes par année.

L'analyse par sous-période permet de constater que le plus fort taux de croissance a été observé au cours de la période 1981-1991. Le graphique suivant permet de visualiser la croissance observée au cours de chacune des décennies.

Figure 4-1



4.2.2 L'immigration

L'immigration internationale est une composante importante de l'évolution démographique montréalaise.

La population du territoire a augmenté en effet de 569 973 personnes entre 1971 et 1996²⁷. Or, au cours de cette même période, le nombre d'immigrants étrangers sur l'ensemble du territoire de la CMM a augmenté de 176 215 personnes. Ainsi, 31% de la croissance démographique de l'ensemble de la région s'explique par l'immigration internationale au cours de cette période.

L'importance relative du rôle de l'immigration dans l'augmentation de la population de la région a varié significativement au cours de la période.

Tableau 4-1

Importance relative du rôle de l'immigration dans la croissance démographique de la CMM, 1971-1996

Description	1971-1981	1981-1991	1991-1996	Total
Augmentation de la population	185 968	276 269	107 736	569 973
Augmentation du nombre d'immigrants	45 140	70 770	60 305	176 215
Importance relative de l'immigration	24,2%	25,6%	55,9%	39,9%

Ainsi, on constate que l'arrivée de nouveaux résidents étrangers explique environ 24% de la croissance démographique observée sur le territoire de la CMM au cours de la période 1971-1981, mais près de 56% pour la période 1991-1996.

Compte tenu du vieillissement général de la population et du taux de natalité qui a tendance à diminuer au cours des dernières années au Québec comme dans l'ensemble des pays industrialisés, les prévisions démographiques à la baisse pour la région métropolitaine de Montréal sont peu surprenantes. Dans ce contexte, on peut s'attendre à ce que l'immigration internationale constitue une part relative de plus en plus importante de la croissance démographique.

²⁷ La période d'analyse de cette section sur l'immigration se limite à 1971-1996, les données sur les immigrants pour le recensement de 2001 n'étant pas disponibles au moment de la rédaction du document.

En termes absolus, cette part est cependant limitée. Entre 1971 et 1996, le nombre d'immigrants dans la région métropolitaine de Montréal a augmenté d'environ 7 000 personnes annuellement. Si on doublait cette contribution nette, l'apport supplémentaire ne serait que de 140 000 personnes de plus après 20 ans (excluant la nouvelle génération), comparativement à 238 700 personnes selon les prévisions démographiques actuelles, qui incluent déjà une part d'immigration internationale. L'accélération du volume d'immigrants est d'ailleurs un enjeu en soit et rien ne garantit que le Québec pourrait réussir à attirer de tels volumes.

Par ailleurs, il faut noter que l'apport démographique de l'immigration internationale dans la région métropolitaine de Montréal est déjà relativement important, compte tenu de la taille de la communauté et de la faible croissance de la population, même si, par exemple, la part de la population immigrante est plus faible à Montréal qu'à Toronto.

4.2.3 Les ménages

Entre 1971 et 1996, le nombre de ménages de la CMM est passé de 725 121 à 1 300 720, soit une hausse de 575 599 ménages. Il s'agit d'une augmentation de 44%, pour une croissance moyenne annuelle de l'ordre de 3,1%. En termes absolus, cette croissance est comparable à la croissance de la population : elle est d'environ 23 000 ménages par année comparativement à 22 000 personnes par année.

On assiste durant cette période à une réduction de la taille des ménages de plus d'une personne. En effet, en 1971, il y avait 3,7 personnes par ménages comparativement à 2,51 en 1996.

Malgré la faible croissance démographique prévue au cours des vingt prochaines années, on doit s'attendre à une diminution de la taille des ménages et à une croissance du nombre des ménages âgés.

Tableau 4-2

Évolution des ménages des sous-régions de la CMM, 1971-1996

Sous-régions	1971	1981	1991	1996
Montréal	530 585	687 900	757 530	773 385
Laval	56 670	85 095	113 600	123 650
Longueuil	62 955	110 965	136 695	143 080
Couronne Nord	33 875	68 245	116 135	133 675
Couronne Sud	41 036	76 225	109 750	126 930
Total	725 121	1 028 430	1 233 710	1 300 720
Taille moyenne	3,7	2,8	2,53	2,51

4.2.4 Les migrations intra-régionales et l'évolution démographique par sous-région

Le tableau suivant présente les migrations des personnes à l'intérieur du territoire de la CMM, entre 1971 et 1996, excluant donc la période récente 1996-2001.

Tableau 4-3

Bilan net de la migration interne sur le territoire de la CMM, 1971-1996

	Montréal	Laval	Longueuil	Couronne Nord	Couronne Sud	Variation totale
Montréal		- 69 690	- 64 065	- 94 165	- 67 420	- 295 340
Laval	69 690		- 1 450	- 31 545	- 2 230	34 465
Longueuil	64 065	1 450		- 3 190	- 22 195	40 130
Couronne Nord	94 165	31 545	3 190		665	128 835
Couronne Sud	67 420	2 230	22 195	- 665		91 180

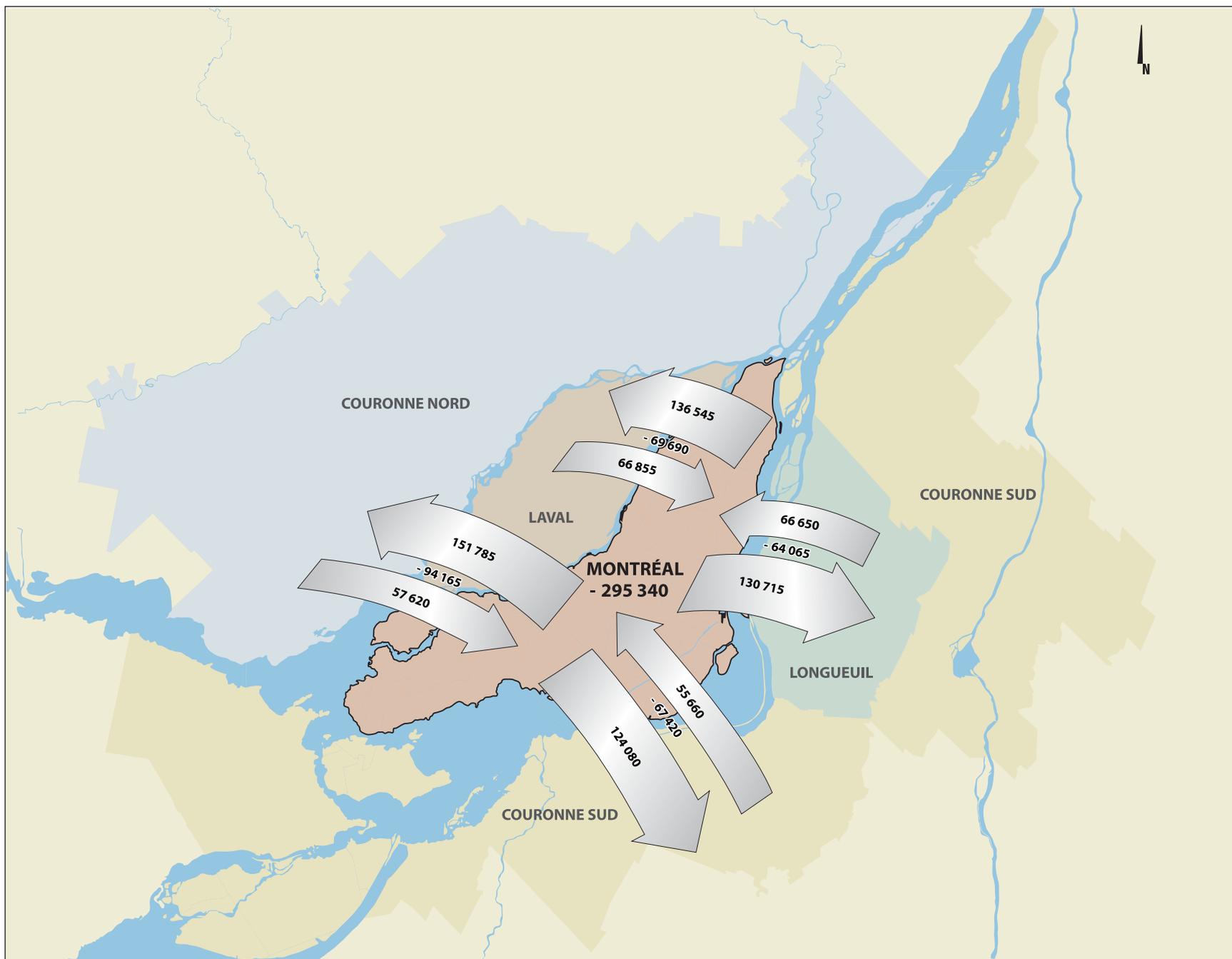
- L'île de Montréal a été, aux cours des trois sous-périodes analysées, un territoire qui a contribué au développement des autres composantes géographiques de la CMM. Au cours de la période, plus de 540 000 personnes ont quitté l'île pour aller s'établir ailleurs dans la CMM. Seulement 248 000 personnes ont fait le trajet inverse. Le bilan migratoire pour l'île de Montréal par rapport à l'ensemble de la CMM indique donc une perte de plus de 295 000 personnes (248 000-540 000).

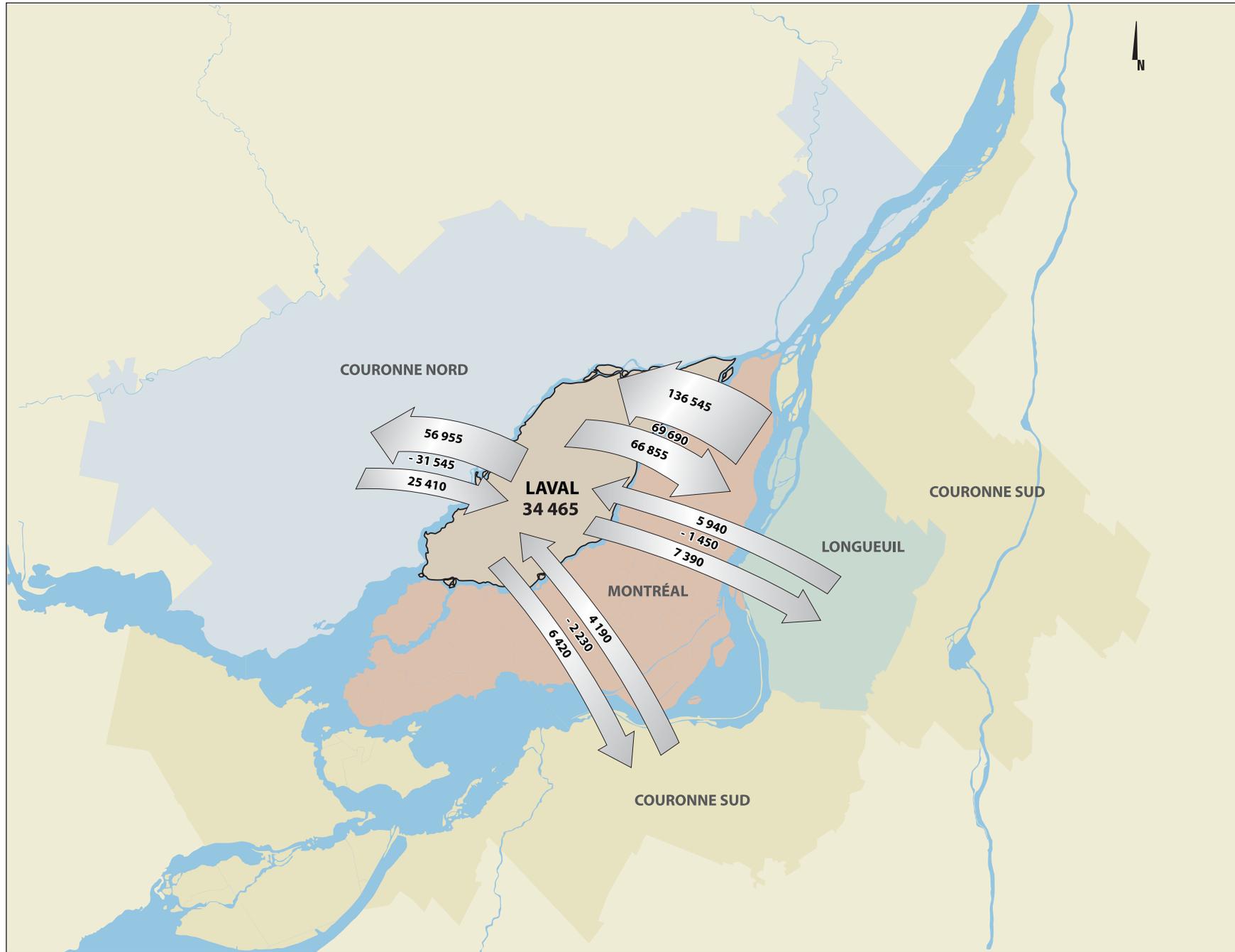
Le mouvement du centre vers l'extérieur est toutefois de moins en moins prononcé :

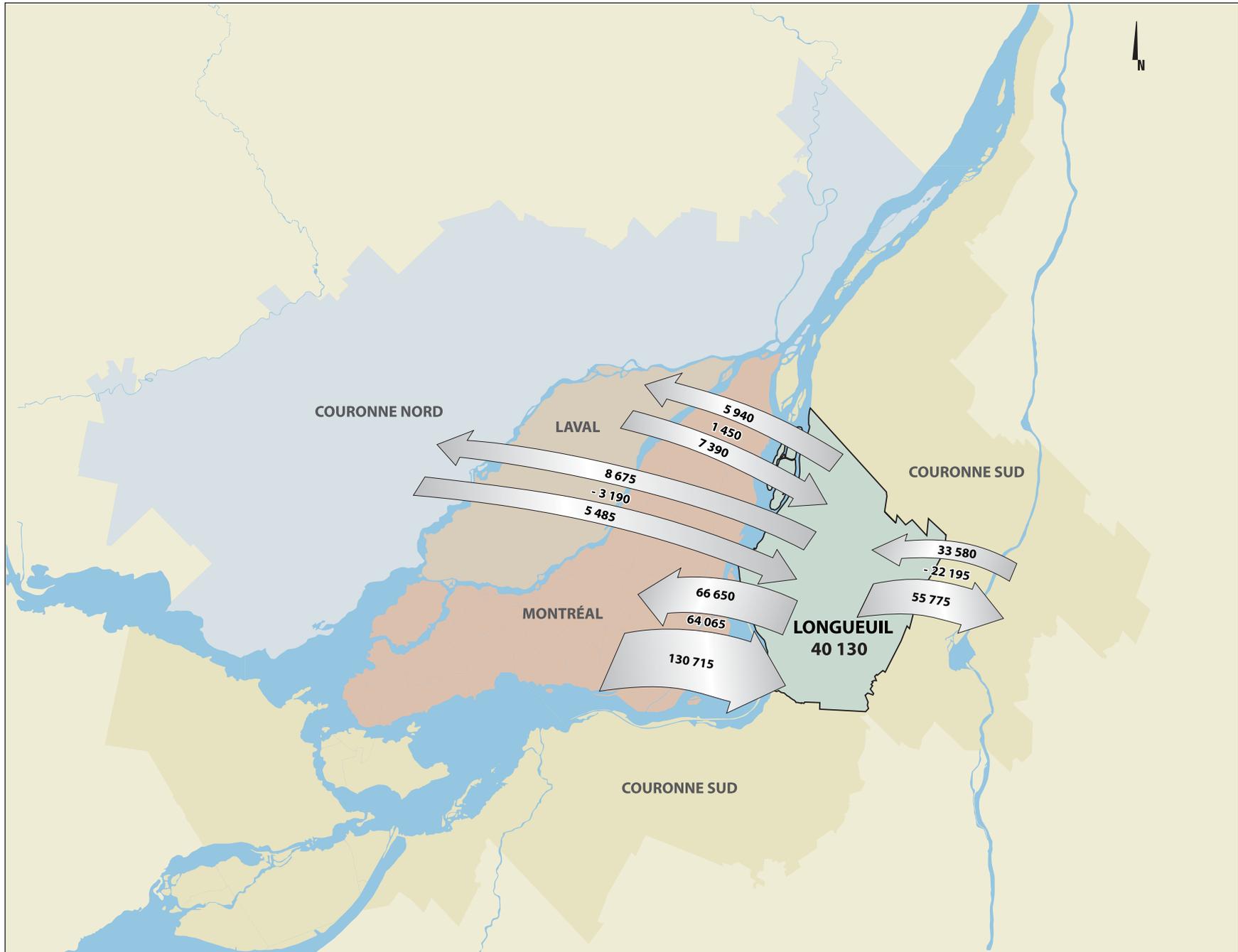
- ♦ - 147 935 personnes entre 1971 et 1981;
- ♦ - 101 500 personnes entre 1981 et 1991;
- ♦ - 45 905 personnes entre 1991 et 1996.
- Laval présente globalement un bilan positif (+ 34 465 personnes). Ce résultat s'explique cependant essentiellement par sa performance face à l'île de Montréal (+ 69 690 personnes). Le bilan migratoire de Laval par rapport aux autres composantes géographiques de la CMM est négatif :
 - ♦ - 31 545 personnes face à la couronne Nord;
 - ♦ - 2 230 personnes face à la couronne Sud;
 - ♦ - 1 450 personnes face à Longueuil.

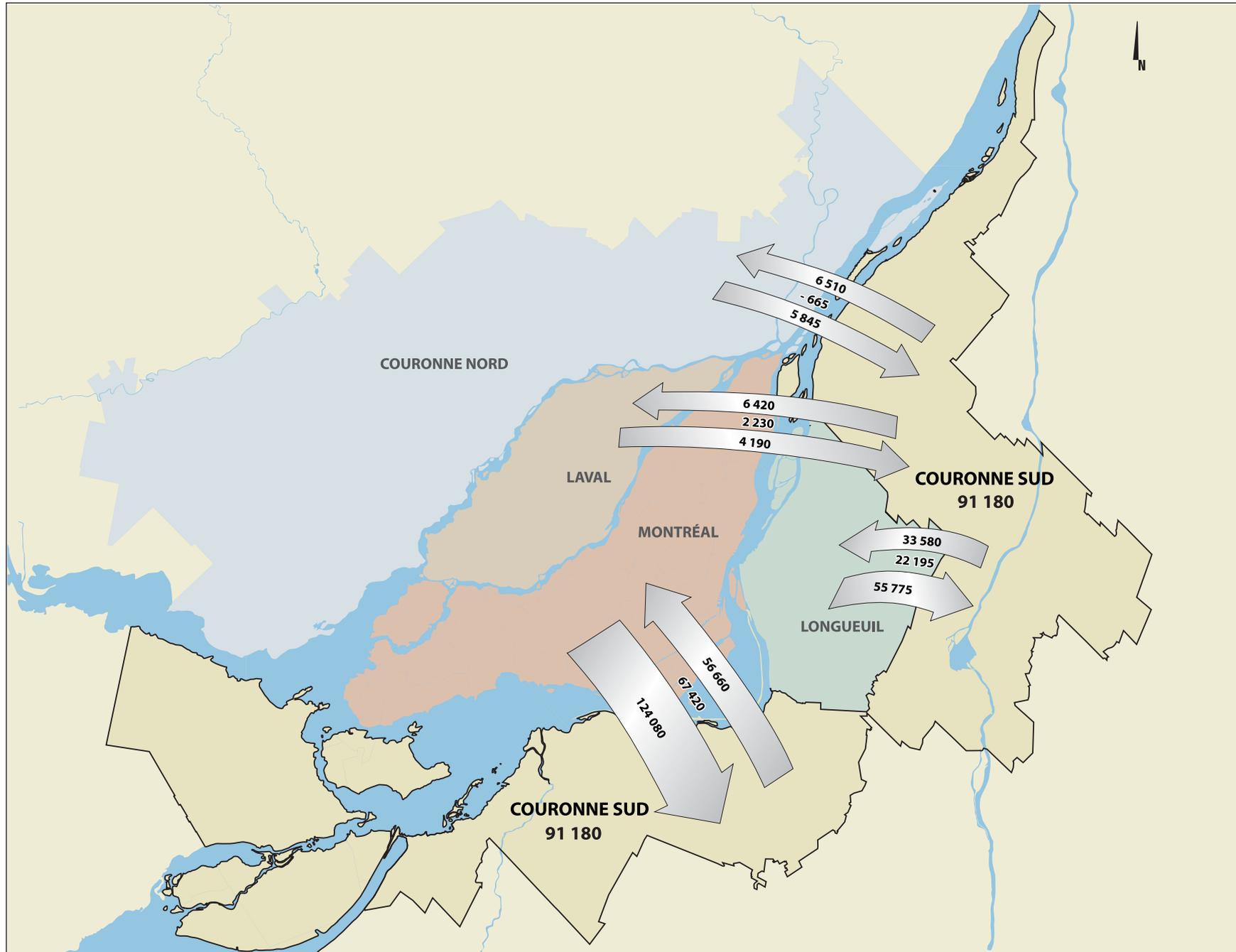
- Le bilan migratoire net de Longueuil par rapport aux autres secteurs de la CMM est globalement positif au cours de la période analysée, avec un gain de 40 130 personnes. Le bilan migratoire de Longueuil est positif face à l'île de Montréal et Laval, mais négatif face aux deux couronnes. Notons cependant que le gain de Longueuil par rapport à l'île de Montréal et à Laval est en perte de vitesse alors que les pertes par rapport à la couronne Sud sont en hausse dans le temps;
- La couronne Sud présente un bilan migratoire positif avec toutes les autres composantes de la CMM, sauf la couronne Nord. Le bilan migratoire le plus important est celui associé à l'île de Montréal. Au total, 124 080 personnes ont quitté l'île pour s'établir sur la couronne Sud, alors que seulement 56 660 personnes ont fait le trajet inverse. La couronne Sud obtient donc un bilan migratoire de + 67 420 personnes au cours de la période analysée face à l'île de Montréal;
- La couronne Nord est la seule composante géographique de la CMM qui présente un bilan migratoire positif avec tous les autres secteurs de la région. Les gains les plus importants se sont effectués face à l'île de Montréal (+ 93 435 personnes) et à Laval (+ 31 545 personnes).

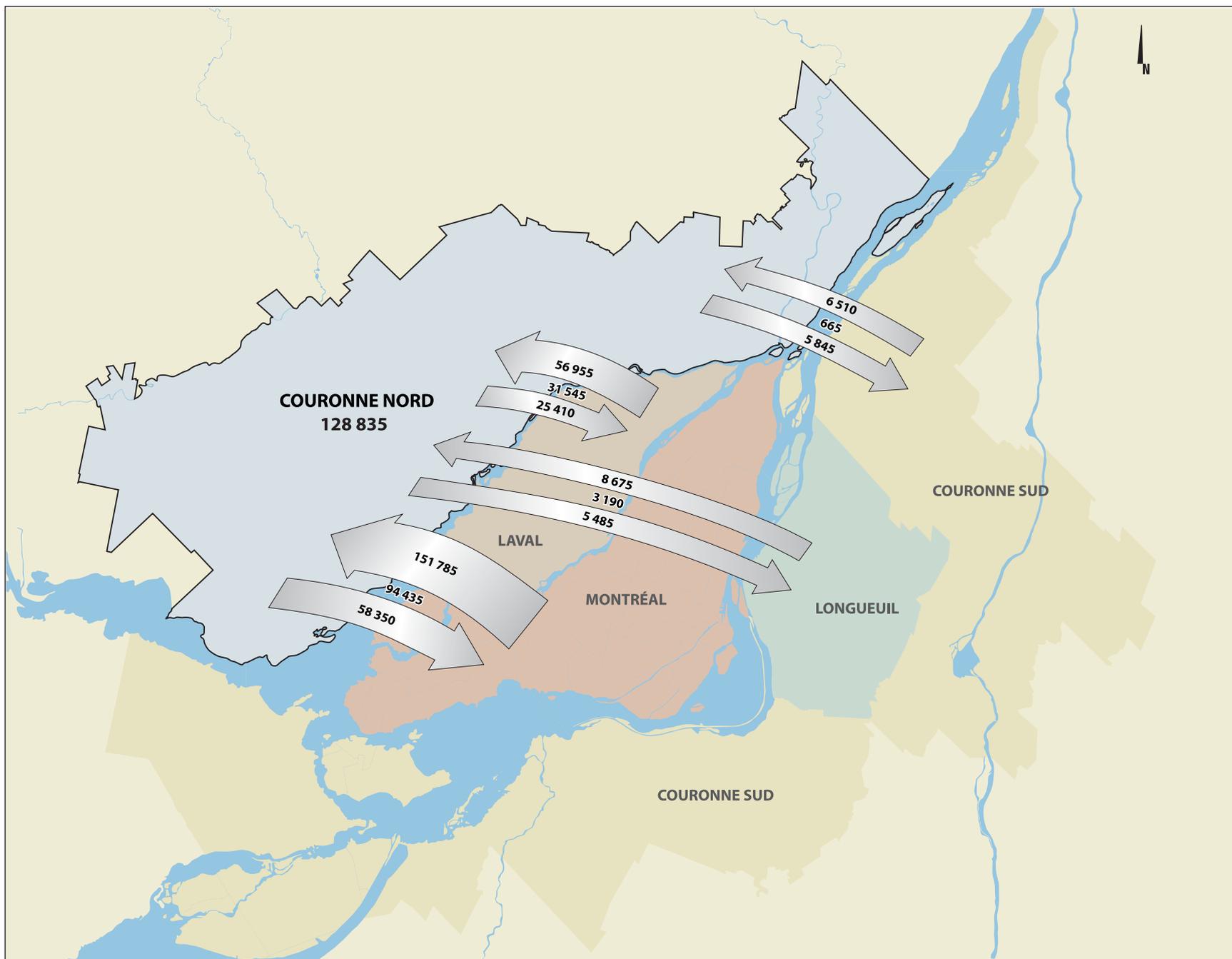
Les cartes suivantes illustrent ces mouvements de population sur la période 1971-1996. La période 1996-2001 prolonge la tendance constatée, selon laquelle ce mouvement du centre (île de Montréal) vers l'extérieur est de moins en moins prononcé. Il en résulte un retournement de situation qui est observable à partir de l'analyse des variations de population et de l'analyse des mises en chantier, présentées à la section suivante.









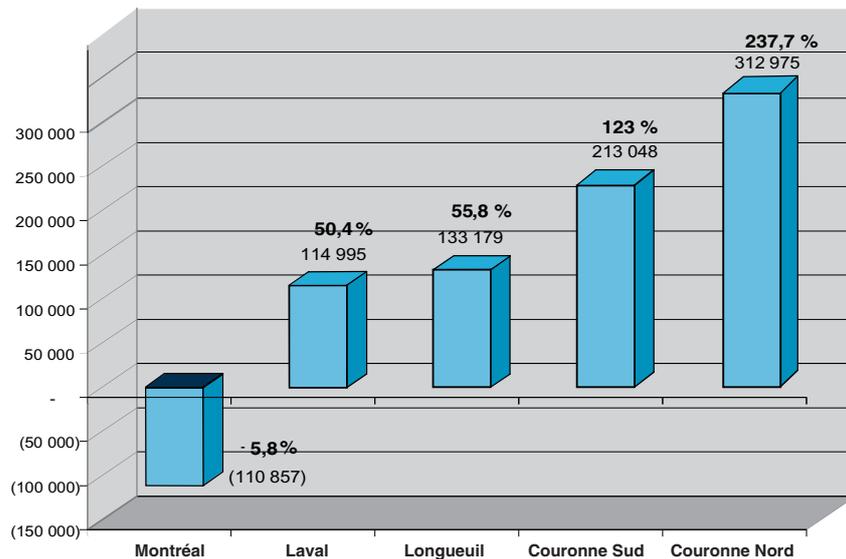


Le graphique suivant permet de visualiser la variation de population observée au cours de la période 1971-2001 dans chaque sous-région.

On constate que plus on s'éloigne du centre de la région, plus la croissance de la population a été significative, la Rive-Nord dépassant la Rive-Sud. La population de l'île de Montréal a diminué de plus de 110 000 personnes (une diminution de près de 6%), alors qu'au cours de la même période, la population de la Rive-Nord a augmenté de près de 313 000 personnes (une hausse de 237%, ce qui représente une augmentation d'environ 10 400 personnes par année).

Figure 4-2

Variation de la population par sous-région de la CMM, 1971-2001



Une telle évolution a donc entraîné une modification du poids démographique de chacune des sous-régions au cours de la période.

En 1971, 71% de la population de la région se trouvait sur l'île de Montréal. En 2001, cette proportion ne représente plus que 55%. Au cours de la même période, les villes de Laval et de Longueuil ont vu leur poids démographique augmenter de deux points de pourcentage chacune, pour s'établir en 2001 à 10% et à 11% respectivement. C'est la couronne Nord qui a obtenu la progression la plus significative, passant de 5% à 13% de la population totale.

Les pressions démographiques dans chacune des sous-régions au cours de la période ont été relativement différentes selon l'époque considérée.

Dans le cas de Montréal, à chaque période ne correspond pas toujours une perte de population. Ainsi, la baisse totale de 110 000 personnes qu'a connue la population de l'île de Montréal entre 1971 et 2001 résulte d'une diminution de plus de 163 000 personnes observée entre 1971 et 1981, suivie de deux hausses dans les décennies suivantes, soit une hausse de 15 700 personnes entre 1981 et 1991 et une hausse de 36 800 personnes entre 1991 et 2001.

En fait, 20% de l'augmentation de la population de la CMM a été observée sur le territoire de Montréal entre 1991 et 2001 et cette proportion atteint plus de 41% entre 1996 et 2001. On peut donc parler d'un renversement de tendance à cet égard pour Montréal.

Figure 4-3

Variation de la population sur l'île de Montréal, 1971-2001

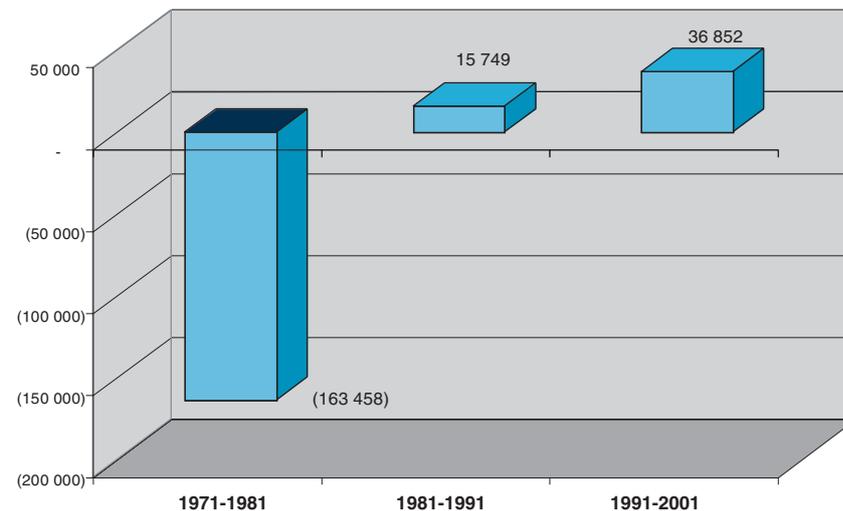
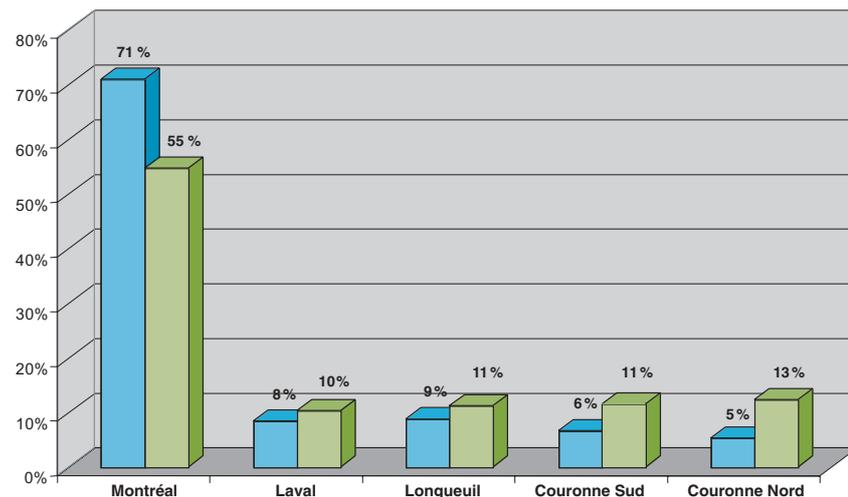


Figure 4-4

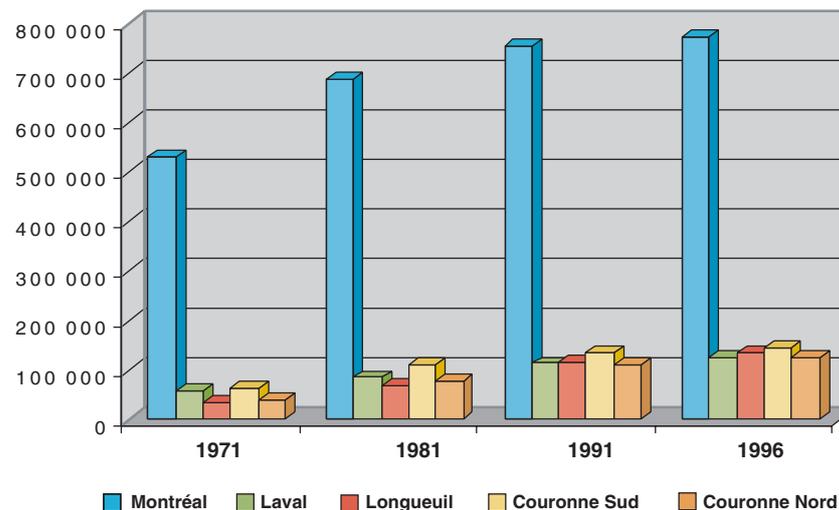
Poids relatif des sous-régions de la CMM en 1971 et 2001



Malgré une perte de population au cours de la période décennale 1971-1981, on observe durant cette même période une croissance du nombre de ménages sur le territoire de l'île de Montréal. En effet, 157 315 nouveaux ménages vont s'installer sur le territoire, soit 52% de la croissance du nombre de nouveaux ménages. Entre 1971 et 1996, le nombre de ménages sur l'île va toujours croître, passant de 530 585 en 1971 à 773 385 en 1996. En 25 ans, plus de 242 800 ménages vont s'installer sur l'île de Montréal, soit 40% de la croissance du nombre de ménages. Malgré tout, le poids relatif de l'île de Montréal diminue, passant de 73% à 60% principalement au détriment des couronnes Nord et Sud qui ont connu une forte croissance.

Figure 4-5

Variation des ménages par sous-région de la CMM, 1971-1996



Les prévisions

Les prévisions démographiques les plus récentes effectuées pour la région de Montréal sont celles réalisées par le démographe Georges Mathews. Ces prévisions, même si elles concernent la RMR et sont basées sur des estimations du recensement de 2001, permettent tout de même d'appréhender l'ampleur de la croissance démographique auquel on peut s'attendre sur le territoire de la CMM pour les prochaines années.

Les résultats de Mathews indiquent que la population de la RMR augmenterait entre 2001 et 2021 de 7,2%. Si on applique ce même taux de croissance à la population observée en 2001 sur le territoire de la CMM, qui rappelons-le, ressemble beaucoup à la région métropolitaine de recensement telle que définie par Statistique Canada, on obtiendrait une hausse de 241 700 personnes entre 2001 et 2021.

Sur une période de 20 ans, c'est relativement peu. Il s'agit en fait d'une augmentation d'environ 12 000 personnes annuellement (l'Institut de la statistique du Québec, sur la base du recensement de 1996, prévoit une hausse de l'ordre de 15 000 personnes). Par ailleurs, mentionnons qu'au cours des 20 dernières années (soit entre 1981 et 2001), la population de la CMM a augmenté de 477 400 personnes. En somme, selon ces prévisions démographiques, on s'attend à ce que la population sur le territoire de la CMM augmente environ deux fois moins rapidement au cours des 20 prochaines années que lors des années 1981 à 2001.

La figure 4-6 illustre le renversement de tendance entre la période 1971-2001 et la période 2001-2021 :

- d'une part, les croissances futures sont plus faibles;
- d'autre part, Montréal n'est plus en perte mais en gain démographique;
- enfin, la répartition de la croissance entre les sous-régions devient plus équilibrée.

Cette analyse permet donc de conclure que la croissance démographique sera faible et qu'elle sera plutôt répartie, en raison de la tendance au retour vers la zone centrale.

Figure 4-6

Variation de la population, moyenne annuelle pour les périodes 1971 -2001 et 2001-2021

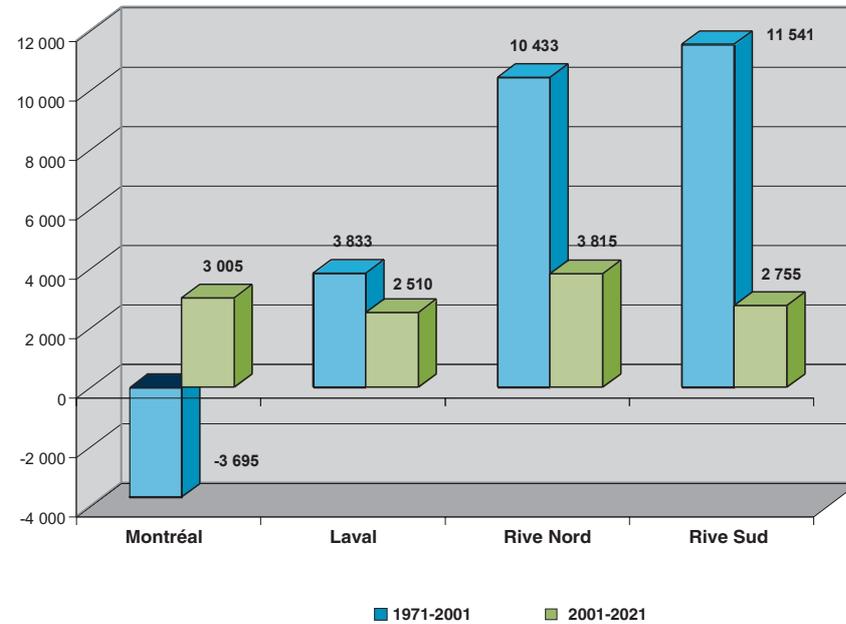
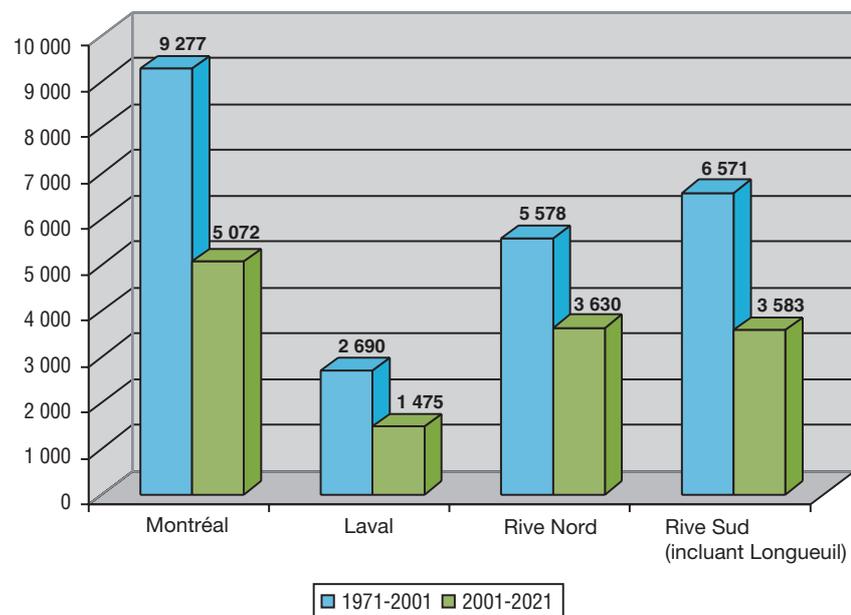


Figure 4-7

**Variation des ménages, moyenne annuelle pour les périodes
1971-2001 et 2001-2021**



Source : Institut de la statistique du Québec, « Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal », MAMM

Les projections effectuées par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) présentent des prévisions sur la population et sur les ménages. Selon ces projections, les ménages croîtraient de 19,0% entre 2001 et 2021 dans la RMR de Montréal alors qu'ils avaient augmenté de 40,9% entre 1981 et 2001. Ce taux de croissance doit être comparé à celui de la population qui, selon l'ISQ, ne croîtrait que de 9,0% au cours de la même période, soit un taux deux fois moindre.

D'autre part, la figure 4-7 indique que la croissance moyenne annuelle des ménages au cours des vingt prochaines années se situerait à près de 60% du rythme de croissance de la période 1971-2001, et ce, quelque soit la sous région analysée. Montréal surpassait les autres sous-régions en captant 38,5% de la croissance des ménages au cours de la période 1971-2001. Malgré une certaine baisse, elle devrait maintenir un rythme équivalent en captant 36,9% de la croissance anticipée des ménages au cours de la période 2001-2021.

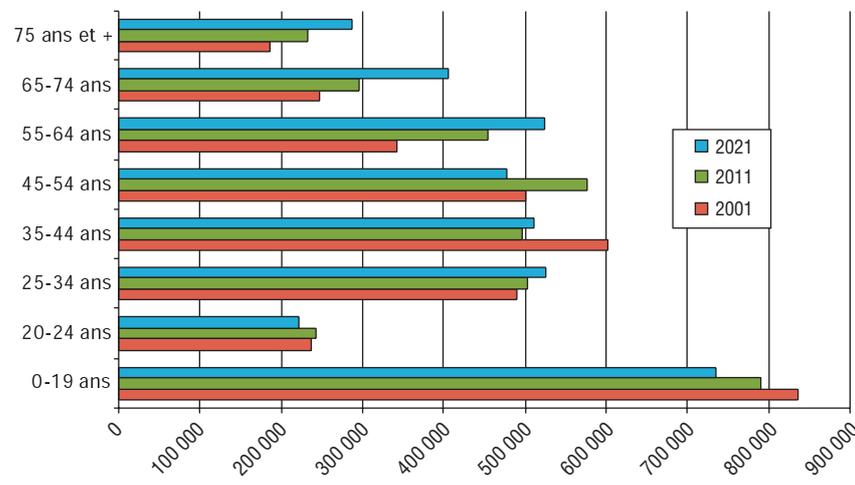
Les prévisions élaborées par Mathews par groupe d'âge confirment le vieillissement de la population de la région métropolitaine de Montréal. La pyramide d'âge présentée à la figure 4-8 indique un gonflement graduel du sommet correspondant aux strates des populations plus âgées.

Avec un indice de fécondité de 1,4 enfant par femme au Québec (les taux sous-régionaux dans la région métropolitaine de Montréal tournent autour de cette valeur, soit de 1,42 sur l'île de Montréal à 1,54 sur la Rive -Nord), les jeunes de moins de vingt ans verront leur nombre diminuer de plus de 100 000 personnes au cours des vingt prochaines années dans la région métropolitaine de Montréal. Soulignons à cet égard la différence avec le taux de fécondité américain, qui se situe à 2,08 enfants par femme.

Entre 2001 et 2021, comme l'illustre la figure 4-9, les groupes d'âge de 55 ans et plus connaîtront tous des gains importants dans leurs effectifs. Ces gains totaliseront près de 445 000 personnes, alors que les autres groupes d'âge verront leurs effectifs diminuer, sauf pour le groupe d'âge des 25-34 ans qui connaîtra une croissance de 37 400 personnes. Le groupe d'âge de 35-44 ans subira une perte presque équivalente à celle du groupe des moins de vingt ans avec une diminution de leurs effectifs de 91 200 personnes.

Figure 4-8

Prévision de la répartition des effectifs de population par groupes d'âge pour la RMR de Montréal en 2001, 2011 et 2021

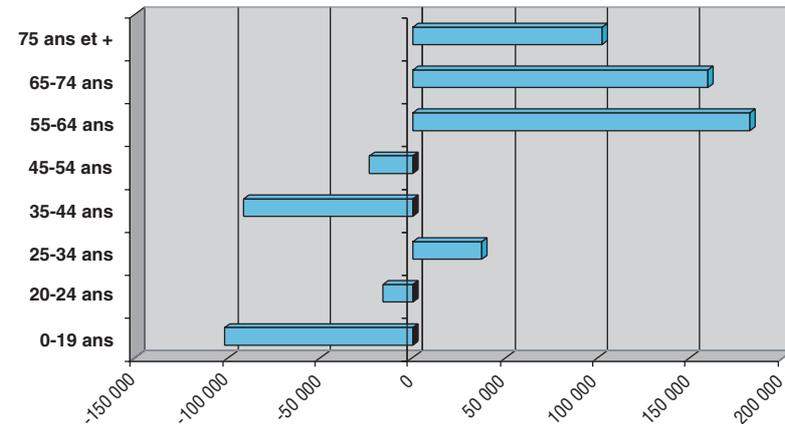


	0-19 ans	20-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
2021	735 100	220 900	526 900	511 400	476 900	523 700	406 000	288 000
2011	790 400	243 300	503 500	496 600	576 200	453 500	294 900	232 400
2001	836 900	237 000	489 500	602 600	500 400	341 400	246 300	185 600

Source : Mathews, Georges, La croissance démographique de la région de Montréal de 1996 à 2021. Février 2002.

Figure 4-9

Gains et pertes dans les effectifs de population des groupes d'âge pour la RMR de Montréal entre 2001 et 2021

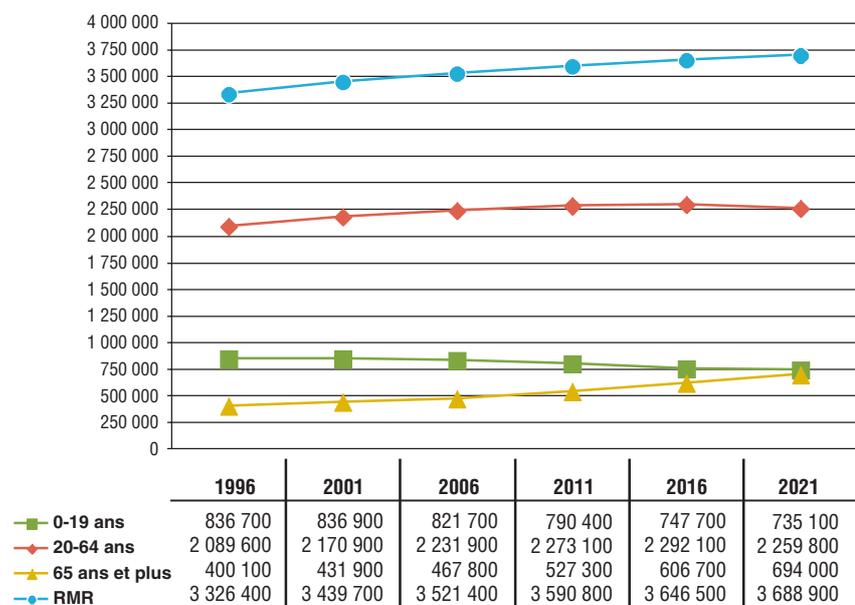


	0-19 ans	20-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
2001-2021	-101 800	-16 100	37 400	-91 200	-23 500	182 300	159 700	102 400

Source : Mathews, Georges, La croissance démographique de la région de Montréal de 1996 à 2021. Février 2002.

Figure 4-10

Prévision de la répartition des effectifs de population par grands groupes d'âge pour la RMR de Montréal en 1996 à 2021



Source : Mathews, Georges, La croissance démographique de la région de Montréal de 1996 à 2021. Février 2002.

Le phénomène du vieillissement est bien illustré par la figure 4-10 qui permet de comparer l'évolution prévue des groupes d'âge 0-19 ans, 20-64 ans et 65 ans et plus. Soulignons que le nombre de personnes âgées de 59 ans et plus dépassera celui des jeunes de moins de vingt ans autour de 2012-13. La population âgée de 20 à 64 ans, où se retrouve très majoritairement la population active, connaîtra une faible croissance, pour ensuite décliner à partir de 2016.

Le taux de dépendance résultant de cette évolution démographique (rapport entre la somme des jeunes et des personnes âgées et la population de 20 à 64 ans) est présenté à la figure 4-11. On y observe que :

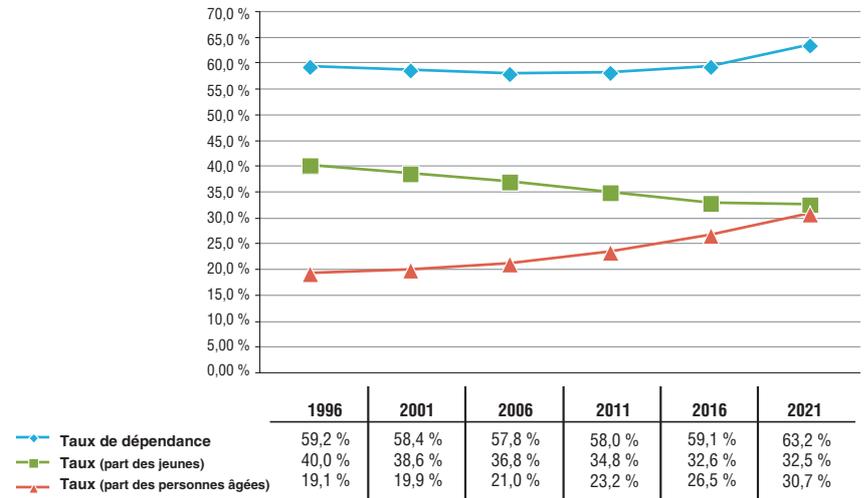
- a) le taux de dépendance demeurera relativement stable autour de 58% et il augmentera significativement à partir de 2016 pour atteindre 63% en 2021;
- b) le transfert de la charge de dépendance se fera graduellement des jeunes vers les personnes âgées.

Comme le souligne Mathews à la page 10 de son étude : « Commencera très bientôt une période autrement rude, celle qui verra le nombre de retraités croître et embellir année après année sur fond de population active presque stagnante, d'abord, et déclinante, ensuite. Une telle conjugaison sera sans précédent. Et le Québec s'en trouvera particulièrement affecté, bien davantage que le reste du Canada. La faiblesse de son solde migratoire (la différence entre ceux qui s'installent au Québec et ceux qui le quittent) signifie en effet que le début du déclin démographique n'est plus très éloigné.»

Le vieillissement de la population, combiné aux divorces, constitue certes l'un des moteurs de la nucléarisation des ménages (départ des enfants, perte du conjoint), avec comme résultat une croissance plus grande des ménages par rapport à la population, accompagnée d'une réduction significative de la taille moyenne des ménages. Cette dernière est tombée de 3,74 personnes par ménages en 1971 à 2,42 personnes en 2001 et les projections prévoient que la chute se poursuivra pour atteindre à 2,14 personnes en 2021.

Figure 4-11

Évolution prévisionnelle du taux de dépendance dans la RMR de Montréal, 1996-2021



Source : Mathews, Georges, La croissance démographique de la région de Montréal de 1996 à 2021. Février 2002.

4.3 LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

4.3.1 Les grandes phases de développement urbain

La structuration progressive du territoire métropolitain au cours des quarante dernières années se perçoit à travers trois grandes périodes définies par rapport aux interventions publiques qui ont marqué le territoire montréalais. Ainsi :

- de 1960 à 1975, la construction de l'armature métropolitaine canalise les énergies;
- de 1976 à 1990, la protection de nombreux milieux naturels préoccupe les intervenants publics;
- de 1991 à aujourd'hui, la consolidation du noyau urbain dominant.

Au-delà des vagues d'expansion urbaine du territoire, des éléments structurants ont marqué chacune de ces périodes. Ils se distinguent par leur importance historique et le rôle qu'ils ont joué dans la poursuite du développement du territoire de la région métropolitaine de Montréal. La construction de l'armature urbaine, l'amorce de la protection de plusieurs milieux naturels et la réhabilitation de nombreuses infrastructures urbaines ont toutes eu une incidence marquante sur l'organisation spatiale du territoire de la région métropolitaine de Montréal.

La construction de l'armature métropolitaine (1960-1975)

Avant cette période, le développement urbain de l'agglomération s'est principalement concentré autour des noyaux villageois et du cœur de l'ancienne ville de Montréal, sous l'influence initiale du réseau ferroviaire. Cette période est principalement marquée par le déploiement accéléré du réseau autoroutier dans la région de Montréal, par l'implantation d'équipements régionaux structurants en éducation, santé et culture ainsi que par la mise en place de services commerciaux régionaux pour desservir la population. À l'exception de l'autoroute métropolitaine et de l'autoroute des Laurentides, qui furent réalisées avant 1960, l'armature de la trame supra-urbaine de la région de Montréal prend place au cours de cette période. Avec la tenue de l'Exposition Universelle de 1967, la construction de plusieurs kilomètres de routes, l'ajout de ponts et le développement du réseau de métro facilitent l'expansion urbaine de Montréal, qui est alors confrontée à la forte croissance démographique de l'après-guerre.

Les principales caractéristiques de développement du territoire sont :

- la consolidation de l'ancienne ville de Montréal;
- le développement des banlieues adjacentes à l'ancienne ville de Montréal :
 - dans l'ouest de l'île de Montréal, le long des autoroutes A-20 puis A-40;
 - dans la partie sud de l'île Jésus, Laval (Chomedey, Duvernay);
 - dans l'est de l'île de Montréal, le long de l'autoroute A-40;
 - sur la Rive-Sud immédiate (Longueuil).
- le développement de noyaux villageois dans les couronnes extérieures;
- le développement industriel des banlieues limitrophes à l'ancienne ville de Montréal, le long de l'autoroute A-40.

la protection de certains milieux naturels (1976-1990)

Accompagnant un moratoire sur le développement du réseau autoroutier et une croissance démographique faible, plusieurs lois adoptées par le gouvernement du Québec vont jouer un rôle structurant dans la façon de planifier la région métropolitaine et les territoires municipaux. Ce nouveau cadre législatif favorise, entre autres, la protection de l'environnement naturel et bâti. Une série d'actions gouvernementales permettent de protéger le territoire agricole, d'acquérir plusieurs espaces naturels et d'assainir les cours d'eau. Parallèlement, la loi sur l'aménagement et l'urbanisme et la création de la CUM témoignent d'un engagement envers la maîtrise de l'aménagement urbain et régional.

Le développement urbain du territoire de Montréal se poursuit cependant le long des grands axes de circulation (autoroutes 640 et 25) et autour des noyaux urbains situés dans la zone périphérique. Ainsi, les principaux changements à la trame urbaine de l'ancienne ville de Montréal sont :

- le développement d'une seconde couronne, la banlieue externe (Mascouche-Terbonne, Repentigny, Sainte-Thérèse, Saint-Eustache, Sainte-Julie, Saint-Bruno...);
- l'intégration à la trame urbaine de l'ancienne ville de Montréal des banlieues Est et Ouest de l'île, de la partie sud de Laval et de la Rive-Sud.

Le déploiement dans les banlieues des emplois et des services leur permet également de devenir plus autonomes.

La consolidation du noyau urbain dominant (1990-2000)

La dernière décennie est une période moins structurante sur le plan de l'armature urbaine et davantage axée sur la réhabilitation des équipements existants ainsi que sur la réutilisation du territoire. La situation économique et les orientations gouvernementales en matière de finances publiques, notamment en regard de la réduction de la dette publique, ont pour conséquence de limiter les investissements majeurs. Parallèlement, la période 1990-2000 connaît une faible croissance démographique.

Durant cette période, on assiste néanmoins à l'amélioration de plusieurs infrastructures (agrandissement de l'aéroport de Dorval, modernisation du réseau autoroutier, réhabilitation des réseaux ferroviaires et développement des trains de banlieue, essor du réseau de voies cyclables...) et à la revitalisation de plusieurs secteurs urbains de l'agglomération (Vieux-Port, Canal Lachine, reconversion d'anciens sites industriels).

L'expansion du territoire se fait principalement dans les banlieues éloignées en continuité des noyaux bâtis existants. Malgré ce phénomène de consolidation, on assiste dans la zone agricole à une urbanisation de certains noyaux villageois éloignés du cœur de l'agglomération. Cette dernière période se caractérise ainsi par :

- le développement urbain et industriel le long de l'autoroute A-15;
- le développement de quelques noyaux urbains dans les banlieues éloignées (Sainte-Anne-des-Plaines, Laplaine, Saint-Amable, Hudson...).

4.3.2 L'évolution de l'occupation du sol

- ✓ **Pendant la période 1960-1975, la croissance démographique, amplifiée par la diminution de la taille des ménages, conduit à une extension de l'aire urbanisée, phénomène accompagné et renforcé par le développement parallèle du réseau routier. Après 1975, les mesures de protection du territoire agricole, l'arrêt dans la construction d'autoroutes et le ralentissement démographique limitent le rythme d'expansion de l'aire urbanisée, sans toutefois l'arrêter. Si cet étalement est réel, il est cependant relativement limité en regard des tendances nord-américaines. Aujourd'hui, la région reste particulièrement dense, comme on le verra plus loin.**
- ✓ **Dans l'avenir, la faible croissance démographique n'annonce pas de pression généralisée sur la consommation d'espace : théoriquement, les besoins pourraient être globalement satisfaits par les espaces vacants actuels situés à l'intérieur de la zone urbanisée. Les enjeux seront plutôt locaux. Pour mieux les comprendre, il sera intéressant d'approfondir ultérieurement l'évolution du marché résidentiel et de la structure commerciale.**

Ce phénomène d'étalement urbain n'est pas homogène dans l'espace; il ne se produit pas de façon continue, du centre vers la périphérie. L'urbanisation se développe selon une logique propre à chaque fonction. Les industries sont attirées par les axes autoroutiers près desquels on favorise la création des parcs industriels. Les autoroutes, particulièrement les échangeurs, sont attractives pour les centres commerciaux à la recherche d'une visibilité et d'une accessibilité régionale. Les attraits fiscaux et environnementaux de la banlieue pour les jeunes ménages influent sur le développement résidentiel. Les municipalités, dont les revenus proviennent essentiellement de la base foncière, doivent attirer la construction domiciliaire et les implantations industrielles. Bien que coûteuse, l'expansion du périmètre urbanisé est une conséquence de ces logiques économiques, qu'elles soient privées ou publiques.

Au cours des trente dernières années, l'aire urbanisée totale de la région de Montréal est multipliée par un facteur de 2. La croissance est cependant plus forte durant la période 1960-1975 (croissance moyenne annuelle de 2,6%, contre 1,8% entre 1976 et 2001). L'espace occupé par la fonction résidentielle double durant la même période (facteur de 2,22), alors que les aires affectées aux usages industriels sont multipliées par un facteur de 2,17. La fonction commerciale triple son espace dans l'aire métropolitaine, tout comme les autres usages (dont les espaces verts). La fonction résidentielle augmente quelque peu son importance relative dans l'aire urbanisée métropolitaine, passant de 50,8% à 55,8% de la superficie du territoire urbanisé.

Tableau 4-4

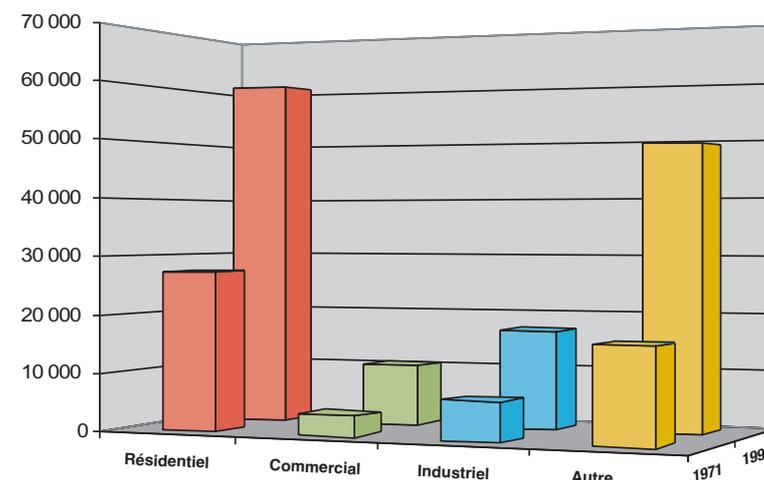
Répartition des superficies occupées par les usages dans la RMR de Montréal

Territoire	1971		1976		1997	
Superficie urbanisée						
Totale (ha)	53 850		74 988		109 020	
Résidentiel (ha)	27 358	50,8%	39 707	53,0%	60 800	55,8%
Commercial (ha)	3 551	6,6%	5 365	7,2%	7 570	6,9%
Industriel (ha)	6 679	12,4%	10 643	14,2%	14 520	13,3%
Autre (ha)	16 262	30,2%	19 272	25,7%	26 130	24,0%
Territoire agricole RMR (ha)			208 828 ⁽¹⁾		182 501 ⁽²⁾	

(1) donnée de 1981
(2) donnée de 1991

Figure 4-12

Répartition des superficies occupées par les usages dans la RMR de Montréal, 1971-1997



« Dire que Montréal a grandi veut simplement dire que la surface vouée aux usages urbains a augmenté. L'usage résidentiel est bien sûr le plus important en termes absolus, mais les usages commerciaux et industriels le surpassent en termes de croissance relative. Durant le dernier tiers du vingtième siècle, dans tous les grands secteurs de la région métropolitaine, les superficies des trois fonctions ont augmenté beaucoup plus rapidement que ne l'a fait la population. En d'autres mots, la consommation d'espace par personne et par emploi a très fortement augmenté²⁸. »

28 Tiré du document : *Forme urbaine, développement métropolitain et mobilité des personnes*, version préliminaire, Raphaël Fischler, 27 février 2002.

Entre 1971 et 1996, la densité de l'aire urbanisée chute significativement. La densité de population calculée sur le territoire résidentiel baisse de 45%, passant de 10 027 à 5 471 personnes au km². La baisse de densité des ménages est beaucoup moins dramatique mais néanmoins importante, passant de 2 947 à 2 206 ménages au km², soit une réduction de 25%. Cette baisse dans la densité résidentielle s'explique par la part croissante de l'habitat unifamilial dans le parc des logements métropolitains et par la réduction de la taille des ménages qui passe de 3,4 à 2,5 entre 1971 et 1996. La proportion des maisons unifamiliales passe de 23,7% en 1971 à 37,2% en 1996.

Tableau 4-5

Densités des usages dans la RMR de Montréal, 1971-1997

Territoire	1960-1975		1976-1990			1991-1997		
Territoire total								
Personnes/km ²	685	71/71	708	1,03	81/76	830	1,21	96/97
Ménages/km ²	201	71/71	257	1,28	81/76	335	1,66	96/97
Emplois/km ²	220	71/71	304	1,38	81/76	362	1,65	96/97
Territoire urbanisé								
Personnes/km ²	5 039	71/71	3 846	0,76	81/76	3 051	0,61	96/97
Ménages/km ²	1 497	71/71	1 372	0,92	81/76	1 230	0,82	96/97
Emplois/km ²	1 637	71/71	1 624	0,99	81/76	1 331	0,81	96/97
Territoire des usages								
Personnes/km ² résidentiel	10 027	71/71	7 142	0,71	81/76	5 471	0,55	96/97
Ménages/km ² résidentiel	2 947	71/71	2 590	0,88	81/76	2 206	0,75	96/97
Emplois/km ² industrie & commerce	8 618	71/71	7 609	0,88	81/76	6 566	0,76	96/97

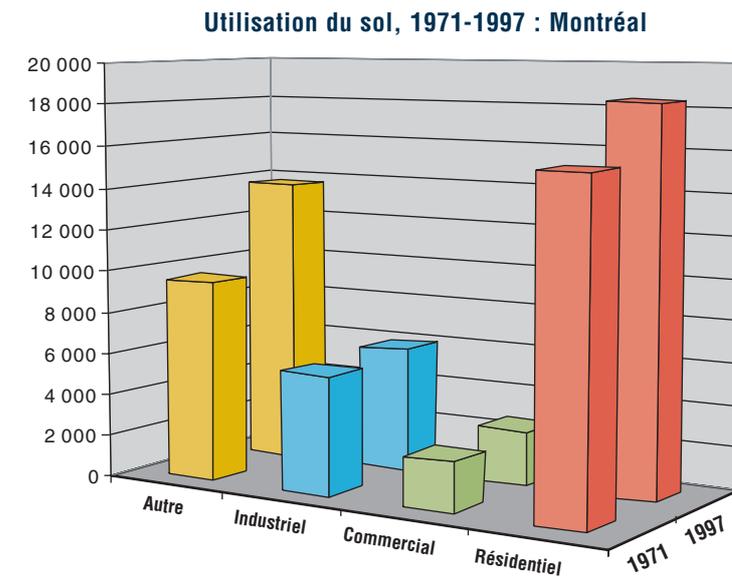
À Montréal, les usages commerciaux et industriels et l'usage résidentiel ont connu une faible augmentation en termes de superficie occupée. Le nombre total d'hectares de ces fonctions a progressé d'environ 23%. Bien que Montréal rassemble plus de 54% de la population de la CMM, celle-ci utilise environ 30% de la surface résidentielle. Tout comme le logement, l'industrie et le commerce à Montréal utilisent moins d'espace qu'en banlieue et ce malgré le fait que Montréal regroupe plus de 70% de l'emploi de la région. Ainsi, pour ces trois usages, la banlieue alloue des superficies beaucoup plus grandes qu'à Montréal.

Tableau 4-6

Utilisation du sol de l'île de Montréal, 1971-1997

Montréal	1971	1997	Variation 71-97	
	ha	ha	ha	%
Résidentiel	15 623	18 330	2 707	17%
Commercial	2 373	2 630	257	11%
Industriel	5 630	5 980	350	6%
Autre	9 552	13 760	4 208	44%
Total	33 178	40 700	7 522	23%

Figure 4-13



La croissance de la zone résidentielle dans les couronnes, entre 1971 et 1997, a été extensive, puisque le nombre d'hectares par personne (ou par milliers de personnes) y a été multiplié par deux. La construction de maisons individuelles en grand nombre caractérise le type de développement des deux couronnes.

Les surfaces industrielles dans les couronnes ont connu une forte croissance durant cette période, passant de 182 ha à 2 680 ha dans la couronne Nord et de 553 ha à 4 720 ha dans la couronne Sud.

Figure 4-14

Utilisation du sol, 1971-1997 : couronnes Nord et Sud

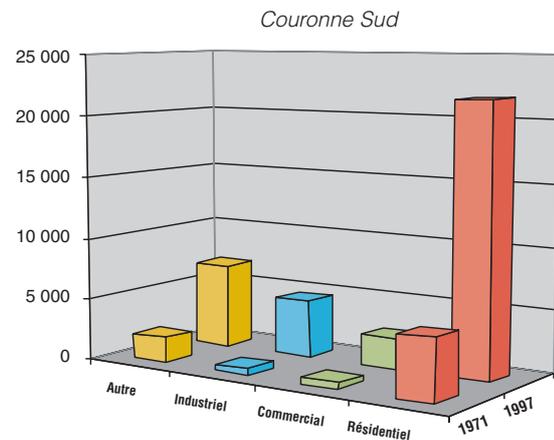
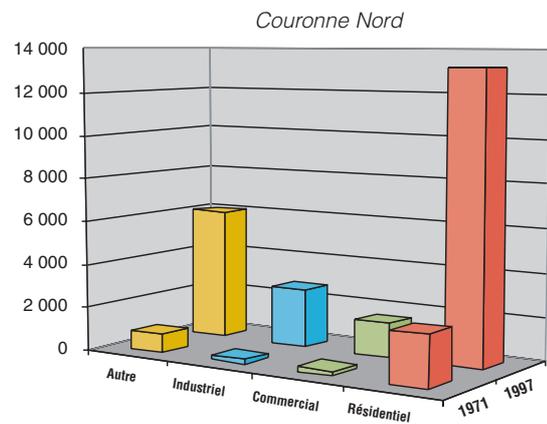


Tableau 4-7

Utilisation du sol des couronnes Nord et Sud, 1971-1997

Couronne Nord	1971	1997	Variation 71-97	
	ha	ha	ha	%
Résidentiel	2 327	13 170	10 843	466%
Commercial	217	1 600	1 383	637%
Industriel	182	2 680	2 498	1373%
Autre	832	6 110	5 278	634%
Total	3 558	23 560	20 002	562%

Couronne Sud	1971	1997	Variation 71-01	
	ha	ha	ha	%
Résidentiel	4 901	21 710	16 809	343%
Commercial	505	2 480	1 975	391%
Industriel	553	4 720	4 167	754%
Autre	2 078	6 870	4 792	231%
Total	8 037	35 780	27 743	345%

Le territoire de Laval a connu une progression beaucoup faible que les couronnes. En 30 ans, Laval a augmenté son territoire urbanisé d'environ 26%, passant de 9 000 ha à près de 12 000 ha. Les usages industriel et commercial ont plus que doublé sur le territoire de Laval alors que la fonction résidentielle a augmenté d'un peu plus de 68%.

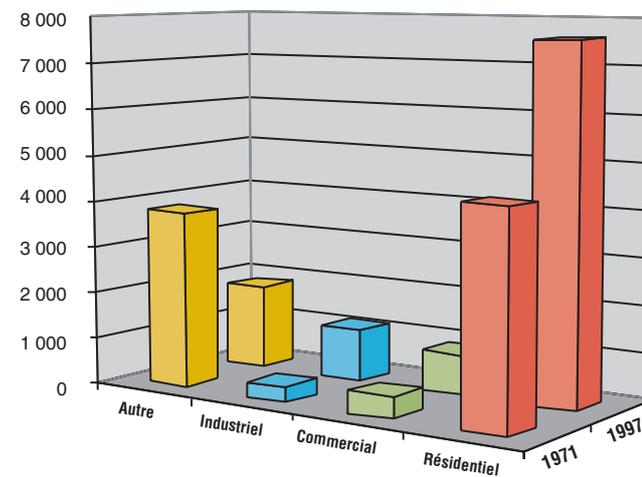
Tableau 4-8

Utilisation du sol du territoire de Laval, 1971-1997

Laval	1971	1997	Variation 71-97	
	ha	ha	ha	%
Résidentiel	4 507	7 590	3 083	68%
Commercial	456	860	404	89%
Industriel	314	1 140	826	263%
Autre	3 800	1 820	- 1 980	-52%
Total	9 077	11 410	2 333	26%

Figure 4-15

Utilisation du sol, 1971-1997 : Laval



Les impacts des perspectives de croissance sur le développement du territoire de la région métropolitaine de Montréal

L'estimation des besoins en espace associés à la croissance anticipée jusqu'en 2021 dans la région de Montréal est basée sur les données suivantes :

- Les données sur les superficies d'occupation du sol sont fournies par le ministère des affaires municipales et de la métropole (MAMM) dans le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal* :
 - territoire construit en 1997 : 1114,5 km²
 - territoire urbain « résidentiel » en 1997 : 608,0 km²
- Le scénario de croissance des ménages est produit par l'Institut de la statistique du Québec et présenté dans le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal*, élaboré par le MAMM.
 - projection du nombre de ménages (2001-2021) : 275 193
- Le scénario de croissance de l'emploi provient du rapport *Perspectives d'emploi sectoriel dans la RMR de Montréal et ses sous-régions* (hypothèse : taux de croissance selon Informatica, sans correction pour les conditions régionales), considéré comme optimiste par Fernand Martin, dans *Un scénario de croissance pour la Rive-Sud*, pour la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, mai 2002 :
 - projection du nombre d'emplois (2001-2021) : 364 000
- En se basant sur les densités moyennes observées pour l'ensemble du territoire de la région métropolitaine de Montréal et sur les prévisions de croissance précédentes, on estime que, pour la période 2001-2021:
 - la consommation d'espace associé à la fonction résidentielle : de 100 à 125 km²
 - la consommation d'espace associé aux emplois : de 40 à 50 km²
 - la consommation d'espace totale de 140 à 175 km² jusqu'en 2021.

La superficie de terrain vacant établie par le MAMM en 1997 était de 400 km². Pour 2001, on estime qu'il resterait environ 350 km² de terrain vacant. Ainsi, les prévisions de croissance indiquent que seulement de 40% à 50% des terrains vacants seraient consommés d'ici 2021 et que, théoriquement, elles n'annoncent pas de pression généralisée sur la consommation d'espace. Les espaces résiduels en 2021 permettraient encore d'accueillir de 400 à 600 000 ménages.

4.3.3 Le développement résidentiel

- ✓ **La tendance au retour vers le centre de l'agglomération et à un développement résidentiel plus équilibré spatialement est observable au niveau des mises en chantier. Depuis la fin des années 1980, le nombre de mises en chantier a eu tendance à diminuer et en même temps à se resserrer vers le centre de la région. Ces tendances n'ont pas un caractère conjoncturel, puisque la population vieillissante se rapproche du centre, la croissance de l'emploi se maintient au centre et la congestion routière, particulièrement l'encombrement des ponts, favorise un retour au centre.**

Le marché résidentiel est influencé par un grand nombre de facteurs dont la performance économique, l'évolution démographique et les aspects réglementaires de toutes sortes. Ces éléments jouent et se conjuguent souvent pour influencer les mises en chantier de nouveaux logements, tout autant que les conditions de marché dans le parc résidentiel existant. L'ampleur, la typologie et la localisation de nouvelles constructions, les prix et conditions de revente ou de location des logements déjà existants, ainsi que la transformation et l'usage des bâtiments anciens sont également affectés par ces variables et ce, en parallèle avec les changements dans les habitudes de consommation résidentielle des ménages vivant dans les divers territoires de la région métropolitaine de Montréal.

La baisse de la construction résidentielle

La démographie et la conjoncture économique se sont combinées pour réduire substantiellement les volumes annuels de mises en chantier depuis la fin des années 1980. Ils furent en fait en complète chute libre à partir de 1987, année où les activités atteignirent, tous types confondus, un sommet historique. Les mises en chantier recensées cette année-là à un niveau de 42 074, baissent abruptement jusqu'à 7 500 en 1995-1996, puis remontent péniblement à 10 500 en 1997-1998, à 12 500 en 1999-2000 et à un peu plus de 13 000 l'an dernier. Facteur à souligner, les mises en chantier avaient enregistré en 1982 un total de 11 500 unités dans un contexte où les taux d'intérêt avaient grimpé jusqu'à 20%, tandis qu'entre 1957 et 1988, elles ont oscillé autour de 25 000 unités.

Le resserrement vers le centre

Depuis le creux historique de 1995, la région métropolitaine de Montréal assiste à l'émergence d'une force centripète qui tend à resserrer de façon accrue les mises en chantier vers les municipalités situées plus au centre du territoire métropolitain. L'érosion du bassin des premiers acheteurs et la présence accrue des ménages déjà propriétaires sur les marchés résidentiels ainsi que l'amélioration de l'environnement économique en général ont eu, entre autres, pour conséquence d'accroître sensiblement les parts de marché des secteurs centraux ou de ceux de qualité supérieure. En fait, depuis 1996, la part de marché de l'île de Montréal est passée de 22% en 1996 à plus de 30% depuis 1998. À l'intérieur même de l'ancienne CUM, maintenant devenue la nouvelle ville de Montréal, le secteur Centre a augmenté aussi sa part de marché depuis 1995.

En pratique, les mises en chantier qui ont cours dans le territoire le plus central de l'île de Montréal totalisent depuis 1998 près du quart des activités. Un tel seuil n'a pas été recensé depuis de nombreuses années, voire les deux dernières décennies, et est même supérieur au ratio identifié à la fin des années 1980. Il va sans dire que la disponibilité et le coût des terrains à développer sont de nature à influencer ladite performance et ce autant historiquement que dans l'avenir.

Tableau 4-9

Parts de marché¹ de l'île de Montréal et du noyau urbain central², 1990-2001

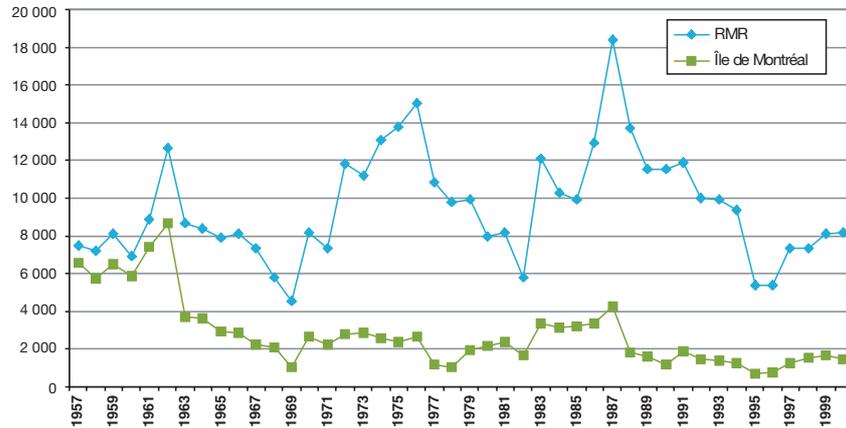
	Part de marché		
	Île	Centre ²	Ratio (en%)*
1990	27%	16%	-11%
1991	25%	14%	-9%
1992	22%	12%	-10%
1993	24%	15%	-11%
1994	25%	15%	-11%
1995	25%	16%	-11%
1996	22%	15%	-13%
1997	27%	19%	-13%
1998	31%	23%	-16%
1999	34%	24%	-18%
2000	32%	25%	-18%
2001	30%	20%	-13%

* Ratio (en %) capté par la partie sise au sud de l'autoroute 40 du noyau urbain central défini ci-avant.
 Source : Compilations spéciales des données de production de la SCHL, Jules Hurtubise, économiste.
 Notes : 1-Parts de marché calculées par rapport au total des mises en chantier dans l'ensemble de la RMR de Montréal.
 2-Le noyau central est défini par les limites de Montréal-Nord / Anjou / Mercier et ceux de St-Laurent / Mont-Royal / Verdun, de la Rivière-des-Prairies jusqu'au Fleuve St-Laurent.

Comme le centre de la région de Montréal ou l'île de Montréal de façon globale, la ville de Laval a aussi gagné du marché dans l'ensemble Laval et Rive-Nord sa part de marché sous-régionale ayant passé de 30% en 1995 à 37% pour 1999-2001. L'axe Centre de Laval /Mirabel (des deux côtés de l'autoroute 15) augmente également son poids aux dépens des autres municipalités de la Rive-Nord. L'attrait vers le centre est aussi très évident sur la Rive-Sud. Ainsi, le regroupement des sept municipalités riveraines et centrales sur la Rive-Sud voit sa part de marché passer de 28% en 1995 à 46% en 1999, soit à peu de chose près le niveau de 47% atteint en 1987. Qui plus est, les anciennes villes de Brossard et Saint-Lambert qui sont maintenant les arrondissements les plus au centre de ce regroupement voient leur part de marché augmenter, alors que les arrondissements de Longueuil et même de Boucherville voient leur part de marché diminuer.

Figure 4-16

Volume annuel de mises en chantier de maisons unifamiliales, RMR de Montréal, 1957-2000



* Volume global de mises en chantier de maisons dans l'ensemble de la région de Montréal (nombre d'unités de maisons construites sur l'Île de Montréal).
Source : Données de production, SCHL.

À l'échelle métropolitaine, exception faite de 1987, il convient aussi de souligner que le volume régional de maisons neuves construites a oscillé entre 10 000 et 12 000 unités par année. Ce genre de produit n'est donc pas globalement en expansion. De plus, la proportion des maisons urbaines (jumelées et en rangée) a fluctué entre 15 et 30%, voire jusqu'à 35 ou 40% pour 1992-94 lors du « creux » économique montréalais.

Pour ce qui est de la production d'immeubles résidentiels, on peut souligner les grands paramètres spatiaux suivants :

- la diminution du poids de l'île de Montréal, qui n'a capté lors du début des années 1990 que de 40 à 50% du volume métropolitain d'appartements (comparativement à un seuil de 75% enregistré durant les décennies 1970 et 1980). Depuis 1998, le seuil s'est toutefois retrouvé près de la barre des 60%;
- la force relative de la Rive-Sud comme pôle d'accueil de la construction de bâtiments multifamiliaux (15 à 20% de la production régionale lors des 15 à 20 dernières années);
- la performance plutôt marginale de la ville de Laval lors de nombreuses années et ce autant à l'échelle de la RMR de Montréal qu'à l'intérieur de l'ensemble Laval-Rive-Nord.

Tableau 4-10

Mises en chantier de maisons unifamiliales selon le type de bâtiment, RMR de Montréal, 1982-2001*

	Maisons			Total	% jumelées et en rangée*
	individuelles	jumelées	en rangée		
1982	3 991	1 380	444	5 815	31,4%
1983	8 961	2 586	544	12 091	25,9%
1984	8 169	1 600	532	10 301	20,7%
1985	7 954	1 337	669	9 960	20,1%
1986	10 803	1 469	645	12 917	16,4%
1987	15 687	1 648	1 082	18 412	14,8%
1988	12 186	799	747	13 732	11,3%
1989	10 512	679	331	11 542	8,9%
1990	10 316	800	446	11 567	10,6%
1991	8 689	1 557	1 651	11 897	27,0%
1992	6 517	1 348	2 137	10 001	34,8%
1993	5 713	1 766	2 267	9 946	40,5%
1994	6 138	1 663	1 598	9 399	34,7%
1995	3 819	781	759	5 359	28,7%
1996	3 781	894	743	5 418	30,2%
1997	5 203	1 136	1 028	7 367	29,4%
1998	5 657	862	826	7 345	19,4%
1999	6 572	732	829	8 083	19,3%
2000	6 800	593	754	8 147	16,5%
2001	7 151	631	681	8 463	18,3%

* Pourcentage dans le total des mises en chantier de maisons unifamiliales.
Source : Données de production, SCHL.

L'évolution de la construction d'appartements n'est toutefois pas sans relation avec la performance générale du marché de l'emploi montréalais et avec la redistribution historique du total des emplois en faveur des banlieues Sud ou Nord. À ce titre, la très forte croissance des secteurs industriel et commercial de la ville de Laval, à la fin du boom immobilier des années 1980, se traduit très nettement dans les chiffres locaux de construction multifamiliale (cf. 1986 et 1987), comme c'est aussi le cas pour la conjoncture positive de la Rive-Nord durant les années 1989 à 1993-1994, ainsi qu'encore aujourd'hui. L'urbanisation plus précoce de la Rive-Sud, le vieillissement un peu plus élevé de sa population et sa proximité plus directe avec le centre-ville montréalais constituent quelques-uns des facteurs explicatifs de la bonne performance du secteur multifamilial sur la Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent lors des deux dernières décennies.

Figure 4-17

Volume annuel de mises en chantier selon le type de produit, RMR de Montréal, 1982-2001

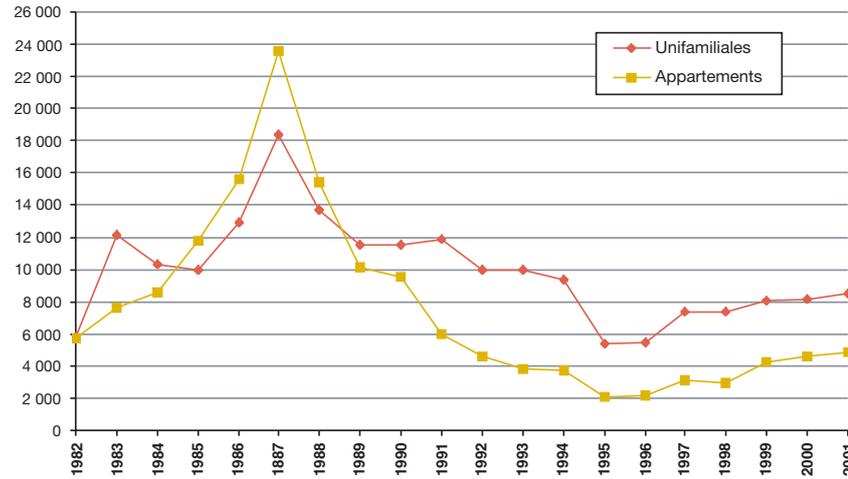
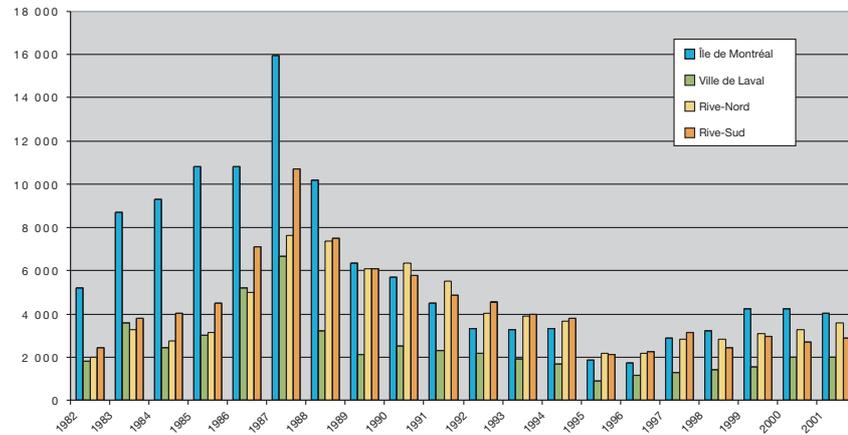


Figure 4-18

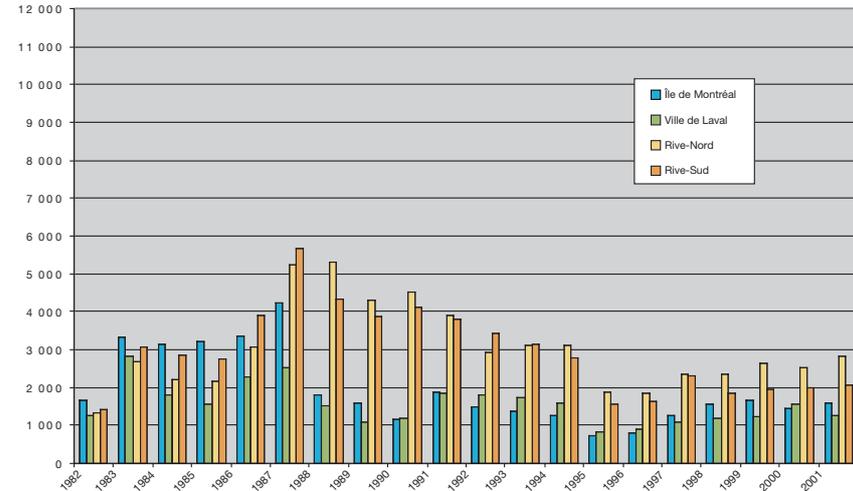
Volume annuel de mises en chantier, tous types de logements, par sous-région, RMR de Montréal, 1982-2001²⁹



Source : Données de production, SCHL, et compilations de Pierre Bélanger, économiste.

Figure 4-19

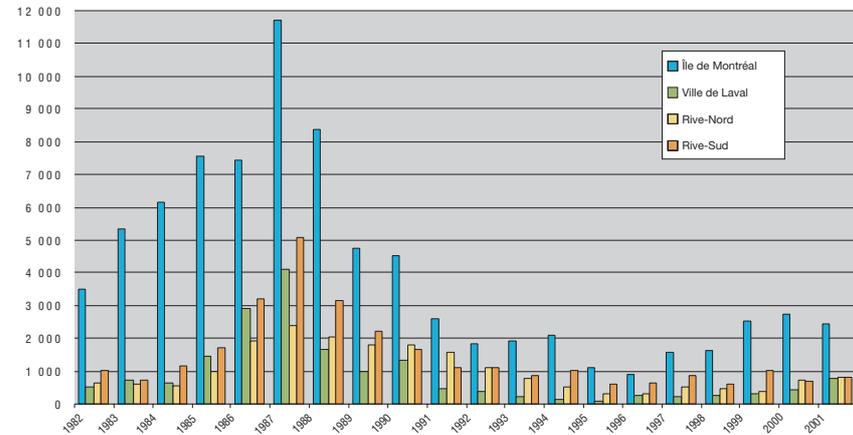
Volume annuel de mises en chantier, « unifamiliale » par sous-région, RMR de Montréal, 1982-2001



Source : Données de production, SCHL et compilations de Pierre Bélanger, économiste.

Figure 4-20

Volume annuel de mises en chantier « appartement » par sous-région, RMR de Montréal, 1982-2001



Source : Données de production, SCHL, et compilations de Pierre Bélanger, économiste.

²⁹ À partir de 1998, la Rive-Nord comprend aussi la production résidentielle dans l'agglomération de Saint-Jérôme de même que dans certaines autres municipalités de la couronne Nord.

Les perspectives et tendances

De façon générale, les parts de marché des secteurs centraux ou de qualité supérieure augmentent durant les années d'expansion économique, alors que celles des municipalités périphériques progressent durant les périodes économiques plus difficiles. Il n'est donc pas surprenant que les parts de marché de l'île de Montréal, par exemple, aient généralement baissé de 1987 à 1995, mais qu'elles ne cessent d'augmenter depuis lors. C'est l'inverse pour les rives Nord et Sud regroupées. La demande pour des habitations neuves plus dispendieuses se retrouve davantage au centre qu'en périphérie de la RMR de Montréal; elle s'accroît en fait lorsque les temps économiques sont favorables, à l'image de la situation vécue lors des années 1985-1988. La demande pour les produits résidentiels peu ou moins dispendieux se trouvant surtout en périphérie éloignée augmente, à l'inverse, quand les temps économiques deviennent difficiles.

Le resserrement actuel n'a toutefois pas qu'un caractère conjoncturel, car plusieurs facteurs de nature structurelle appuient aujourd'hui et demain une concentration spatiale plus forte des mises en chantier. Le vieillissement progressif généralisé de la population érode les bassins de premiers acheteurs (associés à la production en banlieue) et augmente ceux des acheteurs déjà propriétaires (généralement plus âgés et plus enclins à se maintenir dans leur secteur actuel, à se rapprocher du centre ou à vivre à la campagne). En parallèle, la croissance marquée de l'emploi sur l'île de Montréal, la concentration importante de ces gains dans les secteurs de la « nouvelle économie » et la volonté des paliers supérieurs de gouvernement de favoriser les noyaux urbains centraux (création de la Cité du commerce électronique et de la Cité multimédia par exemple) se conjuguent aussi pour appuyer la vague de fond démographique favorable aux noyaux urbains centraux.

Un troisième facteur, moins souvent mentionné mais de plus en plus marquant, est relié à l'encombrement généralisé et croissant des ponts menant aux rives Nord et Sud. Ce facteur de localisation a influencé par le passé les parts de marché, car on constate depuis les deux dernières décennies un glissement fluctuant mais néanmoins continu des mises en chantier de la Rive-Sud en faveur de la Rive-Nord (incluant la ville de Laval). L'encombrement des ponts a sans contredit contribué à faire basculer les parts de marché entre les deux rives. La situation a été notamment plus problématique sur la Rive-Sud que sur la Rive-Nord durant les années 1980 et les améliorations au réseau routier supérieur ont été concentrées quasi-exclusivement sur la Rive-Nord durant les 10 dernières années. Ce tableau de fond suggère qu'avec l'encombrement de plus en plus chronique, et ce sur les deux rives, ce facteur ne sera pas neutre pour les secteurs centraux de la région de Montréal. À preuve, plus d'un tiers des acheteurs récents dans de nombreux projets résidentiels au centre de Montréal proviennent déjà des rives Nord ou Sud. L'ancienne ville de Montréal a exploité largement ce problème d'engorgement des ponts vers la banlieue dans ses messages publicitaires à des fins résidentielles.

Les forces démographiques prédominantes et les autres facteurs structurels ne jouent donc plus, ni pour supporter les volumes de constructions résidentielles du passé, ni pour appuyer un étalement toujours plus grand des mises en chantier. Elles jouent au contraire pour maintenir les mises en chantier à des niveaux relativement circonscrits et pour concentrer progressivement les nouvelles constructions résidentielles vers le centre de la région métropolitaine de Montréal. Les tendances devraient même s'intensifier au cours de la décennie 2000, car les conditions économiques s'annoncent bonnes pour probablement encore quelques années et la situation qui a cours sur les marchés résidentiels existants laisse présager des changements d'attitude en profondeur dans la demande des consommateurs.

4.3.4 L'évolution de la structure commerciale³⁰

- ✓ **L'armature urbaine, notamment les autoroutes, a largement favorisé le déplacement des espaces commerciaux vers la périphérie, ainsi que l'implantation, à une distance d'environ 15 km du centre-ville, de centres commerciaux régionaux regroupés en pôles (Anjou, A-440 / A-15, Saint-Bruno, Fairview);**
- ✓ **L'évolution structurelle et spatiale des pôles commerciaux de la région montréalaise depuis le début du siècle s'est effectuée selon cinq phases qui témoignent notamment :**
 - des étapes dans le cycle de vie des structures commerciales;
 - de l'aménagement du réseau autoroutier de la région montréalaise et du développement du tissu résidentiel des banlieues;
 - de l'émergence et du développement des grandes surfaces. Elles apparaissent à partir de 1991, alors que la formule des centres commerciaux régionaux atteint sa maturité.
- ✓ **Le phénomène marquant pour les prochaines années sera la poursuite du développement des méga centres. Les critères de localisation seront la visibilité et l'accessibilité. Les développements se produiront dans les derniers sites stratégiques des zones périphériques et dans les anciennes zones industrielles ou institutionnelles en milieu dense.**

La prédominance du centre-ville et des artères « périphériques » avant 1950

À l'instar des autres grandes agglomérations nord-américaines, Montréal voit se développer la formule du magasin à rayons, étape charnière durant laquelle se consolide l'axe de la rue Sainte-Catherine (Dupuis, Morgans, Ogilvy, Murphy, puis La Baie, Eaton et Simpson). De nombreux petits commerçants s'installent dans le sillage de ces géants d'alors. Dans les quartiers limitrophes se développent ensuite des artères commerciales « périphériques », qui soutiennent l'expansion du tissu résidentiel : avenue Mont-Royal, rue Saint-Hubert, rue Ontario.

³⁰ L'analyse porte sur les centres commerciaux qui occupaient 300 000 pieds carrés ou plus en 2001.

C'est ainsi que, dans la première moitié du 20^e siècle, le commerce montréalais est organisé autour du centre-ville comme pôle principal et de quelques rues commerçantes comme axes secondaires.

L'émergence des centres commerciaux régionaux de 1951 à 1971

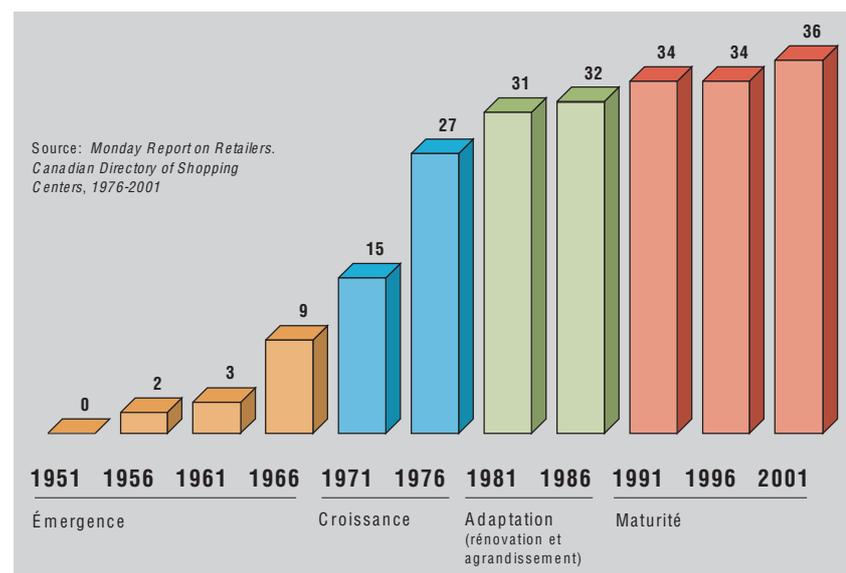
Le premier centre commercial de calibre régional fait son apparition en 1952 à Montréal : le Centre Le Boulevard, à l'intersection de la rue Jean-Talon et du boulevard Pie-IX. Il est suivi par la construction de huit autres centres, entre 1954 et 1966 :

- cinq sur l'île de Montréal dans les zones de croissance démographique à l'est, au nord et à l'ouest [Jardins Dorval, Centre Rockland (1^{re} phase), Place Versailles, West Island Mall (Galeries des Sources) et Centre Fairview] dans les zones de croissance démographique des portions Est et Ouest;
- trois à l'extérieur de l'île (Place Greenfield Park, Place St-Eustache, Place Portobello).

Ces nouvelles implantations vont de pair avec l'aménagement du réseau autoroutier montréalais et le déplacement des populations amorcés en 1958 avec la construction de l'autoroute des Laurentides entre Montréal et Sainte-Rose et qui s'intensifie de façon fulgurante jusqu'en 1967, pour l'ouverture de l'Exposition Universelle.

Figure 4-21

Nombre cumulé de centres commerciaux de 300 000 pieds carrés et plus dans la région montréalaise



Ainsi, en 1967, le réseau autoroutier montréalais est presque à l'image du réseau actuel; il ne reste qu'à compléter les autoroutes de ceinture (A-640, A-30) ainsi que quelques tronçons ou axes de raccordement (A-440, A-13) qui sont aménagés durant les années 1970, avant le moratoire sur la construction d'autoroutes en 1977 qui met un frein à la progression des voies rapides dans la région de Montréal.

Durant la période 1967-1971, six autres centres commerciaux sont construits dont le Centre Laval (1967), en bordure de l'autoroute 15, et les Galeries d'Anjou (1968) à l'intersection des autoroutes 40 et 25.

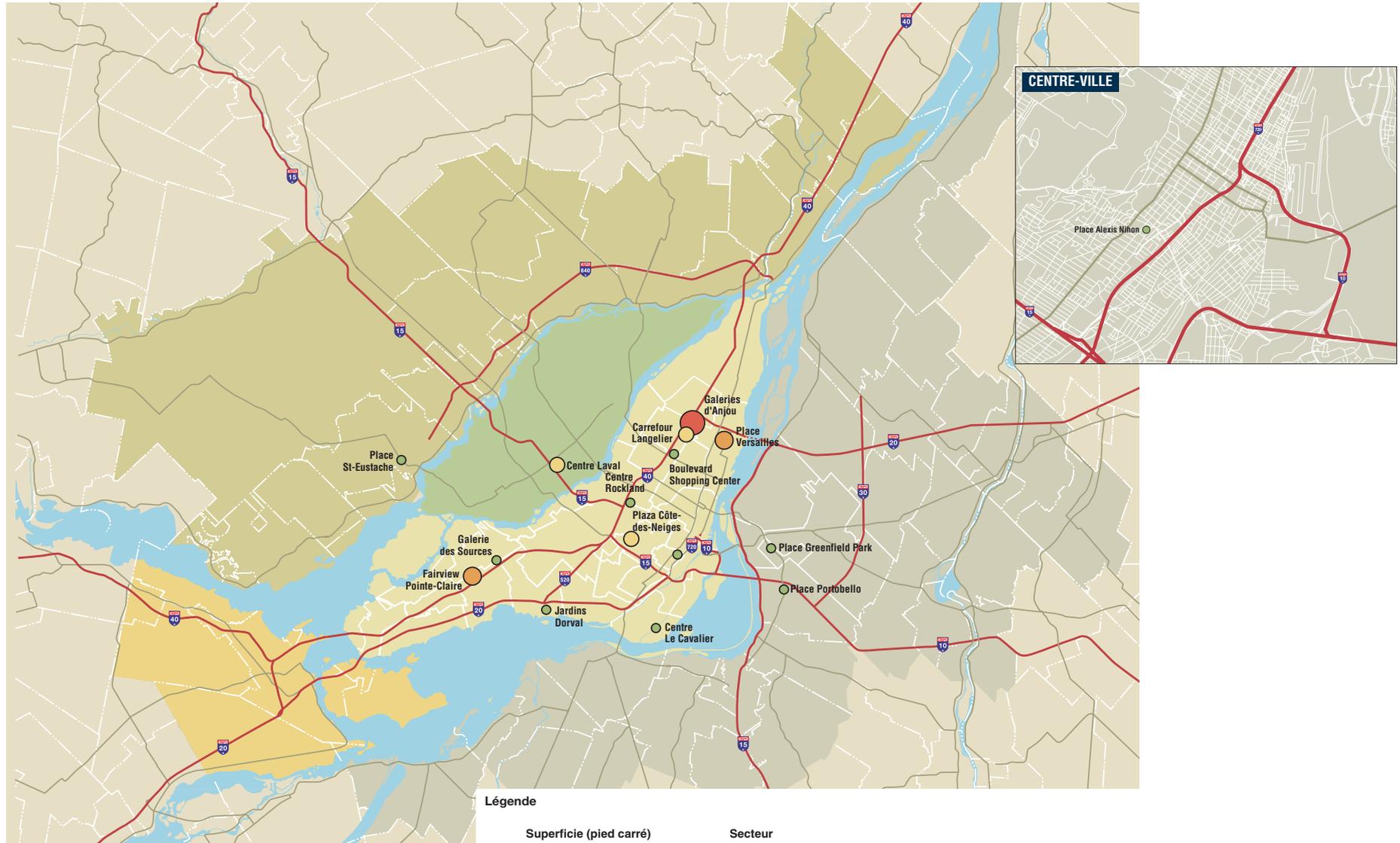
En 1971, comme le montre la carte qui suit, la plupart des centres commerciaux sont déjà positionnés en bordure des principales autoroutes :

- Boulevard Métropolitain (A-40) : Galeries d'Anjou, Centre Rockland, Galeries des Sources et Fairview;
- Autoroute des Laurentides (A-15) : Centre Laval;
- Autoroute 20 : Jardins Dorval;
- Autoroute Louis-H-Lafontaine (A-25) : Place Versailles.

Les autres centres commerciaux sur l'île de Montréal sont bien positionnés en bordure d'axes routiers importants au cœur du tissu résidentiel (centre Le Cavalier à Ville Lasalle et Centre Le Boulevard à Montréal). À l'extérieur de l'île, outre le centre Laval, l'émergence des centres commerciaux se manifeste essentiellement sur la Rive-Sud, en bordure du boulevard Taschereau (Place Greenfield Park et Place Portobello).

Le centre-ville de Montréal demeure l'hypercentre sur le plan commercial; les grands magasins à rayons (La Baie, Eaton, Simpson, Ogilvy) en constituent les locomotives. La galerie commerciale Place Alexis-Nihon est inaugurée en 1967 en parallèle à l'inauguration du métro de Montréal. Deux autres galeries, mais occupant moins de 300 000 pieds carrés, sont aménagées en 1962 (Place Ville-Marie) et 1967 (Westmount Square), amorçant le phénomène des galeries souterraines, mouvement qui s'intensifie au centre-ville durant les années 1970 et 1980.

Localisation et classification des centres commerciaux de plus de 300 000 pieds carrés dans la région de Montréal en 1971



Légende

Superficie (pied carré)

- 750 000 et plus
- 500 000 à 749 999
- 400 000 à 499 999
- 300 000 à 399 999

Secteur

- Rive-Nord
- Laval
- Montréal
- Ouest
- Rive-Sud

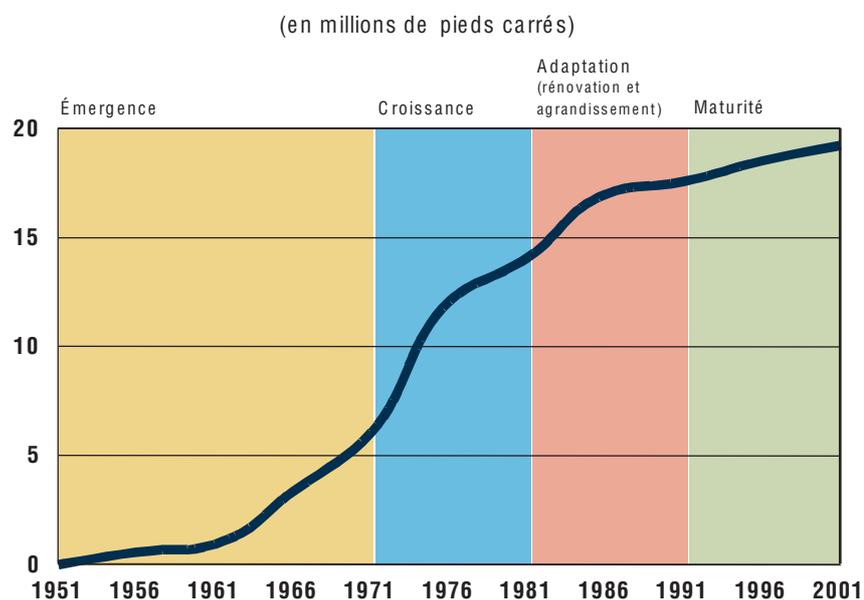
- Autoroute
- Route
- Limite municipale

La période de croissance de 1971 à 1981

La période 1971-1981 représente la décennie de la construction de centres commerciaux régionaux et suprarégionaux. La région montréalaise voit se construire seize nouveaux grands centres commerciaux totalisant 6,7 millions de pieds carrés. La superficie commerciale globale des centres commerciaux implantés entre 1952 et 1981 atteint 14,1 millions de pieds carrés.

Figure 4-22

Évolution des superficies commerciales totales à l'intérieur des centres commerciaux de 300 000 pieds carrés et plus dans la région montréalaise



Source : Monday Report on Retailers, Canadian Directory of Shopping Centers, 1976-2001.

D'un point de vue spatial, cette période voit se compléter la mise en place des acteurs sur les sites stratégiques en bordure ou à l'intersection des grands carrefours autoroutiers. Dès lors apparaissent les premiers grands pôles supra-régionaux de l'agglomération montréalaise :

- Pôle d'Anjou (A-40/A-25), né de l'agglomération des Galeries d'Anjou, de la Place Versailles (agrandie) et du Carrefour Langelier);
- Pôle A-440/A-15 (Laval), né de l'agglomération du Carrefour Laval, du Centre Laval et du Centre 2000;
- Pôle St-Bruno (A-30/A-116), né de l'implantation des Promenades St-Bruno;
- Pôle Fairview (A-40/A-St-Jean), né de l'implantation du Centre Fairview qui s'agrandit entre 1981 et 1991.

D'autres implantations majeures se retrouvent en bordure des axes routiers et autoroutiers dont le développement commercial avait déjà été amorcé avant 1971 ou encore en bordure d'axes récemment complétés :

- Autoroute 40 : Place Vertu, Centre Le Bazar;
- Boulevard Taschereau : Mail Champlain;
- A-640 : Promenade des Deux-Montagnes, Galeries Rive-Nord, Place Rosemère.

Les autres centres commerciaux se construisent essentiellement en bordure d'autres axes routiers d'importance, en milieu urbain et péri-urbain : Cavendish Mall, Place Longueuil, Mail Montenach.

Le centre-ville voit apparaître quatre autres galeries qui ont un effet structurant sur la fonction commerciale du centre-ville : 2020 Université (1973)³¹, Complexe Desjardins (1976), Galeries du Parc (1976) et Terrasses Eaton (1976) qui deviendra plus tard le Centre Eaton.

³¹ Le 2020 Université et les Galeries du Parc occupent moins de 300 000 pieds carrés et n'apparaissent pas sur la carte. Terrasses Eaton occupait 173 000 pieds carrés en 1976 mais sera agrandie jusqu'à 302 000 pieds carrés ultérieurement (Centre Eaton).

Localisation et classification des centres commerciaux de plus de 300 000 pieds carrés dans la région de Montréal en 1981



Une période d'adaptation de 1981 à 1991

Après 1981, le rythme de construction de nouveaux centres commerciaux chute de façon radicale. Le développement du réseau autoroutier est gelé depuis l'instauration du moratoire en 1977. La croissance démographique plafonne sur l'île de Montréal; les banlieues poursuivent cependant leur croissance, particulièrement la Rive-Nord et la Rive-Sud. Alors qu'en 1971, l'île de Montréal regroupe 71,5% de la population régionale, elle n'en contient plus que 56,5% en 1991.

Les trois centres commerciaux construits entre 1981 et 1991 se sont implantés à Ville Lasalle (Carrefour Angrignon) à Laval (Galeries Laval) et dans l'ouest de l'île, à Pointe-Claire (Complexe Pointe-Claire).

Si la liste des centres commerciaux régionaux et supra régionaux ne s'est pas allongée de façon significative entre 1981 et 1991, on assiste néanmoins à une vague intense de rénovations et d'agrandissements. Sur les 34 centres commerciaux qui existent en 1991, 22 effectuent des modifications : un agrandissement, une rénovation et, dans certains cas, une réduction de l'espace locatif brut. Les exemples les plus frappant sont :

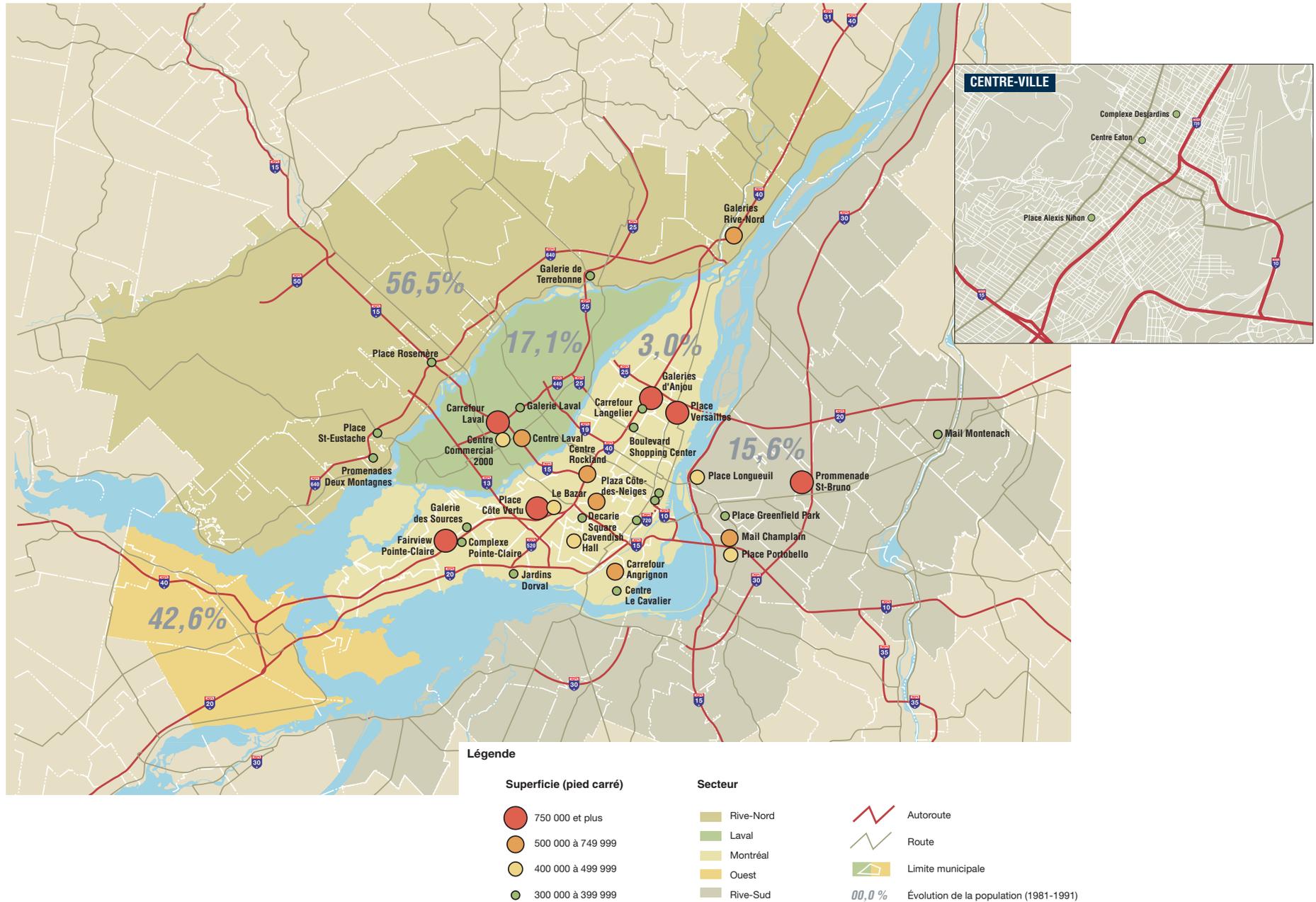
- Centre Rockland, qui double sa superficie en ajoutant un deuxième étage;
- Place Versailles, qui passe de 750 000 à 1,1 million de pieds carrés;
- Centre Fairview, qui passe de 607 600 à 925 601 pieds carrés;
- Mail Champlain, qui passe de 496 800 à 684 266 pieds carrés.

En corollaire, l'espace commercial global passe de 14,1 millions de pieds carrés à 17,6 millions de pieds carrés durant la période.

Le centre-ville de Montréal continue cependant à accroître son pouvoir d'attraction par la poursuite de l'aménagement des galeries commerciales. On en voit apparaître cinq autres entre 1981 et 1991, mais dont la superficie locative brute n'excède pas 250 000 pieds carrés :

- Place Dupuis (1983);
- Faubourg Ste-Catherine (1987);
- Cours Mont-Royal (1988);
- Place Montréal-Trust (1988);
- Promenades de la Cathédrale (1988).

Localisation et classification des centres commerciaux de plus de 300 000 pieds carrés dans la région de Montréal en 1991



La maturité de 1991 à 2001

La période 1991-2001 marque le début du cycle de maturité de la formule des centres commerciaux régionaux dans la région montréalaise. La superficie globale augmente peu, passant de 17,6 à 19,2 millions de pieds carrés, et seulement deux nouveaux centres commerciaux s'ajoutent qui représentent, en fait, la reconversion de deux ensembles immobiliers du centre-ville de Montréal :

- le réaménagement de « l'ancien Forum » en un vaste centre de divertissement (Forum Pepsi);
- le réaménagement de l'ancien Simpson en un complexe cinématographique et commercial, le Carrefour Industrielle-Alliance.

Le phénomène qui marque la période 1991-2001 est plutôt l'émergence et le développement des grandes surfaces dans la région montréalaise.

La grande surface et le méga-centre commercial, le *power centre*, représentent l'aboutissement des tendances structurantes du commerce de détail : elles prennent le relais des concepts de centres commerciaux traditionnels qui ont atteint le stade de la maturité. C'est la manifestation concrète des mécanismes d'adaptation, à l'intérieur du système complexe que constitue le secteur du commerce de détail. On retrouve ainsi :

- le magasin à escompte (Wal-Mart);
- l'entrepôt généraliste (Costco);
- l'entrepôt spécialisé (Réno-Dépôt, Rona l'Entrepôt);
- le magasin spécialiste ou *category killer* (Toys R Us, Future Shop, Bureau en Gros, Winners, etc.);
- l'hypermarché (jumelage d'un grand supermarché et d'un magasin à escompte; pas d'exemple pur au Québec sauf, par extension, Maxi & Cie).

Jusqu'à maintenant, les grandes surfaces se sont développées selon trois modèles au Québec : en aménagement autonome de type *big box*, regroupées à l'intérieur de *power centres* ou intégrées à des centres commerciaux traditionnels en re-développement. Mais dans tous les cas, le déploiement des grandes surfaces confirme le rôle croissant joué par la banlieue au plan commercial. Les grandes surfaces privilégient souvent une localisation périurbaine où de vastes terrains sont encore disponibles à moindre coût qu'en zone centrale.

Le développement des grandes surfaces isolées, ou en *aménagement autonome*, s'est fait presque essentiellement à l'intérieur de pôles existants, soit en bordure d'artères commerciales majeures, soit en marge des grands centres commerciaux régionaux. La chaîne construit alors un bâtiment exclusif à sa succursale, souvent

un immeuble carré de type utilitaire, d'où l'appellation *big box retailers*. Dans les deux cas, l'implantation des grandes surfaces ne s'inscrit pas à l'intérieur de développements planifiés. Les magasins s'installent un à un, au gré de l'évolution du marché, de la disponibilité des sites stratégiques ou des actions des concurrents, une grande surface attirant la venue d'une autre sous l'effet de la synergie et des avantages d'agglomération. Dans certains cas, une masse critique se crée : naissent alors des pôles suprarégionaux.

Un *méga-centre commercial* ou *power centre* est un centre planifié par un seul promoteur. Il est caractérisé par le regroupement de plusieurs grandes surfaces qui ne sont pas reliées entre elles par un mail. De façon typique, il occupe entre 400 000 et 1 000 000 de pieds carrés et s'articule autour d'une très grande surface, souvent un magasin-entrepôt comme Costco, Rona l'Entrepôt, ou encore un grand magasin à escompte comme Wal-Mart. Ce magasin principal, ou *anchor store*, qui couvre souvent plus de 100 000 pieds carrés, est complété d'un ensemble de moyennes à grandes surfaces aménagées de façon isolée ou contiguë : une dizaine de magasins dont la superficie oscille entre 20 000 et 50 000 pieds carrés dans des catégories variées. Dans certains cas, les méga-centres comprennent également quelques petits établissements de moins de 5 000 pieds carrés, souvent des restaurants, qui en complètent l'offre commerciale.

On retrouve également des grandes surfaces à l'intérieur de plus vieux *centres commerciaux redéveloppés*. Dans le contexte de la maturité du concept et pour échapper aux conditions difficiles de leur marché, certains centres traditionnels ont démoli une partie ou la totalité de leur mail et ont remplacé les boutiques par des magasins à grande surface avec façade extérieure.

L'examen des attributs de localisation des grandes surfaces met en relief que, quel que soit leur modèle d'aménagement, la plupart se retrouvent à l'intersection de deux axes routiers majeurs, souvent des voies régionales ou autoroutières qui donnent un accès facile et rapide à un large bassin de population. Cet état de fait souligne les deux critères fondamentaux dans la logique de la localisation commerciale : l'accessibilité et la visibilité. Ces deux critères sont décisifs pour les grandes surfaces comme pour tous les pôles commerciaux à vocation régionale.

Alors qu'avant 1991 on ne comptait que quelques succursales Club Price et Toys R Us, il en existe aujourd'hui près de 235³², des magasins-entrepôts, des *category killers* et d'autres grandes surfaces des secteurs de l'alimentation, de la décoration, du meuble, de l'électronique, etc. Ensemble, ces grandes surfaces couvrent 12,8 millions de pieds carrés soit 66% de la superficie globale occupée par les centres commerciaux régionaux et suprarégionaux (19,2 millions). Ces quelques chiffres mettent en relief le contexte actuel d'une concurrence très vive sur le marché montréalais.

Tableau 4-11

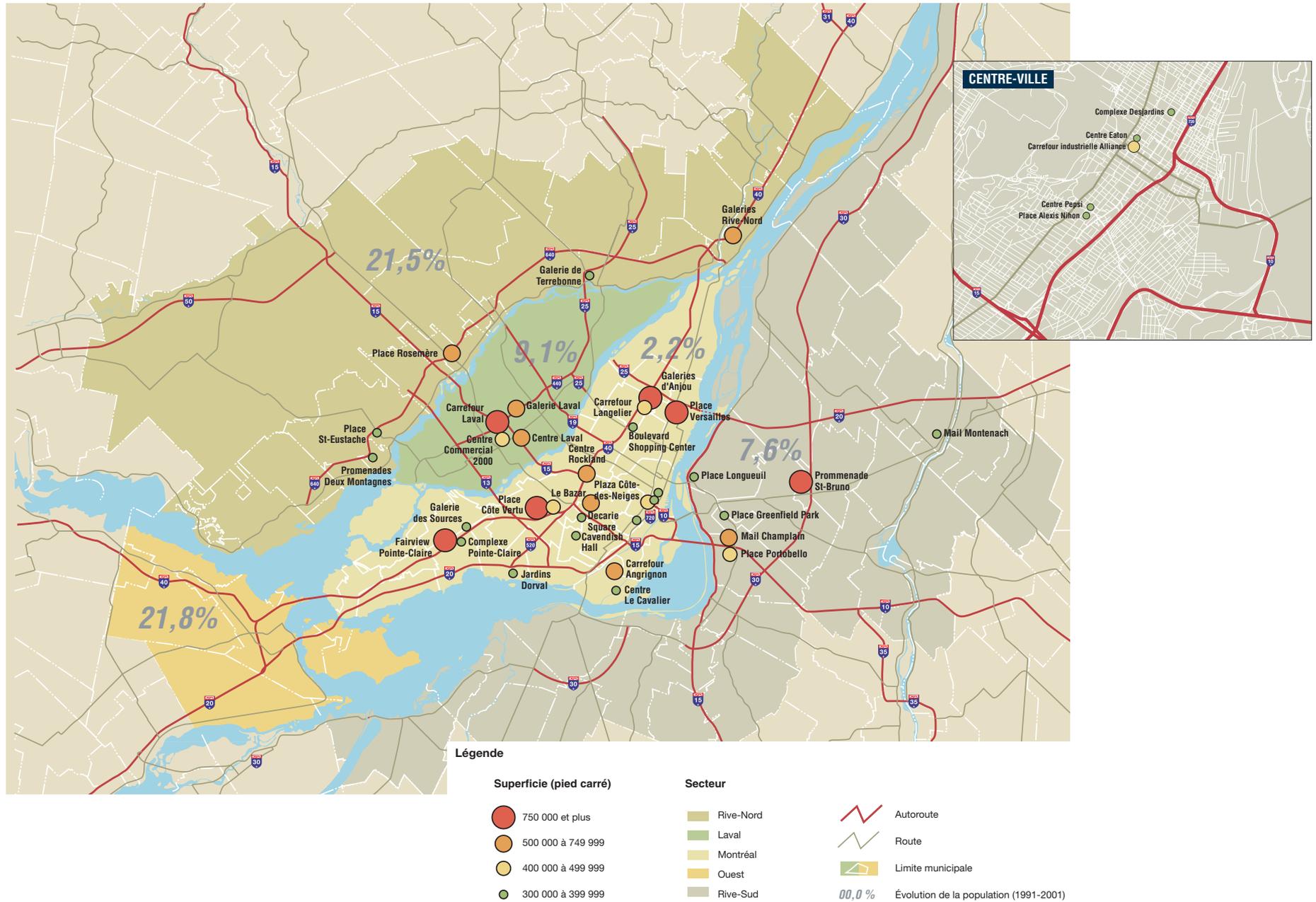
Les grandes surfaces de la région montréalaise

(superficie globale en pieds carrés)

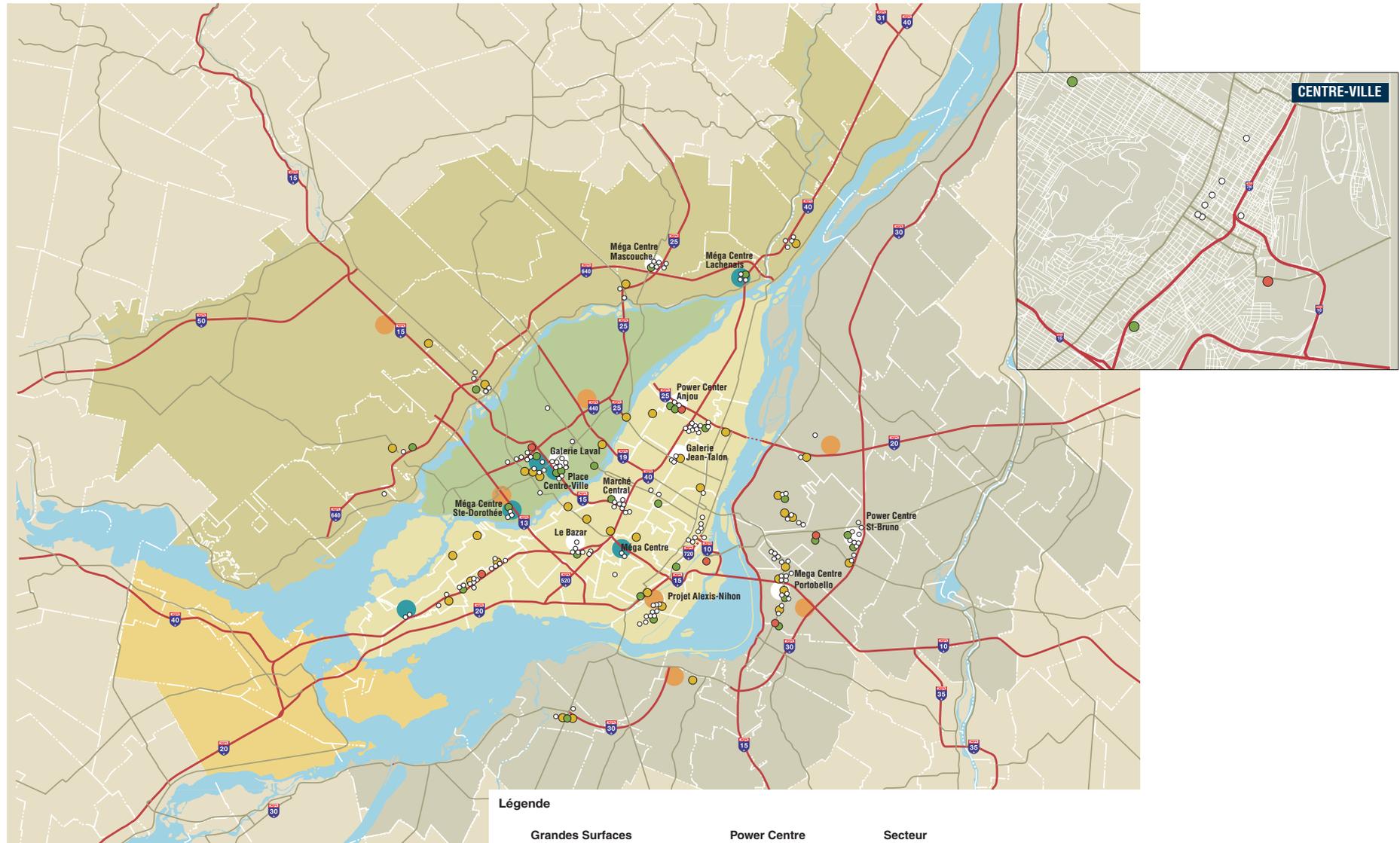
	Alimentation	Costco	Rénovation	Autres	Total
Île de Montréal	1 111 900	520 000	1 407 000	2 932 200	5 971 100
Laval	244 000	130 000	596 800	1 159 700	2 130 500
Rive-Sud	244 200	0	476 000	755 200	1 475 400
Rive-Nord	680 500	260 000	816 000	1 507 200	3 263 700
TOTAL	2 280 600	910 000	3 295 800	6 354 300	12 840 700

32 En excluant le vêtement (sauf L'Aubainerie Concept Mode et Winners).

Localisation et classification des centres commerciaux de plus de 300 000 pieds carrés dans la région de Montréal en 2001



Localisation des principales grandes surfaces en 2002



Légende

Grandes Surfaces

- Alimentation
- Costco
- Rénovation
- Autres (excluant le vêtement sauf; l'Aubainerie, Winner et les Alies)

Power Centre

- Existant
- En développement
- Projeté

Secteur

- Rive-Nord
- Laval
- Montréal
- Ouest
- Rive-Sud

- Autoroute
- Route
- Limite municipale

Les enjeux et l'analyse prospective

L'émergence du commerce électronique et le développement des grandes surfaces s'inscrivent dans le contexte du plafonnement de la demande, d'un marché à « somme nulle ». À court et moyen termes, la plupart des formules commerciales pourront cohabiter, mais pas dans les proportions actuelles.

Les enjeux sont les suivants :

- Se rénover et s'adapter

Pour les centres commerciaux régionaux, les prochaines années seront probablement décisives. Plusieurs d'entre eux devront, pour survivre, se repositionner en adaptant leur offre de locataires aux goûts et aux désirs des consommateurs ainsi qu'en procédant à des rénovations physiques et esthétiques;

- Tirer parti d'un secteur en pleine croissance : le divertissement

Le secteur du divertissement, notamment les grands complexes cinématographiques, les centres de jeux virtuels, les restaurants à thème et les activités récréosportives ont connu une progression fulgurante aux États-Unis comme au Canada au cours des années 1990. Ce phénomène devrait se poursuivre. Il sera décisif, pour certains centres commerciaux existants ou pour les projets de méga-centres, d'intégrer cette composante à leur offre commerciale.

Ces tendances ont déjà commencé à se matérialiser dans la région de Montréal avec la rénovation majeure du Carrefour Laval par exemple. Mais, en plus des efforts d'adaptation, le phénomène marquant des cinq à sept prochaines années dans la région montréalaise sera lié à la poursuite du développement des méga-centres :

- sur les derniers sites stratégiques dans les zones périphériques :
 - carrefour A-30/A-10;
 - carrefour A-13/A-640;
 - carrefour A-15/A-640;
 - A-20 (sortie 95);
 - Carrefour A-15/chemin Ste-Marie à Mirabel.

- sur d'anciennes zones industrielles ou institutionnelles en milieu urbain plus dense (*fill in*) :
 - carrefour Décarie/Métropolitain;
 - carrefour l'Assomption/Hochelaga;
 - base militaire Longue-Pointe;
 - zones industrielles Des Carrières;
 - pôle Anjou : Bombardier/Renaude-Lapointe/Pascal-Gagnon;
 - Cour Turcot;
 - portions de la cour de triage Côte-St-Luc, particulièrement avec le raccordement du boulevard Cavendish.

Il apparaît cependant évident que le nombre et l'ampleur des projets dépendront largement de l'arrivée de nouveaux joueurs tant américains qu'europeens sur la scène québécoise, puisque la plupart des chaînes présentes sur le marché actuellement ont pratiquement complété leur réseau et que le nombre de nouvelles implantations déclinera graduellement.

Les artères commerciales traditionnelles de l'île de Montréal, particulièrement celles qui desservent des quartiers en voie de d'embourgeoisement des arrondissements de l'ancienne ville de Montréal, devraient être moins vulnérables au développement des grandes surfaces.

En dernière analyse, et à plus long terme, on pourrait s'attendre à une baisse de la demande pour les superficies commerciales. Une partie des transactions s'effectuera par Internet. Le détaillant demeurera, mais sa fonction pourrait être appelée à changer pour devenir davantage un lieu de démonstration et d'expérimentation que de transaction. Le consommateur sera plus souvent directement « en ligne » avec le manufacturier et les produits seront plus souvent acheminés directement du lieu de production au consommateur. On devrait voir apparaître de vastes lieux d'entreposage et de distribution aux intersections des principales autoroutes régionales, infrastructures qui pourraient en partie remplacer les grandes surfaces ou les centres commerciaux en perte de vitesse.

4.3.5 L'évolution de l'occupation industrielle

- ✓ **Le développement du réseau autoroutier de la région métropolitaine a favorisé le déplacement de l'activité industrielle du centre de Montréal d'abord vers les banlieues de l'île et ensuite vers Laval et les couronnes Nord et Sud.**
- ✓ **L'essor industriel de la région est de plus attribuable à l'entrée en vigueur en 1961, de la Loi des fonds industriels, en 1970 au programme d'aide à la formation de commissariats industriels et, en 1975, aux programmes d'assurances financières à l'aménagement d'infrastructures industrielles.**
- ✓ **Le développement industriel des prochaines décennies sera axé sur la spécialisation et notamment sur les industries du savoir.**
- ✓ **Un enjeu majeur sera celui de la localisation stratégique du développement industriel.**

L'analyse de l'évolution de l'occupation industrielle (entreprises de transformation, commerces de gros, entreposage, camionnage, centre de recherches, laboratoires et autres) sur le territoire de la CMM porte sur trois périodes caractéristiques :

- Avant 1950 – les industries manufacturières se concentraient dans les secteurs centraux de la ville de Montréal, près des voies de transports maritimes et ferroviaires.
- Entre 1950 et 1971 – l'émergence des secteurs industriels dans les zones périphériques de l'île de Montréal.
- Entre 1971 et 2001 – la dispersion, à l'extérieur de l'île de Montréal, sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal.

La période d'industrialisation de Montréal jusqu'en 1950

Le développement industriel a connu son premier essor à Montréal vers la fin du 19^e siècle avec la transition de la production artisanale vers une production industrielle proprement dite. Par la suite, les investissements importants des entreprises dans la transformation des usines existantes (deuxième révolution industrielle) et les investissements publics dans le développement des infrastructures de transport (port, Canal de Lachine et voies ferrées reliant Montréal aux villes de Toronto, New York et Boston entre autres) ont favorisé l'expansion des activités industrielles manufacturières.

La construction du Canal de Lachine en 1825 et son agrandissement en 1843-48 puis en 1873-85 ont eu un impact majeur sur le développement industriel de Montréal; le transport maritime a augmenté pour faire du port de Montréal un des plus importants en Amérique du Nord. Les premières industries à s'y installer sont les moulins à farine, les manufactures de clou, les scieries et les fonderies. En 1850, Montréal regroupe la plus importante concentration d'industries au Canada.

Ainsi, les activités industrielles manufacturières, concentrées à la fin du siècle au centre de Montréal, près du port notamment, commencent à se disperser en périphérie de la zone urbaine centrale³³ :

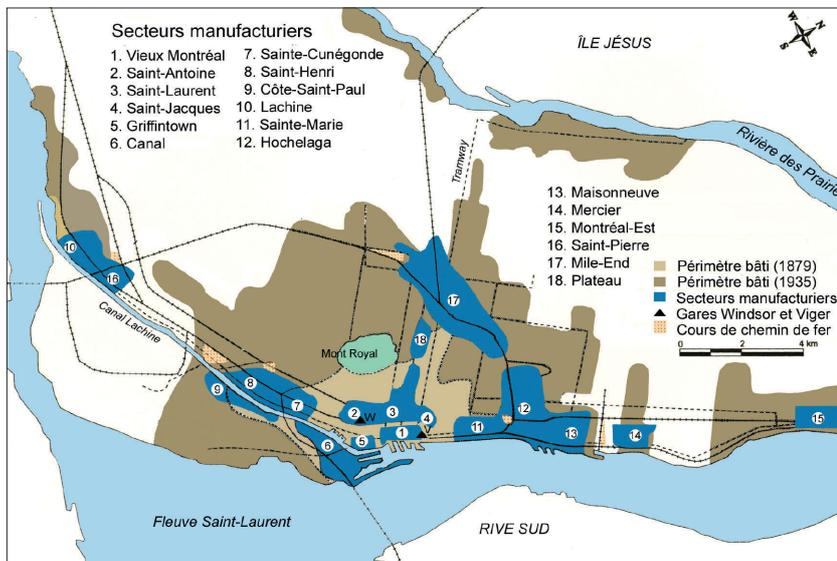
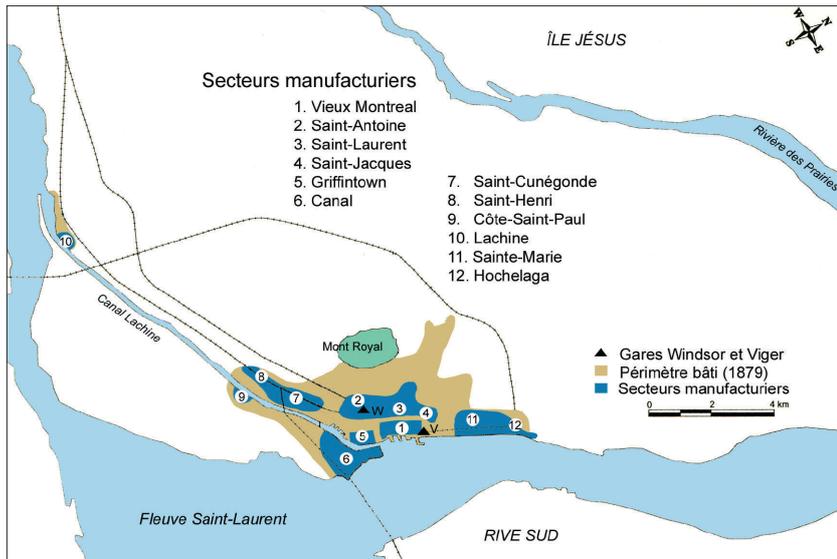
- Vers l'Est - Hochelaga, Maisonneuve, Mercier et Montréal Est, avec la venue de deux nouvelles lignes de chemin de fer desservant la zone portuaire;
- Vers l'Ouest – Côte-Saint-Paul, Saint-Pierre et Lachine, le long du Canal Lachine, où les industries puisaient l'eau requise à des fins d'énergie et de processus de production et s'installaient le long de la voie ferrée;³⁴
- Vers le Nord – Mile-End et Plateau, avec l'ouverture de la voie ferrée du CN;
- Vers l'Est – Sainte-Marie et Hochelaga. Cette zone représente un emplacement idéal pour l'établissement d'industries lourdes, étant donné la proximité du port et de la voie ferrée du Canadien Pacifique.

³³ Lewis, Robert: Manufacturing Montreal, The Making of an Industrial Landscape, 1850-1930, The Johns Hopkins Press, 2000

³⁴ Marsan, Jean-Claude: Montréal en évolution, Méridien architecture, 1994

Figure 4-23

Évolution de l'occupation manufacturière, 1890-1929



Source : Robert Lewis, 2000

Entre 1890 et 1930, la zone urbaine de Montréal prend de l'expansion; la limite Nord de cette zone, définie par le Mont Royal en 1890, s'étend en 1930 aux cours de triage d'Outremont (Outremont Yards); la limite Ouest dépasse Lachine (le long de la voie ferrée) et la limite Est se rend à Montréal-Est. Il en va de même pour les activités industrielles manufacturières dont la superficie totale passe de 500 ha à quelque 2 000 ha³⁵.

Cette dispersion des activités s'explique principalement par les facteurs suivants :

- la disponibilité de grands terrains à prix abordables;
- la proximité des bassins de main-d'œuvre, qui se dispersent sur le territoire;
- la présence d'infrastructures de transport – le Canal Lachine, le port, les voies ferrées et le tramway.

À l'instar des grandes agglomérations américaines, deux éléments caractérisent l'armature industrielle de Montréal à cette époque :

- les vieux secteurs près du centre-ville qui regroupaient des manufactures traditionnelles (vêtements, caoutchouc, tabac...) lesquelles sont insérées dans la trame urbaine, à proximité des quartiers ouvriers;
- les secteurs d'industries lourdes généralement associés aux voies ferrées et au réseau de voies maritimes (cour de triage, port, canal Lachine etc...).

La période de dispersion des activités industrielles sur le territoire de l'île de Montréal entre 1950 et 1971

La période d'après-guerre se caractérise par l'émergence des espaces industriels dans les banlieues de l'île de Montréal. Cette dispersion des activités industrielles suit la tendance générale de migration vers la banlieue, phénomène observé partout en Amérique du Nord. Cette migration est d'abord le fait des ménages, puis des activités commerciales et finalement des usines et des bureaux³⁶.

Au début de cette période, les industries lourdes, celles qui transforment les matières premières telles que les industries métallurgiques, les raffineries de sucre, les minoteries et les filatures, continuent de s'installer en bordure du canal Lachine et des chemins de fer. Par contre, les industries légères, telles le cuir, les textiles et le tabac, s'implantent davantage en périphérie, suivant en cela la main-d'œuvre et la clientèle³⁷.

35 Selon les plans à petite échelle dans Lewis, Robert : Manufacturing Montreal.

36 Fischler, Raphaël, *Forme urbaine, développement métropolitain et mobilité des personnes*, Université McGill, 2000

37 Marsan, 1994

L'expansion urbaine de Montréal entre 1946 et 1960 s'établit en l'absence de modification majeure au réseau de transport existant; ce sont le tramway et les trains de banlieue qui contribuent à l'étalement urbain vers les zones périphériques de l'île de Montréal³⁸.

À partir de 1960, la croissance de la région de Montréal se transforme avec l'utilisation de plus en plus fréquente des modes de transport individuels: la voiture et le camion. La pression démographique créée par le baby boom de l'après-guerre (la population de la région s'est accrue de près de 70% dans l'espace de 17 ans, passant de 1 280 000 en 1944 à 1 540 000 en 1952, puis à 2 160 000 en 1961), les incitatifs d'accès à la propriété (accès facile au financement hypothécaire par l'entremise de la SCHL) et le rythme fulgurant de croissance du parc automobile (de 171 000 automobiles immatriculées en 1945 à plus de 2 000 000 en 1975³⁹) exercent une pression énorme sur le réseau routier. La tenue de l'exposition universelle de 1967 à Montréal accélère la construction du réseau d'autoroutes desservant la région de Montréal.

Le développement industriel de la région métropolitaine est grandement influencé par ce nouveau réseau d'autoroutes et, par voie de conséquence, par l'usage grandissant du camionnage. Les entreprises recherchent des sites offrant accessibilité et visibilité, à proximité des axes autoroutiers, voire aux croisements des autoroutes. Sur l'île de Montréal, les activités industrielles se développent le long du boulevard Métropolitain (A-40), du chemin de la Côte-de-Liesse (A-520), qui dessert l'aéroport de Dorval et de l'autoroute transcanadienne reliant Montréal à Toronto (A-20) (voir la carte 4-11 à la fin de la section).

Les principaux facteurs qui influencent la localisation des activités industrielles durant cette période sont ainsi :

- l'accessibilité routière et la visibilité;
- le prix et la taille du terrain – en raison des besoins en espace engendrés par les nouveaux systèmes de production et par des agrandissements prévisibles, les entreprises recherchent de grands terrains à prix abordables, disponibles en périphérie;
- les bassins de main-d'œuvre - les entreprises veulent se rapprocher de la main-d'œuvre qui se déplace au fil des années vers la périphérie de la ville;
- la concentration des entreprises - les entreprises sont attirées par la présence en un endroit donné de multiples activités industrielles compatibles. C'est le début de la spécialisation spatiale qui s'intensifiera dans les années à venir.

38 Office de planification et de développement du Québec: L'espace urbain : éléments d'urbanisation, 1979

39 Hanna, David B., Les réseaux de transport et le développement urbain à Montréal, Université du Québec à Montréal, 1997

Par contre, durant la période de 1950 à 1971, Montréal perd son statut de centre industriel du Canada. Jusqu'à cette période, Montréal profitait pleinement de son positionnement privilégié entre l'Angleterre et le Canada. L'économie canadienne commençant toutefois à s'intégrer de plus en plus avec celle des États-Unis, la ville de Toronto reçoit alors de plus en plus d'investissements américains; les sièges sociaux commencent à quitter Montréal pour s'installer à Toronto. À partir des années 1960, Toronto devient la métropole financière et commerciale du Canada; Montréal commence à perdre des industries manufacturières⁴⁰.

L'utilisation grandissante du camionnage comme moyen de transport industriel sonnera aussi le déclin de certaines zones industrielles traditionnelles de Montréal, telle le canal de Lachine qui sera fermé en 1970, et les cours de triage ferroviaire (la cour Glenn, les usines Angus et autres).

Période de consolidation sur l'île de Montréal et de dispersion à Laval et dans les couronnes nord et sud entre 1971 et 2001

Le développement des activités industrielles durant la période de 1971-2001 se caractérise par deux phénomènes majeurs; on assiste, d'une part, à une consolidation industrielle sur l'île de Montréal et, d'autre part, à une dispersion à l'extérieur de l'île.

L'occupation industrielle sur le territoire de la CMM au cours des trente dernières années connaît une croissance importante; en effet, la superficie industrielle totale occupée passe de 6 679 ha en 1971 à quelque 17 872 ha en 2001, soit une croissance de l'ordre de 167% (voir la carte 4-12). Ce développement accéléré se concentre notamment dans trois pôles :

- sur l'île de Montréal, dans les secteurs ouest et est, le long de l'autoroute A-40, concentré surtout autour du pôle Saint-Laurent-Dorval et du pôle Anjou/Montréal-Est;
- à l'extérieur de l'île, sur la rive sud, le long de l'autoroute A-20, dans le pôle Boucherville-Longueuil, entre la route 132 et l'autoroute A-30;
- à l'extérieur de l'île, au centre de Laval, avec l'émergence d'un pôle industriel important au carrefour des autoroutes A-15 et A-440.

En même temps, les occupations industrielles se dispersent dans les couronnes nord et sud, encore une fois le long des autoroutes radiales (A-15 et A-20) et des nouvelles autoroutes circulaires (A-640 et A-30).

40 Montreal History - www.beaachnuts.com/montreal-history.htm

Par contre, l'ampleur de la croissance de l'occupation industrielle dans les deux couronnes ne suit pas le même rythme que celui de la vocation résidentielle. Tandis que l'île de Montréal voit sa part de la population totale de la CMM diminuer de 71 à 55%, la part de la couronne nord passe de 5 à 13% et celle de la couronne sud, de 6 à 11%. Pour la même période, l'occupation industrielle a augmenté de 73% sur l'île de Montréal, de 218% à Laval, de 1 173% dans la couronne nord et de 773% dans la Couronne sud.

Tableau 4-12

Évolution de l'occupation industrielle entre 1971 et 2001

Zones	1971 (ha) %	2001 (ha) %	Écart (ha) %	Variation %
Montréal	5 630 84,3 %	9 725 54,4 %	4 095 36,6 5	72,7 %
Laval	314 4,7 %	1 000 5,6 %	686 6,1 %	218,5 %
Couronne Nord	182 2,7 %	2 317 13,0 %	2 135 19,1 %	1 173,1 %
Couronne Sud	553 8,3 %	4 830 27,0 4	4 277 38,2 %	773,4 %
Total :	6 679 100,0 %	17 872 100,0 %	11 193 100,0 %	167,6 %

Source : pour les occupations 1971 : à partir de Fischler, 2002.
Occupation 2000 : À partir des plans du ministère des Ressources naturelles, réalisés à partir des photos aériennes de 1999, avec certaines mises à jour.

Analyse des superficies industrielles disponibles en 2001

La comptabilité des espaces consacrés à une affectation industrielle dans les zones et les parcs industriels sur l'ensemble du territoire de la CMM indique qu'environ 27 300 ha de terrains sont dévolus au développement industriel; de ce total, quelque 9 429 ha restent disponibles pour le développement industriel futur, soit 34% des affectations industrielles totales (voir la carte 4-13).

Cette situation résulte de plusieurs facteurs historiques :

- la Loi des fonds industriels a permis à un nombre important de municipalités du territoire d'acquérir et de rassembler des terrains pour créer des parcs industriels;
- les règles de la fiscalité municipale ont incité ces municipalités à investir, chacun de leur côté, dans le développement industriel et ce, dans un esprit de concurrence entre elles; une partie importante de ces territoires a donc par la suite été desservie par les infrastructures d'égouts et d'aqueduc;
- or, ces municipalités n'offrent pas des facteurs de localisation industrielle comparables, ce qui laisse de vastes territoires toujours vacants.

Tableau 4-13

Estimation des superficies industrielles disponibles

Zones	Occupation 2001 (ha) (a)	Affectation 2001 (ha) (b)	Disponible 2001 (ha) (b)
Montréal	9 725	10 926	1 201 (11 %)
Laval	1 000	2 226	1 226 (55 %)
Couronne Nord	2 317	4 923	2 606 (53 %)
Couronne Sud	4 830	9 226	4 396 (48 %)
Total :	17 872	27 301	9 429 (34 %)

Source : Occupation du sol planimétrie à partir des plans du ministère des Ressources naturelles, réalisés à partir des photos aériennes de 1999, avec certaines mises à jour.

Affectation du sol : à partir de la carte : «Grandes affectations du territoire interprétés de la région métropolitaine de Montréal», basée sur les schémas d'aménagement des M.R.C., Communauté urbaine de Montréal, publié en 1997.

Les enjeux du développement industriel

Montréal a connu, depuis trente ans, une transformation importante de sa structure industrielle. Jadis, basée sur les industries lourdes et manufacturières implantées sur les abords du canal Lachine, le port et les voies ferrées, cette structure se transforme à l'instar d'autres agglomérations de l'Amérique du Nord vers les industries technologiques. Une nouvelle base industrielle se met en place dans laquelle la part de l'activité manufacturière traditionnelle diminue au profit de la conception et des services hautement spécialisés : aéronautique, pharmaceutique, micro-électrique et matériel de communication⁴¹.

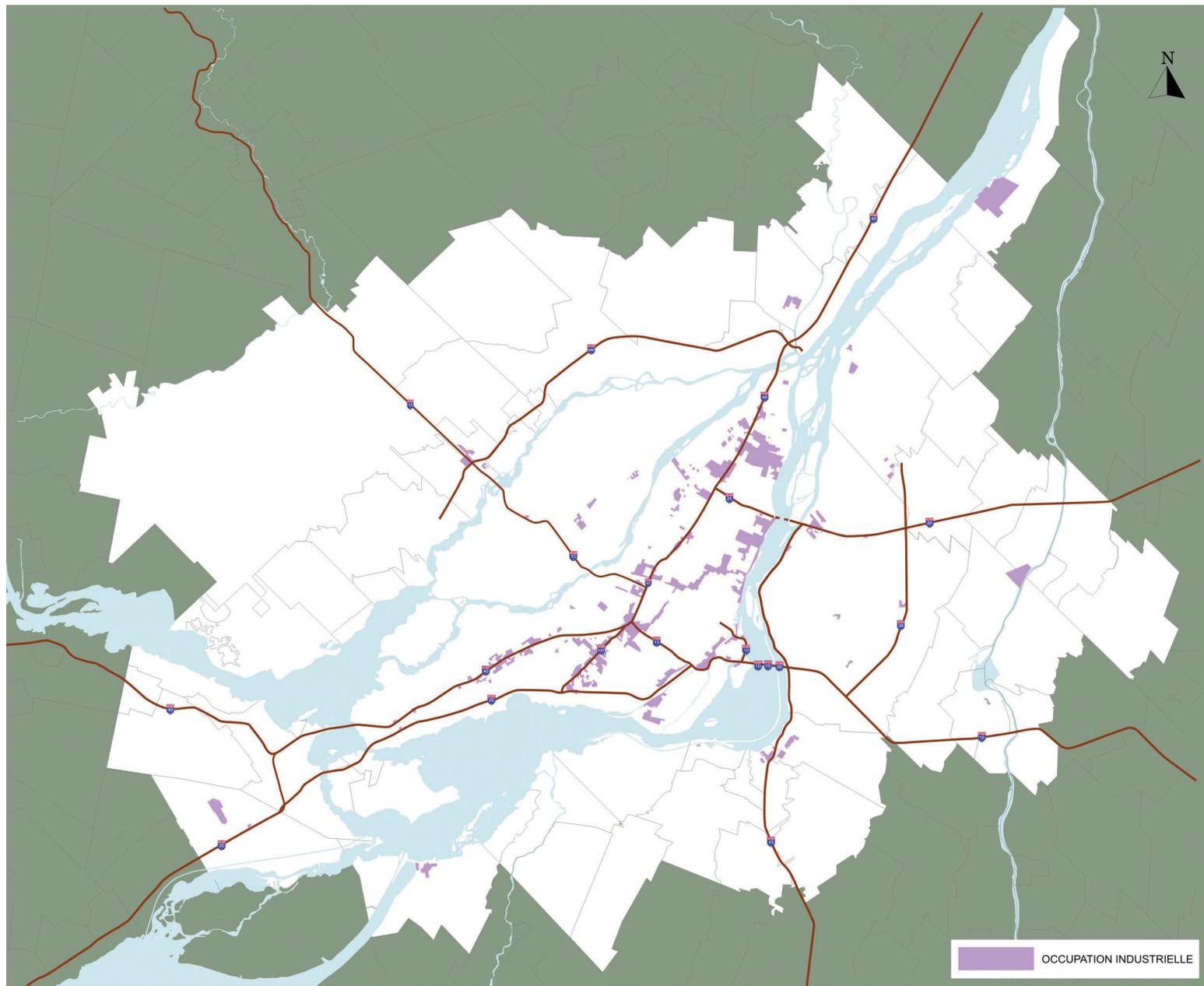
Ces nouveaux créneaux recherchent des facteurs de localisation traditionnels, c'est-à-dire l'accessibilité routière, la visibilité, la proximité de bassins d'emplois, la disponibilité de terrains adéquats. Mais d'autres facteurs deviennent de plus en plus importants : la concentration d'entreprises œuvrant dans le même domaine, les aménités qu'offre le territoire d'accueil et la qualité de l'environnement urbain. Saint-Laurent et Laval sont des exemples de ce type d'environnement recherché.

Les enjeux des prochaines décennies face à l'occupation industrielle sont de trois ordres :

- **L'identification des espaces les plus propices à répondre aux besoins des nouvelles industries.**
- **La mise en valeur des espaces industriels les plus performants et attractifs.**
- **La reconversion de certains espaces et bâtiments industriels.**

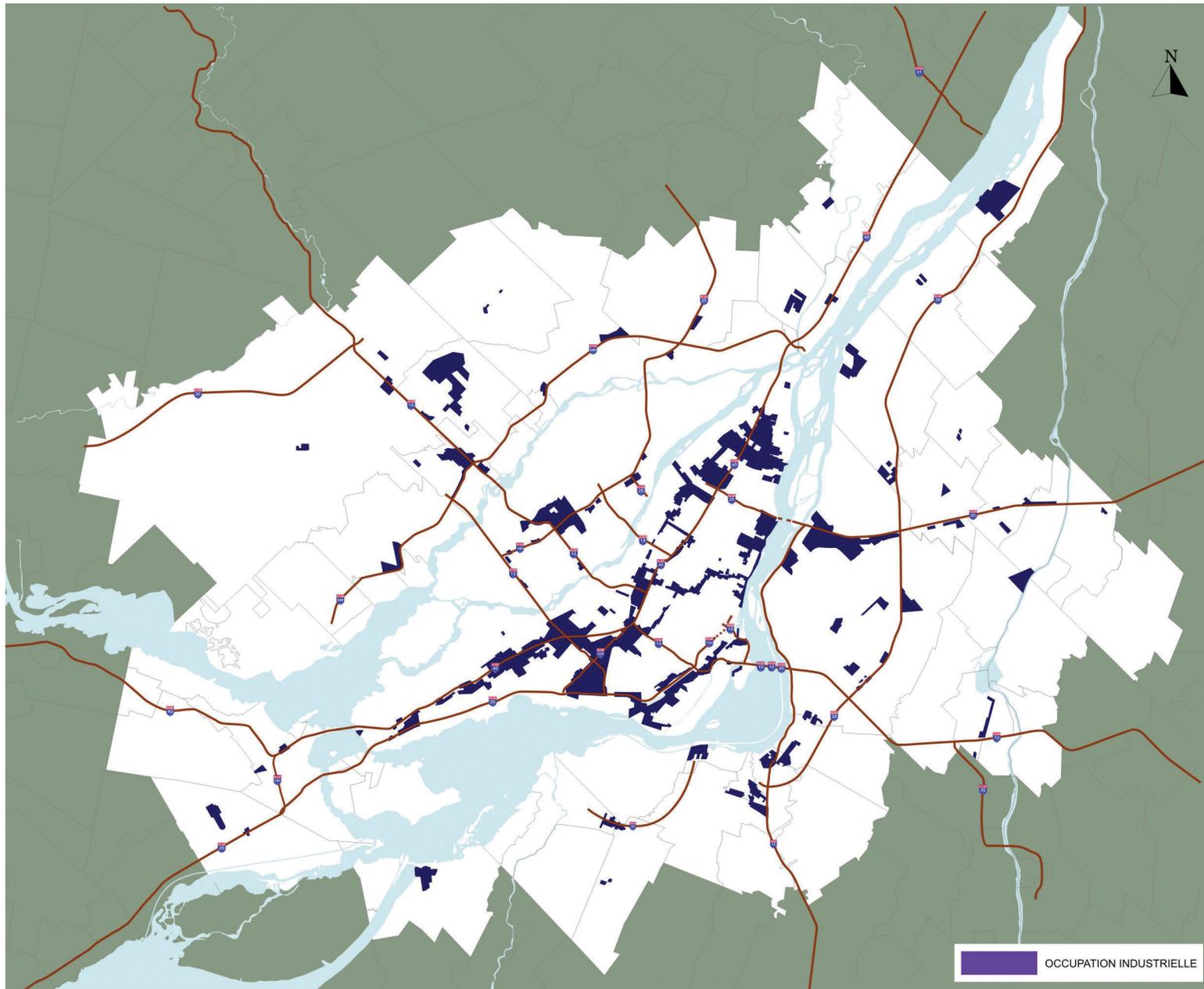
⁴¹ Claude Manzagol et Christopher R. Bryant : Montréal 2001 – Visages et défis d'une métropole, 1998

Occupation industrielle dans la région de Montréal en 1971



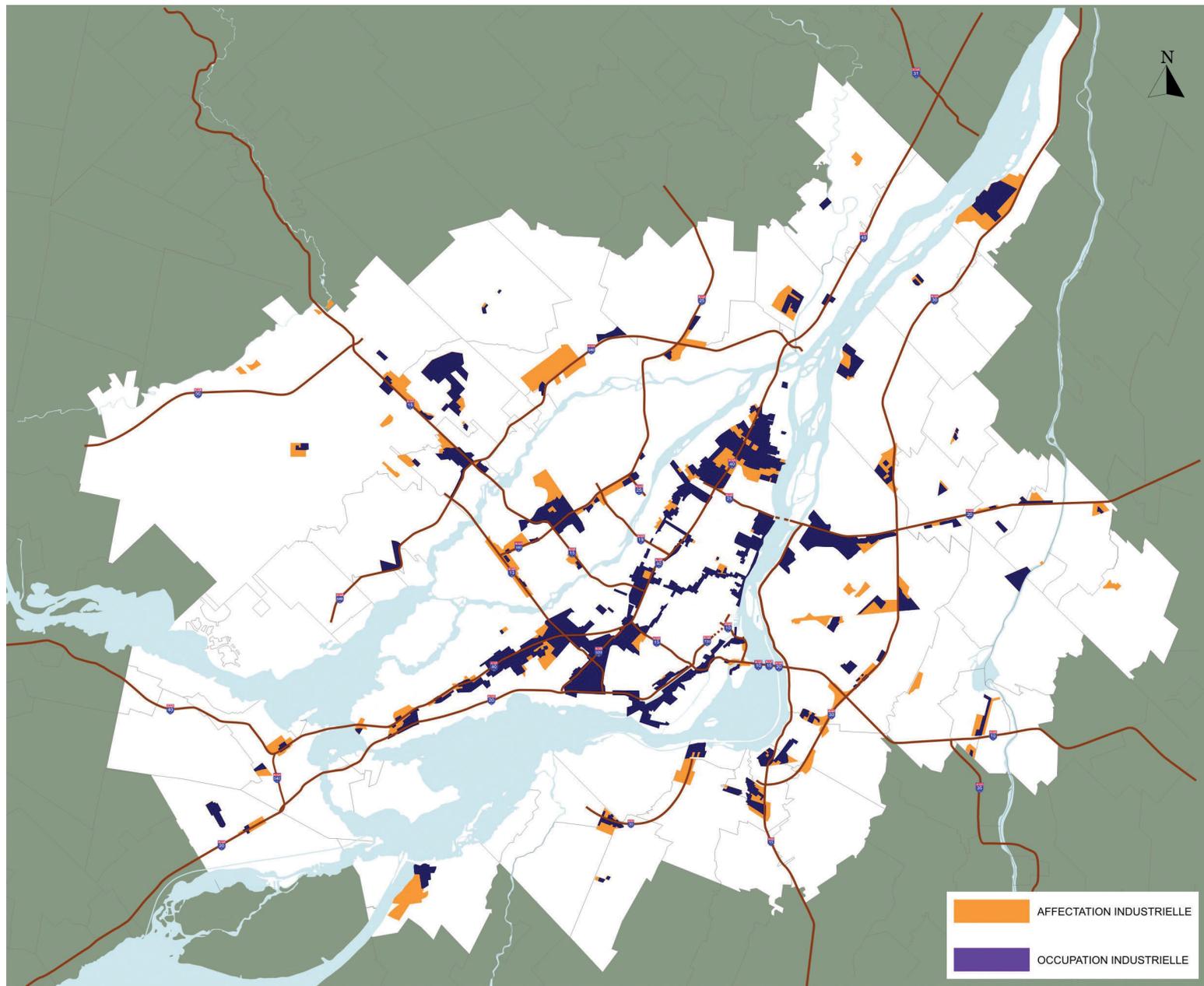
Source : Photographies aériennes, 1971

Occupation industrielle dans la région de Montréal en 2001



Source : Plan du ministère des Ressources naturelles, 1999 et certains ajustements

Affectation et occupation industrielles dans la région de Montréal en 2001



Sources : Plan du ministère des Ressources naturelles, 1999 et certains ajustements, pour l'occupation du sol
Carte de la communauté urbaine de Montréal, 1997 pour l'affectation

4.3.6 Le développement des infrastructures de transport

Tout au long de l'histoire, la croissance des villes a été rythmée par le développement des moyens de transport (et de stockage) des biens, des informations et des personnes. Il en va ainsi de la croissance de l'agglomération montréalaise.

Aujourd'hui, les développements technologiques et l'essor des divers modes de transport rendent ces derniers compétitifs, les uns aux autres, afin de répondre aux besoins de déplacements, tant à l'échelle métropolitaine qu'aux échelles nationale et internationale.

Dans ce cadre compétitif, les divers modes de transport se sont spécialisés dans des créneaux particuliers tout en développant leur complémentarité par la mise en place d'offre de transport intermodal. Ainsi, pour le transport des marchandises, l'intermodalité s'est établie par la collaboration du transport maritime (échanges intercontinentaux), du transport ferroviaire (échanges continentaux) et du transport routier (échanges locaux, régionaux et continentaux) que l'invention du conteneur a favorisé et consolidé.

L'aviation s'est établie dans le transport des personnes et de certains types de biens à des échelles continentale et intercontinentale.

Pour le transport des personnes, l'automobile et l'autobus ont délogé les modes « ferroviaires », (train et tramway) pour répondre à la très grande majorité des déplacements urbains, régionaux et inter-régionaux, reléguant ces derniers à la desserte de corridors denses et congestionnés.

Les nouvelles technologies de l'information (NTI) ont certes révolutionné le transport et le stockage de l'information, mais ils n'ont pas aboli la distance pour autant. Bien qu'ayant abaissé les coûts de transmission de l'information, les NTI n'ont pas réduit notablement les coûts du transport des marchandises et des personnes.

« L'effet paradoxal de ces nouveaux systèmes de télécommunication est de banaliser de ce point de vue l'espace économique et social. En effet la capacité d'accéder à des informations ou d'en échanger ne discriminerait plus les espaces. Les télécommunications verront alors disparaître leur rôle spatialement structurant. Cela valoriserait d'autant plus le rôle de tout ce qui ne se télécommunique pas. »⁴²

⁴² ASCHER, François, « Quelques grandes tendances urbaines » in *Habitat et villes : l'avenir en jeu, chapitre 1 - Nouvelles formes de métropolisation et fragmentation urbaine*, Éditions L'Harmattan, Paris 1992

Les transports dans la région montréalaise

Les différentes époques de croissance urbaine dans la région montréalaise sont marquées par la technologie de transport dominant chacune de ces époques. De l'ère du transport fluvial à celle du transport routier en passant par la période industrielle dominée par le chemin de fer, la position stratégique montréalaise s'est modifiée et la forme urbaine montréalaise s'est articulée en fonction de la libération des contraintes que chaque évolution technologique apportait.

Au cours des quarante dernières années, le développement des infrastructures de transport dans la région métropolitaine de Montréal a été plus particulièrement marqué par les faits suivants :

De 1959 - 1975

- ouverture de la voie maritime en 1959;
- construction du métro;
- construction du réseau autoroutier métropolitain;
- construction du Pont Champlain et du Pont-Tunnel Lafontaine;
- aéroport de Mirabel (1975);

De 1976 - 1990

- prolongement du métro sur l'Île;
- implantation des systèmes d'épuration des eaux métropolitaines;
- accent mis sur le transport en commun;
- moratoire sur la construction des autoroutes (1977);
- expansion des activités portuaires;
- rationalisation du réseau ferroviaire à partir de 1978;

De 1991 à aujourd'hui

- nouvelles lignes de train de banlieue;
- agrandissement de l'aéroport de Dorval et la rationalisation du transport aérien;
- amélioration du réseau routier et autoroutier;
- déploiement de l'Inforoute gouvernementale.

Historiquement, comme encore aujourd'hui, l'île de Montréal est le lieu de toutes les convergences en matière d'infrastructures de transport. Ainsi, on y retrouve les infrastructures majeures du transport maritime (les installations du port de

Montréal), celles du transport ferroviaire (gare, gares de triage, gare intermodale), celles du transport aérien (Aéroport de Dorval) sans compter les infrastructures routières et de transport en commun (gare de train de banlieue, réseau du métro, terminus d'autobus interurbains).

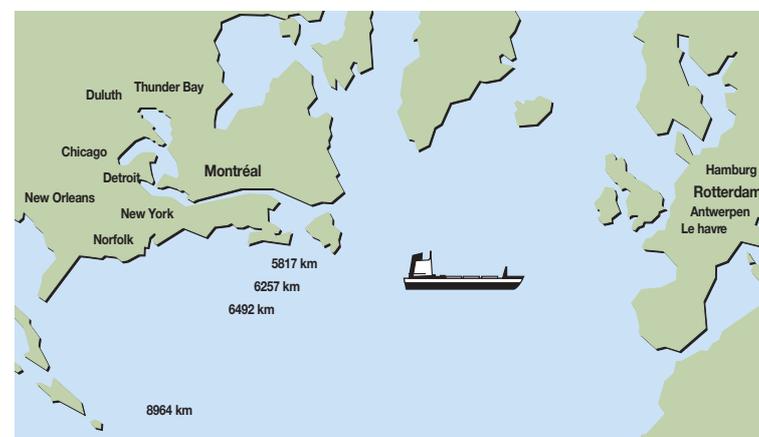
Ces infrastructures se retrouvent, pour la très grande majorité d'entre elles à l'intérieur d'un rayon de 15 kilomètres du centre-ville de Montréal.

Transport maritime

Montréal est née et s'est développée sur le site du premier point de rupture de charge entre les routes maritimes de l'Atlantique nord et celles de l'immense bassin intérieur des Grands-Lacs, qui pénètrent jusqu'au cœur du continent nord-américain, aussi loin que Duluth, au Minnesota, à l'extrémité ouest du lac Supérieur. Le port de Montréal est le port nord-américain le plus rapproché des ports européens.

Figure 4-24

Distance entre les principaux ports nord-américains et l'Europe



Source : Politique de transport maritime et fluvial - Le Québec à la barre, ministère des Transports du Québec, page 4

« L'ensemble Saint-Laurent–Grands Lacs représente un système de navigation intérieure long de 3 700 km de l'Atlantique à la tête des Grands Lacs. Il est navigable à 11,3 mètres de profondeur à longueur d'année et sans écluse jusqu'à Montréal, situé à 1 600 km à l'intérieur du continent. Ce système permet la circulation des océaniques allant de 65 000 t à Montréal, jusqu'à plus de 300 000 t à Sept-Îles. En amont de Montréal, 16 écluses permettent aux laquiers et aux océaniques de 27 000 t (tirant d'eau de 8 mètres) d'atteindre les ports des Grands Lacs, exception faite de la période allant de janvier à la fin de mars. »⁴³

L'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959 a diminué significativement l'importance stratégique du port de Montréal sur cet axe maritime tout en favorisant l'essor du trafic des marchandises. « Ce trafic a augmenté de façon constante jusqu'à la fin des années 1970, passant de moins de 30 Mt à plus de 70 Mt annuellement. De la fin des années 1970 à 1993, les tonnages ont chuté à 40,9 Mt et se sont par la suite stabilisés autour de 50 Mt par année. »⁴⁴

⁴³ Politique de transport maritime et fluvial - Le Québec à la barre, ministère des Transports du Québec, page 1

⁴⁴ idem

Tableau 4-14

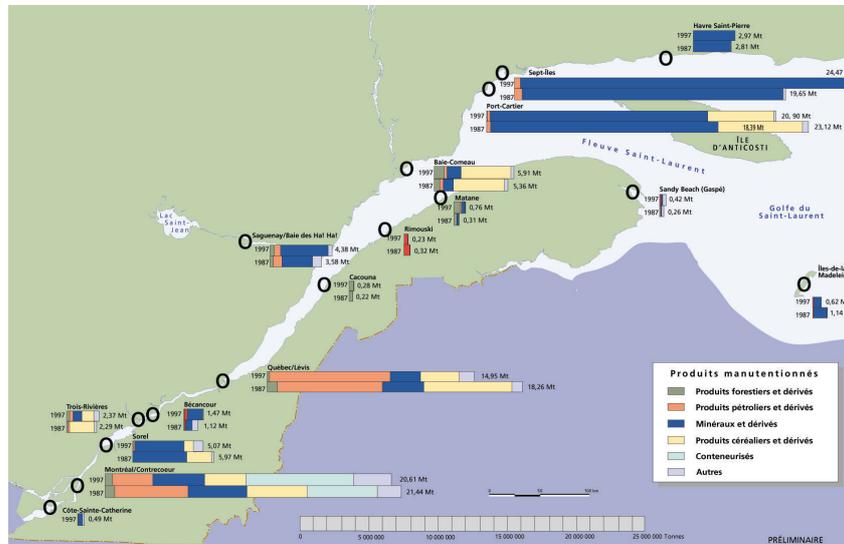
Port de Montréal : Trafic conteneurisé 1992-2001 (tonnes métriques)

Année	Trafic		Croissance
	EVP*	Tonnes	
1992	537 256	5 780 883	-0,20%
1993	598 120	5 947 593	2,90%
1994	728 799	7 073 471	18,90%
1995	726 435	7 141 515	1,00%
1996	852 530	7 948 309	11,30%
1997	870 368	8 217 998	3,40%
1998	932 701	8 697 421	5,80%
1999	993 486	9 147 687	5,20%
2000	1 014 148	9 205 120	0,60%
2001	989 427	8 718 439	-5,30%

*EVP : équivalent d'un conteneur de vingt pieds.
Source : Port de Montréal

Figure 4-25

Tonnage par catégorie de marchandises dans les principaux ports du Québec



Source : Politique de transport maritime et fluvial - Le Québec à la barre, ministère des Transports du Québec

Transport ferroviaire

De par sa position géographique, Montréal a été et demeure un carrefour des échanges entre le centre du continent nord-américain⁴⁵ et l'Europe, deux des zones les plus industrialisées au monde. Montréal est située à la tête nord-est du réseau nord-américain au carrefour de trois grands corridors ferroviaires : le corridor transcanadien (passant par Thunder Bay vers l'ouest canadien), le corridor Québec – Chicago (passant par Toronto et Détroit) et le corridor de la côte est américaine (passant par New York ou Boston vers les autres grandes agglomérations de la côte est).

Figure 4-26

Principaux accès ferroviaires aux différents ports nord-américains



Source : Politique de transport maritime et fluvial - Le Québec à la barre, ministère des Transports du Québec, page 7

Le réseau de voies ferrées totalise 900 kilomètres dans la région métropolitaine. La configuration du réseau fait de l'île de Montréal la plaque tournante du trafic ferroviaire dans l'est canadien.

Les principaux propriétaires et opérateurs ferroviaires, le CN et le CP, se partagent la quasi-totalité du trafic à part égale. Elles assument un rôle de premier plan dans la compétitivité et la desserte du port de Montréal.

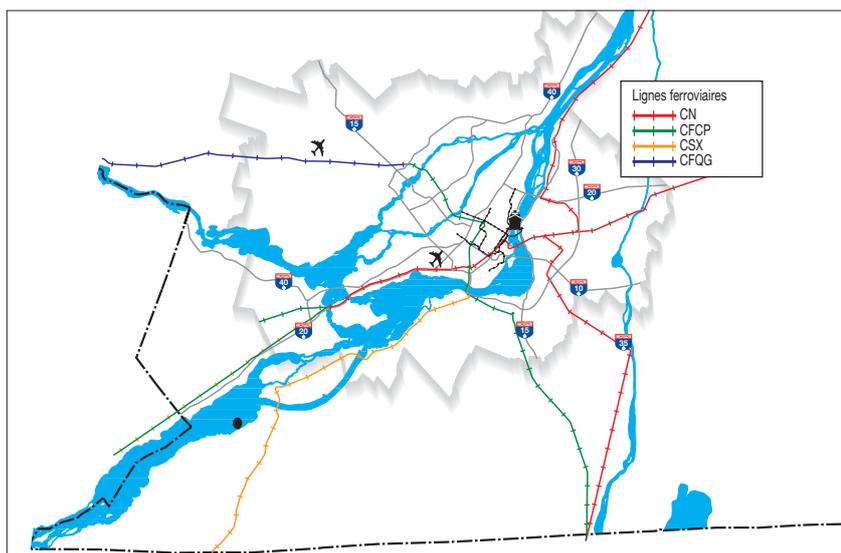
⁴⁵ Au 19^{ème} siècle, le plus court chemin entre San Francisco et l'Europe passait par Montréal, via Sault-Sainte-Marie.

En 1992, le trafic ferroviaire total des marchandises dans la région s'élevait à 15 M de tonnes se répartissant entre les expéditions et les arrivages respectivement à 7,2 Mt et 7,8 Mt.

Débutant en 1978, la rationalisation du réseau ferroviaire québécois a entraîné l'abandon de 1 250 km de voies. La réduction du trafic interne a réduit l'activité des gares de triage montréalaises avec l'abandon de plusieurs d'entre elles (Cours Glen, Vieux-Montréal).

Figure 4-27

Réseau ferroviaire dans la région métropolitaine selon les propriétaires-opérateurs



Source : Service de la géomatique Transports Québec, septembre 2002

Transport aérien

Montréal fut, au début de l'aviation civile commerciale, la principale porte d'entrée internationale du Canada. Depuis les années 70, plusieurs éléments ont modifié le contexte de l'aviation internationale et l'importance relative de Montréal comme plaque tournante du trafic aérien. Les rationalisations effectuées par les compagnies aériennes, suite à la crise du pétrole de 1973 et de la déréglementation du transport aérien, combinées aux perfectionnements technologiques ainsi qu'à l'importance démographique et économique grandissante de Toronto, ont réduit l'attrait de Montréal pour les transporteurs aériens. Par ailleurs, le repositionnement de Montréal comme plaque tournante est freiné par la rationalisation de l'industrie et les choix stratégiques d'Air Canada.

Bien que Montréal soit d'abord et avant tout un marché d'origine et de destination, ce qui lui assure une base locale stable, on observe une augmentation continue du trafic de correspondance depuis la libéralisation des vols internationaux réguliers en 1997. À Montréal-Dorval, ce type de trafic est passé de 9% du trafic global à 17% en 2001.

Le nombre de passagers connaît également une croissance régulière ayant passé de 7,8M à 9,5M entre 1991 et 2001.

Nombre de passagers :	9,5 millions
Vols intérieurs :	42 %
Vols transfrontaliers :	28 %
Vols internationaux :	30 %
	100 %
Montréal-Dorval :	86 %
Montréal-Mirabel :	14 %
	100 %

Le fret aérien est un sous-produit du transport aérien des passagers puisque près de 75% de l'ensemble du fret aérien est transporté dans les soutes des avions pour passagers. En 2001, le volume de fret des deux principaux aéroports montréalais totalisait près de 225 000 tonnes métriques.

Les aéroports de Montréal accueillent 67 transporteurs venant de trois continents, dont 41 transporteurs passagers réguliers, 4 entreprises de vols nolisés et 22 transporteurs tout-cargo. À lui seul, le Groupe Air Canada contribue pour 63% du trafic passagers à Dorval. Ces transporteurs relient Montréal à un nombre important d'aéroports dans le monde soit :

- 30 destinations intérieures (dont 13 au Québec);
- 26 destinations internationales dans 22 pays;
- 28 destinations américaines dans 25 villes.

En mai 2002, « Aéroports de Montréal » présentait sa stratégie visant à permettre à Montréal de jouer pleinement son rôle de plaque tournante du transport passager (international, transfrontalier et intérieur) et de mettre en valeur les actifs importants de Mirabel. Cette stratégie s'appuie sur une spécialisation des plates-formes en fonction de leurs atouts respectifs soit :

- Le transport des passagers constituera la mission première de **Montréal – Dorval** en raison de sa proximité et de son accessibilité, de sa tarification compétitive ainsi que de son organisation interne permettant des temps de correspondance comparables avec ceux des autres grands aéroports passagers d'Amérique du Nord.
- **Montréal – Mirabel** sera développé comme un aéroport industriel, tout-cargo et d'aviation générale, en misant notamment sur son opération 24 heures sur 24, sur la disponibilité de grandes superficies réservées au développement industriel et sur la présence de la Zone de commerce international de Montréal à Mirabel.

Transport routier

Modelé par sa géographie, l'agglomération montréalaise se développant sur un archipel, le réseau routier montréalais est extensif et de forme orthogonale.

Le réseau autoroutier montréalais a été construit essentiellement entre 1958 et 1973, comme le démontre le tableau suivant. En 1977, un moratoire sur la construction des autoroutes a été décrété par le gouvernement du Québec.

Affecté par plusieurs discontinuités qui accentuent les problèmes de congestion dans le noyau central, le réseau routier s'articule selon deux grands axes, l'un est-ouest et l'autre nord-sud, qui à partir du noyau central de la région métropolitaine⁴⁶, rayonnent vers l'est et le nord québécois, l'ouest ontarien et le nord-est américain. Contraints par des traversées de ponts, ces grands axes autoroutiers ne sont pas reliés entre eux par un réseau de contournement, forçant ainsi le trafic, tant intra-régional que de transit (camionnage) à traverser le centre de l'île de Montréal et à emprunter les ponts. Le réseau routier est donc fortement congestionné en période de pointe dans le noyau central métropolitain.

⁴⁶ Le noyau central de la région métropolitaine est constitué du centre de l'île de Montréal (entre les autoroutes 25 à l'est et 13 à l'ouest), de la partie sud de Laval (délimité au sud de l'autoroute 440 entre les autoroutes 25 à l'est et 13 à l'ouest) et par la nouvelle Ville de Longueuil (autoroute 30).

Tableau 4-15

Tableau chronologique de mise en service des autoroutes et sections d'autoroutes de la région de Montréal

Date	Autoroute	Désignation	Tronçon
30/11/58	15	Autoroute des Laurentides	Montréal-Laval
04/09/59	15	Autoroute des Laurentides	Laval-St-Jérôme
25/12/60	40	Boul. Métropolitain (voie élevée)	Boul. Décarie-boul. Pie IX
28/06/62	10	Autoroute des Cantons de l'Est	Pont Champlain-Boul. Taschereau
--/07/63	640	-----	St-Eustache- A-15 des Laurentides
--/11/63	40	Transcanadienne	Montée St-Charles-Boul. Décarie
23/12/63	40	Transcanadienne	Kirkland-fin des voies élevées
01/01/64	15	Autoroute des Laurentides	St-Jérôme-Ste-Adèle
26/11/64	20	Transcanadienne	St-Hyacinthe-St-Hilaire
18/07/65	40	Transcanadienne	Vaudreuil à l'île de Montréal (pont de l'île aux Tourtres)
--/10/65	25	Pont Pie IX doublement	Pont Pie IX- route 344 Terrebonne
--/10/65	40	Boul. Métropolitain	Boul. Pie IX – Anjou
01/12/65	35	-----	A-10 Cantons de l'Est-St-Jean
03/12/65	Rte 132	-----	Candiac- Pont Champlain
03/12/65	Rte 132	-----	Pont Tunnel-Pont Champlain
20/12/65	20	-----	Échangeur Nord-Pont Mercier
22/12/65	10	Autoroute des Cantons de l'Est	Boul. Taschereau-Omerville
--/10/66	25	Pont Pie IX doublement	Route 344-route 125
07/11/66	520	Côte de Liesse	Montréal-Dorval
10/12/66	20	Transcanadienne	St-Hilaire-Pont Tunnel
12/12/66	20	-----	Dorion-Rivière Beaudette
12/12/66	20	Transcanadienne	Pointe-Fortune-Como
17/12/66	15	Ancienne route 9	Candiac-frontière américaine N.Y.
17/12/66	540	Vaudreuil	Raccord A-20 et A-40
13/03/67	25	Pont Tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine	Jacques Cartier-Montréal
13/03/67	25	Montée St-Léonard	Montréal-Anjou
--/04/67	25	Pont Pie IX doublement	Montréal-Laval
21/04/67	10	Autoroute Bonaventure	
25/04/67	15	Autoroute Décarie (4 voies rapides)	Turcot-boul. Métropolitain
25/04/67	20	-----	Échangeur Turcot-Pont Mercier
25/06/67	40	Autoroute Rive-Nord	Anjou-Berthierville
--/10/67	30	Contournement Rive-Sud	Route 116 – A20
01/07/68	15	Autoroute Décarie (6 voies rapides)	Turcot – boul. Métropolitain
30/08/68	40	Autoroute Rive-Nord	Berthierville – route 138
02/11/72	20	Est-Ouest	Turcot – Guy
10/06/73	20	Est-Ouest	Entrée de l'aqueduc
03/08/73	640	-----	A15 des Laurentides – Chemin Gascon route 337

Source : Direction des communications du ministère des Transports du Québec

Transport en commun

Le transport en commun s'articule autour de trois composantes principales:

- a) le métro, dont l'ouverture date de 1966, dessert le noyau central de la région métropolitaine et assure environ la moitié des déplacements par transport en commun dans la région métropolitaine;
- b) les trains de banlieue, qui sont à l'origine des premiers « suburbs » montréalais, comptant cinq lignes, dont trois ont été remises en service depuis peu d'années. Ces cinq lignes ne forment pas encore un réseau bien établi et certains secteurs, notamment l'est métropolitain, ne sont pas encore desservis;
- c) les autobus complètent les infrastructures lourdes (métro et trains de banlieue) et permettent une desserte étendue et beaucoup plus complète du territoire métropolitain.

Bien que le métro ait permis la consolidation et le renforcement des activités socioéconomiques dans le noyau central métropolitain, «l'organisation des réseaux de transport en commun n'est pas vraiment conçue pour les déplacements qui ne sont pas dirigés vers le centre de l'agglomération. Cela vaut autant pour les services d'autobus express que pour le rail. La desserte en direction du centre est particulièrement efficace, mais les destinations hors centre sont difficiles d'accès, à cause des ruptures de charge, qui impliquent un temps d'attente souvent très long, mais aussi parce que le service n'est pas vraiment conçu pour desservir les destinations hors de la zone centrale de l'agglomération. La progressive dispersion des activités n'est donc pas sans conséquences sur les choix modaux : ce n'est qu'en direction du centre (centre-ville ou du centre de l'île) que le transport en commun est concurrentiel à l'heure actuelle. »⁴⁷

⁴⁷ Paul Lewis, Michel Barcelo, Caroline Larrivée avec la collaboration de Daniel Gill « Améliorer la mobilité en aménageant autrement Examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive Rive-Sud », Rapport préparé pour la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, Institut d'urbanisme, Université de Montréal, 14 février 2002

4.4 ÉVOLUTION DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

L'urbanisation et les activités humaines créent des pressions constantes sur l'environnement naturel. Ces pressions, si elles ne sont pas contrôlées, peuvent se traduire par un appauvrissement général de l'environnement : détérioration de la qualité de l'air et de l'eau, disparition des couverts végétaux et des milieux humides, des habitats fauniques.

Dans bien des cas, la connaissance de notre environnement apparaît insuffisante. Bien qu'il existe des bilans locaux et sectoriels, la région manque d'un bilan et d'un suivi environnemental global. Cette situation se ressent notamment dans le domaine, de la caractérisation des milieux humides, de la flore et des habitats fauniques, de l'environnement sonore et de la biodiversité. Malgré certaines informations manquantes, cette section dresse un portrait de la qualité de l'environnement de la région de Montréal : qualité de l'air, qualité des eaux de surface, consommation et qualité de l'eau potable, qualité des sols, matières résiduelles et protection du territoire.

4.4.1 La qualité de l'air

Le Regroupement montréalais pour la qualité de l'air a réalisé, en 1998, une étude⁴⁸ mettant en lumière les différentes sources de polluants, leur évolution et leur impact sur la santé et l'environnement.

Les sources de polluants

L'activité humaine et l'urbanisation sont les causes principales de la pollution atmosphérique en milieu urbain. Cette pollution provient de sources fixes telles que les industries, les commerces, les résidences, ou de sources mobiles comme le transport routier et les polluants lointains transportés par les vents.

Le transport routier est responsable de la majorité des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), de monoxyde de carbone (CO), d'oxyde nitreux (N₂O), d'oxydes d'azote (NO_x) et des composés organiques volatils (COV)⁴⁹. Ces deux derniers composés sont d'ailleurs les précurseurs de l'ozone au sol, responsable du smog. Le transport routier est aussi responsable de l'émission de la moitié des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et de 40% des gaz à effet de serre.

L'activité industrielle est quant à elle responsable d'une partie des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et la principale source de dioxyde de soufre (SO₂). L'activité industrielle est également responsable de plusieurs gaz à effet de serre. L'activité commerciale et de service est responsable, quant à elle, d'une partie des particules totales en suspension; le commerce du carburant par les stations-services génère certains composés organiques volatils (COV).

48 Regroupement montréalais pour la qualité de l'air (RMQA). *Pollution atmosphérique et impact sur la santé et l'environnement dans la région de Montréal*, 1998.

49 Idem, p.ix.

Enfin, le chauffage au bois dans le secteur domestique est une des sources de particules totales en suspension dans l'air. Celles-ci se retrouvent en grande concentration dans certains secteurs résidentiels l'hiver⁵⁰.

Tableau 4-16

Proportion des émissions (en %) par source dans la grande région de Montréal en 1994

Sources	CO	NO _x	TSP	COV	HAP
Fixes	22	16	70	57	50
Mobiles	78	84	30	43	50

Source : RMQA, 1998, tiré de : INRS-Urbanisation. *Le portrait environnemental de l'île de Montréal*. 2000.

L'évolution de la pollution atmosphérique entre 1977 et 1996⁵¹

D'après les échantillonnages réalisés sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal entre 1977 et 1996, on constate une diminution des concentrations moyennes annuelles de polluants gazeux (SO₂, CO, NO), tandis que d'autres concentrations sont principalement stables ou ont connu une légère hausse. Il s'agit d'ailleurs de concentrations associées au smog urbain, soit l'ozone (O₃), le dioxyde d'azote (NO₂) et les COV. Ces composantes dépassent à certaines occasions les normes recommandées par l'Organisation mondiale de la santé. Entre 1995 et 2001, le nombre de jours de smog, où le taux d'ozone est élevé, variait énormément, soit entre 0 et 20 jours selon les années. Dans la région de Montréal, 60% des polluants favorisant le smog peuvent être d'origine transfrontalière (Ontario, États-Unis).

Les particules totales en suspension (TSP) montrent une tendance à la baisse. Les PM10 (particules de moins de 10 microns) n'ont pas suffisamment diminué au cours de la période d'étude pour pouvoir identifier une tendance à la baisse. En effet, l'échantillonnage des PM10 a débuté en 1992 sur le territoire de la CUM et il est difficile d'élaborer une véritable tendance sur une aussi courte période de temps.

Les concentrations de sulfates (SO₄²⁻) présentent également une tendance à la baisse aux cours des vingt dernières années. Les concentrations les plus élevées demeurent localisées à proximité du centre-ville et de l'échangeur Décarie. Les sulfates et les acides sulfurique (H₂SO₄) proviennent de la combustion de carburants et sont responsables des pluies acides. Bien que les concentrations de sulfates acides aient diminué, l'acidité des dépôts n'a pas diminué. Le pH annuel moyen des précipitations dans la région de Montréal est de 4,4, soit 18 fois plus élevé que le pH des précipitations en équilibre dans l'atmosphère.

50 INRS Urbanisation, *Le portrait environnemental de l'île de Montréal*, 2000, p.39.

51 Regroupement montréalais pour la qualité de l'air (RMQA). *Pollution atmosphérique et impact sur la santé et l'environnement dans la région de Montréal*, 1998, p. 146-151.

Évalué par le GIEC (Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'évolution du Climat), les gaz à effet de serre d'origine anthropique (CO₂, méthane – CH₄, N₂O, vapeur d'eau, etc.) et les substances appauvrissant la couche d'ozone stratosphérique (SACOS) tels que le CFC-12, le HCFC-22 et le CF₄, sont des conséquences directes de l'activité industrielle et sont en croissance depuis un certain nombre d'années. Le transport est responsable de 42% de l'émission des gaz à effet de serre, alors que le secteur industriel est responsable de 18% de l'émission de ces gaz⁵². Au-dessus de la région de Montréal, l'amenuisement de la couche d'ozone atteint 14% en dessous de la normale de concentration, ce qui est comparable à la moyenne canadienne.

L'ozone relié à la problématique du smog urbain pourrait avoir un impact sur l'agriculture. Les études (R.M.Q.A., *Pollution atmosphérique et impacts sur la santé*, 1998) démontrent pour la région de Montréal une baisse de productivité, un ralentissement de la photosynthèse et du rythme de croissance des plantes, une plus grande vulnérabilité au stress biotique et abiotique et un accroissement de la susceptibilité au froid.

Les polluants allergènes

Le pollen de l'herbe à poux est le principal polluant allergène dans la région de Montréal⁵³. Des échantillons de pollen ont été prélevés sur le territoire de Montréal de 1977 à 1995. Les résultats montrent qu'entre 1977 et 1982, il y a eu une diminution de la concentration de grains de pollen de l'herbe à poux. Entre 1982 et le milieu des années 1990, les concentrations se sont stabilisées, mais l'indice est toujours considéré comme passable⁵⁴. Les différents facteurs contribuant à faire varier les indices polliniques sont les conditions météorologiques, l'urbanisation et l'accroissement de terrains vacants. Sans oublier ces campagnes d'irradiation des municipalités qui faute de moyens sont marquées de quelques ratées.

Constats

Ainsi, durant la période 1977-1996, la concentration de certains polluants a diminué, d'autres sont restés stables et d'autres ont augmenté. Certains secteurs de la région sont plus affectés que d'autres dont la Ville de Montréal. Par ailleurs, la production porcine et de volailles à grande échelle représente la principale source de pollution en milieu agricole, principalement sur la Rive-Nord alors que le transport routier (automobiles et camions) influence grandement la qualité de l'air en milieu urbain. D'après les études origine-destination de la Société de transport de Montréal, le nombre de déplacements tend à augmenter sur le territoire de la région de Montréal. La croissance du transport par voie routière constitue donc une menace importante pour la qualité de l'air et particulièrement pour la réduction de l'effet de serre.

52 INRS- Urbanisation, *Le portrait environnemental de l'île de Montréal*, 2000, p.38.

53 Regroupement montréalais pour la qualité de l'air (RMQA). *Pollution atmosphérique et impact sur la santé et l'environnement dans la région de Montréal*, 1998.

54 Idem, pp.142-144

4.4.2 Les eaux de surface

Les enjeux dans l'archipel de Montréal

Le fleuve Saint-Laurent fait partie d'un des plus grands bassins versants d'eau douce au monde. Dans la région de Montréal, les Grands Lacs contribuent à 80% du débit du Saint-Laurent. Mais, ses écosystèmes sont vulnérables aux menaces environnementales de toutes sortes. Qu'elles soient anthropiques ou naturelles, ces menaces sont diverses (rejet de polluants, changements climatiques, variation des niveaux d'eau, érosion des rives, disparition de milieux, etc.) et exercent une pression constante sur l'ensemble des ressources du Saint-Laurent.

Confronté à toutes ces menaces, le gouvernement du Québec, par sa Politique nationale de l'eau, a identifié deux axes majeurs pour le Saint-Laurent :

- « Reconnaître un statut particulier au Saint-Laurent, afin de rendre compte de l'importance de sa valeur intrinsèque pour les Québécois et les Québécoises »;
- « Mettre en œuvre la gestion intégrée du Saint-Laurent ».

Ainsi, les actions ponctuelles devraient maintenant être canalisées vers une vision commune et des actions intégrées. Les principaux enjeux auxquels seront confrontés l'ensemble des partenaires de la région de Montréal sont identifiés dans la Politique nationale de l'eau. Au-delà de la participation du public, les enjeux décrits ci-dessous sont multiples et touchent aussi bien à des éléments de connaissance du territoire que des aspects de protection, de prévention et de mise en valeur du milieu :

- La protection et restauration des rives du littoral, des plaines inondables et des milieux humides;
- La protection et la restauration des habitats et la protection des espèces et de la biodiversité;
- La protection des sources d'approvisionnement (quantité et qualité) en eau potable;
- La poursuite des efforts de dépollution urbaine, industrielle et agricole;
- L'adaptation par rapport aux changements climatiques et à la variation des niveaux d'eau;
- La mise en œuvre d'une stratégie de navigabilité durable;
- Le développement et la mise en valeur des ressources;
- Le développement d'un réseau d'accès public à l'eau, de zone de baignade et d'activités récréotouristiques.

Les principaux enjeux liés au Saint-Laurent vont avoir une incidence, à divers niveaux, sur la gestion de l'eau de l'archipel de Montréal. L'accessibilité et les activités récréotouristiques associées à l'eau seront largement favorisées. Aujourd'hui, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) possède un fort potentiel récréotouristique riverain, puisque de nombreux espaces publics y sont aménagés. D'ailleurs, la pêche sportive, le nautisme (voile, planche à voile, ski nautique, canot, kayak, etc.), la baignade, les randonnées pédestres et en vélo dans plusieurs parcs et les activités liées à l'observation de la nature sont pratiqués sur les rives et les cours d'eaux de la région.

Cependant, certains efforts restent à faire afin de maximiser le potentiel récréotouristique des plans d'eau de la CMM. Par exemple, les sites et infrastructures nécessaires à la pratique du nautisme ne satisfont pas à la demande dans certains secteurs. Seulement quatre plages publiques sont reconnues officiellement dont trois sur l'île de Montréal (Bois-de-l'Île-Bizard, Parc des Îles et Cap Saint-Jacques) et une ailleurs sur le territoire (parc d'Oka). La qualité de l'eau expliquerait principalement ce nombre limité de plages.

En 2002, la CMM a relancé le projet du Grand Montréal bleu et vert. Une somme de près de six millions de dollars a permis par vocation de financer les projets favorisant l'accès à l'eau et aux berges. En plus du Saint-Laurent, les grands plans d'eau de la région montréalaise sont également ciblés par ce programme, lequel permet la réalisation de projets de conservation et de mise en valeur des berges, des îles et des plans d'eau ainsi que la revitalisation des quartiers en rive.

Les prises d'eau et de rejet

Les sources d'approvisionnement en eau des municipalités de la CMM sont nombreuses. Les principales sources couvrent l'ensemble du réseau hydrographique de la région, soit le Fleuve Saint-Laurent, le lac des Deux Montagnes, le lac Saint-Louis, les rivières des Mille Îles, des Prairies et l'Assomption, les Bassins de La Prairies, le canal Beauharnois et la rivière des Outaouais (seule la ville de Vaudreuil-Dorion s'approvisionne dans cette dernière).

D'autre part, les zones de rejets des eaux usées traitées ou non traitées des municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal comprennent principalement le Fleuve Saint-Laurent, le lac des Deux-Montagnes, le lac Saint-Louis, les rivières des Mille Îles, des Prairies et l'Assomption, le lac Saint-Louis et les Bassins de La Prairie.

4.4.3 La qualité des eaux de surface

Une étude⁵⁵ menée par la Communauté urbaine de Montréal (CUM) et le ministère de l'Environnement du Québec en 2001 démontre une amélioration générale des eaux autour de l'île de Montréal depuis les vingt dernières années. Cette amélioration est le résultat de la mise en place des principaux équipements d'assainissement depuis le début des années 1980. Les lieux propices aux activités en contact avec l'eau ont augmenté, mais de nombreux secteurs demeurent non recommandés.

L'étude de la CUM a permis d'évaluer la qualité bactériologique de l'eau dans 64 stations historiques situées dans la rivière des Prairies, le lac Saint-Louis, le bassin de Laprairie, le fleuve Saint-Laurent et le port de Montréal. Les paramètres analysés sont notamment les coliformes fécaux, le phosphore et les matières en suspension.

De façon générale, au cours de la période d'étude, soit de 1973 à 2000, on constate des baisses significatives de coliformes fécaux dans plusieurs secteurs. Par contre, on observe une augmentation dans la rivière des Prairies et en aval des deux émissaires de la station d'épuration de la CUM.

Les rejets municipaux et les débordements en temps de pluie sont identifiés comme étant les principales causes de la contamination des eaux à ces endroits. En ce qui a trait aux conduites d'eaux usées, l'étude du Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (CERIU) conclut que leur état est satisfaisant⁵⁶. Toutefois, le niveau global de performance du réseau est difficilement évaluable puisque l'état des conduites est inconnu sur plus du tiers du réseau. Ainsi, sur le kilométrage connu, 9% du réseau (277 km) présente un niveau d'infiltration intolérable et un niveau de détérioration nécessitant des interventions majeures. Les conduites en mauvais état sont celles installées entre 1961 et 1975. Notons par ailleurs que seulement 4% des conduites connues présentent des problèmes de refoulement; par contre, ces problèmes peuvent avoir des conséquences majeures et entraîner des impacts environnementaux et financiers importants.

En plus des rejets municipaux et des débordements en temps de pluie, les rejets industriels dans les réseaux d'égout municipaux, l'utilisation des pesticides, herbicides et fertilisants par les exploitants agricoles, de même que les rejets directs de lisier dans l'environnement sont identifiés comme étant une source notable de pollution de l'eau.

La rivière des Prairies

La rivière des Prairies a connu une amélioration de la qualité de ses eaux d'abord du côté de la CUM au début des années 1980 et plus récemment du côté de Laval. Toutefois, à la hauteur du ruisseau La Pinière, en aval de la rivière, la qualité des eaux est inacceptable et ne permet pas les activités en contact avec l'eau. La qualité de l'eau dans ce secteur devrait néanmoins connaître une amélioration en raison de la mise en service de la station d'épuration dans l'est du territoire lavallois. Les débordements des réseaux d'égout unitaires des municipalités de Montréal et Laval sont les principales causes de contamination par les coliformes fécaux et par le phosphore.

Le lac Saint-Louis

Le lac Saint-Louis a connu une amélioration de la qualité de l'eau à la suite des ouvrages d'interception des eaux usées dans le secteur sud-ouest de l'île de Montréal. Par temps sec, la qualité de l'eau varie de bonne à très bonne entre Sainte-Anne-de-Bellevue et Lachine, rendant possible les activités de contact avec l'eau par endroit. Par contre, par temps de pluie, la qualité de l'eau dépasse les normes de qualité.

Le bassin de Laprairie et fleuve Saint-Laurent

Une amélioration constante de la qualité est observée depuis le début des années 1990 depuis l'île des Sœurs jusqu'à l'île Sainte-Thérèse. Les activités de contact avec l'eau sont possibles par temps sec dans ces secteurs.

Le fleuve Saint-Laurent en aval des émissaires de la station d'épuration de la CUM

Les résultats des échantillonnages présentent une contamination importante des eaux pour la zone d'influence du panache des rejets. Cette zone s'étend de l'extrémité est de l'île de Montréal jusqu'au lac Saint-Pierre. En effet, le nombre de coliformes fécaux est en hausse de même que les teneurs en azote ammoniacal. Par contre, on observe une baisse significative des matières en suspension, du phosphore et de la turbidité. La qualité de l'eau ne rend pas possibles les activités de contact avec l'eau.

55 Communauté urbaine de Montréal et Environnement Québec, *La qualité des eaux autour de l'île de Montréal, 1973-2000*, 2001.

56 Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines, *Bilan de l'état des infrastructures de base dans la région métropolitaine de recensement de Montréal*, avril 1998.

La rivière des Mille-Îles

Les rejets urbains sont la principale cause de contamination de la rivière des Mille-Îles. Les travaux d'assainissement dans les municipalités ont été complétés, ce qui permet de traiter les eaux usées de l'ensemble de la population. Toutefois, en 2001, le MENVQ constate que les débordements des réseaux d'égout, en temps de pluie, des quartiers de Laval-Ouest et de Sainte-Rose à Laval viennent encore compromettre la qualité de l'eau de la rivière⁵⁷.

Constats

En conclusion, la qualité des eaux de la région de Montréal s'est améliorée de façon générale au cours des vingt dernières années, au point de redonner leur place aux activités de contact avec l'eau en plusieurs endroits du territoire. Cependant, les secteurs situés en aval des rivières et de l'archipel présentent encore de graves problèmes de contamination, surtout du fait des rejets municipaux et des débordements en temps de pluie. La station d'épuration de Laval (Lapinière) devrait contribuer à améliorer la situation de la rivière des Mille-Îles.

4.4.4 La consommation et la qualité de l'eau potable

Les eaux de surface alimentent en eau potable près de 100% de la population de Montréal. Selon le ministère de l'Environnement, entre 1989 et 1994, la qualité des eaux de consommation dans la région de Montréal a été généralement bonne⁵⁸.

Sur l'île de Montréal, on retrouve sept usines de filtration, soit deux sur le territoire de l'ancienne ville de Montréal et une sur le territoire des anciennes villes de Pointe-Claire, Pierrefonds, Dorval, Lachine et Sainte-Anne-de-Bellevue. Les eaux brutes (eaux provenant d'un cours d'eau) des usines de filtration de l'ancienne ville de Montréal seraient de meilleure qualité que celles des autres usines. Ces dernières utilisent des procédés plus complets, contrairement à celles de Montréal qui utilisent des procédés conventionnels compte tenu de la nature de l'eau.

Selon les données recueillies par le gouvernement du Canada⁵⁹, au cours des dix dernières années, la consommation quotidienne moyenne d'eau potable sur le territoire de la CMM a augmenté de 4,5%. Le secteur commercial a connu la plus forte hausse suivi du secteur domestique. Malgré cette hausse du secteur domestique, la consommation totale d'eau par habitant a connu une baisse au cours de la même période. Ainsi, en 1999, on enregistrait une consommation moyenne d'eau potable de 0,89 m³/habitant/jour contre 0,92 en 1989. La consommation d'eau dans la région de Montréal est la plus élevée des agglomérations urbaines de l'Amérique du Nord.

Les pertes d'eau représentaient en 1989 le tiers de la consommation d'eau, soit près de 920 000 m³/jour. En 1999, ces pertes représentaient 24% de la consommation d'eau totale (691 000 m³/jour). Bien que cette amélioration soit significative, il n'en demeure pas moins que les pertes sont considérables comparativement à l'ensemble du Canada où les pertes d'eau potable sont évaluées à 13%. Le tableau suivant présente la répartition de la consommation d'eau selon les usages pour les années 1989 et 1999.

57 Ministère de l'Environnement du Québec, (www.menv.gouv.qc.ca).

58 INRS- Urbanisation, Le portrait environnemental de l'Île de Montréal, 2000, p.38.

59 Données sur l'utilisation et la tarification municipale de l'eau; toutes les municipalités canadienne avec une population de plus de 1 000 habitants, Environnement Canada.

Tableau 4-17

Répartition de la consommation d'eau par usage, 1989-1999

	Domestique	Commercial et institutionnel	Industriel	Autres *
1989	40 %	11%	16%	33%
1999	46 %	14%	16%	24%

Source : Données sur l'utilisation et la tarification municipale de l'eau; toutes les municipalités canadienne avec une population de plus de 1 000 habitants, Environnement Canada

* Fuites dans le réseau et autres usages

Le CERIU s'est penché sur la problématique des infrastructures de base dans la région métropolitaine de Montréal⁶⁰. 7% du réseau, soit 291 km, présente une haute fréquence de bris. Les conduites les plus à risque sont celles construites entre 1945 et 1975. Si le rythme actuel de remplacement des conduites est maintenu, l'état du réseau est susceptible de se dégrader rapidement.

Ainsi, la qualité de l'eau potable est généralement bonne, mais sa consommation est encore trop élevée lorsque l'on compare la région de Montréal aux autres agglomérations d'Amérique du Nord. Les déficiences du réseau, la consommation des ménages, des commerces et des industries sont en cause.

4.4.5 La qualité des sols

Sur le territoire de la CMM, il y a 2 059 terrains enregistrés au répertoire des terrains contaminés du ministère de l'Environnement du Québec⁶¹. Les terrains ont fait l'objet d'une caractérisation et sont classés selon trois niveaux : A, B et C. Seuls les terrains de niveau B et C sont répertoriés, le niveau A étant le niveau le plus faible quantifiable. Les terrains de niveau B représentent le seuil maximal pour des terrains à vocation résidentielle, institutionnelle et récréative. Les terrains de niveau C représentent la limite maximale pour les terrains à vocation commerciale et industrielle. Ce répertoire exclut les sites où l'on retrouve des dépôts de résidus industriels.

Les lieux d'élimination des résidus industriels sont quant à eux répertoriés par le Groupe d'Études et de restauration de Lieux d'Élimination de Déchets Dangereux (GERLED)⁶². Ainsi, en 1984, le GERLED inventorie 107 terrains contaminés comprenant les régions de Montréal, Laval, Montérégie, Lanaudière et Laurentides. Entre 1984 et 1997, le nombre de terrains contaminés a augmenté pour atteindre 136 sur le même territoire. Les terrains du GERLED sont catégorisés selon trois niveaux : 1, 2 et 3. Les terrains de classe 1 comportent un risque pour la santé publique ou un potentiel de risque élevé pour l'environnement. Les terrains de classe 2 comportent un risque moyen pour l'environnement ou un faible risque pour la santé publique. Finalement, les terrains de classe 3 présentent un faible potentiel de risque pour l'environnement.

⁶⁰ Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines, *Bilan de l'état des infrastructures de base dans la région métropolitaine de recensement de Montréal*, avril 1998.

⁶¹ Ministère de l'Environnement du Québec, Répertoire des terrains contaminés (mise à jour fréquente).

Tableau 4-18

Classification des terrains contaminés GERLED dans les régions de Montréal, Laval, Lanaudière, Laurentides et Montérégie, 1997

	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Total
Montréal	4	11	29	44
Laval	1	4	5	10
Lanaudière	4	2	2	8
Laurentides	4	8	6	18
Montérégie	11	24	21	56
Total	24	49	63	136

Source : Ministère de la Faune et de l'Environnement, *Inventaire des lieux d'élimination de résidus industriels GERLED – évolution depuis 1983 et l'état actuel*, 1998.

Les terrains contaminés constituent un obstacle localisé au développement, en raison notamment des coûts élevés de décontamination. La décontamination des sites permettrait de rendre accessible des terrains en milieu urbain. Depuis quelques années, le gouvernement du Québec a injecté plusieurs millions de dollars dans la réhabilitation de terrains contaminés par le biais du programme revivals. De plus, un nombre important de sites pétroliers a été décontaminé dans la région de Montréal, favorisant la réutilisation. Par ailleurs, si la situation actuelle doit être gérée, des efforts de prévention pourraient éviter des dégradations supplémentaires.

4.4.6 Les matières résiduelles

Les données sur les matières résiduelles dans la région de Montréal doivent être utilisées avec précaution. Les résultats sont contradictoires d'une source à l'autre. La cueillette et l'enfouissement des matières résiduelles sont gérés par des entreprises privées et il est difficile d'évaluer l'exactitude des résultats.

En 1989, le Québec adopte une Politique de gestion intégrée des déchets solides. Cette première politique a pour but de réduire de 50% d'ici l'an 2000 les déchets envoyés à l'élimination. Les données disponibles pour le Québec montrent toutefois qu'en 1999 la réduction des matières résiduelles éliminées a atteint 10,8%, ce qui est loin de l'objectif initial de 50%⁶³.

En 1989, au Québec, la quantité de matières résiduelles éliminées est de 5,7 millions de tonnes sur une quantité générée de 7 millions de tonnes. Ainsi, un peu moins de 1,3 million de tonnes de matières résiduelles sont mises en valeur. Dix ans plus tard, la quantité de matières résiduelles générées est de 8,3 millions de tonnes, alors que la quantité éliminée est de 5,3 millions de tonnes. Même si cela

⁶² Ministère de la Faune et de l'Environnement, *Inventaire des lieux d'élimination de résidus industriels GERLED – évolution depuis 1983 et l'état actuel*, 1998.

⁶³ Ministère de l'Environnement du Québec (www.menv.gouv.qc.ca).

représente plus de 3 millions de tonnes de matières résiduelles mises en valeur, soit plus du double qu'en 1989, le taux de réduction à l'élimination n'est que de 10,8%.

La Politique de gestion intégrée des déchets solides a également pour objectif de « rendre les activités d'élimination plus sécuritaires ». Cependant, seules les nouvelles installations implantées après 1993 respectent de nouvelles normes de sécurité; les normes pour les sites déjà existants n'ont pas été revues.

La nouvelle Politique québécoise sur la gestion des matières résiduelles a été mise en place en 1999 par le ministère de l'Environnement. Cette politique vise notamment la réduction de la quantité de matières résiduelles à éliminer, la promotion de la récupération et la valorisation des matières résiduelles. L'objectif général de la politique se traduit par la mise en valeur de 65% des matières résiduelles. La gestion locale reviendra aux municipalités régionales de comté, avec la mise en place d'un plan de gestion de matières résiduelles.

Les efforts de réduction dans la production et d'augmentation dans la réutilisation des matières résiduelles doivent être poursuivis, la région de Montréal étant en retard sur ce plan. Par ailleurs, sur le plan de la disposition des déchets, la capacité d'un grand nombre de sites est à leur limite d'exploitation, sans oublier que plusieurs sites se trouvent à l'extérieur de la région à de grande distance des zones de consommation.

4.4.7 La protection du territoire

Les milieux naturels et le couvert végétal

L'urbanisation du territoire ainsi que les activités en milieu agricole ont des impacts sur le couvert végétal de la région de Montréal⁶⁴. La perte du couvert forestier en milieu agricole est le résultat de l'extension de la grande culture, de l'horticulture sur sol sablonneux, de l'épandage de lisier de porcs, de l'impact des pesticides sur les bois. En milieu urbain, les pertes sont associées à l'expansion du territoire urbain, à l'utilisation d'espaces en friche à des fins autres que des espaces verts, à la réaffectation de parcs et les espaces hautement artificialisés comme les golfs.

Entre 1986 et 1994, la région de Montréal aurait perdu près de 13 324 hectares de couvert végétal (friche, bois et forêt), soit une moyenne annuelle de 1 665 hectares. Entre 1994 et 2001, la perte du couvert forestier (bois et forêt) représente 3 400 hectares en zone agricole et 4 350 en zone blanche. Au cours de cette même période, c'est la Rive-Nord qui a connu les plus fortes pertes avec 4 325 hectares de boisés.

64 Comité interministériel sur les espaces boisés et naturels, *Stratégie de mise en valeur des espaces verts dans le suivi du cadre d'aménagement métropolitain – Peuplement, bois et forêt*, janvier 2002.

65 Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, *Les espaces verts et bleus du Grand Montréal : un impératif pour l'avenir*, septembre 1992.

L'urbanisation du territoire a également eu des conséquences sur les milieux humides et riverains. Les pertes de ces milieux sont telles qu'il ne reste aujourd'hui que 15% des milieux humides du début du siècle. Ces pertes ont des conséquences sur les habitats fauniques et sur la capacité d'auto-épuration des eaux⁶⁵.

Les défis à relever en ce qui a trait aux espaces boisés et aux milieux humides sont :

- la préservation de l'intégrité écologique des milieux;
- la conservation du patrimoine boisé et naturel;
- le développement de milieux en harmonie avec les écosystèmes;
- l'accessibilité au public.

Les zones inondables

Sur un autre niveau, les gouvernements du Québec et du Canada protègent les plaines inondables par l'adoption de la convention relative à la cartographie et à la protection des plaines d'inondation et au développement durable des ressources en eau. Cette convention a permis de cartographier la plaine inondable des principaux cours d'eau de la région de Montréal. Des mesures réglementaires ont été adoptées au début des années 1980 par le biais des schémas d'aménagement, afin de contrôler tous les travaux dans les zones de crues de récurrence vingt ans et cent ans. Cette intervention a permis de protéger plusieurs milieux riverains et de réduire les risques associés aux inondations. Cependant, la cartographie des risques d'inondation est inégale sur le territoire de la CMM. Certains tronçons de cours d'eau ne sont pas cartographiés, alors qu'il existe plusieurs incohérences cartographiques. Aujourd'hui, les zones inondables sont de juridiction provinciale et la politique de protection des rives du littoral et des plaines inondables encadre les interventions.

Le milieu agricole

Le territoire agricole de la RMR a perdu 26 781 hectares entre 1981 et 1996. En 1996, il correspond à 53,8% de la superficie totale (58 % pour la CMM) alors qu'en 1981 il en représente 60,5%. Durant cette période, l'urbanisation a exercé ses pressions sur le territoire agricole⁶⁶.

Entre 1971 et 1996, on a pu observer une diminution de la superficie totale des fermes sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. En effet, au cours de cette période, la surface agricole a connu une perte de près 7 000 hectares. La superficie des terres en culture a quant à elle connu une augmentation de l'ordre de 6 250 hectares⁶⁷.

66 Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, juin 2001.

67 Statistique Canada, Recensement agricole, 1971 et 1996.

Les aires protégées

Le territoire de la CMM compte 57 aires protégées couvrant 187,8 km²⁶⁸. Parmi ce nombre, 20 sont localisées sur l'île de Montréal. Les aires protégées de la CMM sont essentiellement des habitats fauniques, des parcs québécois ou des refuges d'oiseaux migrateurs. L'archipel de Montréal compte 42 des 57 aires protégées du territoire, correspondant à 144,5 km². À l'intérieur des terres, les grands espaces protégés sont notamment les monts Mont-Royal, Saint-Hilaire et Saint-Bruno.

Selon le *Répertoire des aires protégées et des aires de conservation gérées au Québec*, avant 1971, le territoire de la CMM comptait six aires protégées couvrant 52,6 km² (différents secteurs du mont Saint-Hilaire, le parc d'Okla, le parc du Mont-Royal et les Îles-aux-Hérons). La période 1972-1981 a permis de protéger huit territoires pour une superficie totale de 22,5 km². Parmi ces nouvelles aires protégées on retrouve les premiers parcs régionaux de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal, notamment le Bois-de-Liesse et le Cap Saint-Jacques.

La période suivante, soit de 1982 à 1991, a permis de créer 12 nouvelles aires protégées, pour une superficie totale de 25,8 km². On y compte entre autres un certain nombre d'îles de l'archipel de Montréal, mais également le parc du mont Saint-Bruno, les Îles-de-Boucherville et le Bois-de-Saraguay.

Depuis 1991, 13 aires protégées, constituées essentiellement d'îles, ont été créées. La superficie totale de ces aires est de 8,6 km².

L'université McGill protège également un milieu naturel au mont Saint-Hilaire (11 km²), reconnu par l'UNESCO comme réserve mondiale de la biosphère.

Enfin, un grand nombre d'habitats fauniques ont été protégés aux cours des dernières années. Ces aires se caractérisent par des concentrations d'oiseaux aquatiques. Elles sont localisées principalement dans le lac des Deux-Montagnes et le lac Saint-Louis. Ces aires couvrent 78,1 km².

Les aires protégées représentent ainsi 4,3% de la superficie totale de la Communauté métropolitaine de Montréal. Le tableau suivant démontre leur répartition sur le territoire de la CMM.

Tableau 4-19

Répartition des aires protégées sur le territoire de la CMM

	Superficie (km ²)	Nombre d'aires protégées ¹	Superficies protégées ¹	Proportion protégées ¹
Rive-Sud	2 038	29	69,38	3,4%
Île de Montréal	625	20	37,64	6%
Laval	297	2	0,59	0,22%
Rive-Nord	1 435	6	56,86	3,4%
Total CMM	4 365	57	164,47	4,3%

¹ L'habitat faunique du centre du lac St-Louis, qui compte 25 km², n'est pas répertorié étant donné qu'il chevauche le territoire de la Rive-Sud et de l'île de Montréal.
Source : Direction régionale de Montréal, ministère de l'Environnement du Québec, *Stratégie québécoise sur les aires protégées, Rapport synthèse du groupe de travail ad hoc milieu urbain et périurbain*, mai 2001.

Le groupe de travail de la Stratégie québécoise sur les aires protégées a identifié des orientations et des objectifs relatifs aux aires protégées. En voici quelques-uns :

- reconnaître les grands paysages de la région métropolitaine de Montréal;
- assurer une répartition équitable des aires protégées sur l'ensemble du territoire;
- assurer l'accessibilité des aires protégées pour la population.

Constats

Ainsi, on peut conclure que les milieux naturels ont beaucoup régressé dans la région avec l'urbanisation et le développement de l'agriculture. Ces milieux continuent à être menacés, des efforts de protection sont en place, mais doivent être accélérés, particulièrement en ce qui concerne les grands ensembles, de façon à maintenir l'intégrité écologique et aussi la biodiversité. Sous cet angle, une approche de réseau est de nature à assurer une continuité dans les corridors verts.

⁶⁸ Direction régionale de Montréal, ministère de l'Environnement du Québec, *Stratégie québécoise sur les aires protégées, Rapport synthèse du groupe de travail ad hoc milieu urbain et périurbain*, mai 2001.

5.

**La région
métropolitaine
de Montréal :
réactions
et perceptions**



La région de Montréal : réactions et perceptions

Les sections précédentes du rapport ont permis d'établir le positionnement de la région de Montréal dans le contexte nord-américain et les causes qui le soutiennent.

Les faits établis sur la base des données analysées reflètent-ils toutes les nuances de la réalité montréalaise ? Compte tenu de la vitalité apparente de Montréal dans plusieurs domaines, la vérité serait-elle ailleurs dans un ensemble de facteurs impondérables ?

Pour répondre à ces interrogations, il a été jugé utile d'interviewer diverses personnalités de la communauté montréalaise afin d'obtenir leurs commentaires et réactions aux conclusions de l'analyse. Six groupes de discussion composés d'une dizaine de citoyens choisis de façon à représenter équitablement les diverses couches de la société ont aussi été mis à contribution. La méthode des interviews et des groupes de discussion a ses limites, mais elle a aussi l'avantage d'humaniser la perspective et d'introduire certaines nuances qui sont absentes des données statistiques.

Les échanges ont été axés sur l'appréciation des forces et les faiblesses de Montréal par rapport à une vaste gamme de sujets jugés essentiels à la définition d'un portrait fidèle de Montréal. Ces réactions et perceptions, émises par des citoyens et des témoins de la vie montréalaise, sont rapportées comme ce qu'elles sont : des commentaires bruts, des opinions, des témoignages, à l'occasion des cris du cœur. Elles contribueront, sans doute, à alimenter le débat sur les enjeux et les défis auxquels est confronté la région de Montréal et qui serviront d'assise à la stratégie de développement de la CMM.

Le compte-rendu des échanges comprend deux grandes sections :

- celle des propos et opinions des entrepreneurs, créateurs, intellectuels et bâtisseurs
- et celle des six groupes de discussion.

Pour les deux groupes, les sujets et opinions sont présentés sous les rubriques « commentaires positifs » et « commentaires négatifs ».

5.1 LA PERCEPTION DES ENTREPRENEURS, CRÉATEURS, INTELLECTUELS ET BÂTISSEURS

Voici la liste des personnes rencontrées (dans l'ordre chronologique des entrevues) :

- Alain Simard, président d'Équipe Spectra et président fondateur du Festival International de Jazz de Montréal,
- Pierre-Marc Johnson, avocat et ancien Premier ministre du Québec,
- Serge Saucier, homme d'affaires et ancien président de Raymond, Chabot, Martin, Paré,
- Denys Arcand, cinéaste,
- Roger D. Landry, homme d'affaires et ancien président et éditeur de La Presse,
- Jean Coutu, président fondateur du Groupe Jean Coutu,
- Henry Mintzberg, professeur de management à l'Université McGill et à l'Insead à Fontainebleau,
- Sylvie Gendreau, présidente de Sylvie Gendreau Communications,
- Claude Gosselin, directeur du Centre international d'art contemporain de Montréal,
- Irène F. Whittome, artiste,
- Bernard Lamarre, président du conseil d'administration de la Société du Vieux-Port de Montréal,
- Gilbert Rozon, président fondateur du Festival Juste pour Rire,
- Michel Trudel, président de Location Michel Trudel et de Mel's Cité du Cinéma,
- Claude Benoît, présidente et chef de la direction de la Société du Vieux-Port de Montréal,
- Son Éminence le cardinal Jean-Claude Turcotte, archevêque de Montréal.

De manière générale, les personnes interrogées trouvent que la région de Montréal, de par sa personnalité distincte, son style européen, son esprit créatif, son développement artistique, sa qualité de vie, son caractère biculturel et sa réalité linguistique, forme une société « atypique » que l'on peut difficilement classer ou comparer par rapport aux autres agglomérations métropolitaines du Canada et des États-Unis.

Même s'il est parfois difficile de mettre des mots sur cette « fameuse différence », les gens consultés n'hésitent pas à citer la qualité de vie, le confort, la convivialité et l'esprit d'entrepreneuriat comme étant des facteurs d'unicité de la région métropolitaine.

En revanche, au plan purement économique le constat est brutal. Mis à part certains succès comme la vitalité de nos exportations (justifiée par un dollar faible qui joue, pour l'instant, en notre faveur), ou encore nos percées significatives en biopharmaceutique, en aérospatiale ou dans les domaines des technologies de l'information, nos interlocuteurs ont observé, avec une grande lucidité, une détérioration dans plusieurs dimensions de notre développement. Ils constatent un certain nombre de carences ou faiblesses importantes à divers niveaux comme le démarrage et la croissance de nouvelles entreprises, la démographie, l'immigration, le chômage, le niveau de vie, la productivité, l'exode des cerveaux, la diplomatie, le climat, la langue etc. La deuxième partie de cette section aborde ces faiblesses.

5.1.1 Commentaires positifs

Tout le monde s'entend pour dire que la région de Montréal se distingue des autres grandes régions métropolitaines du continent sous plusieurs aspects qui lui sont propres.

L'identification à la métropole est tangible et bien présente dans l'esprit de nos interlocuteurs. Un certain nombre d'entre eux se disent d'abord Montréalais, bien avant d'être Québécois ou encore Canadiens.

Montréal est carrément qualifiée de ville unique, fascinante et incomparable. Une ville culturellement indépendante de New York et Los Angeles, par exemple, et différente à la fois des métropoles américaines et européennes.

Les personnes interrogées pensent que Montréal se distingue des autres par son biculturalisme. La présence ici de deux grandes langues, le français et l'anglais, de grandes institutions propres aux deux communautés confère à la région métropolitaine un visage tout à fait singulier. Le caractère tolérant, convivial, humain, débrouillard, sympathique et sans prétention des Montréalais est toujours très apprécié de nos interlocuteurs.

Bref, on dit de la région métropolitaine de Montréal qu'elle est aussi vivable qu'il y a 30 ans.

Montréal, ville biculturelle

La cohabitation à Montréal des deux langues officielles, le français et l'anglais, rend la région métropolitaine unique au sein de l'univers nord-américain dominé par la langue anglaise.

Ce sont les racines des deux peuples fondateurs du Canada qui définissent la personnalité singulière, la convivialité des gens qui habitent le territoire, souvent exprimée dans les témoignages recueillis. C'est un peu comme si la coexistence des communautés anglophones et francophones avait réussi à forger, au fil des ans, une identité spécifiquement montréalaise « unique au monde ». Deux cultures, deux peuples, deux visions, deux langues, deux courants bien distincts, avec leurs propres influences et leurs institutions, mais qui acceptent, pacifiquement et respectueusement, de se fondre en un seul grand esprit d'ouverture et de tolérance, aujourd'hui devenu un trait de caractère des Montréalais.

Il faut dire que Montréal permet à ses citoyens de s'épanouir dans les deux langues grâce à un réseau d'éducation unique, où se côtoient les universités McGill (la plus ancienne université montréalaise qui a ouvert ses portes en 1829), de Montréal, du Québec à Montréal (UQAM) et Concordia (150 000 étudiants pour les quatre), les cégeps et collèges privés dont Loyola, du Vieux-Montréal, MacDonald, Ahuntsic, pour ne nommer que ceux-là.

Montréal dispose aussi d'un système de santé bilingue qui offre des soins en anglais et en français aux deux communautés. Pensons aux hôpitaux Hôtel-Dieu (le plus vieil hôpital fondé par Jeanne-Mance et inauguré en 1645), Royal Victoria, Notre-Dame, Jewish General, Saint-Luc, Montreal Children's Hospital, Sainte-Justine, et à l'hôpital neurologique de Montréal, entre autres établissements.

Cette réalité « biculturelle » s'exprime également à travers les organes de communication comme, *La Presse*, *Le Devoir*, *le Journal de Montréal* et *The Gazette*, puis, *Voir*, *ICI*, *Hour* et *The Mirror*, *Radio-Canada*, *Télé-Québec* et *CBC*, *CTV* et *TVA*, *Global* et *TQS*, *CKAC* et *CJAD* etc.

Montréal, ville de culture

La présence de l'OSM (l'Orchestre Symphonique de Montréal), de la Place des Arts, des Grands Ballets canadiens, de nombreux musées (28), de galeries d'art, d'écoles de danse moderne, de cinémas, d'une pléthore de théâtres et de festivals, de centres d'arts visuels, de grandes maisons d'édition, de restaurants, de bons musiciens, chanteurs et artistes de toutes sortes, fait de Montréal un carrefour culturel exceptionnel. Montréal a accueilli le tout premier cinéma en Amérique du Nord : le Ouimetoscope, fondé en 1906. Bref, impossible de s'ennuyer à Montréal !

Ce bouillonnement de créateurs a permis à la région d'exporter son talent et son savoir-faire. Pensons au Cirque du Soleil, au Festival International de Jazz de Montréal (1980), au Festival Juste pour Rire (1983), aux FrancoFolies (1989), au Festival des Films du Monde, aux feux d'artifice de la Ronde (1985), autant d'événements, partis de rien, et qui sont devenus aujourd'hui des institutions qui ont su développer un savoir-faire unique, exportable dans le monde entier.

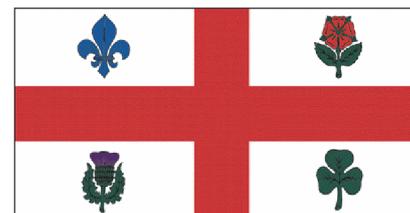
En général, la dimension artistique des créateurs de la région de Montréal constitue une « carte maîtresse » qui se vend bien à l'étranger, nous ont affirmé les personnes interrogées, faisant ainsi allusion aux Céline Dion, Robert Lepage, Michel Tremblay, Daniel Langlois, Luc Plamondon, Garou, Guy Laliberté, Linda Lemay, Denys Arcand, Gilbert Rozon, Alain Simard, André Ménard etc.

Montréal, ville multiculturelle et multiethnique

Nos intervenants rappellent le très haut degré de tolérance observé à Montréal à l'égard des différents groupes ethniques qui composent sa population. Peu importe les origines des gens qui vivent ici, il semble émaner de Montréal un respect naturel pour les différences. Bref, peu importe la couleur, la langue, la religion, les Montréalais de toutes les origines donnent l'impression de se sentir ici chez eux.

À la fin des années 1700 et au début des années 1800, une première vague d'immigrants change la composition ethnique de la ville. Ce sont les loyalistes, des Américains fidèles à la couronne britannique qui s'installent chez nous. Ils seront suivis par des Irlandais qui fuient la famine qui sévit chez eux, des Anglo-Écossais, des Juifs, des Italiens, des Allemands, des Portugais, des Grecs, des Chinois, des Haïtiens et de beaucoup d'autres. De sorte qu'on parle aujourd'hui à Montréal plus de 35 langues, sans compter les dialectes qu'on y pratique une trentaine de religions reconnues (la messe se dit en 25 langues différentes tous les jours à Montréal) et qu'on dénombre de nombreux marchés publics et plus de 6 300 restaurants qui offrent des spécialités culinaires de toutes sortes. Les sushis, bagels, saucisses, couscous, souvlaki, chow mein, paellas, le parmigiano, l'espresso, les Ben's Deli, et les Schwartz's font maintenant partie de la gastronomie locale.

Comme nous le faisaient remarquer quelques interlocuteurs, le drapeau de Montréal incarne, à lui seul, un métissage très significatif de langues et de cultures. La fleur de lys (France) voisine la rose (Angleterre), le chardon (Écosse) et le trèfle (Irlande).



De plus, Montréal voit de nombreux quartiers prendre les couleurs de différentes communautés ethniques, en réussissant à éviter une « ghettoïsation », contrairement à ce qui s'est produit à Toronto, Vancouver et New York par exemple.

Les Italiens, les Grecs, les Portugais, les Chinois, les Haïtiens, les Espagnols, les Arabes, les Américains, les Juifs sont fiers de pouvoir également parler, en toute liberté, leur langue de naissance à Montréal.

Les barrières linguistiques tombent rapidement, les citoyens sont chaleureux et n'hésitent pas à utiliser au besoin une gestuelle internationale caractéristique de l'accueil « à la façon montréalaise ».

Montréal et la qualité de vie

Les transports en commun, la sécurité urbaine, la jovialité de ses citoyens, l'universalité des soins de santé et des services d'éducation, le filet social nous ont indiqué plusieurs personnes consultées, font en sorte que Montréal a la réputation d'être une ville accueillante et confortable d'où émane une vraie joie de vivre. «Montréal, réputée l'une des métropoles les plus tolérantes au monde» titrait *La Presse* du dimanche 4 août, à la une du cahier Actualités.

Le stationnement de l'aéroport de Dorval est à cinq minutes du comptoir d'enregistrement; ce seul petit détail, qu'on ne retrouve pas dans beaucoup de villes, rend tout simplement la vie plus agréable. Le coût de la vie à Montréal, que ce soit le logement, les restaurants, les boutiques, l'épicerie et autres biens de consommation, est l'un des plus avantageux par rapport aux grandes agglomérations métropolitaines, nous ont aussi rappelé les personnes interrogées.

On observe dans la région métropolitaine de Montréal une belle convivialité, un sentiment de bien-être collectif, un accueil chaleureux et sans prétention. Une ville qui a grandi certes, mais qui a toujours su préserver la dimension humaine de son développement urbain. Bref, on y trouve une qualité de vie unique en Amérique du Nord.

Montréal et son environnement géographique

Montréal possède un charme irrésistible, ont toutes déclaré à l'unisson les personnes interviewées. Ses voies navigables, son fleuve et ses rivières, sa montagne au cœur du centre-ville (le mont Royal), ses espaces verts, sa proximité de la nature, son port et son vieux quartier font de Montréal un lieu où il fait bon vivre.

De plus son architecture a réussi un heureux mariage entre l'ancien et le moderne. Avec plus d'un demi-million d'arbres qui embellissent ses rues, Montréal a su préserver tout aussi bien le charme des nombreuses avenues aux arbres séculaires où il fait bon déambuler paisiblement que le délicat équilibre des nombreux écosystèmes ceinturant l'île.

En d'autres termes, pour résumer les observations des personnes sondées, voici une ville moderne, propre, à dimension humaine et qui est située à seulement une heure de forêts et de lacs.

Montréal doit avoir le pourcentage le plus important de propriétaires de résidence secondaire de toutes les grandes villes du monde, faisait remarquer un intervenant. Rarement a-t-on vu autant de gens quitter la ville pour passer le week-end à la campagne, d'ajouter cette même personne.

Pour un autre, les Américains voient dans la métropole la prochaine plaque tournante en tournage cinématographique en Amérique du Nord. Y a-t-il beaucoup de régions métropolitaines qui peuvent se vanter d'offrir aux voyageurs un aéroport international à une quinzaine de minutes du centre-ville? D'offrir aux acteurs, aux réalisateurs, aux producteurs la vie trépidante d'une grande ville à seulement cinq minutes des lieux de tournage d'un film?

Montréal, ville d'ingéniosité

Nos voisins du sud disent que les Montréalais sont capables de s'adapter rapidement aux événements, quels qu'ils soient, et que leur perception, leur intuition permettent de régler plus efficacement les problèmes. Une sorte de débrouillardise très bien incarnée par des entreprises comme Bombardier, une multinationale issue d'une simple idée de véhicule sur neige, Softimage, la firme fondée par Daniel Langlois, aujourd'hui propriété de Microsoft, et qui est passée maître dans l'art de la conception des logiciels d'images électroniques et d'effets spéciaux au cinéma, et le Cirque du Soleil, un géant du divertissement maintenant installé de manière permanente à Las Vegas et en Europe, qui a su réinventer les arts du cirque.

Le Festival International de Jazz de Montréal a décidé de transformer une apparente difficulté en avantage stratégique. Il aurait été impossible d'organiser ce Festival sans utiliser les nombreux terrains vacants et les stationnements disponibles au cœur de la ville. C'est le caractère ingénieux et perspicace des Montréalais qu'il faut souligner ici.

Par ailleurs, un producteur de spectacles de Toronto, nous fait-on remarquer, possède deux fois plus d'argent que son vis-à-vis montréalais. C'est pourquoi, dit-on, on aurait développé ici une manière unique de faire les choses et « la nécessité étant la mère de l'invention », on réussirait, avec de l'imagination, à être aussi concurrentiel que nos voisins plus riches. De nombreux témoignages vont dans le sens suivant : le fait d'être limité, aux plans linguistique, du marché et des moyens financiers, contribuerait paradoxalement à faire des citoyens de la région métropolitaine de Montréal des gens plus créatifs et plus inventifs, donc plus efficaces.

En cinéma, on fait maintenant des copies de films pour le monde entier dans les laboratoires de Technicolor, près de Mirabel. Que dire de cette initiative du Président de Mel's la Cité du Cinéma de construire un studio de tournage de 37 000 pieds carrés sur mesure pour le producteur américain Lou Stroller qui s'est empressé de passer le mot à ses collègues d'Hollywood? Que penser de cet autre entrepreneur qui va investir autour de 100 millions de dollars pour construire à Candiac, sur la rive sud du St-Laurent, les plus grands studios de tournage du continent? Les exemples pourraient se multiplier encore et encore.

Montréal et le tourisme

À propos du tourisme, un de nos intervenants faisait remarquer que l'argent dépensé ici reste chez nous dans une proportion de 100 %, prétextant du même coup que le tourisme était encore plus payant pour l'économie montréalaise que l'exportation, toutes proportions gardées évidemment.

Montréal est perçue comme une ville branchée et moderne. Tous ces articles publiés depuis deux ans dans des magazines comme le National Geographic, Nature, Travelers, Wall Paper, qui placent Montréal dans les dix meilleures destinations touristiques au monde, en sont la preuve éloquente.

À Boston, le maire de l'endroit décrète à chaque année le « Montreal Jazz Festival Day ». Cette observation résume assez bien le positionnement de Montréal comme une des belles destinations touristiques du monde. L'activité économique générée par l'industrie touristique représente, chaque année, des centaines de millions de dollars pour ne pas dire des milliards. Plusieurs millions de visiteurs ont choisi Montréal comme destination touristique.

Au-delà les nombreuses attractions touristiques traditionnelles comme le Vieux-Port, le Vieux-Montréal, le Casino, le Jardin botanique, le Stade olympique, la Ronde, il est important de signaler ici l'apport capital, au niveau touristique, de plusieurs Festivals qui se tiennent à Montréal, surtout en période estivale.

Les festivals de Jazz, Juste pour Rire, des Films du monde, du Nouveau Cinéma, des Arts visuels, de Théâtre des Amériques, Montréal en lumière (au beau milieu de l'hiver) et autres, attirent, bon an mal an, un nouveau tourisme culturel. On peut comprendre, nous rappelle un interlocuteur, pourquoi plusieurs visiteurs, surtout des Américains, ont baptisé la ville « fun city ».

Montréal organise le Festival International de Jazz, le plus grand rassemblement musical au monde (le mercredi 10 juillet La Presse) avec 1 649 144 visiteurs, dont 100 000 mélomanes en salle et plus d'un million sur les scènes extérieures dans les rues du centre-ville. Le tourisme gai, notamment, et les manifestations sportives comme le Grand Prix du Canada, les Internationaux de tennis du Canada attirent également beaucoup d'étrangers. Enfin, Montréal peut revendiquer le titre de berceau du hockey sur glace en tant que sport organisé. Elle possède aussi la particularité d'offrir aux visiteurs le réseau piétonnier intérieur le plus étendu du monde.

Bref, Montréal est une ville de festivals et de culture où le tourisme est en augmentation constante depuis dix ans. D'ailleurs, les gens font de plus courts séjours ici et il se développe dans la région un nouveau tourisme culturel et patrimonial, constatent nos personnes interrogées.

Montréal et le dollar américain

Il est vrai que Montréal profite de la proximité du plus grand marché économique du monde, avec un taux d'exportation record aux États-Unis et une devise avantageuse par rapport au dollar américain. Nul doute qu'il s'agit, pour le moment, d'un atout considérable. La principale raison pour les touristes américains de visiter Montréal et ses environs est sans aucun doute le taux de change favorable aux États-Unis.

Montréal est aussi devenu un des endroits les plus courus en ce qui concerne le tournage cinématographique et la faiblesse du dollar canadien par rapport à la devise américaine n'est pas non plus étrangère à cette popularité. Au-delà de l'attrance que peut provoquer auprès des investisseurs un dollar canadien aussi faible, il y a aussi le fait que Montréal n'hésite pas à dérouler le tapis rouge pour ses invités, et surtout que la région métropolitaine dispose des infrastructures nécessaires pour accueillir les productions américaines.

Montréal et la sécurité urbaine

Il n'y a pas beaucoup de villes en Amérique du Nord qui peuvent se vanter de faire danser et chanter dans les rues de leur centre-ville, aux petites heures du matin, un million de personnes au son de la musique de jazz.

Montréal possède la réputation d'être une des villes les plus sécuritaires du monde. Les gens que nous avons rencontrés ne se gênent pas pour parler d'une ville à dimension humaine, une ville civilisée à l'intérieur de laquelle les citoyens peuvent raisonnablement se déplacer en toute quiétude, et ce, même tard en soirée.

5.1.2 Commentaires négatifs

Passons maintenant aux aspects moins reluisants de la personnalité de l'agglomération métropolitaine de Montréal selon les personnes interviewées.

De manière générale, Montréal souffrirait d'une multiplication des niveaux décisionnels et d'un manque de leadership qui se traduit par une paralysie des appareils administratifs en raison d'une volonté de plaire à tout le monde.

Une autre lacune importante serait l'éducation. Il faut en faire une priorité fondamentale dès l'école primaire.

Un autre interlocuteur a mentionné que les Montréalais devraient exiger une contribution équitable de la société québécoise; reflétant une péréquation équitable avec le Québec, car les Montréalais sont perdants sur ce plan.

Pour un quatrième intervenant, il est impératif de cesser les chicanes fratricides entre les différents maires de la nouvelle grande ville de Montréal et qu'en ce sens il faut arrêter de vouloir revenir en arrière mais plutôt tout faire pour retrouver notre enthousiasme.

Le problème à Montréal, soutient une autre personne rencontrée, c'est qu'on n'a pas intégré nos institutions culturelles à l'intérieur d'une vraie stratégie industrielle de la culture, avec peut-être le capital de risque nécessaire.

Le phénomène du décrochage scolaire préoccupe de nombreuses personnes que nous avons interviewées, de même que la performance de nos universités et de nos collègues au plan de la diplomation.

Enfin, les gouvernements doivent cesser de payer le gros prix pour attirer ici de grandes compagnies étrangères. Il faut plutôt, pense une autre personne sondée, encourager et développer les petites et moyennes entreprises de chez nous.

Croissance démographique

L'histoire de la croissance de la région de Montréal se résume à peu près à ceci : dans la seconde moitié du 19^e siècle, la population de Montréal passe de 90 000 à 267 000 habitants en raison de l'immigration et de l'exode rural. Cette explosion démographique va permettre à Montréal de devenir la métropole du Canada, c'est-à-dire, la ville la plus peuplée et le centre économique du pays.

Entre les recensements de 1911 et 1951, la population de Montréal double, passant de 467 000 à 1 021 520 âmes. L'économie de guerre se transforme en économie de marché, la révolution tranquille prépare l'avènement de l'Exposition universelle de 1967 et propulse Montréal au sommet de sa gloire.

Mais, au cours des années 1970, Montréal perd son titre de métropole du Canada au profit de Toronto alors que le cœur de l'activité économique canadienne se déplace vers l'ouest.

Aujourd'hui, la région métropolitaine de Montréal affiche une des croissances les plus faibles du continent et, contrairement à Boston, pas de solide performance économique pour se consoler. Tout cela avec la perspective, que dans une vingtaine d'années, nous connaissons une croissance de population nulle, à la

remorque de l'immigration internationale. Un scénario peu enviable compte tenu de la composition de l'immigration d'ici et de la tendance, observée auprès des nouveaux arrivants qui quittent la région pour d'autres lieux (à Montréal, à chaque fois que deux immigrants passent les douanes, un autre quitte la région). On peut observer beaucoup d'inquiétudes et une sorte de désenchantement à l'égard du faible taux de natalité et d'une politique d'immigration qui ne permet pas d'accueillir davantage de nouveaux arrivants et surtout de les garder chez nous.

De plus, la migration de la population du continent depuis l'Est en faveur de l'Ouest n'est pas de nature à aider la situation.

Langue

Si le biculturalisme est louangé de tous et si on applaudit aux efforts pour protéger la langue française, la langue demeure un sujet sensible. Un doute subsiste pour certains. Certains craignent que les exigences linguistiques puissent parfois dissuader de futurs investisseurs et décourager ceux qui ont déjà choisi de s'installer chez nous. L'apprentissage des deux langues ne doit pas seulement servir la communauté anglophone, déjà très bien positionnée linguistiquement parlant par rapport aux marchés canadien et américain. La communauté francophone doit elle aussi acquérir une meilleure maîtrise de la langue anglaise.

Même si la majorité juge que c'était essentiel, personne n'est insensible au fait que la Charte de la langue française a provoqué, à la fin des années 70, une crise qui a entraîné un exode des anglophones, parmi les mieux nantis, qui ont décidé de quitter Montréal pour s'installer à Toronto.

Exode des cerveaux

Il ne se passe pas une semaine sans que nos grandes universités montréalaises soient l'objet de « maraudage des cerveaux » de la part des autres universités canadiennes ou américaines dans le but de séduire nos chercheurs, médecins, professeurs et scientifiques.

Les cas sont nombreux, mais force est d'admettre, qu'avec une certaine détérioration et un manque de renouvellement du matériel scientifique équipant nos laboratoires et nos salles d'opération, plusieurs de nos plus grands spécialistes, chercheurs et professeurs ont déserté la région au profit de villes beaucoup mieux équipées.

La plupart des gens que nous avons interrogés ont parlé d'un attrait presque irrésistible de la part du Canada anglais et surtout des États-Unis, justifié surtout par les moyens déployés par les entreprises ou établissements et la valeur très alléchante du dollar américain. Nous avons senti à ce propos une sorte de cri d'alarme de la part de nos interlocuteurs.

Pauvreté

Cette nouvelle, publiée à la une de La Presse le lundi 10 juin 2002, dans le cadre du sommet mondial de l'alimentation qui se tenait à Rome, selon laquelle un enfant sur deux est mal nourri à Montréal, a de quoi faire dresser les cheveux sur la tête. À Montréal, on compte 180 000 familles à faible revenu dans lesquelles évoluent la moitié des petits Montréalais de moins de cinq ans. Les banques alimentaires ne suffisent plus. Ce constat a même forcé le gouvernement du Québec à déposer un projet de loi antipauvreté qui prévoit, qu'à compter de l'an prochain, l'État devra progressivement s'assurer que les démunis puissent au moins compter sur un certain seuil de revenu. À la différence d'un revenu minimum garanti, il n'est pas question ici d'une nouvelle allocation universelle.

Ajoutons à cela, un niveau de vie moins élevé au Québec qu'au Canada et encore moins élevé par rapport aux États-Unis, une croissance économique plus faible et un taux de chômage record à 8,4 %.

Il est temps, pensent les intervenants que nous avons rencontrés, de se retrouver les manches et d'adopter des mesures concrètes pour combattre la pauvreté. Un de nos invités est même allé jusqu'à affirmer qu'on est peut-être condamné à rester pauvre. Un autre pense, de son côté, qu'il faut se débarrasser de notre culture de la victime qui dépend constamment de l'État, pendant qu'un dernier déclarait qu'il y avait dans la culture québécoise une sorte de glorification de la pauvreté et de la misère...!

Diplômation

Les personnes interrogées ont pris connaissance des comparaisons nord-américaines au niveau de la formation. En éducation, Montréal se classe en-dessous de la moyenne des 26 régions nord-américaines que nous avons examinées concernant les taux de diplômation universitaire (20^{ième} / 26 pour la proportion de population de 25 ans et plus détenant un diplôme universitaire). Malgré l'implantation de quatre bonnes universités et de nombreux collèges, Montréal est incapable de supporter la comparaison avec, entre autres, Toronto (14^{ième}) et Vancouver (17^{ième}).

Les intervenants ont été étonnés, circonspects et désagréablement surpris par cette performance. Ils ne se gênent pas pour questionner la faiblesse des fonds alloués à l'éducation et au décrochage. Concernant la performance des administrations des collèges et universités, ils ne veulent lancer la pierre à personne, mais ont fait savoir qu'il fallait absolument remporter la guerre de la formation.

Taxation

En général, l'imposant fardeau fiscal que les gens doivent absorber dans la région métropolitaine de Montréal n'est pas de nature à encourager la venue ici de contribuables et l'implantation de nouvelles entreprises.

Malgré certains crédits de taxes, certaines subventions aux salaires et une énergie à bon marché, Montréal est une des rares villes, pour ne pas dire la seule, à présenter des niveaux de taxation municipale et scolaire, provinciale et fédérale.

Nos interlocuteurs réclament à l'unanimité que les différents paliers de gouvernement adoptent des mesures concrètes pour soulager le fardeau fiscal des contribuables et des industries. Une situation qui nous prive d'une grande qualité de chercheurs, professeurs, scientifiques et médecins et qui provoque une saignée de nos grands cerveaux.

Immigration

Montréal, qui affiche un taux de natalité très faible, admet bon an mal an, 25 000 immigrants comparativement à 100 000 à Toronto.

De ce nombre une bonne proportion est assumée par des réfugiés politiques. Le malheur c'est que chaque fois que deux immigrants mettent les pieds à Montréal, un autre quitte la région pour le Canada anglais ou les États-Unis. Pour les 20 prochaines années, la croissance démographique sera de plus en plus faible et après 2021, la croissance sera presque nulle. Seule l'immigration internationale aidera la région à croître.

Plusieurs des personnes rencontrées ont exprimé l'avis qu'avec un taux de natalité si faible, il fallait bien accepter de s'en remettre à l'immigration pour protéger, pour ainsi dire, notre croissance démographique. Mais en même temps plusieurs pensent qu'il faut faire un effort particulier pour attirer ici des nouveaux arrivants de qualité.

Influence américaine

« Lorsque les États-Unis toussent le Canada attrape la grippe », dit le vieil adage. Lorsque la réserve fédérale américaine modifie son taux d'escompte, la Banque du Canada est, comme plusieurs autres pays de la planète, dans l'obligation d'emboîter le pas. C'est bien vrai, qu'on le veuille ou non, l'influence de notre voisin du sud est palpable et se ressent à plusieurs niveaux de nos activités quotidiennes. Par exemple, la faiblesse momentanée du dollar canadien procure au Canada de nombreux avantages au niveau des exportations et des investissements étrangers en sol canadien. Mais le danger est grand, nous disent les personnes que nous avons rencontrées, de se laisser endormir par une certaine facilité. Un

dollar canadien soudainement plus vigoureux aurait tôt fait de nous ramener sur terre et nous forcer, par surcroît, à trouver des moyens plus efficaces pour vendre notre marchandise à l'étranger et être plus productif.

Soyons réaliste, côtoyer le pays le plus puissant du monde comporte certains avantages, mais aussi de nombreux inconvénients, confessent les personnes que nous avons interrogées : le protectionnisme (crise du bois d'œuvre et de l'acier), l'immense proximité du marché, les centres décisionnels, l'attraction que suscite l'anglais etc. Dans ce contexte certains interlocuteurs nous ont parlé de « l'effet aspirateur » des États-Unis vis-à-vis le Canada, dans les domaines culturels, économiques et autres. Bref, soyons conscients de notre grande fragilité à l'égard des États-Unis et travaillons à mieux cibler nos marchés et les produits que nous exportons de l'autre côté de la frontière.

Besoin de leadership

Presque tous les interlocuteurs sondés nous ont vanté, sans ambages, la belle époque de l'Exposition universelle de 1967, du métro, des Floralias et des Jeux olympiques. Tous ou presque reconnaissent à l'ancien maire Jean Drapeau des qualités de visionnaire et de leadership exceptionnelles.

Les déclarations faites à ce sujet par les entrepreneurs, artistes, créateurs et bâtisseurs que nous avons rencontrés sont révélatrices : multiplication des niveaux décisionnels, manque de vision, paralysie des appareils administratifs.

Si nous devons résumer les commentaires les plus fréquents observés chez nos interlocuteurs nous choisirions de conclure avec la phrase suivante : « La région métropolitaine de Montréal représente la plus grande force économique du Québec, il faut lui reconnaître ce rôle de leadership, l'aider à établir sa vision, l'épauler dans l'exécution de sa mission et surtout créer une grande solidarité autour des décisions qui s'imposent. »

Climat

La région métropolitaine de Montréal est l'une des agglomérations localisée le plus au nord de l'Amérique du Nord. Il s'agit du point géographique situé à l'extrême nord-est du continent.

Les personnes que nous avons interrogées pensent que le climat de la région métropolitaine de Montréal peut avoir un effet repoussoir lorsque vient le temps, par exemple, pour une entreprise ou un étranger de s'établir ici.

5.2 LA PERCEPTION DES CITOYENS

Il apparaissait intéressant de donner la parole aux citoyens, question de connaître les lacunes et les points forts de la région métropolitaine de Montréal et, au passage, de les interroger sur les aptitudes de la métropole à se démarquer de ses concurrentes du continent.

Nous avons donc pris le pouls d'une soixantaine de personnes, de simples citoyens et citoyennes, sélectionnées au hasard dans la région métropolitaine de Montréal, concernant les services, les infrastructures et la qualité de vie offerts à l'intérieur de leur environnement urbain.

En tout six groupes de discussions, de 10 personnes chacun, ont été formés. Cinq d'entre eux représentaient le volet francophone et ont été rencontrés à Laval, dans les villes de la couronne nord, à Longueuil et dans les municipalités de la couronne sud. Le sixième groupe réunissait des intervenants non-francophones. Ces entrevues ont été dirigées par l'Observateur du 13 au 15 mai 2002.

5.2.1 Montréal – constat général

De manière générale, les gens interrogés apprécient la tolérance, la qualité de vie, la sécurité, la convivialité, l'esprit d'entrepreneur, la qualité du divertissement, les nombreux services, le caractère biculturel et multi-ethnique retrouvés à Montréal.

Mais en revanche, ils dénoncent le manque de leadership, l'incertitude politique, la faiblesse du dollar, l'exode des cerveaux, la désuétude de nos infrastructures et la taxation, des éléments qui provoquent une sorte de désertion du centre-ville de la part des familles et des Québécois de souche. En banlieue, pense-t-on, l'air est plus pur, les terrains sont plus grands et moins chers.

Selon les citoyens interviewés, les immigrants font de plus en plus d'enfants et s'installent au cœur de la ville, pendant que les Québécois font de moins en moins d'enfants et déménagent de plus en plus en périphérie. Soulignons ici que le centre-ville, pour les sorties en général, demeure toujours la référence, une sorte de destination à la fois incontournable, mais aussi occasionnelle.

« Les Québécois de souche quittent Montréal et les immigrants s'y installent .»

« Les jeunes s'installent à Montréal et dès qu'ils ont de l'argent, ils s'achètent une auto et déménagent en banlieue. »

« À Montréal y a beaucoup de services, on ne s'ennuie pas, mais ça me fait peur la grande ville. »

« C'est vrai qu'il y a plein de choses à faire à Montréal, mais pour élever une famille c'est mieux en banlieue. »

« Montréal c'est l'épicentre, le tourisme, les affaires, mais la famille c'est ailleurs. »

« Il y a moins de violence en banlieue et plus de sécurité et de verdure. »

« J'habite le Centre-Sud et si j'avais un enfant je ne suis pas certaine que j'y resterais. »

« Montréal est une mine d'or pour les sorties aux musées, aux cinémas et aux théâtres. »

Localisation géographique de Montréal

Nos participants sont d'abord appelés à définir, dans leurs termes, l'emplacement géographique de Montréal, mais aussi du grand Montréal et de la région de Montréal.

Les réponses des participants varient en fonction de leur lieu de résidence.

216

Par exemple, les insulaires de Montréal n'hésitent pas à définir leur ville comme étant l'île de Montréal, mais aussi une grande région incluant Laval de même que les couronnes nord et sud.

Les gens de la couronne nord partagent également cette vision.

« Les régions de Montréal, ça va jusqu'à St-Jérôme, St-Janvier au nord et jusqu'à Mont-St-Hilaire et Valleyfield au sud. »

Les citoyens de Longueuil endossent, à peu de chose près, ce point de vue. Il est plus difficile pour les autres participants d'abonder dans ce sens, notamment pour les Lavallois. Certains insulaires de l'île Jésus sont d'avis que la grande région de Montréal s'arrête aux limites de l'autoroute 640 au nord.

Notoriété de la Communauté métropolitaine de Montréal

Très peu de gens, parmi la soixantaine de personnes rencontrées, sont capables d'identifier un « organisme central de niveau municipal » qui aurait la responsabilité de chapeauter l'organisation et le développement économique de la région métropolitaine de Montréal. Encore moins de gens sont en mesure d'associer l'appellation CMM à la Communauté métropolitaine de Montréal. Enfin, un ou deux intervenants ont réussi à se remémorer l'existence de la CUM, la Communauté urbaine de Montréal.

« La CMM ça nous dit absolument rien du tout. »

Sentiment d'appartenance à son quartier

Les participants insistent d'ailleurs pour dire que le milieu de vie auquel ils s'identifient le plus, c'est leur municipalité, pour ne pas dire leur quartier, voire leur pâté de maison. Chacun s'estime généralement bien choyé dans son milieu immédiat. Plusieurs déclarent que s'ils devaient déménager, ils resteraient dans le même secteur. Toutefois ils opéreraient pour une amélioration de leur espace habitable.

« On a fait le choix de vivre là où on est. »

En tant qu'utilisateurs des nombreux services dispensés par la Ville de Montréal, bon nombre de participants n'hésitent pas à reconnaître le caractère stratégique de Montréal et l'attrait irrésistible de son bouillonnant centre-ville. Pour une sortie à planifier, un bon restaurant, du théâtre, une promenade dans le vieux quartier, nul doute que le choix de nos interlocuteurs, autant banlieusards que citadins, se porte sur le cœur de Montréal. Par contre, Laval semble vouloir adopter une attitude plus indépendante à ce chapitre.

« On a tout ce qu'il faut à Laval, pourquoi aller ailleurs ? »

« À Laval il y a plus d'espaces verts, de centres commerciaux, ça bouge. »

Afin de mieux comprendre certaines spécificités territoriales de la région métropolitaine de Montréal certaines nuances s'imposent. Les participants provenant de la Rive-Sud (Longueuil et les villes de la couronne sud) ont également eu tendance à vouloir se démarquer face à Montréal.

Par exemple, les participants de Longueuil indiquent avoir recours aux avantages de Montréal et utiliser ses équipements lorsque la chose leur est utile. Les gens de la couronne sud, bien qu'en mesure de reconnaître le dynamisme du centre-ville de Montréal, se sentent encore plus distants.

« Sur la Rive-Sud c'est plus tranquille et les terrains sont plus grands et moins chers. »

« En banlieue, c'est la qualité de vie. Il n'y a plus de place à Montréal. »

« Je viens de Montréal et j'ai adopté la Rive-Sud. Trois personnes de Montréal se sont installées à Brossard. C'est plus facile d'accéder au centre-ville depuis Brossard que depuis le nord de l'île. »

5.2.2 Commentaires positifs

Si les gens rencontrés affichent une méconnaissance de la CMM et ont du mal à bien identifier la localisation géographique de la région métropolitaine de Montréal, ils ne sont pas pour autant désabusés quant à la valeur du milieu, de ses gens et de l'effet attractif que Montréal peut exercer sur le monde extérieur. Montréal est une ville riche culturellement, éduquée, tolérante, sécuritaire et qui présente un rayonnement international, estime la grande majorité de nos participants.

Qualité de vie

Que dire de plus sur la qualité de vie de Montréal. Plutôt s'en remettre à ces témoignages.

« La qualité de vie de Montréal remporte la palme au monde avec sa sécurité, ses services et ses bas coûts de la vie. »

« La qualité de vie et le niveau de vie à Montréal sont intéressants. Pensez aux restaurants, cinémas, salles de spectacles, bibliothèques et au tournage de films. »

« Montréal est une ville tolérante qui a su développer une conscience collective, voyez simplement au recyclage. »

« Montréal est une ville de services, avec son métro, ses cinémas, théâtres, musées et en plus les gens sont sympathiques. »

« On a quatre universités, beaucoup d'institutions supérieures d'éducation à Montréal, tout le pharmaceutique, avec Biochem Pharma (Shire) la haute technologie avec CAE, NORTEL, l'aéronautique avec Bombardier, Hydro-Québec, Pratt & Whitney, l'Institut de cardiologie et Bell Canada. »

« Il y a des places à Montréal irremplaçables : le Festival de Jazz, l'Orchestre symphonique, le Centre Molson, le théâtre St-Denis, la Place des Arts et le Spectrum. »

« Montréal n'a pas besoin d'être grosse pour s'épanouir. »

« Montréal est une ville à échelle humaine de 3 à 4 millions d'habitants. »

« C'est pas compliqué, si y a pas de Montréal, y a pas de Québec. »

« Montréal est à 30 minutes des centres de ski. »

Entrepreneuriat

Les gens qui habitent et vivent à Montréal constituent une véritable richesse en termes de capital humain. Les participants à nos discussions reconnaissent aux Montréalais des qualités de tolérance, de chaleur humaine et d'entrepreneurs. Plusieurs sont cités en exemple.

« Charles Taylor, de l'Université McGill, Chamberland pour le cinéma, Péladeau en imprimerie, Daniel Langlois, en animation cinématographique, Laurent Beaudoin et Bombardier, et Jean Coutu en pharmacie. »

Formation

La concentration, dans la région, des géants de l'industrie pharmaceutique, du multimédia, de l'activité cinématographique et de la mode inspire l'imaginaire du citoyen moyen.

« Le centre-ville de Montréal dispose de « l'intelligence » et des services, alors que les environs héritent des structures de production. »

« Parmi les dix plus gros projets de formation en pharmaceutique, deux sont offerts par l'université McGill. »

Néanmoins, en matière de production, certains déplorent la rareté et le tarissement des ressources techniques spécialisées.

« On dispose de la qualité de la main-d'œuvre, mais il faut aussi former des métiers spécialisés. On va bientôt manquer de plombiers. »

Modèles de réussite

Au plan strictement humain, les participants éprouvent une véritable passion pour les exemples de réussite d'ici. Bon nombre de personnalités du domaine des affaires, des arts de la scène et du monde sportif sont reconnues comme étant des sources d'inspiration. Les Céline Dion, Luc Plamondon, Garou, Lara Fabian, et autres, même s'ils n'habitent pas toujours Montréal, sont associés à la région et leurs succès rejaillissent sur l'ensemble de la population.

Sécurité

Les Montréalais vivent dans un milieu qu'ils qualifient de sécuritaire. Quand on parle de Montréal, l'une des premières qualités évoquées par nos interlocuteurs, après la tolérance, c'est la sécurité. Une qualité distinctive que bien des villes urbaines envient à la région.

Les Montréalais sont aussi, de manière générale, des gens respectueux de leurs congénères et du bien public ce qui, encore une fois, constitue un trait de caractère qui est de nature à plaire et à rassurer autant les autorités que les visiteurs.

« C'est sécuritaire ici, les vedettes internationales peuvent se promener où elles veulent. Pas de paparazzis à Montréal, c'est la liberté complète. »

« Le métro c'est tellement pratique et la sécurité des gens est mieux, beaucoup mieux ici qu'à New York par exemple, c'est incomparable! »

Ville multiculturelle et multiethnique

Certains participants à nos discussions proviennent de l'étranger. Ils n'ont pas hésité à se servir de leur exemple personnel pour expliquer comment, après certaines considérations sociales et économiques, ils ont arrêté leur choix sur Montréal.

« C'est la plus européenne des villes américaines. »

« Après tout Montréal est quand même la deuxième plus grande ville francophone du monde. »

Ville biculturelle

Un autre aspect qui fait la fierté des gens que nous avons interrogés c'est le caractère biculturel de Montréal. Une grande ville qui a permis à deux cultures essentiellement différentes, une française et l'autre anglaise, de s'épanouir de manière harmonieuse à travers leurs propres institutions, et ce, pendant des centaines d'années. En fait, la coexistence pacifique des deux peuples fondateurs du Canada est perçue comme un beau témoignage de tolérance qui devient un atout indéniable pour la région. C'est comme si ce trait de caractère, propre à la région de Montréal, permettait de se distinguer de toutes les autres cultures du continent.

« En choisissant Montréal, j'ai offert à mes enfants de culture hispanique, deux autres cultures : la française et l'anglaise. Aucune autre ville au monde m'offrirait un tel avantage. »

« C'est tout un avantage ici de pouvoir parler deux langues, le français et l'anglais. Ça forme un tout qui nous rend unique. »

« Ça nous aide de parler deux langues et puis à part cela le français a toujours eu un petit côté exotique. »

Activités commerciales

Pour le commerce, néanmoins, les participants sont encouragés par les signes de reprise de l'activité commerciale, alors que les tendances à la rénovation et à l'amélioration succèdent maintenant à des années de disette. Là où l'économie semble rouler, il y a des chances de créer une sorte d'attraction sur les immigrants investisseurs, pense-t-on.

Les participants vont jusqu'à dire que les villes des couronnes nord et sud bénéficient d'une espèce de « boom économique ». En fait, plusieurs estiment que l'implantation d'un certain nombre d'entreprises, d'envergure internationale, n'est pas étrangère au fait que les banlieues sont maintenant peuplées, depuis quelques années, d'une nouvelle main-d'œuvre particulièrement jeune, qualifiée, et ambitieuse même. Avec le résultat que les équipements de production qu'on retrouve en région sont souvent à la fine pointe de la technologie. Ainsi, les emplois, la richesse et le dynamisme créés permettent aux municipalités de croître et aux établissements de service de voir le jour.

« Il se construit même des écoles en couronne Nord. »

« Nos meilleurs atouts ce sont l'énergie à bon marché et la valeur de notre dollar. »

Qualité de l'environnement

De l'avis de plusieurs citoyens interviewés, la qualité de l'environnement est meilleure ici que dans bien des régions du globe. La pollution est, non seulement faible, mais les autorités font tout en leur pouvoir pour la réduire. Les gouvernements sont perçus comme des intervenants qui sont engagés dans une lutte à finir avec la pollution. En ce domaine, la région métropolitaine est identifiée comme un élément positif pro-actif en faveur de la préservation de l'environnement. Plusieurs ont exprimé l'opinion que les équipements industriels s'améliorent, sont plus performants et polluent moins.

Enfin, grosso modo ce qui ressort des échanges entre les participants c'est que la région métropolitaine est très bien pourvue en matière de parcs et d'espaces verts. Cependant, il faudrait que les autorités fassent un effort supplémentaire pour rendre encore plus accessible à la population les nombreux plans d'eau.

5.2.3 Commentaires négatifs

Tout au long de ce processus de consultation, les participants ont identifié différents irritants qui peuvent constituer des obstacles à la « métropolisation » de la région de Montréal. En voici un résumé.

Langue

Si le fait français n'est pas perçu en soi comme une menace, la problématique pour les francophones de ne pas être bilingue peut s'avérer un sérieux handicap lorsque vient le temps de progresser dans la hiérarchie professionnelle.

« Les gens bilingues sont mieux payés et accèdent plus facilement aux échelons supérieurs. »

« J'ai bien peur à notre langue, j'ai peur qu'on finisse par perdre le français. »

« C'est bien beau de parler français, mais il faut au moins apprendre aussi l'anglais. Montréal doit absolument développer son bilinguisme. »

Débat constitutionnel

Aussi, l'option constitutionnelle des Québécois est vue par plusieurs comme une sorte « d'épouvantail » susceptible de nuire à la venue d'investisseurs.

« L'instabilité politique a causé beaucoup de tort à notre économie. »

« L'incertitude politique créée par le projet d'indépendance, faut l'avouer, est un grand facteur de risque pour l'économie de la région de Montréal. »

« Nos deux plus gros problèmes pour la région de Montréal c'est la fiscalité, les taxes sont trop élevées et puis l'incertitude politique causée par ce fameux référendum à Québec. »

« Le référendum c'est vraiment un frein au rayonnement de Montréal. Ça crée de l'insécurité et de la confusion. »

Exode des cerveaux

Ces commentaires spontanés parlent par eux-mêmes.

« C'est clair qu'il y a un réel danger d'exode des cerveaux vers les États-Unis et Toronto. »

« Regardez ce qui s'est produit à l'Institut de cardiologie de Montréal il y a quelques années, la crème des médecins est partie aux États-Unis. »

« C'est certain que la situation politique du Québec a provoqué un exode de nos meilleurs cerveaux. »

Immigration

Les gens ont l'impression que l'immigration représente environ dix pour cent de la croissance démographique de la région métropolitaine de Montréal. Il existe à ce sujet une réelle dichotomie entre la réalité et la perception des gens.

« Sur la rue St-Hubert à une époque il y avait peu d'immigrants et aujourd'hui promenez-vous et vous allez voir qu'il n'y a presque plus de Québécois de souche. »

« Dans quelques années, il y aura plein d'ethnies parce que nous on ne se reproduit plus. À Montréal, il n'y aura plus de Québécois, comme à Paris, les Parisiens vont en banlieue. »

« Si les Québécois quittent Montréal c'est parce qu'il s'est passé quelque chose. Les Québécois n'ont plus d'enfants, les ethnies, elles, produisent des enfants à plein régime. »

« On peut accepter des immigrants qui s'intègrent bien. Si on accueille des immigrants qui ne s'intègrent pas on ne s'aide pas, je ne suis pas confortable avec ça. »

Démographie

Si nous devons trouver un qualificatif pour exprimer le sentiment éprouvé par nos interlocuteurs au sujet de la démographie, nul doute que notre choix s'arrêterait sur le mot impuissance.

« On a un gros problème, notre population vieillit, les gens sont de plus en plus vieux et se retrouvent à la retraite. Il faut absolument des immigrants de qualité. »

« Les femmes ne veulent plus d'enfants. On doit attirer ici des immigrants entrepreneurs. »

« C'est vrai qu'il n'y a aucune aide pour la famille, mais l'argent ne fera pas avoir des enfants. »

Pauvreté

On est peut-être encore loin de la révolte des contribuables concernant les hauts taux de taxation, mais nos répondants se sont montrés très préoccupés par le fardeau fiscal imposé aux citoyens, les quartiers de plus en plus pauvres à Montréal et une sorte de déplacement de la richesse en faveur des banlieues.

« Le taux de violence et d'itinérance augmente dramatiquement dans le centre-sud de Montréal. »

« Il y a vraiment un exode de la richesse vers les banlieues. »

« Les industries lâchent Montréal pour la banlieue, par contre avec le déménagement de Mirabel à Dorval on assiste au contraire. »

« On dit que la Cité du multimédia c'est la Silicone Valley du Québec, mais attendez de voir ce qui va se passer quand le gouvernement va cesser de subventionner les salaires de ces entreprises-là et que le dollar canadien va remonter un peu. »

« Ils sont en train de tuer tout le monde avec leurs taxes. »

Institutions

Une autre menace qui émerge est que, malgré la qualité de nos institutions, elles ne peuvent pas soutenir la comparaison avec les États-Unis. La raison invoquée par plusieurs touche au fait qu'il y a une bien moins grande richesse ici en comparaison avec les Américains. La valeur des échanges sur les marchés internationaux et la faiblesse du dollar ne sont pas en mesure de contrecarrer cette perception !

« Regardez le Palais des congrès, on a manqué une sacré belle chance d'avoir quelque chose de valable. C'est une très mauvaise intégration à l'architecture. »

« Il faut planifier les bâtiments pour le futur, regardez la Cité du multimédia, ce sont des blocs de béton. On bâti peut-être de la qualité, mais l'aspect esthétique laisse à désirer. »

« Tant qu'à construire, construisons du bon et du beau aussi. »

« De plus en plus de propriétés québécoises sont vendues à l'étranger, aux Américains. Les prises de contrôle des étrangers sont plus faciles avec un dollar canadien si faible. »

Infrastructures routières

Les gens que nous avons rencontrés ne se sont pas gênés pour souligner le piteux état des réseaux routier et autoroutier du Québec, particulièrement dans la région métropolitaine de Montréal. Nos intervenants sont convaincus que les infrastructures routières, mais aussi les réseaux d'aqueduc et d'égout ont été carrément négligés ces dernières années et qu'il faut redresser la situation.

Les déplacements de véhicules, déjà jugés laborieux par les automobilistes de la région, pourraient même devenir un élément dissuasif pour les visiteurs ou les futurs investisseurs étrangers. De plus, les améliorations déjà en cours et celles annoncées donnent à penser que le cauchemar des voyageurs pourrait se prolonger pendant encore une période d'environ dix ans

« Le problème numéro un c'est simplement l'accès routier à Montréal. Vous devriez voir les bouchons de circulation ! »

« Que dire du problème des nids de poule à Montréal, les routes laissent vraiment à désirer. »

Absence de vision et de leadership

Dans un autre ordre d'idée, on a souvent entendu, pendant ces trois journées de discussions, nos participants se plaindre de l'absence d'un projet social collectif à Montréal. Les gens se rappellent avec nostalgie les grands projets rassembleurs lancés par l'ancien maire de Montréal, Jean Drapeau, dans les années soixante et soixante-dix. Les citoyens se sentent confinés à une certaine lassitude et se disent toujours en attente d'une idée, d'une corvée, d'un chantier emballant qui saura rallier toute la population.

Devant l'absence de leadership nos participants sont plutôt résignés à attendre que Montréal change par elle-même sans nécessairement y contribuer et y prendre part.

« Il nous manque un Jean Drapeau ici. »

« L'ère Drapeau a réellement placé Montréal sur la carte avec les Expos, les Jeux olympiques, le métro, la Place des Arts etc. »

Absence d'aide aux jeunes et aux familles

Au plan des équipements et des infrastructures chacun sait ce que son quartier offre de mieux, les parcs, les espaces verts et pistes cyclables. Mais c'est l'aspect humain ici qui est pointé du doigt, c'est-à-dire l'animation faite autour de ces activités. Le personnel d'encadrement laisse à désirer, notamment à l'égard des activités destinées aux adolescents et aux familles dans les villes des couronnes nord et sud.

« On a tout ce qu'il faut, mais le problème numéro un c'est l'accès aux pistes cyclables. »

« Il n'y a pas suffisamment d'activités pour les jeunes de 10 à 18 ans sur la Rive-Sud. »

« Si quelqu'un sait ce qu'un ado peut faire à St-Bruno, qu'il le dise... »

« À St-Amable, les jeunes s'ennuient. Ils sont à la recherche d'activités et se tournent vers Montréal. »

Le logement

Il existe aussi de grandes attentes à l'égard de l'habitation ou du logement pour toutes les catégories de citoyens. Les années difficiles sont passées au plan de la gestion, mais la problématique de la pénurie de logement en inquiète plus d'un :

« Comment attirer ici du monde qu'on ne peut pas loger? »

« Le logement social doit absolument devenir une priorité. »

5.3 CONCLUSION

En conclusion, il faut rappeler que cette section traite de perceptions, avec toute la subjectivité que cela peut supposer et que ces réflexions spontanées sont le fruit de l'expérience de vie des personnes rencontrées et doivent, en conséquence, être traitées avec discernement.

Cela dit, après avoir identifié plusieurs irritants qui pourraient freiner le développement, nos interlocuteurs n'ont pas donné l'impression de douter du potentiel et des perspectives d'avenir de leur région. Il faut peut-être comprendre que les conditions gagnantes énumérées en première partie du document (la qualité de vie, l'entrepreneuriat, la formation, les modèles de réussite, la sécurité, le multiculturalisme, le biculturalisme, les activités commerciales et la qualité de l'environnement) ont pesé plus lourd dans la balance des pour que des contre.

6. Les défis



Les défis

6.1 LES DÉFIS RÉGIONAUX

Les sections précédentes ont permis de mieux comprendre l'environnement dans lequel évolueront les agglomérations métropolitaines. Elles ont également présenté un constat comparatif quant à la situation et à la performance de la région métropolitaine de Montréal aux plans économique, social, environnemental et de l'aménagement du territoire.

Quels sont donc les défis auxquels sera confrontée la région métropolitaine de Montréal au cours de la prochaine décennie ?

L'environnement dans lequel évoluent les régions métropolitaines, et la région métropolitaine de Montréal en particulier, se transforme rapidement.

L'adaptabilité est une condition essentielle de succès. Il faut donc s'assurer que les stratégies, les moyens financiers et l'organisation métropolitaines se définissent et évoluent en cohérence avec cette transformation de l'environnement. Ces trois termes, stratégies, moyens et organisation, structurent les six défis fondamentaux qui sont abordés dans les sections suivantes.

Notre collectivité régionale et ses acteurs, privés et publics, sont engagés en permanence dans une recherche de bien-être qui passe par l'amélioration du niveau de vie, la satisfaction des besoins fondamentaux de chacun et l'équité dans la répartition de la richesse.

Dans un environnement où les économies sont en interrelation croissante, il apparaît difficile de limiter de façon volontaire les objectifs de croissance économique. On sait aussi que le développement social et la construction d'une société plus équitable dépendent de la création de richesse. On sait enfin que la protection de l'environnement devient compatible avec le développement économique et qu'elle peut même en être le préalable.

Même si elle peut faire valoir ses différences, dont certaines, comme la culture, sont notables, la région métropolitaine de Montréal appartient à la société et à l'ensemble économique nord-américain. Elle ne peut donc se résigner à une croissance économique plus lente que la moyenne, sous peine d'être marginalisée dans le continent et par voie de conséquence de voir s'appauvrir sa population.

La croissance économique de la région métropolitaine de Montréal est donc le premier défi à relever. Cette croissance ne passera pas par la démographie. L'enjeu fondamental est en fait celui du niveau de vie, dans un contexte où le retard de Montréal avec les métropoles nord-américaines est notable.

La région doit donc consolider sa stratégie de développement économique en l'orientant sur l'accroissement du niveau de vie. Il s'agit là du premier défi, qui est traité dans la section 6.2 du présent document.

Cette section précise l'enjeu de la croissance pour la région de Montréal, définit les variables du niveau de vie et le rôle de la productivité, analyse les formes, les limites et la portée de la nouvelle économie et replace la région dans la dynamique spatiale de croissance à long terme du continent.

En ce qui concerne le **développement social**, défi traité dans la section 6.3, on peut dégager des analyses précédentes quatre dimensions particulièrement critiques :

- **L'immigration** : le faible taux de natalité limite la croissance démographique. Dans ce contexte, une gestion dynamique de l'immigration est essentielle. L'immigration a une portée plus large que son impact démographique. Au chapitre de la qualité, elle transforme le caractère des métropoles, les ouvre sur le monde, leur donne de nouvelles opportunités et renforce leur créativité.
- **Le savoir** : il est indispensable à l'invention et à l'innovation. Il est aussi essentiel à l'intégration des nouvelles technologies dans la production des biens et des services. On a cependant constaté la performance insuffisante de la région de Montréal, aussi bien en ce qui concerne la diplomation universitaire que le décrochage scolaire.
- **La pauvreté** : de grands progrès restent à faire dans le but d'assurer à tous des conditions minimales de vie au plan du revenu, du logement, de l'alimentation et du transport.

La section 6.4 approfondit un troisième défi qui est celui du **développement culturel** : la nature biculturelle de la région métropolitaine de Montréal est un atout unique qu'il faut pouvoir mettre concrètement en valeur. Le développement des compétences, la consolidation des infrastructures et la création d'un environnement favorable aux créateurs et à la création sont autant de moyens stratégiques qui permettront de renforcer les atouts de la région métropolitaine de Montréal.

Le quatrième défi est celui de **l'aménagement du territoire et de l'environnement**. Un nouveau regard sur l'organisation de l'espace régional remet en question, ou tout au moins nuance, certaines perceptions acquises. La section 6.5 en tire les implications stratégiques. En matière d'environnement, certaines menaces sont réelles malgré les progrès accomplis au cours des dernières années.

Enfin, une question d'importance est de savoir si les finances et l'organisation de la région métropolitaine de Montréal sont adaptées à la nouvelle donne de la concurrence. La section 6.6 aborde le défi de la fiscalité et la section 6.7 celui de la gouvernance.

6.2 LE DÉFI DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Cette section présente quelques réflexions et propositions sur le défi du développement économique de la région métropolitaine, avec comme objectif central de comprendre la place qu'occupe aujourd'hui la région de Montréal dans l'ensemble économique nord-américain et le rôle qu'elle devrait y jouer demain. **Cet objectif part de la prémisse suivante: dans le contexte de globalisation, il est impossible d'envisager un futur pour la région de Montréal qui ne prenne pas en compte les réalités de l'économie du continent, ainsi que la façon dont sa transformation s'inscrit dans les ensembles régionaux et les espaces métropolitains.**

Le défi du développement économique de la région métropolitaine de Montréal ne se situe pas dans la relation entre Montréal et les autres régions québécoises, ni même entre les villes de la région de Montréal elles-mêmes. Il se situe plutôt à l'intérieur de sa relation à l'espace économique nord-américain.

La section 6.2.1 présente une analyse de la croissance du PIB, de la population et du PIB per capita des métropoles nord-américaines de plus de deux millions d'habitants. Cette analyse permet d'identifier divers modèles de croissance et justifie pour Montréal une « stratégie de qualité » (produire mieux), axée sur un objectif d'accroissement notable du niveau de vie. L'analyse fait ressortir la performance remarquable de certaines régions métropolitaines à cet égard.

L'augmentation du niveau de vie d'une collectivité passe par deux voies : l'emploi, mais surtout la productivité. La section 6.2.2 explique ce concept; elle en fait ressortir les véritables enjeux qui sont ceux de l'innovation, de l'adaptation de la structure industrielle, de l'investissement dans les équipements et infrastructures et du capital humain. Il est proposé que ces enjeux industriels prennent, pour le futur de la région de Montréal, autant d'importance (sinon plus) que ceux de l'emploi.

Au cours des cinq dernières années, l'économie américaine a connu une accélération surprenante de sa productivité. Il est important de comprendre les causes de ce changement de tendance, qui a fait naître ce que l'on appelle la « nouvelle économie ». Le concept est précisé dans la section 6.2.3; il recouvre en effet différentes réalités, dont une compréhension partielle et une application imparfaite dans la région de Montréal pourraient conduire à des erreurs stratégiques.

La section 6.2.4 analyse les transformations, les succès et les échecs des régions métropolitaines face à la nouvelle économie. Le modèle des grappes industrielles (cluster) rend bien compte de ces transformations et des règles du jeu de la nouvelle compétition. Il est présenté, avec ses opportunités et ses risques, dans l'espoir qu'il puisse, dans la région métropolitaine de Montréal, acquérir un dynamisme renouvelé.

Enfin, la section 6.2.5 fait état de la place de la région dans l'évolution structurelle de la production sur le continent nord-américain et dans ses sous-ensembles régionaux. La dynamique du sous-ensemble Saint-Laurent y est présentée, ainsi que celle du Nord-Est et de la région des Grands Lacs. Cette analyse suggère une stratégie volontariste d'intégration dans l'économie du Nord-Est américain.

La question des exportations est enfin abordée à la section 6.2.6.

La conclusion rassemble ces réflexions, pour proposer les fondements d'une stratégie de développement économique de la région métropolitaine de Montréal.

6.2.1 La croissance des métropoles : démographie et niveaux de vie

Le produit intérieur brut d'une région métropolitaine mesure la valeur totale des biens et des services produits dans la région. Il est représentatif de la richesse et de l'importance de l'économie métropolitaine.

Avec un PIB évalué à environ 91 milliards de dollars US en 2000, la région de Montréal se classe au 19^{ième} rang des vingt-six agglomérations nord-américaines de plus de deux millions d'habitants.

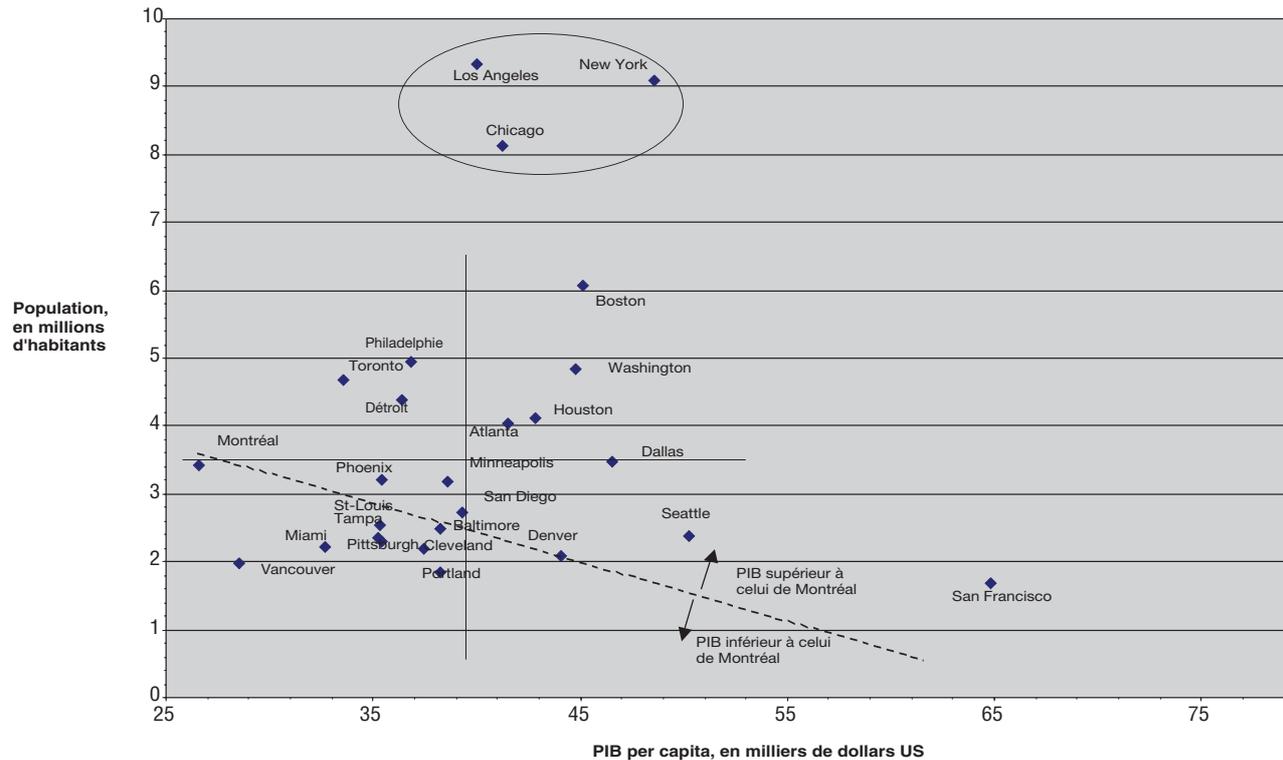
Ces agglomérations se distinguent par leur taille, qui est très variable d'une région métropolitaine à l'autre. Une région métropolitaine peu peuplée peut générer le même PIB qu'une région de grande taille, si la production moyenne par habitant y est plus élevée.

La figure 6-1 répartit les vingt-six régions métropolitaines selon leur population et leur PIB per capita, en 2000. Le PIB per capita est obtenu en divisant le PIB par la population totale⁶⁹. Il mesure le niveau de vie de la région et est représentatif du revenu individuel moyen. De son côté, le PIB est plutôt significatif du poids de l'économie régionale sur le continent.

On constate sur cette figure que les régions métropolitaines se répartissent en deux groupes :

- les trois régions les plus peuplées. Los Angeles, Chicago et New York comptent entre 8 et 9,5 millions d'habitants et un PIB per capita qui varie entre 40 000 \$ et 50 000 \$;
- Parmi les vingt-deux autres villes, on retrouve Boston et Washington qui se caractérisent par un PIB per capita élevé et une population importante, Denver et Seattle (PIB élevé et faible population), Toronto, Philadelphie et Détroit (PIB per capita plus faible et population importante). La comparaison avec San Francisco est moins évidente, du fait de la part de la MSA dans la CMSA.

Figure 6-1 Population et PIB per capita, 2000



69 Le PIB, exprimé en dollars US, est corrigé par la Parité du Pouvoir d'Achat (PPA), qui évite les distorsions causées par les taux de change dans l'évaluation de la production intérieure d'un pays. La PPA est calculée par l'OCDE à partir du coût de la vie dans chacun des deux pays.

La région de Montréal se situe dans le deuxième groupe, avec une population de taille moyenne (3,4 millions d'habitants) mais un PIB per capita faible (27 000 \$). Ainsi, c'est sa population relativement importante et non son niveau de vie qui la place en position centrale. Elle a le même PIB que Denver et Saint-Louis, mais elle ne peut être considérée comme aussi performante que ces deux régions métropolitaines, dont le niveau de vie est supérieur.

Ce portrait instantané est incomplet : les régions métropolitaines sont en développement et il est nécessaire d'analyser les tendances. La figure 6-2 traite de la croissance des métropoles américaines au cours des dix dernières années. Il classe les agglomérations métropolitaines selon le taux de croissance annuel de la population et le taux de croissance annuel du PIB par habitant, entre 1990 et 2000.

Durant cette période, le taux annuel de croissance démographique de l'ensemble des régions métropolitaines américaines étudiées a été de 1,1%. Le PIB per capita a cru de 4,6% par an. Cette dernière performance est en corrélation directe avec celle de l'économie américaine dans son ensemble.

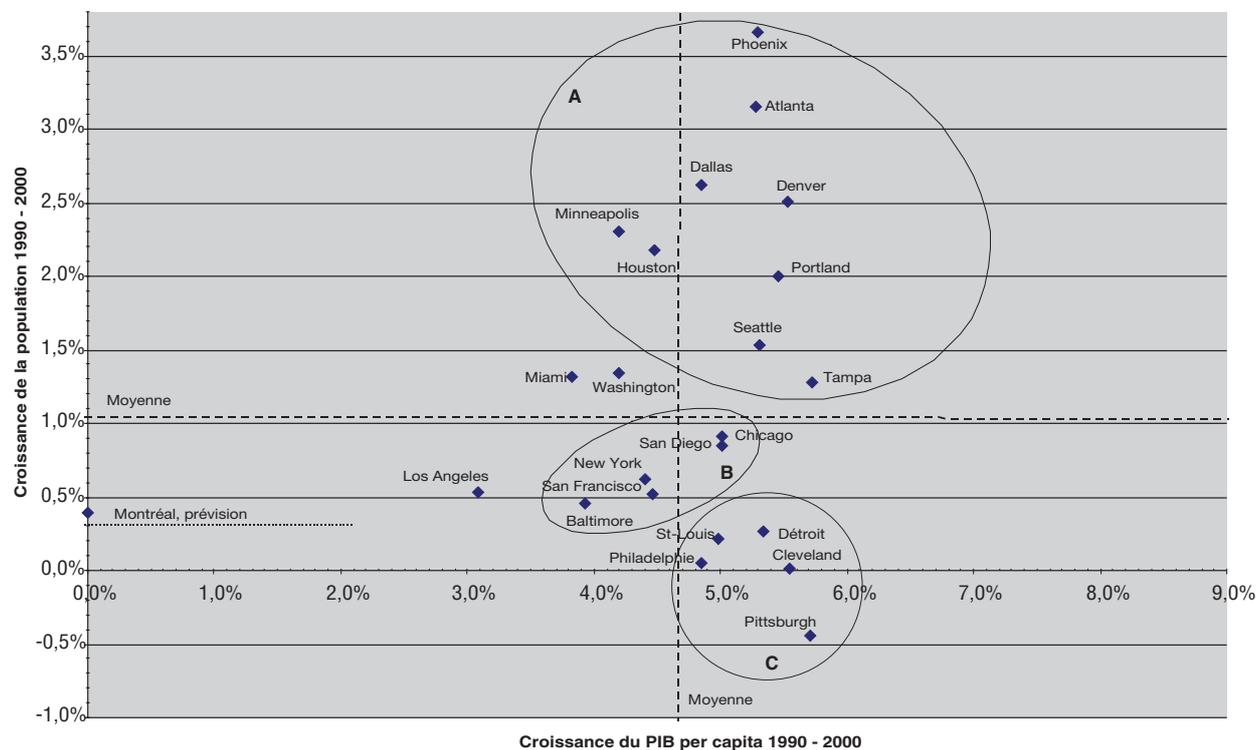
On constate que la croissance démographique a été très variable d'une région métropolitaine à l'autre, allant de - 0,4% à Pittsburgh à 3,7% à Phoenix. Par contre, la croissance du PIB a été plus concentrée : dix-neuf métropoles ont connu un taux de croissance du PIB per capita variant dans une fourchette de 4 à 6% par année.

Les dix agglomérations métropolitaines qui ont connu la croissance la plus forte du PIB (groupe A : Phoenix, Atlanta, Denver, Dallas, Portland, Houston, Seattle, Minneapolis, Tampa) sont aussi celles qui ont connu une croissance démographique supérieure à la moyenne (ce constat n'est pas étonnant, vu les écarts plutôt réduits au niveau du taux de croissance du PIB per capita).

La croissance des autres régions métropolitaines a été plus faible. Elle a été soutenue :

- plutôt par la croissance démographique : tel est le cas de Chicago, San Diego, New York, San Francisco, Baltimore (groupe B);
- ou plutôt par l'accroissement du niveau de vie, comme à Détroit, Cleveland, Saint-Louis, Pittsburgh et Philadelphie (groupe C).

Figure 6-2 Croissance de la population et croissance du PIB per capita 1990 - 2000



Ces observations permettent de constater que trois types de croissance des métropoles coexistent en Amérique du Nord :

- le modèle du « boom économique » des régions métropolitaines du groupe A : forte croissance, à la fois économique et démographique. La croissance démographique est liée à la natalité, mais aussi à l'attractivité de la métropole, qui dépend du niveau d'activité économique, d'emploi et de richesse. Ainsi, on peut postuler qu'une fois atteint un certain rythme, la croissance a tendance à s'auto-alimenter aux plans démographique et économique. Ce phénomène renforce la polarisation de l'espace continental,
- la « croissance par le volume » des agglomérations du groupe B, qui repose surtout sur l'augmentation démographique,
- la « croissance par la qualité » des régions métropolitaines du groupe C, qui repose surtout sur l'accroissement du niveau de vie.

Dans ce contexte, quel devrait être le modèle de croissance de la région métropolitaine de Montréal pour le futur ?

Le tableau 6.1 présente les prévisions démographiques établies pour la région métropolitaine.

Tableau 6-1

Prévisions démographiques, RMR

Population RMR de Montréal, 2001	3 426 450
Population RMR de Montréal, 2021	3 676 350
Augmentation de la population 2001-2021	250 000
Taux de croissance annuel moyen	0,35 %

L'augmentation de population prévue pour les vingt prochaines années correspond à un taux annuel moyen de 0,35%. Ce taux de croissance est trois fois inférieur à la moyenne américaine précédemment observée de 1,1%. Un accroissement, même sensible, de l'immigration internationale ne permettra pas de changer radicalement cette situation.

Ainsi, l'importance économique de la région métropolitaine de Montréal dans l'ensemble nord-américain ne peut se maintenir que par une hausse du niveau de vie.

Cet enrichissement est aussi un objectif qui doit être poursuivi en soi. Le PIB per capita de la région métropolitaine de Montréal est parmi les plus bas des métropoles analysées. Cette situation est plus préoccupante que celle du PIB, puisqu'il s'agit du niveau de vie des habitants. Il y a là un rattrapage important à faire.

Au vu des perspectives de croissance démographique et des opportunités de hausse du niveau de vie, le développement de la région métropolitaine de Montréal doit passer par une « stratégie de qualité » : produire mieux, pas forcément davantage.

Les implications stratégiques de cette proposition sont importantes. L'idée de croissance quantitative est fortement ancrée dans les concepts, les politiques et les pratiques montréalaises. L'augmentation de la population a toujours été le symbole de la croissance par excellence, avec ses manifestations extérieures fortes comme les nouvelles infrastructures de transport et de service et l'ouverture de nouveaux territoires au développement urbain. Le ralentissement démographique, bien connu depuis quelques années, a ébranlé ces certitudes, sans pour autant proposer de discours alternatif. Il est temps de se doter de nouveaux objectifs, d'ajuster les décisions publiques à de nouvelles réalités et surtout de prendre conscience des nouveaux enjeux. En particulier, les défis ne sont plus ceux du partage concurrentiel de la croissance entre les sous-ensembles de la région métropolitaine, mais plutôt ceux de la création d'une nouvelle richesse qui augmentera le niveau de vie de chacun.

Sous cet angle, sept régions métropolitaines peuvent fournir des enseignements pertinents pour Montréal :

- **Cleveland et Pittsburgh**, qui ont connu à la fois une stagnation ou même une baisse démographique et une hausse de niveau de vie;
- **Seattle, Dallas, Boston et Washington** qui ont des PIB par habitant particulièrement élevés;
- **Denver** qui a un PIB comparable à celui de Montréal, mais dont le PIB per capita est 65% plus élevé.

6.2.2 Niveau de vie et productivité

Avant de tirer des conclusions de ces six cas exemplaires quant à leur performance, il est nécessaire d'approfondir les raisons qui expliquent les écarts de niveau de vie entre régions métropolitaines.

La valeur de la production d'une agglomération métropolitaine est directement influencée par :

- la taille de sa population;
- la part de sa population active (part reliée à la structure démographique);
- la part de la population active qui occupe un emploi : plus l'économie se rapproche du plein emploi, plus le PIB a tendance à augmenter, du fait de l'ajout d'une main d'œuvre supplémentaire à la production;
- le nombre d'heures travaillées par personne à l'emploi;
- la valeur de la production réalisée pendant une heure travaillée, que l'on appelle productivité du travail.

Le niveau de vie peut donc être augmenté de deux façons, par l'emploi (c'est à dire l'augmentation du volume total d'heures travaillées) ou par la productivité. Ce sont ces deux facteurs qui expliquent les écarts entre les régions métropolitaines au niveau du PIB per capita.

Les politiques économiques et sociales des états jouent un rôle dans la performance relative des agglomérations métropolitaines. Le plein emploi paraît par exemple davantage prioritaire aux États-Unis qu'au Canada. Mais ce rôle n'est que partiel.

Les écarts entre les régions métropolitaines nord-américaines (qui appartiennent au même ensemble économique) sont importants : le PIB per capita de Seattle est 1,5 fois plus important que celui de Miami.

La performance de la région métropolitaine de Montréal est donc influencée par les politiques québécoises et canadiennes, surtout au plan de l'emploi, mais aussi par la nature et l'efficacité de sa propre structure économique, particulièrement en ce qui concerne la productivité. C'est sur la productivité, davantage que sur l'emploi, que doivent porter les efforts de progrès entrepris au niveau régional.

Il est important de comprendre que ce concept de productivité dépasse aujourd'hui la rationalisation de l'organisation du travail ou l'efficacité dans la réalisation de chaque tâche. Ces préoccupations des débuts de l'ère industrielle restent

encore des conditions nécessaires à l'efficacité de chaque unité de production, mais elles ne suffisent plus à expliquer les écarts de compétitivité entre les entreprises ou entre les régions métropolitaines.

La production étant mesurée par sa valeur marchande, l'enjeu d'aujourd'hui est d'abord de produire des biens et des services qui répondent à une demande importante et qui ont une forte valeur sur les marchés. Il s'agit là d'une exigence de la mondialisation qui élargit les marchés et la concurrence.

Il faut ensuite produire de la façon la plus efficace possible, en intégrant rapidement les technologies les plus performantes dans la production.

Il faut enfin se doter des infrastructures et des ressources humaines adaptées à ces enjeux.

Industrie Canada identifie ainsi quatre facteurs clés indispensables à l'accroissement de la productivité :

- **l'innovation**; la capacité de créer de nouveaux produits dépend directement de l'investissement en recherche et développement et de la capacité à commercialiser les découvertes⁷⁰;
- **l'adaptation industrielle**, c'est à dire l'évolution de la structure industrielle vers les industries à forte croissance et à productivité élevée;
- **l'investissement** dans des équipements intégrant les dernières technologies et dans les infrastructures matérielles, virtuelles et de savoir ;
- **le capital humain** : acquisition de la formation et des compétences générales et des compétences ciblées qui supportent plus particulièrement le développement des industries à forte croissance.

Ainsi, les stratégies économiques des métropoles visant à l'amélioration du niveau de vie doivent être orientées sur l'augmentation de la productivité. Elles doivent tabler sur l'innovation, l'adaptation de la structure industrielle, l'investissement dans les technologies et les infrastructures et le développement du capital humain.

Cet axe stratégique ne nie pas l'intérêt et même la nécessité des politiques d'emploi : l'extension de la base productive contribue aussi à l'augmentation du PIB et du niveau de vie, en plus de répondre à un objectif de redistribution. Il vise simplement à rappeler l'importance critique qu'il faut accorder à l'amélioration de la productivité, enjeu sans doute plus complexe et moins visible que celui de la création d'emplois.

⁷⁰ Schumpeter distingue l'invention (la nouvelle idée) de l'innovation (processus conduisant à la commercialisation).

6.2.3 Productivité et nouvelle économie

Les tendances récentes de l'économie américaine confirment la conclusion précédente à l'effet que l'augmentation du niveau de vie passe par un effort structurel d'augmentation de la productivité dans tous les secteurs de l'économie métropolitaine.

Elles démontrent également le rôle central des nouvelles technologies de l'information et des communications (NTIC)⁷¹ et de ce que l'on appelle la « nouvelle économie ».

Entre 1995 et la mi-2000, la croissance de la productivité aux États-Unis⁷² a connu une accélération très notable, avec un taux annuel moyen de 2,4%. Cette performance soutenue a surpris les observateurs et a renforcé l'idée selon laquelle le pays entrait dans une nouvelle ère comparable à celle qui a suivi la révolution industrielle, c'est-à-dire, la « nouvelle économie »⁷³.

En effet, entre 1948 et 1973, la productivité américaine a cru à un taux moyen annuel de 2,8%. Elle a ensuite ralenti entre 1973 et 1995, avec un taux de 1,4%. Le taux de 2,4% observé sur une période de cinq ans constitue donc un changement de tendance.

Les résultats des deux années 2001 et 2002 où la croissance a été lente, ont donné tort à la fois aux optimistes et aux pessimistes. La productivité a continué à croître à un rythme de 1,5%. Pendant les deux trimestres de récession, elle a même cru de 1,9%.

Les plus récentes analyses macro-économiques⁷⁴ établissent un lien étroit entre cette performance et l'avènement des nouvelles technologies de l'information et des télécommunications. Elles concluent que ces technologies expliquent de 47% à 73% de l'écart entre les taux de croissance de la productivité sur les deux moitiés de la décennie 1990. Ces analyses montrent aussi que l'accélération de la productivité trouve sa source à deux niveaux :

- dans les secteurs de la fabrication manufacturière, dont ceux des NTIC⁷⁵;
- mais aussi dans les autres secteurs qui utilisent ces technologies.

Le secteur des NTIC occupe encore une place modeste dans la production nationale américaine, mais sa croissance est rapide et sa contribution à la croissance globale est déjà très significative. Ainsi, entre 1996 et 1999⁷⁶ :

- le secteur des NTIC comptait pour 7% du PIB;
- la croissance de l'économie était de 4% et celle du secteur des NTIC était de 22%;
- les NTIC étaient responsables de près de 30% de la croissance économique du pays.

(La contribution du secteur au contrôle de l'inflation est aussi notable : la baisse considérable du prix des microprocesseurs a permis de réduire le taux d'inflation américain de un point de pourcentage en 1996 et 1997).

Malgré l'importance du secteur de la production des NTIC, une part notable de l'accélération de la productivité vient de l'investissement en NTIC réalisé dans les autres secteurs de l'économie. Sur la période 1995-2000, on constate que les industries les plus intensives en NTIC ont connu une croissance trois fois plus élevée de leur productivité que les autres : 3,7% annuellement contre 1,2%⁷⁷. Ces industries ont ainsi contribué pour 70% à l'accélération du taux de croissance de la productivité, entre les périodes 1989 - 1995 et 1995 - 2000⁷⁸. Elles sont cependant faiblement intensives en emploi. Elles comptent pour seulement 35% du total de l'emploi américain dans le secteur privé non agricole, mais représentent 50% du PIB. Leur développement est davantage générateur de richesse que d'emploi.

Les secteurs où se concentre la croissance de la productivité sur la période 1989-2000 ne sont pas seulement les secteurs de fabrication des biens durables, dont celui des ordinateurs et des semi-conducteurs. La croissance dans le secteur manufacturier a été de 5,4%, mais elle a été de 4,3% dans le commerce de gros,

71 Selon la définition du U.S. Department of Commerce, les NTIC incluent la fabrication d'ordinateurs, de machines de bureau et d'autres équipements informatiques, la fabrication de composants électroniques, la fabrication d'appareils de transmission, de réception et de reproduction du son et de l'image, la fabrication d'instruments modernes de mesure et de contrôle, la fabrication d'équipements de contrôle des processus industriels, le commerce de gros et de détail et la location de matériel de bureau et d'informatique, les télécommunications, les services informatiques en particulier liés au développement de l'Internet, les services de radio et de télévision (justifié par la convergence). On notera que les biotechnologies sont exclues de cette définition. Leur rôle dans l'augmentation de la productivité est encore très marginal, comme d'ailleurs dans le commerce : la plupart des entreprises américaines dans le secteur sont au stade de la R&D et ne réalisent pas de profit. Plusieurs conviennent cependant que la biotechnologie sera à la source d'une prochaine révolution industrielle.

72 « Digital Economy 2002 », U.S. Department of Commerce, Economics and Statistics Administration, février 2002, p.5.

73 La forte croissance du taux de productivité sur la période 1995 - 2000 ne doit pas conduire à une simplification outrancière des effets des nouvelles technologies, dont plusieurs ont commencé à agir sur l'économie dès les années 1970. La réalité des phénomènes économiques prenant corps au travers des statistiques, c'est néanmoins ce constat d'accélération de la productivité qui a fait naître la « nouvelle économie ».

74 Les études analysées dans « Digital Economy 2000 », U.S. Department of Commerce, Economics and Statistics Administration », juin 2000, p. 38, sont celles de Oliner et Sichel, du Congressional Budget Office, de l'Economic report of the President, de Jorgenson et Stiroh et de Whelan.

75 L'accélération de la productivité depuis 1995 répond au paradoxe de Solow, qui constatait en 1987 : " on voit des ordinateurs partout sauf dans les statistiques ", faisant référence au fait que les ordinateurs avaient envahi la vie des entreprises, mais sans aucun effet apparent sur la productivité au niveau macro-économique. En fait, ces gains ne peuvent apparaître que suite à une réorganisation, étalée dans le temps, des processus de production.

76 « Digital Economy 2002 », U.S. Department of Commerce, Economics and Statistics Administration, février 2002, p.25.

77 « Industry-Level Effects of Information Technology Use on Productivity and Inflation » J. Dumagan and G. Gill, « Digital Economy 2002 », U.S. Department of Commerce, chapitre IV.

78 Pour le secteur privé non agricole.

3,7% dans les finances et les assurances, 2,5% dans le commerce de détail, 2,2% dans les transports, 1,8% dans les mines. De la même façon, l'accélération de la croissance entre les deux moitiés de la décennie 1990 est imputable pour 18% seulement, au secteur manufacturier, contre 82% aux autres secteurs.

Ainsi, la « nouvelle économie » pourrait désigner uniquement les nouveaux secteurs de la production de haute technologie en informatique, en télécommunications et dans l'Internet, dont plusieurs se situent simultanément aux frontières de l'innovation et au centre des péripéties boursières.

Mais le terme est plus fécond lorsqu'il décrit la transformation rapide des façons de produire, de distribuer et de commercialiser les produits et les services, dans tous les secteurs de l'économie, incluant les secteurs dits traditionnels. Cette transformation des façons de faire est liée au développement de l'informatique, des télécommunications et de l'Internet, mais trouve aussi son impulsion dans la mondialisation des échanges et des investissements, qui tend à accélérer le processus d'innovation. La citation suivante illustre bien ce propos⁷⁹ :

« The New Economy is a metal casting firm in Pittsburgh that uses computer-aided manufacturing technology to cut costs, save energy and reduce waste. It is a farmer in Nebraska who sows genetically altered seeds and drives a tractor with a global satellite positioning system. It is an insurance company in Iowa that uses software to flatten managerial hierarchies and give its workers broader responsibilities and autonomy. It is a textile firm in Georgia that uses the Internet to take orders from customers around the world »⁸⁰.

Ce dernier exemple incite à traiter du rôle particulier du commerce électronique comme moteur de productivité. Le récent ralentissement économique a vu la fermeture de nombreuses dot.com, opérant uniquement ou partiellement sur l'Internet, ainsi que la réduction des activités de commerce électronique. Ces activités demeurent d'ailleurs à un niveau plus bas que celui généralement anticipé il y a quelques années. Les menaces à l'existence de nombreux secteurs du commerce traditionnel ne se sont pas matérialisées.

Bien que la pénétration de l'Internet dans les ménages américains poursuive sa croissance⁸¹, leurs achats en ligne ne dépassaient pas 1% du total des ventes au détail au dernier trimestre de 2001. Le commerce en ligne pénètre mieux le marché des échanges entre entreprises et particulièrement le secteur manufacturier et les commerces de gros, où, en 1998-1999, il compte respectivement pour 12% et 5% des transactions. Mais les industries en avance sont celles qui ont déjà une longue pratique des échanges électroniques (équipementiers dans le secteur des transports et pharmacies par exemple). Alors que la vente au consommateur nécessite la mise au point de nouveaux modèles d'affaires et que la conquête de ces marchés passera par l'apparition et la disparition de nombreuses entreprises, le développement des échanges directs entre entreprises, selon des modèles d'affaires déjà maîtrisés, offre des opportunités plus concrètes au niveau des économies d'opération et de la productivité. Le développement du commerce entre entreprises est cependant ralenti par la nécessité d'intégrer différents processus d'affaires à un coût élevé, que ce soit à l'intérieur de l'entreprise ou dans ses interfaces avec les fournisseurs.

Ainsi, de la même façon que l'on doit distinguer la production des NTIC de leur utilisation dans la structure économique traditionnelle, il faut aussi séparer les opportunités offertes par les dot.com de celles générées par le e-commerce entre les entreprises.

La distinction entre nouveaux secteurs de production des NTIC et « nouvelle économie » a une grande importance dans la définition des stratégies de développement économique des régions métropolitaines. En effet, elles font ressortir le fait que la croissance de la productivité et du niveau de vie ne passent pas uniquement par le développement du secteur des NTIC lui-même, mais aussi largement par l'utilisation des ces NTIC dans les autres secteurs de la production, et pas seulement manufacturiers. Toutes les industries de l'« économie traditionnelle » sont des vecteurs potentiels d'enrichissement. La compétition s'exerçant dans tous les domaines de l'économie, la productivité est plus critique pour la compétition que le secteur d'activité comme tel. La capacité de répondre aux attentes des marchés et d'intégrer les nouvelles technologies est génératrice de richesse dans tous les secteurs de l'économie, même dans ceux réputés en perte de vitesse.

79 « The New Economy Index : Understanding America's Economic Transformation », Robert D. Atkinson and Randolph H. Court, Progressive Policy Institute, novembre 1998, p.3.

80 Le terme « nouvelle économie » laisse penser que l'effet des nouvelles technologies sur l'économie actuelle sera aussi profond que celui de l'invention de la machine à vapeur ou de l'électricité par exemple, qui sont à l'origine de deux révolutions industrielles. Pourtant, malgré l'accélération prouvée de la productivité, la question reste encore ouverte. Nul ne sait si cette accélération constitue une tendance de long terme où au contraire si le taux de croissance se rétablira bientôt à un niveau historique. En fait, ce débat est secondaire, car, en ce qui concerne les stratégies de croissance métropolitaine, il importe surtout de comprendre l'importance critique de l'innovation et de l'adaptation rapide aux changements technologiques.

81 On estime que 50% de la population américaine utilise actuellement Internet sur une base régulière, ce qui ne constitue pas un record; les États-Unis sont dépassés par quelques pays européens dont la Suède qui atteint 60%.

La réflexion stratégique doit donc distinguer :

- d'une part les nouveaux secteurs des NTIC, dont le développement présuppose R&D, innovation et savoir;
- d'autre part les secteurs traditionnels, (en particulier ceux ayant à priori un potentiel de forte intensité en NTIC) dont le développement passe par l'intégration des nouvelles technologies, par la révision des façons de produire et de faire des affaires et par l'adaptation de la main-d'œuvre.

Le développement des nouveaux secteurs est une stratégie pertinente, mais elle ne doit pas faire oublier l'accroissement de productivité dans les secteurs traditionnels, qui est aussi un enjeu important de la nouvelle économie. Pour le relever, il n'est pas nécessaire de développer sur place les NTIC, mais seulement d'être capable de les acquérir rapidement et de les absorber. L'intégration de la région métropolitaine de Montréal à l'économie américaine donne à ses entreprises un accès aisé aux nouvelles technologies, à des coûts raisonnables (quoique handicapés par la valeur du dollar canadien). Il s'agit d'un avantage sur lequel il faut tabler.

6.2.4 Les métropoles face à la nouvelle économie

Les sections précédentes ont permis d'établir un lien direct entre niveau de vie, productivité et nouvelle économie. On a vu que la croissance de la productivité est inégalement répartie entre les secteurs économiques, donc aussi entre les régions métropolitaines, en raison de leur structure économique et de leur environnement d'affaires propres.

Certaines agglomérations métropolitaines montrent plus que d'autres les signes d'une adaptation rapide à la nouvelle économie. Atkinson et Gottlieb⁸² les classent selon seize indicateurs de cette adaptation, regroupés en cinq catégories :

- importance des emplois de savoir (emplois de direction, d'ingénieurs, de scientifiques, de professionnels, de consultants et de techniciens en génie et niveau d'éducation de la main-d'œuvre);
- économie orientée sur la mondialisation (ventes à l'export);
- dynamisme économique (emplois dans les entreprises à forte croissance, nombre de démarrage et de fermeture d'entreprises, introductions en bourse);
- transformation vers l'économie numérique (accès à l'Internet à la maison, fournisseurs d'accès à large bande, utilisation d'ordinateurs en classe, nombre de domaines commerciaux.dot sur le Web, capacité du réseau Internet);
- capacité d'innovation technologique (emplois, diplomation dans les champs scientifiques et techniques, brevets, investissement en R&D, capital de risque).

82 « The Metropolitan New Economy Index. Benchmarking Economic Transformation in the Nation's Metropolitan Areas », Robert D. Atkinson, Progressive Policy Institute, Paul D. Gottlieb, The Center for Regional Economic Issues, Case Western Reserve University, avril 2001.

L'indice constitué à partir de ces indicateurs capte davantage la dynamique de développement des nouveaux secteurs de la nouvelle économie que la capacité des industries traditionnelles à intégrer les NITC. Ils n'expliquent donc pas complètement les performances quant à la productivité et aux niveaux de vie. La corrélation est cependant marquée, comme l'indique la figure 6-3.

Le tableau 6-2 indique la valeur de l'indice⁸³ pour les régions métropolitaines américaines de plus de 2 millions d'habitants.

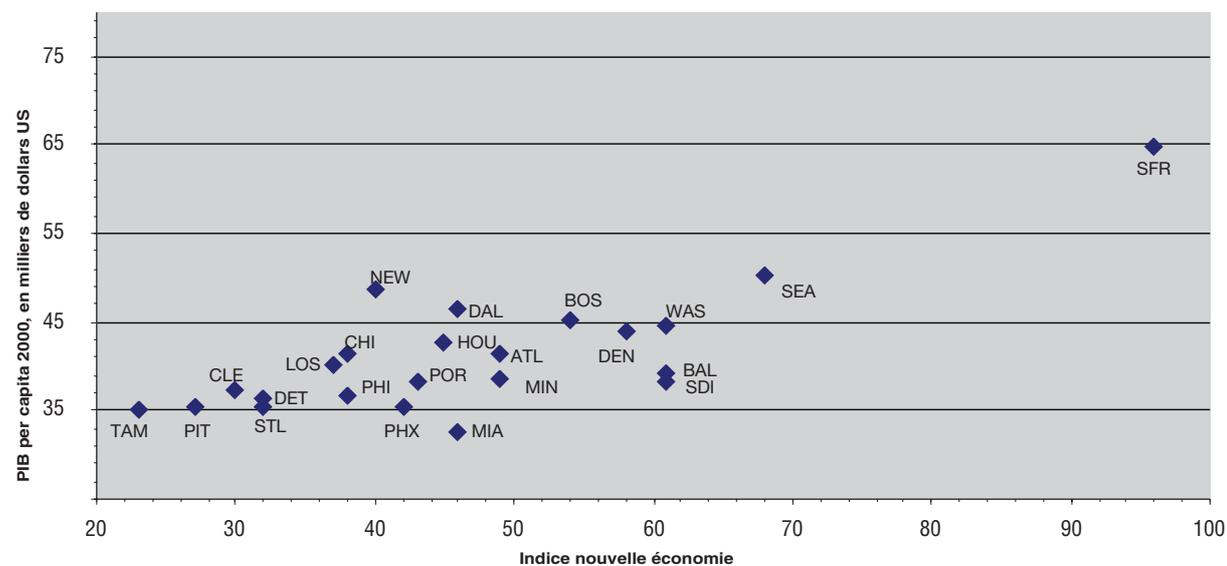
Tableau 6-2

Métropoles et nouvelle économie

Rang	Métropole	Score	Rang	Métropole	Score
1	San Francisco	96	12	Portland	43
2	Seattle	68	13	Phœnix	42
3	San Diego	61	14	New York	40
4	Washington	61	15	Philadelphie	38
5	Denver	58	16	Chicago	38
6	Boston	54	17	Los Angeles	37
7	Minneapolis	49	18	St Louis	32
8	Atlanta	49	19	Detroit	32
9	Dallas	46	20	Cleveland	30
10	Miami	46	21	Pittsburgh	27
11	Houston	45	22	Tampa	23

Figure 6-3

PIB per capita et nouvelle économie



83 Le score maximum est de 100.

La figure 6-4 met en rapport la valeur de l'indice de la nouvelle économie d'Atkinson et Gottlieb avec le PIB par habitant en 2000. On constate globalement que, plus la région métropolitaine est tournée vers les nouveaux secteurs de la nouvelle économie, plus son niveau de vie est élevé⁸⁴.

L'apparition de l'Ouest dans le paysage économique américain, avec San Francisco et Seattle, est directement liée aux premiers âges de l'industrie des micro-ordinateurs. Celle-ci s'est développée en opposition à l'industrie informatique « traditionnelle », alors concentrée dans le Nord-Est (macro-ordinateurs dans l'État de New York et mini-ordinateurs sur la Route 128, à Boston), dont les entreprises dominantes ne voyaient pas d'avenir pour ces nouveaux produits⁸⁵.

La différence entre cultures entrepreneuriales ouvertes et fermées et leur impact sur la circulation de l'information et la coopération entre firmes a été identifiée comme facteur explicatif⁸⁶, de même que la capacité de nouvelles entreprises à créer des discontinuités de marché, avec l'appui du capital de risque et des services conseil⁸⁷.

Ainsi, la Silicon Valley a été lancée en 1955 avec l'arrivée du co-inventeur du transistor et prix Nobel, qui quittait sa firme du New Jersey pour lancer une entreprise dans sa région natale (Shockley Semiconductor), où l'Université Stanford venait de lancer deux parcs industriels et de recherche⁸⁸ (dans lesquels deux de ses étudiants fondaient simultanément Hewlett-Packard). L'invention des circuits intégrés fut le fait d'anciens employés de Shockley Semiconductor, qui fondèrent ensuite Intel en 1968, en réaction au refus de leur compagnie mère de l'Est de mettre en place un nouveau style de management. Les inventions du Palo Alto Research Center, pourtant créé par la compagnie new-yorkaise Xerox, ne furent pas commercialisées par elles, mais par les compagnies de l'ouest. En 1975, IBM et DEC, établis à New York et Boston, ne voyaient pas de marché pour le Apple I, inventé à Palo Alto. En 1980, IBM fondait une équipe spéciale en Floride, loin de son siège social new yorkais, pour créer le PC, à partir des produits d'Intel et de Microsoft (qui acquiert alors les droits d'un système d'exploitation conçu par une entreprise de Seattle, connue d'un des deux fondateurs, natif de la ville).

L'ordinateur personnel n'a pu être inventé dans l'environnement des grandes entreprises informatiques du Nord Est, mais plutôt dans les régions métropolitaines de l'ouest, plus ouvertes à la créativité. Le paysage industriel du continent change ainsi de forme et certaines métropoles, comme Seattle et San Francisco, en profitent, en partie sous l'effet du hasard.

Dallas, aujourd'hui capitale de la fabrication des ordinateurs, répond au même principe. Dans ce cas, il y a cependant une filiation directe entre l'ancienne et la nouvelle base industrielle : Texas Instruments (dont la défection de certains ingénieurs a ensuite conduit à la fondation de Compaq) a été fondée en 1951 à partir d'une compagnie venue du Nord-Est pour commercialiser une nouvelle technologie d'exploration pétrolière.

Les régions métropolitaines de Cleveland et Pittsburgh ont été identifiées précédemment pour leur stagnation démographique et leur hausse notable du niveau de vie. Pittsburgh a connu une forte émigration à la suite du déclin de son industrie de l'acier, dans le milieu des années 1980. Au cours des vingt dernières années, son économie s'est diversifiée vers les services et la technologie. Les services d'information et la santé sont les deux industries en croissance. Pittsburgh a connu un des taux de croissance les plus élevés des USA dans le secteur des hautes technologies (entreprises de software) et compte deux universités reconnues qui supportent la recherche. Cleveland se développe en particulier dans trois secteurs: le biomédical, les instruments de contrôle électronique et les assurances.

84 $R^2 = 0,6$.

85 « The Geography of the New Economy. B : The Regional Revolution in I.T. (A Case Study) », R. D. Norton, Regional Research Institute, West Virginia University, 2002. <http://www.rrri.wvu.edu/WebBook/Norton/sectionb.htm#section2>

86 « Regional Advantage : Culture and Competition in Silicon Valley and Route 128 », AnnaLee Saxenian, Harvard University Press, 1994

87 « Institutions and Economies: Creating Silicon Valley ». M. Kenney and U. von Burg. 2000. In M. Kenney (ed.), Understanding Silicon Valley: The Anatomy of an Innovative Region, Palo Alto, CA: Stanford University Press.

88 Surtout pour valoriser des terrains qu'elle ne pouvait pas vendre.

Le modèle des grappes industrielles (clusters)⁸⁹ explique ensuite la croissance de ces métropoles de la nouvelle économie. La concentration géographique d'entreprises interconnectées (producteurs de biens semblables ou complémentaires, fournisseurs, distributeurs, formateurs, services professionnels...), qui échangent entre elles, de façon formelle ou informelle et aussi avec les secteurs de l'enseignement et de la recherche, qui peuvent au besoin coopérer, même si elles sont en compétition :

- accélère le processus de résolution de problèmes;
- favorise la diffusion du savoir;
- permet d'atteindre un niveau élevé de spécialisation.
- permet d'exploiter plus rapidement les innovations. (Silicon Valley ou Hollywood sont les exemples les plus connus de ce phénomène, qui n'est qu'en apparence contradictoire avec la grande flexibilité de localisation qu'ont aujourd'hui les entreprises)⁹⁰.

Porter identifie précisément trois raisons pour lesquelles les grappes contribuent directement à la compétitivité de leurs entreprises⁹¹:

- les grappes contribuent à l'amélioration de la productivité, en offrant un meilleur accès aux ressources humaines spécialisées, en les attirant par une garantie plus grande de stabilité, en permettant un approvisionnement en biens et en services plus proche donc plus efficace, en facilitant l'externalisation, en stimulant les fournisseurs de service, en facilitant la circulation de l'information, en permettant des offres complémentaires et des choix plus vastes au client, en facilitant le développement des marques, en facilitant la comparaison de performance et en stimulant la compétitivité;
- les grappes jouent un rôle clé dans l'innovation. Les entreprises de la grappe sont mieux branchées sur les besoins des consommateurs, captent plus rapidement les évolutions dans les technologies, dans les façons de faire et dans les concepts. Elles peuvent innover plus rapidement du fait de la proximité immédiate des talents et des moyens de production. Les essais y sont moins coûteux et les entreprises peuvent y maintenir longtemps leur leadership innovateur;

89 Voir les travaux et publications de l'Institute for Strategy and Competitiveness, Harvard Business School, et en particulier ceux de Michael E. Porter, comme "Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy" (2000), *Economic Development Quarterly*, 14:1 (février).

90 D'autres exemples de grappes : la production vinicole en Californie, les équipements médicaux à Minneapolis, le télémarketing à Omaha (Nebraska), les équipements de golf à Carlsbad (Californie), l'optique à Phoenix, l'aéronautique à Seattle, la biotechnologie à Boston, l'imagerie à Rochester, les districts industriels en Italie. À la Ville de Montréal, on identifie 19 secteurs de l'activité économique : biopharmaceutique et santé, aérospatiale, technologies de l'information (fabrication et applications), services financiers, services aux entreprises, design, culture, mode, bioalimentaire, environnement, platurgie, produits métalliques, chimie, tourisme, cinéma, commerce, médias et communications, transport. La valeur ajoutée de ces secteurs est variable et tous ne constituent pas forcément des grappes.

91 « Clusters and the New Economics of Competition » M. E. Porter, *Harvard Business Review*, Nov. Déc. 98, Vol. 76 No. 6.

- les grappes facilitent la formation de nouvelles entreprises, ce qui les renforce. Les faiblesses dans les produits sont plus facilement repérées, les barrières à l'entrée ou à la sortie sont moins élevées qu'ailleurs, les marchés sont plus facilement accessibles.

Les origines des grappes sont multiples : avantages naturels, inventions ou innovations locales, demande locale très spécialisée, présence d'une grappe complémentaire. Porter estime qu'une grappe prend dix ans ou plus pour développer un véritable avantage comparatif. Il est plus efficace de renforcer les grappes existantes ou émergentes que de tenter d'en créer des nouvelles. Dans ce dernier cas, les échecs sont nombreux.

Le développement des grappes passe par la mise en place d'un environnement favorable aux activités critiques des entreprises, comme la recherche ou le développement des produits, la dotation en personnel spécialisé, l'accès à la créativité et à la formation. Les coûts d'implantation ou d'opération n'étant pas les facteurs les plus critiques, sauf pour certaines activités comme celles intensives en main-d'œuvre. Cet environnement est celui de la qualification de la main d'œuvre, des infrastructures, des lois sur la propriété intellectuelle, des lois antitrust.

La spécialisation des économies métropolitaines présente des opportunités, mais aussi des risques, car elle leur fait subir, en les amplifiant, les aléas et les transformations de l'économie. En cas de repli d'un secteur, les régions métropolitaines spécialisées souffrent le plus. Ainsi, les agglomérations métropolitaines du Manufacturing Belt (Nord-est et région des Grands Lacs) sont celles qui ont connu les plus grandes pertes d'emploi avec la désindustrialisation des années 1970 (en particulier New York, Chicago, Philadelphie et Detroit). On retrouve le même phénomène dans l'industrie du hardware informatique (électronique, ordinateurs), avec des pertes d'emploi massives entre 1986 et 1996 dans les régions les plus spécialisées de Phoenix, Boston et Los Angeles. Inversement, les agglomérations métropolitaines initialement spécialisées dans un secteur en croissance voient leurs gains amplifiés. Tel est le cas dans l'industrie du logiciel de Washington, Atlanta et Boston⁹².

92 « The Geography of the New Economy. C : Strategic Cities » R. D. Norton, Regional Research Institute, West Virginia University, 2002. <http://www.rr.i.wvu.edu/WebBook/Norton/nortonupdate/creativity.htm>

Le deuxième risque de la spécialisation et particulièrement des grappes, est celui de la rigidité, qui est peu propice aux innovations radicales. Les grappes sont ainsi menacées par les ruptures technologiques, mais aussi par l'évolution des besoins des consommateurs et l'apparition de cartels.

On peut conclure que, la compétitivité poussant à la performance et à la spécialisation, les grappes sont un moyen efficace de fournir aux entreprises un environnement favorable qui améliore la productivité et favorise l'innovation. Les entreprises y bénéficient des avantages liés à la taille et à l'échange d'information. Les grappes sont naturellement orientées vers leur propre développement, qui profite alors à l'économie de la région métropolitaine. Elles présentent cependant le risque de la rigidité et sont menacées par les ruptures technologiques. Par ailleurs, la spécialisation rapporte, mais au prix de risques qui doivent être calculés. Elle amplifie, en effet, les impacts locaux de l'évolution générale des secteurs économiques représentés, aussi bien dans le bon sens que dans le mauvais.

Les grappes doivent constituer une des composantes de la stratégie de développement économique de la région métropolitaine de Montréal et les efforts déjà consentis doivent être poursuivis et au besoin amplifiés. Cependant, la définition des grappes passe par le respect de certains critères et leur réussite par certaines conditions de succès. Par ailleurs, le développement des grappes ne peut conduire à se désintéresser des autres activités qui peuvent aussi contribuer à l'accroissement de la richesse et réduire les risques liés à la spécialisation.

6.2.5 Montréal dans l'espace économique nord-américain

Les sections précédentes ont traité de la croissance des régions métropolitaines dans l'univers économique nord-américain. Les perspectives de développement de la région métropolitaine de Montréal doivent aussi être analysées et comprises dans l'espace physique, par une analyse des grandes tendances de la croissance sur le continent. En effet, au delà des dynamiques industrielles, certaines logiques fondamentales de localisation sont à l'œuvre, comme en font foi l'existence de tendances lourdes dans l'occupation et la production de l'espace continental, tendances observables sur la longue durée.

Les données de cette section proviennent de deux sources :

- 1 United Nations, World Population Prospects (diverses années)
- 2 Population Reference Bureau, World Population data sheet, Washington.

Le tableau 6-3 présente l'évolution de la part du Canada, des États-Unis et du Mexique dans le PIB total de l'ALÉNA. La part du Mexique ne monte que très modérément, tandis que celle du Canada oscille autour de 7,5%, avec une tendance à la baisse. Le poids des États-Unis ne risque pas de diminuer. À long terme, la part de ce pays devrait se maintenir autour de 85%.

Cette évolution s'accompagne d'une transformation des flux continentaux. En effet, entre autres à cause de l'ALÉNA depuis 1992, les échanges commerciaux est-ouest au Canada augmentent de 4% par année, alors que le commerce nord-sud connaît une croissance de 10% à 15%. L'économie des régions canadiennes devrait être de plus en plus liée à celles d'outre-frontière.

Tableau 6-3

Parts du Canada, des États-Unis et du Mexique dans le PIB de l'ALÉNA, 1970, 1990 et 2000

Région	Part en 1970	Part en 1990	Part en 2000
Canada	7,5%	7,7%	7,2%
États-Unis	86,0%	84,9%	85,2%
Mexique	6,5%	7,4%	7,5%

Le PIB per capita de l'ALÉNA devrait lui permettre de se maintenir au premier rang mondial en terme de richesse par habitant. Cependant, le tableau 6-4 fait ressortir le fait que cela est essentiellement dû à la performance des États-Unis, dont le produit per capita connaît une croissance beaucoup plus forte que celui du Canada et du Mexique. Ce tableau soulève la possibilité d'un appauvrissement progressif du Canada par rapport aux États-Unis.

Parallèlement, le centre de gravité de la population et des activités économiques se déplace historiquement vers le sud-ouest. Ce déplacement est observé depuis 1790, depuis que des données existent. En 1790, il se trouvait près de Philadelphie. Depuis, il se dirige sur Los Angeles. En se rapprochant de Los Angeles, le centre de gravité se rapproche aussi du Mexique en s'éloignant du Canada central, mais sans vraiment se rapprocher du Canada de l'Ouest.

Tableau 6-4

Évolution du PIB per capita du Canada, des États-Unis et du Mexique, 1970, 1990 et 2000⁹³

Croissance du PIB per capita			
Région	1970-2000	1970-1990	1990-2000
Canada	0,43 %	0,88 %	-0,46 %
États-Unis	0,78 %	0,96 %	0,42 %
Mexique	0,17 %	0,30 %	-0,10 %

On constate au tableau 6-5 la poursuite de ce mouvement pluriséculaire des populations et des productions vers le sud-ouest à l'échelle de l'ALÉNA. Ce tableau fait ressortir que ce mouvement s'est fortement ralenti depuis 1990 et que ce ralentissement est encore plus important dans le cas des productions que dans celui des populations.

L'explication la plus immédiate de ce ralentissement tient sans doute à la crise asiatique, qui a particulièrement été ressentie en Californie (à moins que le ralentissement californien ne soit plus endogène qu'exogène, ce qui n'est pas impossible).

Tableau 6-5

Latitude et longitude des centres de gravité des populations et des productions de l'ALÉNA, 1970-2060

	1970	1990	2000 observé	2000, selon projection 70 - 90
Centre des populations				
Latitude	35,84 N	34,61 N	34,50 N	34,00 N
Longitude	90,70 O	92,10 O	92,72 O	93,42 O
Centre des productions				
Latitude	37,73 N	37,06 N	37,05 N	36,72 N
Longitude	90,23 O	91,80 O	92,03 O	92,82 O

Ce ralentissement récent du mouvement vers le sud-ouest est une bonne nouvelle pour la région métropolitaine de Montréal. Certaines projections laissent même entrevoir un retour du centre de gravité des productions vers l'est (au plus tôt en 2030), le mouvement vers le sud se poursuivant néanmoins. Un tel revirement serait sans précédent dans l'histoire de l'Amérique du Nord.

Le déplacement du centre de gravité est un indicateur de l'évolution des grandes régions du continent. Pour saisir cette évolution, le territoire de l'ALÉNA a été découpé en douze régions économiques (voir carte jointe), dont les parts dans la population et la production sont présentées dans les tableaux suivants :

- 1- La région des Maritimes dominée par Halifax;
- 2- La région du Saint-Laurent dominée par Montréal, Québec et Ottawa;
- 3- La région de la Côte Nord-Est dominée par New York, Philadelphie, Washington et Boston;
- 4- La région des Grands Lacs dominée par Chicago, Détroit et Toronto;
- 5- La région du Centre-Est dominée par Saint-Louis et Pittsburgh;
- 6- La région du Centre-Ouest dominée par Denver et Kansas City;
- 7- la région de la Côte Sud-Est dominée par Atlanta, Tampa et Miami;
- 8- La région des Prairies dominée par Edmonton et Calgary;
- 9- La région du Golfe du Mexique dominée par Dallas-Fort Worth et Houston;
- 10- La région de la Côte Nord-Ouest dominée par Seattle et Vancouver;
- 11- La région du Mexique;
- 12- La région de la Côte californienne dominée par Los Angeles et San Francisco.

93 En dollars US 2000 et parité de pouvoir d'achat et en taux de croissance annuels moyens.



Tableau 6-6

Part des douze régions de l'ALÉNA (classées du nord-est vers le sud-ouest) dans la population totale de l'ALÉNA, en 1970, 1990 et 2000

Région	Part en 1970	Part en 1990	Part en 2000
Maritimes	0,34%	0,33%	0,29%
Saint-Laurent	2,55%	2,29%	2,23%
Côte Nord-Est	18,78%	17,17%	17,44%
Grands Lacs	18,06%	14,22%	13,52%
Centre-Est	7,29%	5,19%	4,65%
Centre-Ouest	3,35%	2,98%	3,02%
Côte Sud-Est	7,72%	8,65%	8,67%
Prairies	1,17%	1,19%	1,12%
Golfe du Mexique	8,23%	8,44%	8,19%
Côte Nord-Ouest	3,71%	3,64%	4,15%
Mexique	18,29%	22,65%	23,97%
Californie	10,51%	13,27%	12,73%

On peut classer :

- parmi les régions qui montent démographiquement : le Mexique et la Côte Nord-Ouest ;
- parmi les régions qui se maintiennent : la Californie, la Côte Nord-Est, la région du Centre-Ouest, la Côte Sud-Est et le Golfe du Mexique ;
- parmi les régions qui baissent. La région du Centre-Est, la région du Saint-Laurent, les Grands Lacs, les Prairies et les Maritimes.

Si l'on retient le caractère conjoncturel de la crise asiatique, la Californie pourrait devoir être placée avec les régions qui montent. De même, il faut souligner que les tendances de long terme pousseraient à classer la Côte Nord-Est parmi les régions qui sont susceptibles de baisser, mais un redressement est observé depuis quelques années. Pour ce qui est de la région du Saint-Laurent, la tendance est à la baisse.

Le tableau 6-7 donne les rangs occupés par les douze régions de l'ALÉNA en regard de leur population. La Côte Nord-Est arrive en tête (avec le Mexique). La Californie devrait déclasser la région des Grands Lacs et passer du quatrième au troisième rang. Cette remarque est importante en ce qui concerne la région de Montréal : la région à laquelle appartient Toronto est susceptible de perdre de son importance dans l'ALÉNA, au moment même où la région de Toronto semble devoir augmenter son poids à l'intérieur de cette région. Le talon d'Achille de Toronto est le fait que la région des Grands Lacs à laquelle elle appartient ne manifeste pas du tout le même dynamisme qu'elle. À plus ou moins long terme, cela ne peut que nuire à Toronto. Il faut cependant dire que la région du Saint-Laurent, à laquelle appartient à l'agglomération montréalaise, ne devrait pas connaître un plus grand dynamisme démographique que celle des Grands Lacs.

Tableau 6-7

Rangs des populations des régions de l'ALÉNA (du nord-est vers le sud-ouest), 1970, 1990 et 2000

Région	Rang en 1970	Rang en 1990	Rang en 2000
Maritimes	12	12	12
Saint-Laurent	10	10	10
Côte Nord-Est	1	2	2
Grands Lacs	3	3	3
Centre-Est	7	7	7
Centre-Ouest	9	9	9
Côte Sud-Est	6	5	5
Prairies	11	11	11
Golfe du Mexique	5	6	6
Côte Nord-Ouest	8	8	8
Mexique	2	1	1
Californie	4	4	4

La faiblesse du nord-est du continent au profit du sud-ouest est aussi évidente quand on analyse l'évolution des productions plutôt que celle des populations. Le déclin de la part des régions du Canada dans la production totale de l'ALÉNA est notable (tableau 6-8). La part des Maritimes et celle de la région du Saint-Laurent, dont fait partie l'agglomération de Montréal, décroissent. Le sort des Prairies canadiennes n'est guère plus réjouissant. Toronto semble avoir encore quelques bonnes années devant elle. Cependant, la région des Grands Lacs dont elle fait partie voit sa part décliner presque au même rythme que celle du Saint-Laurent. Seule Vancouver, qui fait partie de la dynamique région de la Côte Nord-Ouest, semble avoir plus de chances de son côté.

Tableau 6-8

**Part des régions de l'ALÉNA (du nord-est vers le sud-ouest)
dans le PIB de l'ALÉNA, en 1970, 1990 et 2000**

Région	Part en 1970	Part en 1990	Part en 2000
Maritimes	0,34%	0,34%	0,29%
Saint-Laurent	2,58%	2,39%	2,17%
Côte Nord-Est	22,29%	21,32%	22,13%
Grands Lacs	20,75%	16,86%	16,06%
Centre-Est	8,67%	6,45%	5,91%
Centre-Ouest	3,98%	3,70%	3,84%
Côte Sud-Est	9,00%	10,63%	10,90%
Prairies	1,19%	1,23%	1,09%
Golfe du Mexique	8,97%	9,69%	9,57%
Côte Nord-Ouest	3,14%	3,40%	4,16%
Mexique	6,59%	7,48%	7,68%
Californie	12,50%	16,50%	16,19%

Les régions qui augmentent leur part de la production sont essentiellement le Mexique, la Côte Nord-Ouest et la Côte Sud-Est. La Côte Nord-Est maintient ses positions. Pour ce qui est de la compétition entre la Californie et la région de la Côte Nord-Est, où se trouve New York et Boston, le pronostic n'est pas clair. Certaines projections donnent la Californie gagnante, tandis que les projections tributaires de la crise asiatique avantagent la Côte Nord-Est.

En terme de produit per capita, les trois régions proprement canadiennes (Prairies, Maritimes et Saint-Laurent) apparaissent susceptibles d'être déclassées au cours des années qui viennent (tableau 6-9). La région de la Côte Nord-Est maintient sa première position au travers des années, alors que celle des Grands Lacs et du Centre se détériorent.

La région de l'ALÉNA qui semble devoir le plus progresser est celle du Mexique, qui pourrait passer du sixième rang au cinquième ou quatrième rang. Toutes les régions qui sont susceptibles de gravir des échelons sont au sud ou à l'ouest. Ce sont les régions du Centre-Ouest, de la Côte Sud-Est, de la Côte Nord-Ouest, du Mexique et de la Californie. Inversement, les régions qui sont susceptibles de céder des places ou rester stables sont au nord ou à l'est. La région de Montréal ne peut bénéficier de cette situation.

Tableau 6-9

**Rangs des produits intérieurs bruts des douze régions de l'ALÉNA (classées
du nord-est vers le sud-ouest), 1970, 1990 et 2000**

Région	Rang en 1970	Rang en 1990	Rang en 2000
Maritimes	12	12	12
Saint-Laurent	10	10	10
Côte Nord-Est	1	1	1
Grands Lacs	2	2	3
Centre-Est	6	7	7
Centre-Ouest	8	8	9
Côte Sud-Est	4	4	4
Prairies	11	11	11
Golfe du Mexique	5	5	5
Côte Nord-Ouest	9	9	8
Mexique	7	6	6
Californie	3	3	2

On voit dans le tableau 6-10 une montée de la région d'Ottawa, qui a vu sa part de la production totale de la région du Saint-Laurent passer de 13,9% en 1970 à 18,6% en 2000, soit une augmentation de 34% en trente ans. Si cette progression relative se poursuivait, le PIB d'Ottawa pourrait rejoindre celui de Montréal d'ici une soixantaine d'années. Il faut dire que Montréal a connu une période particulièrement tourmentée de 1976 à 1996 environ, ce qui biaise l'analyse. Cependant, le simple fait qu'Ottawa puisse apparaître, même un jour lointain, comme concurrent de Montréal, à la place de Toronto, mérite d'être souligné. De même, au Canada, Vancouver semble susceptible de rejoindre et même dépasser Montréal au cours des soixante prochaines années.

On remarquera aussi au tableau 6-10 que le reste de la région du Saint-Laurent (hors Montréal, Ottawa et Québec) voit sa part de la production totale de la région du Saint-Laurent décliner. Il en est de même de la région de Québec depuis 1990. En somme, tout se passe comme si l'augmentation de la part d'Ottawa se faisait avant tout aux dépens de Québec et du reste de la région du Saint-Laurent, cette augmentation pouvant aller jusqu'à affecter la part de la région métropolitaine de Montréal.

Tableau 6-10

Part de Montréal, Ottawa et Québec dans le produit domestique brut de la région du Saint-Laurent, 1970, 1990 et 2000

Ville	Part en 1970	Part en 1990	Part en 2000
Montréal	66,0%	61,3%	61,4%
Ottawa	13,9%	17,6%	18,6%
Québec	11,2%	12,6%	12,1%
Reste de la région	8,9%	8,6%	7,8%

Cette analyse met en relief le principal risque de la région métropolitaine Montréal sur le continent nord-américain, qui est celui de la marginalisation, imputable aux facteurs suivants :

- l'affaiblissement graduel des échanges est-ouest canalisés par le Saint-Laurent, échanges dont la région métropolitaine de Montréal profitait à cause de sa localisation stratégique sur ce cours d'eau (localisation rendue moins stratégique depuis la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent)⁹⁴;
- la montée des échanges nord-sud entre le Canada et les États-Unis, mais aussi entre les États-Unis et le Mexique. La région de Montréal n'occupe pas une position stratégique de ce point de vue ; il faut noter que la région métropolitaine de Montréal est séparée de New York et de Boston par un genre de " no man's land " qui nuit aux liens avec ces deux villes américaines, alors que la partie des États-Unis qui se trouve près de Toronto, par exemple, est beaucoup plus développée, qu'on pense à Detroit, Buffalo, Rochester et Syracuse;
- le fait que la région de Montréal est mal placée par rapport à l'évolution du centre de gravité des populations et des activités vers le sud-ouest ; dans le nord-est du continent, Montréal est, parmi les agglomérations de plus d'un million d'habitants, celle qui est située le plus au nord et la plus à l'est, après Boston ;
- la marginalisation progressive des échanges de l'économie nord-américaine avec l'Europe ;

⁹⁴ Jusqu'à l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, en 1959, la croissance de Montréal s'est appuyée sur les grands avantages de localisation de cette ville (à cause des Rapides de Lachine et de la proximité de la rivière des Outaouais et de la rivière Richelieu).

- une localisation peu favorable pour tirer profit de l'augmentation des échanges avec l'Asie et avec le Mexique, dans un contexte où l'Asie renaissante monte à toute allure et où le Mexique émerge de plus en plus du sous-développement ;
- la concurrence de la région d'Ottawa, qui bénéficie de la plus grande richesse et de la fiscalité plus favorable de l'Ontario ainsi que des fonds fédéraux investis dans des centres de recherche;
- l'effet négatif qu'a eu l'exode des anglophones hors du Québec, exode lié, entre autres, au statut socio-politico-linguistique du Québec.

Cependant, parmi les évolutions favorables à l'essor de la région métropolitaine de Montréal, il faut mentionner :

- le maintien projeté de la position dominante de l'Amérique du Nord dans le monde, à un moment où l'Europe occidentale et le Japon pourraient voir leur ascendant décliner. La région métropolitaine de Montréal s'inscrit dans un espace économique dont l'importance au niveau mondial, la forte croissance et la richesse, sont globalement porteurs d'avenir;
- le maintien de la position dominante de la région voisine de la Côte Nord-Est, dominée par New York, Philadelphie, Washington et Boston, dans le contexte du développement d'une zone de libre échange qui favorise les échanges nord-sud au détriment des échanges intra-canadiens;
- le déclin relatif de la région des Grands Lacs dominée par Chicago, Détroit et Toronto, déclin qui pourrait réduire la concurrence faite par Toronto à la région de Montréal ;
- le redressement de l'économie de l'agglomération montréalaise enregistré au cours des dernières années.

La région métropolitaine de Montréal aurait tout intérêt à tabler sur une intégration encore plus forte de sa structure économique avec celles de New York et des métropoles de la Côte Est, afin de suppléer à l'affaiblissement des relations est - ouest et de s'inscrire dans un dynamique de croissance au niveau spatial.

La région de Montréal doit faire en sorte de tirer le maximum de profit de son appartenance à cette région dominante. Elle a peut-être eu trop tendance à se définir en réaction à Toronto et pas assez en association et complémentarité avec le Nord-Est. L'évolution récente de l'économie laisse penser qu'il est temps et aussi tout à fait possible pour la région métropolitaine de Montréal, de définir plus précisément sa place et son rôle dans ce puissant et dynamique ensemble économique.

6.2.6 Les exportations

Les données présentées dans la section 3 consacrée à l'analyse comparative des principales régions métropolitaines d'Amérique du Nord ont permis de formuler certains constats quant à la performance relative de la région de Montréal dans le domaine des exportations :

- la région de Montréal performe relativement bien quant à la valeur des exportations⁹⁵ manufacturières per capita (3,33 \$ / capita);
- toutefois, lorsqu'on ne considère que les exportations à l'extérieur de l'ALÉNA (donc en excluant le Canada, les États-Unis et le Mexique), la valeur des produits exportés per capita est relativement faible par rapport aux autres régions métropolitaines d'Amérique du Nord (0,74 \$ / capita).

En d'autres termes, les exportations de la région de Montréal sont très fortement concentrées vers les États-Unis et la région exporte relativement moins que les autres métropoles nord-américaines à l'extérieur de l'ALÉNA.

La concentration des exportations sur les États-Unis s'observe aussi pour le Québec dans son ensemble, pour lequel des données sont disponibles.

En fait, cette concentration des exportations vers les États-Unis s'est accentuée de façon significative au cours des dernières décennies. Les efforts de diversification des marchés entrepris lors des années '70 par le gouvernement du Québec ont permis d'augmenter la valeur des exportations sur plusieurs autres marchés, mais ces augmentations n'ont pas été suffisantes pour compenser l'effet de l'intégration commerciale de plus en plus évidente en Amérique du Nord.

En 2000, la destination des exportations manufacturières du Québec aux États-Unis se répartissait de la façon suivante⁹⁶ :

- Le Nord-Est : 50,9%
- Le Midwest : 21,3%
- Le Sud-Est : 20,0%
- L'Ouest : 7,8%

Le ministère de l'Industrie et du Commerce s'attend à ce que la prédominance des États-Unis dans le commerce internationale du Québec se poursuive au cours des prochaines années. La proximité de la première puissance mondiale qui constitue la locomotive de la croissance économique et l'accès préférentiel des entreprises québécoises à ce marché grâce à l'ALÉNA favorise inévitablement l'ampleur des échanges. La faiblesse relative du dollar canadien explique également notre capacité à pénétrer le marché américain.

La concentration des exportations dans un seul pays peut constituer un risque pour l'économie du Québec et de la grande région de Montréal. Les efforts de diversification sont un moyen de le réduire.

Cependant, le premier risque des économies montréalaise et québécoise en regard des exportations vers les États-Unis est celui du manque de compétitivité que peuvent trop facilement occulter les termes de l'échange, actuellement favorables. La performance à l'exportation doit s'appuyer sur la capacité des entreprises à répondre aux besoins des marchés de façon compétitive. À cet égard, la faiblesse des exportations hors ALÉNA est aussi indicative des progrès à réaliser au plan de la productivité.

La répartition des exportations québécoises sur le territoire américain laisse penser que le Nord-Est compte pour environ la moitié de la valeur exportée de Montréal. Cette part est un indicateur partiel du degré d'intégration économique actuel. Une analyse de la valeur des biens intermédiaires exportés vers le Nord-Est permettrait de mieux apprécier ce degré d'intégration. À ce propos, il faut noter qu'une intégration plus poussée des structures économiques conduit naturellement à une augmentation des échanges entre les entreprises, mais n'implique pas forcément une hausse des exportations sur les marchés de la consommation finale. Favoriser l'intégration avec le Nord-Est n'est pas contradictoire avec une diversification des exportations ailleurs aux États-Unis et dans le monde, signe de participation à la mondialisation.

⁹⁵ Exportations hors Québec

⁹⁶ Ministère de l'Industrie et du Commerce, Gouvernement du Québec, Guide de marché, 2002

6.2.7 Conclusion

La création de la Communauté métropolitaine de Montréal et l'obligation qu'elle a d'établir un énoncé de vision fournissent l'occasion de s'adonner à une réflexion intégrée sur ses défis en développement économique.

Cette section a exploré quelques pistes avec la préoccupation de comprendre la place qu'occupe aujourd'hui la région métropolitaine de Montréal dans l'ensemble économique nord-américain et le rôle qu'elle devrait y jouer demain. Dans un contexte de globalisation, il est impossible d'envisager un futur pour la région métropolitaine de Montréal qui ne prenne pas en compte les réalités de l'économie du continent, ainsi que la façon dont sa transformation s'inscrit dans les ensembles régionaux et les espaces métropolitains.

De ces réflexions, on peut dégager certains fondements de la stratégie de développement économique régionale :

- **au vu des perspectives de croissance démographique et des opportunités de hausse du niveau de vie, le développement de la région métropolitaine de Montréal devrait passer par une « stratégie de qualité » : produire mieux, pas forcément davantage.** Les implications stratégiques de cette proposition sont importantes. L'idée de croissance quantitative est fortement ancrée dans les concepts, les politiques et les pratiques montréalaises : l'augmentation de la population a toujours été le symbole de la croissance par excellence, avec ses manifestations extérieures fortes comme les nouvelles infrastructures de transport et de service et l'ouverture de nouveaux territoires au développement urbain. Le ralentissement démographique, bien connu depuis quelques années, a ébranlé ces certitudes, sans pour autant proposer de discours alternatif. Il est temps de se doter de nouveaux objectifs, d'ajuster les décisions publiques à de nouvelles réalités et surtout de prendre conscience des nouveaux enjeux. En particulier, les défis ne sont plus ceux du partage concurrentiel de la croissance entre les sous-ensembles de la région métropolitaine, mais plutôt ceux de la création d'une nouvelle richesse qui va augmenter le niveau de vie de chacun;

- **l'amélioration du niveau de vie de la région métropolitaine de Montréal doit passer par une augmentation sensible de la productivité.** La région de Montréal doit tabler sur l'innovation et la créativité, sur l'adaptation de sa structure industrielle, sur l'investissement dans les technologies et les infrastructures et sur le développement du capital humain. Cet axe stratégique ne nie pas l'intérêt des politiques d'emploi : l'extension de la base productive contribue aussi à l'augmentation du PIB et du niveau de vie, en plus de répondre à un objectif de redistribution. Il vise simplement à rappeler l'importance critique qu'il faut accorder à l'amélioration de la productivité, enjeu sans doute plus complexe et moins visible que celui de la création d'emplois ;
- **la région métropolitaine de Montréal doit poursuivre et amplifier ses efforts pour passer à la « nouvelle économie ».** Les résultats obtenus depuis cinq ans par l'économie américaine confirment le rôle décisif des nouvelles technologies de l'information et des communications dans l'accélération de la productivité du travail, après plusieurs années de questionnement sur leur effet macro-économique réel. Encore faut-il comprendre correctement les voies et moyens de ce passage à la nouvelle économie. La distinction entre les secteurs de production des NTIC et la « nouvelle économie » a une grande importance dans la définition de la stratégie de développement économique de la région métropolitaine de Montréal. **En effet, la croissance de la productivité et du niveau de vie ne passent pas uniquement par le développement du secteur des NTIC lui-même, mais aussi largement par l'utilisation des ces NTIC dans les autres secteurs de la production, et pas seulement manufacturiers. Toutes les industries de l'« économie traditionnelle » sont des vecteurs potentiels d'enrichissement.** La compétition s'exerçant dans tous les domaines de l'économie, la productivité est plus critique pour la compétition que le secteur d'activité comme tel. La capacité de répondre aux attentes des marchés et d'intégrer les nouvelles technologies est génératrice de richesse dans tous les secteurs de l'économie, même dans ceux réputés en perte de vitesse. La réflexion stratégique doit donc distinguer, d'une part, les nouveaux secteurs des NTIC, dont le développement présuppose R&D, innovation et savoir et, d'autre part, les secteurs traditionnels, (en particulier ceux ayant à priori un potentiel de forte intensité en NTIC), dont le développement passe par l'intégration des nouvelles technologies, par la révision des façons de produire et de faire des affaires et par l'adaptation de la main d'œuvre. Le développement des nouveaux secteurs est une stratégie pertinente, mais elle ne doit pas faire oublier l'accroissement de productivité dans les secteurs traditionnels, qui est aussi un enjeu important de la nouvelle économie. Pour le relever, il n'est pas nécessaire de développer sur place les NTIC, mais seulement d'être capable de les acquérir rapidement et de les absorber. L'intégration de la région métropolitaine de Montréal à l'économie américaine donne à ses entreprises un accès aisé aux nouvelles technologies, à des coûts raisonnables (quoique handicapés par la valeur du dollar canadien). Ceci est un avantage sur lequel il faut tabler;

- l'analyse des agglomérations métropolitaines présentant les meilleures performances au plan de l'amélioration du niveau de vie confirme l'effet de levier de la nouvelle économie. Elle montre aussi de quelle façon la compétitivité pousse à la performance et à la spécialisation. Les grappes industrielles sont un moyen efficace de fournir aux entreprises un environnement favorable qui améliore la productivité et favorise l'innovation. Les entreprises y bénéficient des avantages liés à la taille et à l'échange d'information. Les grappes sont naturellement orientées vers leur propre développement, qui profite alors à l'économie de la métropole. Elles présentent cependant le risque de la rigidité et sont menacées par les ruptures technologiques. Par ailleurs, la spécialisation rapporte, mais au prix de risques qui doivent être calculés. Elle amplifie, en effet, les impacts locaux de l'évolution générale des secteurs économiques représentés, aussi bien dans le bon sens que dans le mauvais. **Les grappes doivent constituer une des composantes de la stratégie de développement économique de Montréal et les efforts déjà consentis doivent être poursuivis et au besoin amplifiés.** Cependant, la définition des grappes passe par le respect de certains critères et leur réussite par certaines conditions de succès, dont il faudrait s'assurer du respect. Par ailleurs, le développement des grappes ne peut conduire à se désintéresser des autres activités qui peuvent aussi contribuer à l'accroissement de la richesse et réduire les risques liés à la spécialisation;
- **une analyse, sur la longue période, du déplacement des lieux de production sur le continent nord-américain montre que la région métropolitaine de Montréal devrait tabler sur une intégration plus poussée de sa structure économique avec celle des régions voisines des États-Unis, afin de suppléer à l'affaiblissement des relations est - ouest et de s'inscrire dans un dynamique de croissance au niveau spatial.** La région de Montréal a peut-être eu trop tendance à se définir en réaction à Toronto et pas assez en association et complémentarité avec Boston et New York. L'évolution récente de l'économie montréalaise laisse penser qu'il est temps et aussi tout à fait possible pour la communauté métropolitaine de Montréal de définir plus précisément sa place et son rôle dans ce puissant et dynamique ensemble économique;
- les exportations de la région de Montréal sont largement destinées aux États-Unis, à 50% environ vers le Nord-Est. **Une diversification des marchés d'exportation devrait être poursuivie pour réduire les risques, mais la fragilité la plus grande de Montréal, en partie masquée par le taux de change, est liée à la compétitivité de ses entreprises et à leur productivité.**

La vision stratégique du développement économique de la région métropolitaine de Montréal pourrait ainsi reposer sur les axes suivants :

- une croissance par la qualité, qui vise une hausse du niveau de vie plutôt que de la production;
- un effort majeur de productivité, par l'innovation et la créativité, l'adaptation de la structure industrielle, l'investissement dans les technologies et les infrastructures et le développement du capital humain;
- une accélération vers la nouvelle économie, passant par une compétitivité accrue de l'ensemble du secteur productif (importation accélérée et intégration efficace des NTIC) et aussi par le renforcement des grappes industrielles;
- une intégration plus forte avec l'économie du nord-est américain, basée sur l'association et la complémentarité.
- une exportation plus vigoureuse en dehors de l'ALÉNA

6.3 LE DÉFI DU DÉVELOPPEMENT SOCIAL

6.3.1 Le défi de l'immigration

L'immigration constitue une variable importante dans le développement de la région. Compte tenu de la faible hausse démographique endogène attendue au cours des prochaines années, il faut s'attendre à ce que l'importance relative de l'immigration dans la croissance démographique se maintienne ou augmente lors des décennies à venir.

L'analyse de l'immigration ne doit pas être abordée seulement d'un point de vue quantitatif. L'immigration transforme l'image et le caractère des grandes villes. Elle permet d'établir des liens avec d'autres régions du globe et favorise l'émergence d'opportunités de développement pour la collectivité.

Dans un premier temps, les principaux objectifs des politiques canadiennes et québécoises sont présentés. Ensuite, afin de mieux caractériser l'immigration dans la région de Montréal, on comparera les principales variables de l'immigration (nombre, statut et niveau de scolarité des immigrants et taux de rétention) dans les trois principales régions métropolitaines du Canada. On conclura sur les enjeux quantitatifs et qualitatifs pour la région de Montréal.

Objectifs des politiques d'immigration

La politique de l'immigration au Canada poursuit trois objectifs généraux⁹⁷ :

- Objectif démographique :
 - freiner la décroissance anticipée du nombre d'habitants;
 - freiner le vieillissement de la population.
- Objectif économique :
 - assurer l'occupation de postes de travail qui ne peuvent être comblés par la population active déjà présente;
 - promouvoir, d'une manière générale, la croissance du revenu par habitant.
- Objectif humanitaire :
 - Permettre la réunion des familles;
 - Offrir un asile aux réfugiés.

La planification triennale du ministère des relations avec les citoyens et de l'Immigration du gouvernement du Québec fixe trois orientations⁹⁸ :

- L'augmentation du volume total de l'immigration;
- L'accroissement du nombre d'immigrants connaissant le français;
- L'exigence de hauts niveaux de compétence professionnelle chez les candidats.

Selon la politique du gouvernement du Québec, le volume d'immigrants admis devrait se situer autour des objectifs d'accueil suivants :

- En 2001 : de 35 000 à 38 000 admissions
- En 2002 : de 38 000 à 41 000 admissions
- En 2003 : de 40 000 à 45 000 admissions

Si la région de Montréal continuait d'attirer environ 90% des immigrants s'établissant au Québec, cela se traduirait par des admissions de l'ordre de 34 000 à 40 000 immigrants de 2001 à 2003, en supposant que les maximums soient atteints. Ceci représenterait des augmentations de 21% et 43% respectivement, comparé au nombre d'immigrants accueillis par la région en 2000.

Québec envisage que ce recrutement se fera principalement dans la catégorie des travailleurs qualifiés⁹⁹, qui passeraient de 11 500 en 2000 à quelques 20 000 en 2003. De plus, la proportion d'immigrants connaissant le français augmenterait de 44% en 2000 à 50% en 2003.

Le Québec entend par ailleurs « continuer d'assumer ses responsabilités humanitaires » et maintiendra donc à un niveau constant les effectifs de réfugiés sélectionnés à l'étranger. C'est en moyenne 2 000 réfugiés qui, chaque année, viendront s'établir au Québec.

Finalement, le Plan vise à doubler le nombre d'immigrants qui s'établissent en région.

⁹⁷ «L'immigration et la croissance des régions métropolitaines : implications politiques», par Jacques Ledent et Marc Termote., Mai 1999, dans la revue Policy Options, Institut de recherche en politiques publiques.

⁹⁸ Communiqué- Cabinet du ministre des Relations avec les citoyens et de l'Immigration - Planification triennale de l'immigration 2000-2003 – 31 Mai, 2002

⁹⁹ Les immigrants sont répertoriés en cinq catégories : les travailleurs qualifiés, les gens d'affaires, les réfugiés, la famille (requête acceptée de façon à permettre la réunion des familles) et la catégorie autre.

L'immigration dans les principales régions métropolitaines du Canada

Le tableau suivant présente le nombre d'immigrants qui se sont localisés dans les régions métropolitaines de Montréal, Toronto et Vancouver au cours des années 1998 à 2000.

Tableau 6-11

Nombre d'immigrants annuel, 1998 - 2000¹⁰⁰

Régions métropolitaines	1998	1999	2000	TOTAL
Montréal	22 039	24 925	28 085	75 049
Toronto	76 364	84 445	108 034	268 843
Vancouver	31 956	32 335	33 084	97 375

Ainsi, au cours des trois dernières années on constate que c'est la région de Montréal qui a accueilli le moins d'immigrants. Vancouver a accueilli 30% plus d'immigrants que la région de Montréal. Quant à la région de Toronto, elle a accueilli environ 3,5 fois plus d'immigrants que la région de Montréal.

On comprend qu'avec une telle évolution, le poids démographique des immigrants sur la population totale a augmenté de façon beaucoup plus significative dans les régions de Toronto et de Vancouver qu'à Montréal.

Tableau 6-12

Évolution du poids relatif des immigrants sur la population totale¹⁰¹

Régions métropolitaines	1971	1996
Montréal	15%	18%
Toronto	34%	42%
Vancouver	26%	35%

100 Citoyenneté et Immigration Canada, 2001. Faits saillants et chiffres 2000 : aperçu de l'immigration.

101 L'immigration et la croissance des régions métropolitaines : implications politiques", par Jacques Ledent et Marc Termote., Mai 1999, dans la revue Policy Options, Institut de recherche en politiques publiques.

La région de Montréal ne se distingue pas seulement des autres régions métropolitaines du Canada par le nombre d'immigrants qui s'y localisent. Le statut et le niveau de scolarité des immigrants qui s'établissent dans la région de Montréal diffèrent également de Toronto et Vancouver.

Soulignons par ailleurs que l'apport de l'immigration a un double effet sur la démographie à long terme :

- une augmentation directe de la population;
- une augmentation du nombre de naissances et donc une contribution à l'accroissement naturel.

Dans le cas de la région métropolitaine de Montréal, cet effet induit est important :

- 22% des naissances enregistrées au cours de la période 1976-1996 étaient le fait de mères nées en dehors du Canada;
- la proportion atteint 25% pour la période comprise entre 1991-96;
- si on considère uniquement l'île de Montréal, ce pourcentage s'élève à 40% pour la période 1991-96;

Ces pourcentages s'expliquent par le fait qu'une plus grande part des immigrants est en âge de procréer ainsi que par la fécondité supérieure des femmes immigrantes.

Tableau 6-13

Statut du requérant et des personnes à charge - 2000

Statut	Régions métropolitaines		
	Montréal	Toronto	Vancouver
Famille	24%	25%	25%
Travailleurs qualifiés	40%	61%	54%
Gens d'affaires	12%	4%	10%
Autres	1%	1%	3%
Réfugiés	22%	9%	7%
Total immigrants/réfugiés	100%	100%	100%

Tableau 6-14

Niveau de scolarité des requérants en 2000

Niveau de scolarité	Régions métropolitaines		
	Montréal	Toronto	Vancouver
1. 0 à 9 ans d'étude	15%	14%	15%
2. 10 à 12 ans d'étude	19%	17%	16%
3. 13 années d'étude	12%	8%	9%
4. Certificat professionnel	8%	4%	5%
5. Diplôme non universitaire	13%	7%	9%
6. Baccalauréat	23%	37%	36%
7. Maîtrise	7%	11%	10%
8. Doctorat	3%	1%	1%
Total	100%	100%	100%

Tableau 6-15

Nombre de diplômés universitaires requérants en 2000

Description	Régions métropolitaines		
	Montréal	Toronto	Vancouver
Baccalauréat	5 128	30 748	9 415
Maîtrise	1 539	9 242	2 512
Doctorat	596	1 183	394
Total	7 263	41 173	12 231

On constate à la lecture de ces tableaux que :

- La proportion totale des travailleurs qualifiés et des gens d'affaires est relativement moins importante dans la région de Montréal (52%) qu'à Toronto (65%) et Vancouver (64%).
- En contrepartie, le nombre d'immigrants réfugiés est largement supérieur dans la région de Montréal (22% dans la région de Montréal contre 9% à Toronto et 7% à Vancouver).
- En ce qui concerne le niveau de scolarité, la proportion d'immigrants qui possède un diplôme universitaire est moins élevée dans l'agglomération montréalaise (33%) qu'à Toronto (49%) et Vancouver (47%).
- On constate également que le nombre de diplômés universitaires est significativement moins élevé dans la région métropolitaine de Montréal.

La migration secondaire chez les immigrants

Une étude récente de Citoyenneté et Immigration Canada fait état des tendances des migrations secondaires des immigrants (i.e. entre provinces) pour la période 1980 à 1995¹⁰². Les données proviennent d'une analyse couplée des visas d'immigrants et de leur déclaration de revenus.

Les points saillants de cette étude sont les suivants :

- La plupart des migrations (les 2/3) se font généralement pendant les premières années suivant l'admission;
- De toutes les grandes catégories d'immigrants, se sont les gens d'affaires qui sont les plus susceptibles de migrer : plus de 25% de ceux-ci ont quitté leur province d'accueil;
- Par comparaison, seulement 18,6% des déclarants admis à titre de réfugiés et 15% admis dans la catégorie de travailleurs qualifiés avaient quitté leur province d'accueil;
- On constate par ailleurs une tendance plus marquée à migrer chez les immigrants scolarisés, jeunes (25 à 44 ans) et bilingues.

¹⁰² Les déplacements interprovinciaux des immigrants – collections Profils tirés de la BDIM – Citoyenneté et Immigration Canada – Janvier 2000.

Une comparaison entre le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique révèle que :

- l'Ontario et la Colombie-Britannique sont les seules provinces où les migrations secondaires se sont traduites par un gain net;
- de toutes les provinces, c'est le Québec qui a accusé, en chiffres absolus, le plus grand nombre de sorties pendant cette période et seulement une partie de cette perte a été compensée par les migrations d'entrées. Les études réalisées démontrent que le Québec présente le taux de rétention des immigrants le moins élevé parmi les grandes régions métropolitaines du pays. Une étude du ministère de l'Industrie du gouvernement du Canada indique qu'à chaque année, depuis 1980, entre 5 000 et 10 000 immigrants quittent le Québec¹⁰³. En général, les personnes nées à l'étranger sont plus mobiles que le reste de la population. On estime que 30% des nouveaux admis quittent le Québec dans les dix années qui suivent l'obtention de leur statut d'immigrant. Le taux de rétention «à vie» a déjà été estimé aux environs de 50%¹⁰⁴. D'après les plus récentes données du ministère des Relations avec les citoyens et de l'immigration, il serait nettement à la hausse pour atteindre les trois quarts des immigrants¹⁰⁵.
- près de la moitié des immigrants « gens d'affaires » accueillis au Québec entre 1980 et 1995 résidait dans une autre province en 1995;
- 17,5% des immigrants « réfugiés » ont quitté le Québec durant cette période.

Profil de la population immigrante de la région métropolitaine de Montréal

Les principales caractéristiques de la population immigrante de la région métropolitaine de recensement de Montréal en 1996 sont présentées ci-après.

Les données suivantes sont tirées d'un « Profil comparatif des nouveaux immigrants de la région métropolitaine de Montréal » publié par Citoyenneté et Immigration Canada¹⁰⁶ en mai 2000 :

- **Les immigrants qui vivent actuellement dans la région de Montréal proviennent de toutes les régions du globe :**

Total Amérique	123 140	21%
Total Europe	246 830	42%
Total Afrique	56 460	10%
Total Asie	158 725	27%
Autres	1 305	0%
Total :	586 460	100%

- **En 1996, environ la moitié des immigrants de la région de Montréal provenait de dix pays :**

1. Italie	72 320	12%
2. Haïti	43 075	7%
3. France	32 255	5%
4. Liban	26 475	5%
5. Grèce	23 060	4%
6. Vietnam	21 915	4%
7. Portugal	19 910	3%
8. Royaume-Uni	17 365	3%
9. Pologne	16 110	3%
10. États-Unis	15 930	3%
Total	288 415	49%

¹⁰³ *Estimations démographiques*, Statistiques Canada, ministère de l'industrie du gouvernement du Canada.

¹⁰⁴ S. Langlois et al. *La société québécoise en tendance 1960-1990*, Institut québécois de recherche sur la culture., 1996.

¹⁰⁵ Communauté urbaine de Montréal, Division planification, orientations stratégiques et budgétaires et recherche et développement. *Portrait des communautés culturelles*. Juillet 2002

¹⁰⁶ Profil comparatif des nouveaux immigrants de la région métropolitaine de Montréal – d'après le recensement de 1996 – Citoyenneté et Immigration Canada, Mai 2000.

Le visage de l'immigration dans la région de Montréal est toutefois en mutation. Les pays européens qui ont fourni une part importante des immigrants de la région à une certaine époque ont été remplacé par d'autres pays au cours des dernières années. Les immigrants qui se sont établis dans la région de Montréal entre 1991 et 1996 provenaient des pays suivants :

Haïti	9 990	7%
Liban	9 595	7%
France	7 520	6%
Chine	6 600	5%
Roumanie	5 195	4%
Sri Lanka	4 675	3%
Philippines	4 630	3%
Inde	4 360	3%
Vietnam	4 140	3%
Maroc	3 820	3%
Total	60 525	45%
Total 1991 -1996	134 475	

- Les immigrants dans la RMR de Montréal ont été accueillis dans les catégories suivantes :

Économie	50%
Famille	30%
Réfugiés	12%

- Les immigrants étaient distribués selon les groupes d'âge suivants :

0 -14 ans	37 565	6%
15 à 24 ans	55 315	9%
25 - 44 ans	211 770	36%
45 à 64 ans	186 665	32%
65 ans et +	95 155	16%
Total	586 470	100%

- Les connaissances linguistiques des immigrants sont les suivantes :

Français seulement	145 785	25%
Français et anglais	271 820	46%
Anglais seulement	127 905	22%
Ni Français ni Anglais	40 950	7%
Total	586 460	100%

- Le niveau de scolarité des immigrants est indiqué ci-dessous :

N'ayant pas atteint la 9e année	128 275	23%
9e à 13e année	141 140	26%
École de métiers	17 675	3%
Non universitaire :		
sans diplôme	33 030	6%
avec diplôme	66 845	12%
Universitaire :		
sans grade	61 545	11%
avec grade	100 375	18%
Total 15 ans et +	548 885	

Conclusion

On peut conclure des analyses précédentes que la contribution de l'immigration au développement démographique, économique et culturel de la région métropolitaine de Montréal pourrait être plus significative encore. On constate en effet que la région de Montréal par rapport aux régions métropolitaines de Toronto et de Vancouver :

- accueille relativement moins d'immigrants;
- accueille des immigrants ayant un niveau de scolarité moindre;
- accueille, en proportion moins de travailleurs et de gens d'affaires mais plus de réfugiés;
- retient moins d'immigrants que les autres régions, tout particulièrement les gens d'affaires.

Actuellement, l'immigration dans la région de Montréal n'est que partiellement contrôlée en fonction d'objectifs économiques et culturels, ce qui limite sa contribution au développement régional.

Mentionnons enfin les enjeux d'intégration économique et sociale propres au Québec, qui expliquent en partie son faible taux de répartition.

6.3.2 Le savoir

Performance comparée

En 1999, le Québec se classe au 5^{ième} rang des pays de l'OCDE pour le nombre de personnes de 25 à 64 ans détentrices d'un diplôme universitaire (18%), ce qui le situe au même niveau que le Japon, l'Islande et l'Australie¹⁰⁷. Il devance le Royaume-Uni (17%), l'Allemagne (13%), la France (11%) et l'Italie (9%). Cette performance est encore meilleure sur la population des 25 - 34 ans : le Québec se classe au 3^{ième} rang (23%).

Cette performance remarquable masque en fait un retard au niveau nord-américain. Sur la population 25 - 64 ans, le Québec, avec 18%, est en effet dépassé par les Pays-Bas (20%) et la Norvège (25%), mais surtout par le Canada (19%) et les États-Unis (27%). C'est ce dernier retard qui doit être préoccupant pour la région métropolitaine de Montréal, dont l'avenir se joue d'abord dans l'ensemble nord-américain. On verra plus loin la relation directe qui peut être établie entre le taux de « diplomation » universitaire et la richesse des métropoles.

Le tableau suivant montre que cette faiblesse se retrouve en partie dans la tranche de population plus âgée. Le Québec souffre d'un retard accumulé : ce n'est qu'au début des années soixante que le gouvernement du Québec s'est véritablement doté d'un réseau d'éducation accessible à tous et apte à relever les défis que posait la société moderne.

Mais il faut noter que l'écart reste notable même dans la population 25-34 ans : en 1999, il est de 6 points de pourcentage par rapport aux États-Unis. En 2001, le retard par rapport à l'Ontario est de 3 points. Ainsi, il faudrait ajouter 61 500 diplômés de plus aux 235 000 diplômés âgés de 25 à 34 ans du Québec en 1999 (soit 26% de plus) pour combler l'écart proportionnel existant entre les niveaux de diplomation québécois et américain. Pour l'ensemble de la population âgée de 25 à 64 ans, l'écart est plus important et c'est 370 000 diplômés de plus qu'il faudrait ajouter aux 738 000 diplômés québécois âgés de 25 à 64 ans en 1999 (soit 50% de plus) pour atteindre un taux de diplomation équivalent à celui des États-Unis.

Tableau 6-16

Pourcentage de la population détentrice d'un diplôme universitaire selon le groupe d'âge, 1999

Âge	Canada	États-Unis	Québec	OCDE
25 - 34	23	29	23	16
45 - 54	20	30	18	13
Total, 25 - 64 ans	19	27	18	14

Tableau 6-17

Pourcentage de la population détentrice d'un diplôme universitaire selon le groupe d'âge, Canada, 2001

Âge	Canada	Ontario	Québec
25 - 34	25	28	25
45 - 54	20	22	17

Quelle est la situation au niveau métropolitain ?

La population des métropoles a généralement un taux de diplomation plus élevé que le pays, la province ou l'État.

Avec 21% des personnes âgées de 25 ans et plus détenant un diplôme universitaire (baccalauréat ou niveau supérieur), Montréal se classe en 2000 au 20^e rang des vingt-six agglomérations métropolitaines nord-américaines retenues (voir chapitre 3). Le retard constaté au niveau du Québec existe donc aussi pour la région métropolitaine de Montréal.

¹⁰⁷ Institut de la Statistique du Québec, Savoir.stat, bulletin sur l'économie du savoir, volume 2, numéro 3, avril 2002.

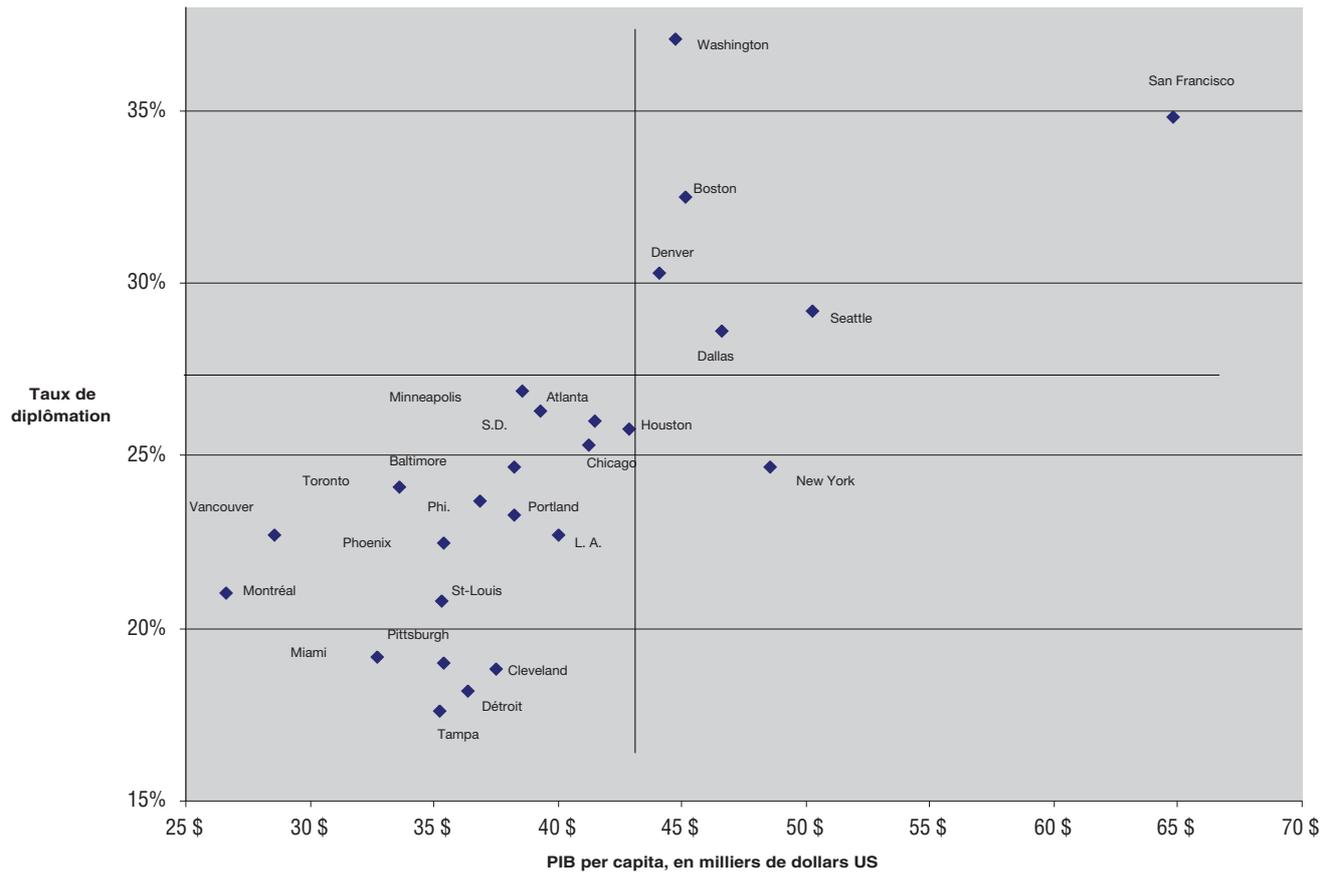
Rappelons que ce retard est critique en regard des objectifs économiques de la région. Le graphique suivant met en évidence le rapport entre le taux de diplomation et la richesse des métropoles : il présente l'ensemble des agglomérations nord-américaines selon leur PIB per capita et leur taux de diplomation universitaire en 2000.

On constate que globalement le PIB per capita augmente avec le taux de diplomation. Washington, Boston, Denver, Dallas et Seattle ont des taux de diplomation qui dépassent 27% et un PIB per capita supérieur à 44 000 \$.

Facteurs démographiques

Il ne faut pas vraiment compter sur les facteurs démographiques pour réduire le retard de la région de Montréal. Les prévisions montrent que l'influence des facteurs démographiques sur l'évolution des effectifs étudiants serait plutôt négligeable. Selon le ministère de l'Éducation¹⁰⁸, on prévoit que l'effectif étudiant en équivalence au temps plein dans les universités québécoises en 2015-2016 sera à peine inférieur à celui de 2001-2002. Par ailleurs, pour cette même période, les prévisions démographiques sur la population 20-29 ans démontrent que ce groupe évoluera faiblement, pour finalement se retrouver sous le niveau de 1996. Malgré une baisse prévue de l'effectif étudiant et de la population 20-29 ans, le pourcentage de l'effectif étudiant sera plutôt stationnaire au Québec. Le seul facteur d'amélioration réside dans le fait que les jeunes Québécois sont plus scolarisés que leurs aînés.

Figure 6-4 Diplômation et PIB per capita



108 Prévisions de l'effectif étudiant en équivalent temps plein dans les universités du Québec, de 2001-2002 à 2015-2016.

Compte tenu que l'évolution démographique de la région de Montréal est intimement liée à l'immigration, la venue d'immigrants diplômés serait un atout. En 2000, les immigrants de la région de Montréal avaient atteint de plus hauts niveaux de scolarité que la population de Montréal et du Québec. Plus du tiers des immigrants âgés de 15 ans et plus détenaient un diplôme universitaire. Ce pourcentage favorable pour la région de Montréal est cependant inférieur à celui des immigrants détenant un diplôme universitaire dans les régions métropolitaines de Toronto (49%) et de Vancouver (47%).

Tableau 6-18

Niveau d'étude des immigrants (entrants en 2000 / 15 ans et plus)

Niveau de scolarité	Régions métropolitaines					
	Montréal	%	Toronto	%	Vancouver	%
1. 0 à 9 ans d'étude	3 282	15%	11 490	14%	3 887	15%
2. 10 à 12 ans d'étude	4 282	19%	14 476	17%	4 145	16%
3. 13 années d'étude	2 581	12%	6 570	8%	2 392	9%
4. Certificat professionnel	1 691	8%	3 688	4%	1 331	5%
5. Diplôme non universitaire	2 876	13%	5 956	7%	2 251	9%
6. Baccalauréat	5 128	23%	30 748	37%	9 415	36%
7. Maîtrise	1 539	7%	9 242	11%	2 512	10%
8. Doctorat	596	3%	1 183	1%	394	1%
Total	21 975	100%	83 353	100%	26 327	100%
Total - 6 à 8	7 263	33%	41 173	49%	12 321	47%

Source : « Faits et Chiffres 2000: Aperçu de l'immigration », Citoyenneté et Immigration Canada, 2001.

Il est donc clair que le nécessaire rattrapage au niveau de la région de Montréal passera essentiellement par un effort du système éducatif. La section suivante présente les plans de réussite mis en place par le gouvernement du Québec.

Plans de réussite du gouvernement du Québec

La revalorisation de l'éducation est un engagement du Gouvernement. Au printemps 2000, le Ministre de l'Éducation a adopté des mesures pour concrétiser son engagement, dont la mise en place des plans de réussite. Pour ce faire, il a invité les établissements du niveau primaire et secondaire à élaborer un « plan de réussite ».

École primaire et secondaire

Le plan de réussite pour un établissement scolaire vise à mobiliser tous les intervenants du milieu pour créer les conditions favorables à la réussite éducative.

L'élaboration du plan nécessite d'abord de poser un diagnostic des apprentissages et du cheminement scolaire des élèves qui tient compte des caractéristiques du milieu desservi par l'établissement. De ce diagnostic découle des objectifs de réussites mesurables et la mise en place de moyens concrets qu'entend employer chaque établissement pour atteindre ses objectifs.

Le plan couvre une période de trois ans et doit contenir des objectifs annuels mesurables de façon quantitative et qualitative. Ces objectifs devront toucher à :

- l'amélioration des apprentissages,
- l'encadrement des élèves,
- l'ouverture de l'école sur son milieu,
- l'engagement des parents dans la réussite de leurs enfants,
- la concertation du milieu.

Les mesures d'évaluation doivent être précisées dans le plan, qui devra d'ailleurs être mis à jour annuellement en tenant compte des résultats atteints.

Cégeps

La qualité et la pertinence des plans de réussite au niveau collégial reposent en grande partie sur la qualité de l'analyse que fera chaque établissement des obstacles à la réussite et des moyens adéquats pour améliorer la situation.

Les objectifs du plan de réussite s'appuieront sur cette analyse. Le plan contiendra :

- les résultats de l'analyse des obstacles à la réussite;
- les objectifs mesurables à atteindre en ce qui a trait aux éléments suivants :
 - taux de réussite des cours,
 - taux de diplomation par programme,
 - taux de diplomation par établissement,
 - durée du cheminement de ses élèves vers la diplomation,
 - importance des changements de programmes;
- les stratégies et les moyens retenus pour atteindre les objectifs et pour permettre :
 - des interventions nouvelles en matière d'accueil,
 - l'orientation et accompagnement des étudiants,
 - la mise en œuvre de nouvelles approches pédagogiques;
- Les indicateurs permettant de mesurer :
 - la satisfaction des diplômés quant à la formation reçue,
 - le taux de placement des diplômés et la satisfaction des employeurs à leur égard,
 - le taux pondéré de diplomation.

Chaque année, le collège doit déposer au Ministre un rapport final faisant état :

- des stratégies et des activités mises en œuvre en vue d'améliorer la réussite et le taux de diplomation;
- des résultats atteints et des perspectives qui se dessinent;
- des modifications à apporter au plan initial.

Universités

Le Québec s'inscrit dans un courant international qui amène la plupart des sociétés occidentales à préciser la mission et les responsabilités de leurs institutions d'enseignement supérieur. Par sa politique à l'égard des universités, le gouvernement a voulu affirmer leur importance primordiale comme lieux de formation et comme instruments de développement économique.

La réforme engagée a pour objectif premier l'amélioration de l'accessibilité aux études supérieures et le rattrapage des retards de la population sur la plan de la diplomation.

Les trois grandes orientations qui caractérisent la politique des universités sont :

- l'accessibilité aux études universitaires;
- la performance des universités à l'égard de la qualité de l'enseignement, de l'excellence de la recherche et de l'efficacité globale du système.
- la réponse aux besoins de la société et l'ouverture sur le monde.

La politique confirme différents moyens d'action en regard de l'accessibilité aux études universitaires :

- offrir aux jeunes de meilleures conditions économiques pour la fréquentation des études universitaires;
- maintenir l'accessibilité géographique;
- développer la formation à distance.

La performance des universités s'articule autour de deux éléments clés :

- La qualité de la formation et de la recherche;
- L'utilisation optimale des ressources humaines matérielles et financières mises à la disposition des universités.

L'université doit faire preuve d'ouverture pour répondre aux nouvelles exigences de la société. Il lui faut notamment s'ouvrir davantage à des partenariats qui lui permettent de renforcer ses liens avec la société.

Quatre domaines constituent les principales cibles d'action :

- la recherche;
- la formation de personnes hautement qualifiées et de la relève scientifique;
- l'insertion des diplômés dans la vie professionnelle;
- l'internationalisation des activités universitaires.

6.3.3 La pauvreté

La présente section dresse un portrait de la situation de la pauvreté dans la région montréalaise. Elle fait également état de la stratégie de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale qui se compose d'un ensemble d'actions mises en œuvre par le gouvernement québécois, ses partenaires socio-économiques, les collectivités régionales et locales et les organismes communautaires.

La pauvreté : un phénomène économique, social et culturel

Tout comme le Conseil canadien de développement social (CCDS), on s'entend généralement pour considérer qu'« être pauvre » c'est vivre dans un degré considérable d'exclusion du reste de la société, et non simplement d'être démunis des besoins les plus essentiels. Ainsi,

« La pauvreté est à la fois un phénomène économique, social et culturel. Du point de vue économique, elle consiste en la privation de biens essentiels répondant aux besoins vitaux : se nourrir, se loger, se vêtir. Du point de vue social, c'est l'absence de contrôle sur les institutions et la dévalorisation. Du point de vue culturel, c'est l'imposition des valeurs des classes dominantes, la dépendance, la frustration ! La pauvreté n'est donc pas uniquement une privation de biens matériels - nourriture, logement, vêtements - et de biens culturels - loisirs, instruction, communications - mais aussi une absence de contrôle et de pouvoir social¹⁰⁹. »

Dans le projet de loi no 112, loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale, le gouvernement du Québec rejoint les notions précédentes et définit plus spécifiquement en ces termes la notion de pauvreté, soit « la condition dans laquelle se trouve un être humain qui est privé de manière durable des ressources, des moyens, des choix et du pouvoir nécessaires pour acquérir et maintenir son autonomie économique et favoriser son inclusion active dans la société québécoise. »

Les seuils de pauvreté

Il n'existe pas de définition générale et même statistique de la pauvreté qui fasse consensus auprès des gouvernements, des intervenants sociaux et de la population en général. La difficulté rencontrée dans la définition et la mesure du phénomène de la pauvreté est que sa perception demeure relative au niveau de vie et aux valeurs de la société de référence.

Afin de mieux cerner l'incidence de la pauvreté, son ampleur, sa profondeur, sa durée, et, d'autre part, de mieux comprendre et mesurer comment elle affecte les différents segments de la population, les intervenants gouvernementaux et

sociaux ont cherché à établir des seuils de pauvreté qui déterminent le seuil minimum de revenu nécessaire à l'acquisition d'une autonomie économique favorable à une intégration sociale.

Cependant, la détermination d'un seuil de pauvreté constitue un exercice relativement arbitraire car la mesure peut s'établir autant en termes absolus (incapacité de subvenir à des besoins essentiels) qu'en termes relatifs (écart de la norme dans la communauté). D'autre part, la méthode choisie doit tenir compte de diverses structures familiales, de personnes de différents âges et de différentes conditions socio-sanitaires. Les seuils ainsi choisis refléteront de fait le type d'écart acceptable entre «les pauvres» et leurs concitoyens dans une même société.

Contrairement à certains pays comme les États-Unis, les gouvernements provinciaux et fédéral n'établissent aucun seuil officiel de pauvreté au Canada. Statistique Canada publie régulièrement des Seuils de faible revenu qu'elle se défend d'assimiler à des seuils de pauvreté. Dans son nouveau projet de Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale, le gouvernement québécois mandate l'Observatoire de la pauvreté et de l'exclusion sociale afin d'élaborer une série d'indicateurs devant servir à mesurer la pauvreté et l'exclusion sociale, les inégalités sociales et économiques, dont les écarts de revenus ainsi que les autres déterminants de la pauvreté. Les mesures utilisées sont les suivantes.

La mesure de faible revenu (MFR)

La Mesure de faible revenu (MFR), une mesure relative de la pauvreté qui est utilisée dans de nombreuses comparaisons internationales, définit explicitement le faible revenu comme un revenu inférieur à la moitié (50%) du revenu médian d'un ménage équivalent.

Selon le CCDS « en utilisant cette mesure, la pauvreté vers le milieu des années 1990 était presque de 11% au Canada, par rapport à moins de 5% dans les pays scandinaves et à 16% aux États-Unis. »¹¹⁰

La mesure du panier de consommation (MPC)

Les autorités américaines établissent leurs seuils de pauvreté sur le coût d'un panier de consommation limité aux besoins très essentiels, auquel s'ajoute un pourcentage arbitraire. Les experts soutiennent qu'avec le temps le seuil résultant de ce mode de calcul s'est éloigné progressivement du niveau de vie moyen aux É-U. « Le seuil américain est en général considéré comme une très mauvaise mesure par les défenseurs des droits sociaux – qui le jugent bien trop bas par rapport au coût actuel de la vie et aux budgets moyens – et par les experts, en raison du manque de résonance avec le coût réel de la vie. »¹¹¹.

109 M. Lévesque, L'égalité des chances en éducation, considérations théoriques et approches empiriques, Québec CSE, 1979, p. 42.

110 Définir et redéfinir la pauvreté : le point de vue du CCDS, <http://www.ccsd.ca/francais/pr/2001/pauv.htm>

111 Idem

Les seuils de faible revenu (SFR)

Statistique Canada publie régulièrement des données statistiques sur la proportion de Canadiens qui vivent sous les Seuils de faible revenu (SFR) avant et après impôt. Le SFR est basé sur le pourcentage des revenus que consacre en moyenne l'ensemble des ménages canadiens à l'alimentation, au logement et à l'habillement, soit 34,7% des revenus avant impôt en 1992, auquel on ajoute 20%. On considère donc qu'un ménage est à faible revenu quand il dépense plus de 55% de son revenu avant impôt dans ces nécessités. Les SFR sont calculés pour différentes tailles de familles et de communautés, et sont réajustés périodiquement pour tenir compte des changements dans les caractéristiques de dépenses des ménages.

Pour l'ensemble des intervenants, les SFR ne sont certes pas parfaits mais ils demeurent, jusqu'à preuve du contraire, des indicateurs raisonnables et pertinents de l'inégalité et de l'insuffisance du revenu et, par extension, de la pauvreté. Aussi, le Conseil national du bien-être social (CNBS), le Conseil canadien de développement social (CCDS) ainsi que la plupart des groupes anti-pauvreté et plusieurs chercheurs, tant universitaire que de la fonction publique, utilisent le Seuil de faible revenu (SFR) établi par Statistique Canada en tant que mesure semi-officielle de la pauvreté et ce, depuis les années soixante .

Pour les fins de la présente analyse, les SFR de 1992 ajustés selon l'Indice des prix à la consommation publié par Statistique Canada ont été combinés aux données du Recensement de 1996 de Statistique Canada sur la composition des familles, les revenus des personnes et des familles et l'emploi afin de dresser un portrait de la pauvreté dans la région de Montréal en 1995. Les seuils ajustés de faible revenu pour la taille des familles de la région métropolitaine de Montréal ont été les suivants :

Taille de la famille	SFR
1 personne	16 874 \$
2 personnes	21 092 \$
3 personnes	26 232 \$
4 personnes	31 753 \$
5 personnes	35 494 \$
6 personnes	39 236 \$
7 personnes ou +	42 978 \$

Source : Région de Montréal, 1995

L'état de la pauvreté dans la région de Montréal

Les données du recensement canadien de 2001 sur les revenus et les caractéristiques sociales et économiques des particuliers, des familles et des ménages ne seront disponibles qu'à compter du mois de mai 2003. Conséquemment, le portrait de la pauvreté dans la région de Montréal qui suit repose sur les données disponibles de 1995 et de 1996. Elles représentent donc une situation vieille de plus de 7 ans et reflètent les conditions économiques qui prévalaient à cette époque. Comme on le sait, la détérioration du marché du travail a un impact important sur la pauvreté. Le début des années 90 a été marqué par une récession qui a entraîné un grand nombre de personnes au chômage et dans la pauvreté. Ainsi, entre 1990 et 1995 le taux de chômage dans la région métropolitaine de Montréal a connu des sommets trimestriels de près de 14% tout en se situant constamment au dessus de la barre des 10%, autour de 12%.

Dans la région de Montréal en 1995, seulement 9% des personnes travaillant à temps complet toute l'année vivent dans la pauvreté alors que ce taux augmente à 19% pour les personnes ayant travaillé toute l'année à temps partiel, à 25% pour celles qui n'ont pas travaillé toute l'année durant et à 44% pour celles qui étaient sans travail.

Cependant, comme le constate le Conseil national du bien-être social, une nouvelle tendance s'est amorcée en 1997. Le taux de pauvreté canadien est ainsi passé de 18,2% (5,1 millions de personnes pauvres) en 1997 pour atteindre 16,2% en 1999, concrétisant une première amélioration soutenue depuis la dernière moitié des années 1980. Cependant, le taux est encore supérieur à ce qu'il était au début des années 1990. Au Québec, ce taux a baissé de 22,9% à 19,5% entre 1997 et 1999. C'est la plus forte baisse avant impôt enregistrée pour la population en général.

Profil montréalais de la pauvreté en 1995

Selon les données sur les Seuils de faible revenu (SFR) avant impôt de Statistique Canada pour 1995, la région métropolitaine de Montréal est particulièrement affectée par le phénomène de la pauvreté. Comptant 47% de la population québécoise en 1996, la région métropolitaine de Montréal regroupait 56% des personnes à faible revenu, soit 890 000 des 1 600 000 québécois dans cette condition. Le tableau suivant fournit plus de précisions sur l'importance de la pauvreté dans la région de Montréal et ce, selon diverses caractéristiques de la population et des familles.

Selon l'indicateur SFR, le taux de pauvreté dans la région métropolitaine de Montréal se situait à 27% en 1995, quatre points de pourcentage au-dessus de la moyenne québécoise. Cet écart de quatre points de pourcentage se retrouve dans tous les profils de population ou de familles sauf pour les personnes seules de moins de 30 ans et les femmes seules où l'écart n'est que d'un seul point de pourcentage.

Comme dans le reste du Québec, les personnes vivant seules, les femmes et les personnes âgées de 65 ans et plus sont nombreuses à vivre dans la pauvreté; 52% des personnes seules, dont 60% des personnes seules de 65 ans et plus, vivent sous le seuil de pauvreté.

Tableau 6-19

L'importance de la pauvreté dans la région de Montréal, 1995

Sous le SFR	Région de Montréal		Québec		Montréal / Québec	
	nb de pauvres	% *	nb de pauvres	% **	population	pauvres
Population totale	890 000	27%	1 600 000	23%	46,7%	55,6%
Par âge						
Moins de 15 ans	193 000	31%	350 000	26%	46,3%	55,1%
15 - 34 ans	285 000	29%	510 000	25%	48,3%	55,9%
35 - 64 ans	295 000	23%	570 000	20%	46,0%	51,8%
65 ans et +	120 000	33%	210 000	27%	47,4%	57,1%
Par sexe						
Hommes	405 000	25%	740 000	22%	46,8%	54,7%
Femmes	485 000	29%	890 000	25%	48,1%	54,5%
Personnes seules	265 000	52%	490 000	50%	52,3%	54,1%
Par âge						
Moins de 65 ans	190 000	49%	350 000	48%	53,4%	54,3%
65 ans et +	75 000	60%	140 000	56%	50,0%	53,6%
Par sexe						
Hommes	115 000	48%	210 000	46%	52,2%	54,8%
Femmes	150 000	55%	280 000	54%	52,9%	53,6%
Type de familles	205 000	23%	380 000	19%	45,9%	53,9%
Couples sans enfant	60 000	15%	116 000	13%	45,5%	51,7%
65 ans ou +	21 000	18%	33 000	13%	46,0%	63,6%
Biparentales	65 000	20%	120 000	16%	44,0%	54,2%
30 ans et moins	7 700	35%	16 000	30%	41,5%	48,1%
Monoparentales	57 000	60%	105 000	55%	50,0%	54,3%
30 ans et moins	14 500	85%	27 000	87%	54,8%	53,7%
Autres familles	23 000	29%	40 000	26%	51,6%	57,5%
Enfants de 0 à 17 ans	120 000	28%	230 000	24%	45,7%	52,2%
0 - 5 ans	62 000	32%	110 000	28%	48,8%	56,4%
6 - 17 ans	60 000	26%	117 000	22%	43,5%	51,3%

Source : SCHETAGNE, Sylvain, « La pauvreté dans les régions métropolitaines du Québec », Conseil canadien de développement social. Classifications spéciales des recensement de 1991 et 1996. Calculs du Centre de statistiques internationales au CCDS.

* Pourcentage de «pauvres» dans la population de la région de Montréal

** Pourcentage de «pauvres» dans la population du Québec

Tableau 6-20

**L'importance démographique de groupes cibles à faible revenu,
dans la région de Montréal en 1995**

	Sous le SFR		Montréal / Québec	
	Montréal	Le Québec	population	pauvres
Toutes les personnes	892 865	1 630 915	46,9%	54,7%
Selon l'origine				
Autochtone	3 985	15 015	22,9%	26,5%
Non autochtone	888 880	1 615 895	47,0%	55,0%
Selon la présence d'un handicap				
Sans handicap	785 150	1 417 725	46,3%	55,4%
Avec handicap	103 530	206 115	53,0%	50,2%
Selon l'appartenance à une minorité visible				
Non-membre d'une minorité visible	680 035	1 405 710	44,5%	48,4%
Membre d'une minorité visible	212 825	225 200	79,9%	94,5%
Personnes seules	266 310	486 940	52,3%	54,7%
Selon l'âge				
Moins de 30 ans	65 090	111 575	56,4%	58,3%

Source : SCHETAGNE, Sylvain, « La pauvreté dans les régions métropolitaines du Québec », Conseil canadien de développement social. Classifications spéciales des recensement de 1991 et 1996. Calculs du Centre de statistiques internationales au CCDS.

262

La pauvreté affecte de la même façon les familles montréalaises. Ainsi, 23% des familles disposent d'un faible revenu par rapport à 19% de l'ensemble des familles du Québec. Comme ailleurs au Québec, les jeunes familles, soit celles dont le soutien principal a 30 ans ou moins, qu'elles soient monoparentales ou biparentales, ont plus de probabilité de se retrouver dans la pauvreté. Ainsi, 35% des jeunes familles biparentales et 85% des jeunes familles monoparentales y vivaient sous le seuil de pauvreté en 1995.

La composition démographique de la région métropolitaine de Montréal peut expliquer une bonne partie de l'écart de pauvreté de sa population et de ses familles par rapport à la moyenne québécoise. La pauvreté affecte davantage certains groupes particuliers comme par exemple les personnes handicapées, les membres des minorités visibles et les jeunes vivant seuls qui sont surreprésentés dans la région de Montréal. Ainsi, elle accueille près de 80% des membres des minorités visibles, 56,4% des jeunes vivant seuls et 53% des personnes handicapées au Québec. Comme le démontre également le tableau 6-20, 94,5% des membres des minorités visibles qui vivent dans la pauvreté au Québec habitent la région métropolitaine de Montréal.

D'autre part, la sur-représentation d'immigrants de fraîche date à Montréal (63,6% d'entre eux disposaient d'un revenu inférieur au SFR en 1995 à Montréal) ou encore la migration des jeunes vers les grands centres urbains peuvent être des facteurs qui contribuent à augmenter le taux de pauvreté de la région métropolitaine de Montréal.

Montréal et les autres métropoles canadiennes

Par rapport aux autres grandes régions métropolitaines canadiennes en 1995, la région de Montréal regroupait non seulement le plus grand nombre de personnes à faible revenu ou pauvres, soit 892 900 personnes, mais également le taux de pauvreté le plus élevé avec 27,3%. Toronto comptait cependant autant de personnes pauvres que l'agglomération montréalaise mais, avec 890 700 pauvres sur une population de 4 215 000 personnes, son taux de pauvreté ne se situait qu'à 21,1%.

Vancouver avec 419 200 pauvres sur une population de 1 802 400 personnes et un taux de pauvreté de 23,3%, se classait au second rang des régions métropolitaines canadiennes, soit à quatre points de pourcentage sous le taux montréalais.

Tableau 6-21

**Taux de pauvreté selon les caractéristiques
de la population et des familles dans les principales
régions métropolitaines de recensement canadiennes, 1995**

	Montréal	Toronto	Vancouver	Ottawa / Hull
Population totale	27,3%	21,1%	23,3%	18,9%
Moins de 15 ans	31,0%	26,2%	26,2%	22,9%
15 - 24 ans	31,6%	24,4%	29,6%	26,2%
25 - 34 ans	27,7%	20,4%	23,1%	20,3%
35 - 44 ans	23,2%	19,1%	20,9%	14,9%
45 - 54 ans	19,5%	14,7%	16,9%	11,4%
55 - 64 ans	25,4%	17,1%	19,3%	15,3%
65 - 74 ans	29,8%	20,6%	22,2%	16,4%
75 ans et +	38,7%	27,3%	29,8%	22,5%
Selon le sexe				
Femmes	28,9%	22,4%	24,4%	20,1%
Hommes	25,6%	19,8%	22,1%	17,7%
Personnes seules	52,0%	39,2%	43,0%	39,5%
Femmes : Moins de 65 ans	48,8%	36,6%	42,2%	39,9%
Hommes : Moins de 65 ans	48,7%	35,3%	39,9%	38,4%
Femmes : 65 ans et +	65,0%	52,0%	54,1%	42,9%
Hommes : 65 ans et +	53,1%	43,8%	42,4%	33,8%
Type de familles	22,6%	18,6%	18,7%	15,2%
Couples sans enfants < 18 ans	15,0%	11,2%	11,6%	8,2%
Couples avec enfants < 18 ans	19,6%	17,5%	18,8%	13,1%
Monoparentales avec enfants < 18 ans	59,5%	55,5%	54,0%	50,4%
Autres familles	29,3%	22,2%	23,1%	20,6%
Selon l'âge du chef				
Âge du chef < 65 ans	23,3%	19,4%	19,6%	16,2%
Âge du chef = 65 ans et +	19,3%	14,5%	14,4%	9,1%
Familles avec enfants de 0 à 17 ans	29,7%	25,4%	25,6%	21,8%
0 - 5 ans	32,3%	27,5%	26,7%	24,8%
6 - 17 ans	28,3%	24,3%	25,1%	20,3%
Population totale	27,3%	21,1%	23,3%	18,9%
Immigrants récents	63,6%	48,8%	52,2%	57,3%
Minorités visibles	53,3%	34,4%	34,0%	42,3%
Autochtones	43,0%	34,0%	48,7%	37,6%
Avec handicaps	45,3%	31,6%	35,0%	31,4%
Niveau d'éducation (15 - 64 ans)	25,4%	19,4%	22,2%	17,7%
Diplôme post-secondaire	17,8%	13,5%	17,0%	11,2%
Diplôme du secondaire	24,2%	20,2%	22,4%	18,6%
Sans diplôme du secondaire	34,4%	25,4%	28,1%	26,5%
Emploi (15 - 64 ans)	25,4%	19,4%	22,2%	17,7%
Plein temps, toute l'année	8,6%	6,5%	7,1%	4,8%
Temps partiel, toute l'année	19,3%	15,1%	16,5%	18,0%
Temps partiel, partie de l'année	25,7%	20,8%	24,4%	21,0%
Sans emploi en 1995	48,8%	41,8%	46,3%	40,1%
Sources de revenus				
Revenu moyen total	14 300 \$	15 000 \$	14 700 \$	14 800 \$
Gains moyens	10 500 \$	11 600 \$	11 000 \$	10 300 \$
Transferts gouvernementaux moyens	7 000 \$	7 000 \$	6 000 \$	8 200 \$
Faible revenu				
Nombre avec des revenus < 50% au SFR	73 100	73 300	30 900	14 000
Écart moyen de pauvreté	12 300 \$	13 100 \$	13 100 \$	11 600 \$
Écart moyen au revenu du marché	16 400 \$	17 300 \$	16 500 \$	17 000 \$

Source : Kevin K. Lee « Urban Poverty In Canada: A Statistical Profile », Conseil canadien de développement social. (basé sur les Seuils de faible revenu (SFR) de 1995 de Statistique Canada.

Tableau 6-22

**Proportion de la pauvreté (RMR/Province) selon les caractéristiques de la population
et des familles dans les principales régions métropolitaines de recensement canadiennes, 1995**

Comme les autres grandes régions urbaines canadiennes de Toronto et de Vancouver, la région de Montréal concentre une proportion plus importante de personnes et de familles pauvres que son poids démographique dans la province. Ainsi, avec un poids démographique de 39,9% de la population ontarienne, Toronto regroupe 47,7% des ontariens vivant sous le SFR. Le poids démographique de Vancouver s'élève à 49,9% de la population provinciale alors que 59,2% des pauvres de la province résident dans la région métropolitaine de Vancouver. Avec un poids démographique de 46,9% et 54,7% des québécois pauvres, l'écart entre le poids démographique et le poids de la pauvreté à Montréal est équivalent à celui de Toronto, mais inférieur à celui de Vancouver.

	Montréal / Québec	Toronto / Ontario	Vancouver / C.B.	Ottawa-Hull / Ont.
Population totale	54,7%	47,7%	59,2%	10,0%
Moins de 15 ans	55,5%	46,1%	53,7%	9,8%
15 - 24 ans	54,7%	44,5%	58,9%	11,4%
25 - 34 ans	57,7%	49,4%	62,3%	11,3%
35 - 44 ans	54,3%	51,2%	61,8%	9,9%
45 - 54 ans	50,5%	49,5%	61,0%	9,4%
55 - 64 ans	48,9%	45,2%	55,5%	8,8%
65 - 74 ans	57,4%	51,5%	65,9%	8,7%
75 ans et +	59,3%	45,4%	61,6%	8,1%
Selon le sexe				
Femmes	54,6%	46,9%	58,4%	9,9%
Hommes	54,9%	48,5%	60,1%	10,2%
Personnes seules	54,7%	40,6%	57,8%	12,0%
Femmes : Moins de 65 ans	53,3%	40,5%	57,2%	13,3%
Hommes : Moins de 65 ans	55,5%	40,8%	58,9%	13,6%
Femmes : 65 ans et +	55,5%	39,7%	56,5%	8,6%
Hommes : 65 ans et +	54,4%	44,4%	58,5%	7,9%
Type de familles	53,5%	47,9%	57,6%	9,6%
Couples sans enfants < 18 ans	51,5%	49,3%	60,7%	9,1%
Couples avec enfants < 18 ans	54,2%	52,9%	64,3%	9,3%
Monoparentales avec enfants < 18 ans	53,5%	39,8%	45,2%	10,0%
Autres familles	57,2%	52,8%	65,3%	10,8%
Selon l'âge du chef				
Âge du chef < 65 ans	52,5%	46,3%	55,6%	9,8%
Âge du chef = 65 ans et +	61,2%	62,2%	74,8%	8,0%
Familles avec enfants de 0 à 17 ans	54,9%	46,6%	54,8%	9,7%
0 - 5 ans	56,6%	46,3%	52,7%	9,8%
6 - 17 ans	53,9%	46,7%	56,0%	9,6%
Population totale	54,7%	47,7%	59,2%	10,0%
Immigrants récents	91,8%	80,0%	92,8%	8,1%
Minorités visibles	94,5%	79,9%	91,1%	8,4%
Autochtones	26,7%	13,6%	34,8%	10,9%
Avec handicaps	50,2%	39,6%	52,4%	9,2%
Niveau d'éducation (15 - 64 ans)	53,8%	48,1%	60,3%	10,5%
Diplôme post-secondaire	63,4%	54,5%	68,3%	11,9%
Diplôme du secondaire	56,1%	49,1%	62,6%	11,1%
Sans diplôme du secondaire	48,7%	44,4%	54,5%	9,4%
Emploi (15 - 64 ans)	53,8%	48,1%	60,3%	10,5%
Plein temps, toute l'année	57,0%	50,9%	60,9%	9,1%
Temps partiel, toute l'année	52,9%	37,7%	55,1%	12,7%
Temps partiel, partie de l'année	54,4%	46,7%	58,0%	11,0%
Sans emploi en 1995	52,9%	49,3%	62,6%	10,2%

Source : Kevin K. Lee « Urban Poverty In Canada: A Statistical Profile », Conseil canadien de développement social. (basé sur les Seuils de faible revenu (SFR) de 1995 de Statistique Canada.

Évolution de la pauvreté dans la région montréalaise

Depuis 1990, la pauvreté progresse partout au Canada, mais à un rythme plus important dans les grandes régions métropolitaines. Bien qu'initialement plus élevé que dans les autres régions métropolitaines, le taux de pauvreté montréalais a augmenté avec moins d'ampleur (5,1 points de pourcentage de croissance contre 6,1 points pour Toronto).

Tableau 6-23

Taux de pauvreté dans les grandes régions métropolitaines, 1990-1995

	1990	1995	Écart 1995 - 1990
Montréal	22,2%	27,3%	5,1 point
Vancouver	17,9%	23,3%	5,4 point
Toronto	15,0%	21,1%	6,1 point
Ottawa / Hull	14,6%	18,9%	4,3 point

La moyenne de l'écart de pauvreté¹¹² était de 7 300 \$ au Québec pour les personnes vivant seules et de 10 300 \$ pour les familles en 1995. Dans l'agglomération montréalaise, la moyenne des écarts se situait respectivement à 8 000 \$ et 11 400 \$. Entre 1990 et 1995, le déficit des personnes seules a augmenté de 27% en moyenne dans la région de Montréal. Pour les familles, il a progressé de 15%, soit à un rythme inférieur à celui du Québec. Bref, il y a plus de pauvres et ceux-ci sont plus pauvres qu'ils ne l'étaient en 1990.

Tableau 6-24

Moyenne de l'écart de pauvreté au Québec et dans la région de Montréal

	Moyenne de l'écart de pauvreté		Variation
	1990	1995	
Pour les personnes seules			
Québec (province)	5 700 \$	7 300 \$	28%
Montréal	6 300 \$	8 000 \$	27%
Pour l'ensemble des familles			
Québec (province)	8 700 \$	10 300 \$	18%
Montréal	9 900 \$	11 400 \$	15%

Source : Classifications spéciales des recensements de 1991 et 1996.

¹¹² Écart de pauvreté : somme d'argent qui serait nécessaire pour élever le revenu d'une famille ou d'une personne seule pauvre au dessus du seuil de pauvreté. Par exemple, une famille de 4 personnes qui a un revenu total de 25 000 \$ et vivant dans un région avec un seuil de 27 500 \$ a un écart de pauvreté de 2 500 \$.

Tableau 6-25

La pauvreté dans la région métropolitaine de Montréal en 1990 et 1995

	Population totale		Pauvres		Répartition - Population		Répartition - Pauvres		Taux de pauvreté		Variation
	1990	1995	1990	1995	1990	1995	1990	1995	1990	1995	1990 - 1995
Population totale	3 100 000	3 270 000	670 000	890 000	100%	100%	100%	100%	22%	27%	26%
Par âge											
Moins de 15 ans	580 000	625 000	140 000	193 000	19%	19%	21%	22%	24%	31%	28%
15 - 34 ans	1 000 000	970 000	220 000	285 000	32%	30%	32%	32%	22%	29%	34%
35 - 64 ans	1 200 000	1 310 000	210 000	295 000	39%	40%	31%	33%	18%	23%	29%
65 ans et +	320 000	365 000	110 000	120 000	10%	11%	16%	13%	34%	33%	-4%
Par sexe											
Hommes	1 500 000	1 590 000	300 000	405 000	48%	49%	44%	46%	20%	25%	27%
Femmes	1 600 000	1 682 990	380 000	485 000	52%	51%	56%	54%	24%	29%	21%
Personnes seules	450 000	512 200	200 000	265 000	100%	100%	100%	100%	44%	52%	16%
Par âge											
Moins de 65 ans	350 000	390 000	140 000	190 000	76%	76%	69%	72%	40%	49%	22%
65 ans et +	110 000	125 000	64 000	75 000	24%	24%	31%	28%	58%	60%	3%
Par sexe											
Hommes	210 000	240 000	83 000	115 000	46%	47%	41%	43%	40%	48%	21%
Femmes	250 000	275 000	120 000	150 000	54%	53%	59%	57%	48%	55%	14%
Type de familles	860 000	905 000	160 000	205 000	100%	100%	100%	100%	19%	23%	22%
Couples sans enfant	380 000	400 000	50 000	60 000	44%	44%	31%	29%	13%	15%	14%
65 ans ou +	97 000	115 000	21 000	21 000	26%	29%	42%	35%	22%	18%	-16%
Biparentales	320 000	330 000	46 000	65 000	37%	36%	29%	32%	14%	20%	37%
30 ans et moins	28 000	22 000	7 000	7 700	9%	7%	15%	12%	25%	35%	40%
Monoparentales	79 000	95 000	44 000	57 000	9%	10%	28%	28%	56%	60%	8%
30 ans et moins	15 000	17 000	12 000	14 500	19%	18%	27%	25%	80%	85%	7%
Autres familles	82 000	80 000	20 000	23 000	10%	9%	13%	11%	24%	29%	18%
Enfants de 0 à 17 ans		430 000		120 000		100%		100%		24%	
0 - 5 ans		195 000		62 000		45%		51%		28%	
6 - 17 ans		235 000		60 000		55%		49%		22%	

Source : SCHETAGNE, Sylvain, « La pauvreté dans les régions métropolitaines du Québec », Conseil canadien de développement social. Classifications spéciales des recensement de 1991 et 1996. Calculs du Centre de statistiques internationales au CCDS.

Localisation de la pauvreté dans la région montréalaise

Il est notoire que la pauvreté montréalaise se concentre essentiellement sur l'île de Montréal et, plus particulièrement, dans les arrondissements correspondants aux quartiers de l'ancienne ville de Montréal (Mercier, Hochelaga-Maisonneuve, Centre-Sud, Côte-des-Neiges, etc.) tout comme dans plusieurs secteurs des arrondissements de Verdun et Montréal-Nord. Le taux de pauvreté de l'ancienne Ville de Montréal s'élevait à 41,2% des personnes.

Cependant, les autres villes de la région abritent également de nombreux ménages à faible revenu. De façon plus notable, plusieurs secteurs de l'ancienne Ville de Longueuil comptent au moins une famille sur quatre ayant un faible revenu, alors que cette proportion dépasse 50% des familles dans certains autres secteurs. Globalement, 30,3% des résidents de l'ancienne Ville de Longueuil en 1995 vivaient dans des ménages à faible revenu.

La Ville de Laval voit également se concentrer la pauvreté dans certains de ses secteurs les plus âgés; Pont-Viau, Laval-des-Rapides et certaines zones de Chomedey. En 1995, c'est 21,4% de la population lavalloise qui disposait d'un faible revenu. Des poches de pauvreté existent également sur la rive-nord mais à un degré moindre. On en retrouve notamment à Terrebonne, Sainte-Thérèse, Deux-Montagnes et Oka.

La stratégie nationale de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale

Rendue publique le 12 juin 2002, la Stratégie nationale de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale élaborée par le gouvernement du Québec a pour objectif d'amener progressivement le Québec, d'ici dix ans, au nombre des nations industrialisées les moins affectées par la pauvreté. Cette stratégie s'articule autour des cinq orientations suivantes :

- 1° prévenir la pauvreté et l'exclusion sociale en favorisant le développement du potentiel des personnes ;
- 2° renforcer le filet de sécurité sociale et économique ;
- 3° favoriser l'accès à l'emploi et valoriser le travail ;
- 4° favoriser l'engagement de l'ensemble de la société ;
- 5° assurer, à tous les niveaux, la constance et la cohérence des actions.

Un plan d'action regroupant l'ensemble des mesures découlant des cinq grandes orientations de la stratégie devrait être mis en œuvre par le gouvernement, ses partenaires socio-économiques, les collectivités régionales et locales et les organismes communautaires afin de contrer la pauvreté et de favoriser l'inclusion sociale. Ces actions doivent « permettre d'intervenir à la fois sur les causes et sur les conséquences de la pauvreté et de l'exclusion sociale afin que chaque personne puisse disposer du support et de l'appui que nécessite sa situation et qu'elle puisse elle-même cheminer vers l'atteinte de son autonomie et participer activement, selon ses capacités, à la vie sociale et au progrès collectif ».

Le projet de loi no 112 : Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale

Inscrits dans le projet de Loi no 112 visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale, la stratégie et le plan d'action gouvernemental sont accompagnés d'outils de mise en œuvre :

- a) Le **Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale** qui a principalement pour fonction :
 - de conseiller le ministre dans l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des actions prises dans le cadre de la stratégie nationale de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale;
 - de donner son avis au ministre sur toute question que celui-ci lui soumet en matière de pauvreté ou d'exclusion sociale;
 - de collaborer avec l'Observatoire de la pauvreté et de l'exclusion sociale pour l'élaboration d'indicateurs permettant d'évaluer les progrès réalisés dans l'atteinte des buts poursuivis par la stratégie nationale.
- b) L'**Observatoire de la pauvreté et de l'exclusion sociale**, qui a pour fonctions :
 - de recueillir, d'intégrer, de compiler, d'analyser et de diffuser des renseignements, notamment de nature statistique, sur la pauvreté et l'exclusion sociale;
 - de procéder à des recherches de nature qualitative et quantitative pour améliorer la connaissance de la pauvreté et de l'exclusion sociale ;
 - d'élaborer et de proposer au ministre une série d'indicateurs devant servir à mesurer la pauvreté et l'exclusion sociale, les inégalités sociales et économiques, dont les écarts de revenus, ainsi que les autres déterminants de la pauvreté.
- c) Un **Fonds spécial** affecté au financement d'initiatives visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale.

Le projet de loi précise des objectifs spécifiques notamment en matière :

a) de prévention

1. reconnaître la famille comme cellule de base du développement des personnes et de la société et soutenir les familles à risque de pauvreté;
2. favoriser la réussite scolaire et la réinsertion scolaire et sociale des jeunes en difficulté;
3. améliorer la formation de base et l'accès à la formation continue;
4. soutenir les activités communautaires.

b) de renforcement du filet de sécurité sociale et économique

1. rehausser le revenu accordé aux personnes et aux familles en situation de pauvreté;
2. favoriser le maintien ou l'intégration en emploi des travailleurs à faibles revenus;
3. rendre accessibles des services adaptés en matière de santé, de services sociaux et d'éducation;
4. favoriser l'accès à un logement décent à un prix abordable, notamment au logement social;
5. développer le soutien communautaire aux personnes plus démunies socialement, dont les sans-abri.

c) d'accès à un emploi et de valorisation du travail

1. intensifier l'aide à l'emploi;
2. favoriser une approche centrée sur la prise en charge par le milieu et l'intégration du développement social et économique;
3. favoriser l'insertion sociale et professionnelle des personnes qui ont des difficultés particulières d'intégration en emploi, notamment celles qui présentent un handicap physique ou mental;
4. améliorer la qualité des emplois afin que les personnes qui travaillent puissent disposer d'un revenu permettant un niveau de vie décent.

d) d'engagement de l'ensemble de la société et de la mobilisation d'intervenants

1. favoriser la participation citoyenne, particulièrement celle des personnes en situation de pauvreté ou d'exclusion sociale et des organismes qui les représentent;
2. soutenir les initiatives locales et régionales spécifiques pour atteindre les buts poursuivis par la stratégie nationale;
3. reconnaître la responsabilité sociale des entreprises et associer les partenaires du marché du travail;
4. renforcer la contribution de l'action communautaire.

e) de constance et de cohérence des actions à tous les niveaux

1. faire en sorte que les politiques et mesures pouvant contribuer à la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale soient complémentaires et cohérentes;
2. se donner des moyens de mesurer les progrès réalisés et d'améliorer les connaissances sur la pauvreté;
3. soutenir de manière durable, aux niveaux régional et local, l'innovation et l'adaptation des programmes et des services et développer la concertation et la collaboration;
4. tenir compte des approches innovatrices mises en œuvre par d'autres pays et participer aux forums internationaux qui portent sur ces questions;
5. discuter avec les représentants des nations autochtones de l'adaptation de ces actions aux besoins particuliers de ces dernières.

Le projet de loi : un point de départ à bonifier

Le projet de loi québécois a été salué tant par le Conseil canadien de développement social que par le Collectif pour une loi sur l'élimination de la pauvreté, qui reconnaissent au gouvernement québécois un certain courage, en soulignant qu'il est le seul gouvernement au Canada à prendre une telle initiative.

Tout en mettant en lumière les enjeux particuliers de la mesure de la pauvreté et de l'accroissement du revenu comme solution principale à la pauvreté, le CCDS propose « un processus qui viserait, lors de toute intervention (entendue au sens large du terme), à tenir compte de la différence des besoins et des perceptions des clientèles ainsi que des effets différents de l'intervention sur elles, selon le statut socio-économique ».

Le Collectif pour une loi sur l'élimination de la pauvreté reconnaît dans le projet de loi déposé un précédent qui reste toutefois à baliser sérieusement et à rendre crédible par des mesures concrètes non discriminatoires en direction d'un Québec sans pauvreté. Il souligne cependant que celui-ci « présente un irritant important en raison du maintien d'une approche qui persiste à conditionner le revenu des personnes assistées sociales en fonction de leur supposée incapacité ou volonté de travailler, une approche qui entretient les préjugés ».

La lutte à la pauvreté : les leviers régionaux

Bien qu'il soit admis que les mécanismes de redistribution de la richesse soient de la responsabilité principale des gouvernements supérieurs, la lutte à la pauvreté, dans ses multiples dimensions, implique nécessairement des actions concertées des intervenants de la part de tous les paliers de l'administration publique.

À cet égard, la Communauté métropolitaine de Montréal s'est vue octroyée des responsabilités et des pouvoirs d'intervention qui sont directement ou indirectement interpellés par la stratégie gouvernementale de lutte à la pauvreté.

La CMM, de par ses compétences en développement économique, agit sur le potentiel de création de richesse et d'emploi, favorisant ainsi la réduction de la pauvreté. Elle est aussi responsable de la planification et du financement du transport en commun métropolitain, dont l'organisation des services joue un rôle dans l'accessibilité et la mobilité des plus démunis.

Mais sa responsabilité la plus directe dans la lutte à la pauvreté concerne évidemment le logement social, avec le Fonds du logement social dont elle assure la gestion.

6.4 LE DÉFI DU DÉVELOPPEMENT CULTUREL

6.4.1 Culture, savoir et créativité

La créativité est au cœur du développement et de l'enrichissement des collectivités dans le contexte des années 2000, où l'innovation est le moteur premier de la création de valeur dans tous les secteurs de l'économie. Certains auteurs prétendent même que nous sommes passés de l'économie de l'information à l'économie de la créativité¹¹³. Afin d'améliorer son positionnement et de demeurer compétitive, la région métropolitaine de Montréal doit faire une priorité du développement de sa capacité créatrice.

La capacité de créer (des idées), d'inventer (des produits, des procédés, des façons de faire et d'exprimer) et d'innover (de mettre en marché, de diffuser) est affaire à la fois de culture et de savoir.

Autant le terme de « savoir » est bien délimité puisqu'il réfère à l'acquisition de connaissance et de compétences (incluant le domaine culturel), autant celui de « culture » est flou. On conviendra que la région de Montréal est très marquée au plan culturel, ne serait ce que par sa double ascendance francophone et anglophone qui imprègne les modes de vie, le cadre bâti, les rapports juridiques... Cette conception « anthropologique » de la culture est pertinente au débat sur l'avenir de la région de Montréal, mais les enjeux du développement culturel sont plus concrets. Ils touchent principalement à ce que l'on appelle, en référence à des termes marchands, « la production et la consommation culturelle ». Le champ de cette culture là est vaste, puisqu'il couvre tous les domaines de l'activité artistique, des plus traditionnels comme les beaux-arts, les arts de la scène ou les lettres, aux plus récents comme le cinéma, la télévision, la vidéo ou les arts numériques en général.

C'est à partir de ce lien direct « culture et savoir – créativité – création de richesse » qu'est ici traité le défi du développement culturel. La question est alors de déterminer de quelle façon orienter les efforts en matière de développement culturel pour qu'ils soutiennent l'enrichissement collectif.

Les stratégies régionales doivent se préoccuper de créer un contexte favorable à l'émergence et au soutien de l'innovation dans toutes les sphères des arts et des sciences (par des politiques de développement et d'accessibilité, un cadre légal ou institutionnel, un système d'éducation, des équipements de diffusion...). Les régions métropolitaines qui ne sauront pas relever ce défi sont condamnées à devenir des consommatrices d'idées émanant de sociétés possédant le dynamisme créateur et la capacité d'exploiter commercialement les nouvelles formes de création.

La création de richesse dans une économie basée sur les idées s'appuie moins sur la quincaillerie technologique et les infrastructures que sur la capacité de créer des contenus et des formes nouvelles d'expression à grande diffusion. La maîtrise des moyens de communication modernes constitue un atout complémentaire essentiel. Cette capacité de créer s'appuie sur le dynamisme d'un « capital humain » composé d'artistes, d'écrivains, de designers, de scénaristes, de peintres, de musiciens, de producteurs, de réalisateurs, de comédiens, de danseurs, de chorégraphes, mais aussi d'ingénieurs, de scientifiques, de chercheurs et d'intellectuels en tous genres. Une collectivité qui ne réussit pas à retenir ou à attirer une telle main d'œuvre ne bénéficie pas de la base de savoir et de la capacité créatrice nécessaires pour s'imposer. Elle se condamne à un rôle de consommateur d'idées et de produits issus d'ailleurs, un rôle de spectateur marginal.

En mai dernier, le Sommet de Montréal a reconnu l'importance stratégique du savoir et de la culture dans le développement de la métropole, en incluant la culture comme un élément structurant de l'économie de la région métropolitaine de Montréal. Les intentions se dégageant du Sommet sont résumées dans la proposition suivante : « faire de Montréal, ville de culture et de savoir, un carrefour d'innovation, d'excellence, de créativité, de compétences, de talents et d'apprentissage ». Cette prise de position des intervenants socio-économiques de la plus grande des villes de la région métropolitaine, dans le cadre d'une réflexion multidimensionnelle sur son avenir, confirme la place stratégique de la culture et du savoir. Les actions qui découlent de cet objectif s'articulent autour de trois volets :

- investir dans le développement des compétences et du talent, ainsi que dans la formation continue du capital humain;
- consolider les infrastructures organisationnelles, institutionnelles, communicationnelles et techniques de Montréal en matière de savoir et de culture;
- élargir l'accessibilité de l'ensemble de la population au savoir et à la culture.

¹¹³ Venturelli Shalini dans *From the Information Economy to the Creative Economy : Moving Culture to the Center of International Public Policy*, Center for Arts and Culture, Washington, D.C.

6.4.2 Montréal, lieu de culture et de savoir

La perception de Montréal (ville et région) comme lieu de culture s'appuie sur le succès d'un nombre relativement important (par rapport à la population) de créateurs et d'entrepreneurs culturels, qui ont su faire leur marque sur les marchés internationaux (plusieurs en France et quelques-uns aux États-Unis). On pense au Cirque du Soleil (mais aussi à Éloïse et Éos), à des chanteurs populaires comme Céline Dion, Laura Fabian et autres, à des musiciens (Lortie, Hamelin, OSM...), à des producteurs de spectacles (Plamondon, TNM, LaLaLa Human Steps, Q-Machina...) et bien d'autres encore. Des événements culturels, dont les multiples festivals qui animent l'été montréalais, connaissent une notoriété qui dépasse les frontières du Québec et contribuent à l'économie touristique de la région métropolitaine de Montréal. Les résultats sont aussi notables dans des domaines d'avant-garde comme les arts technologiques, la création numérique et le multimédia, la production cinématographique, la danse contemporaine, etc..

Même s'il est difficile de mesurer sa performance objective en matière de talents et de productions culturelles par rapport à d'autres métropoles, on conviendra que la région de Montréal manifeste un dynamisme, une productivité et une originalité enviables dans plusieurs secteurs de la création et de la diffusion culturelle.

Mais « malgré ses succès croissants, le secteur culturel demeure fragile et commande des attentions particulières », comme le signale le CRDIM dans son plan stratégique 2000-2005. « Au plan international, nos producteurs font face à des concurrents qui disposent de moyens qui sont sans commune mesure avec les leurs. Peu de nos entreprises possèdent un grand savoir-faire dans la mise en marché. Par ailleurs, le fait que le Québec compte un nombre restreint d'habitants représente également un handicap. Il est toujours difficile, compte tenu d'un marché domestique restreint, de se lancer dans des productions qui exigent de mobiliser des capitaux importants. Ce fait prend une dimension particulière dans le contexte de la nouvelle économie, où les succès sont de plus en plus en fonction d'investissements colossaux dans des opérations de mise en marché.». À cette situation s'ajoute une certaine stagnation des publics consommateurs réguliers de produits culturels, qui fragilise davantage la rentabilité des productions culturelles. Cette stagnation est due à un ensemble de facteurs : les divisions linguistiques, la faiblesse de l'économie, l'isolement et l'appauvrissement de la société montréalaise¹¹⁴.

L'étroitesse du marché culturel francophone constitue un frein au développement et à l'exportation des produits culturels d'ici, du moins pour ceux qui s'appuient sur la langue française. Certains y voient même une menace à sa survie, dans l'univers anglophone et « américanisé » qui nous entoure. Toutefois, les facilités de communication offertes par Internet et la multiplication des canaux de télévi-

sion spécialisés accroissent la demande de contenus culturels et les possibilités de rayonnement au-delà des limites de la Francophonie. Le caractère biculturel de la région de Montréal à cet égard est un atout indéniable.

Par ailleurs, la production culturelle montréalaise n'est pas basée exclusivement sur la langue française. Une grande partie est sans base linguistique. Les possibilités de diffusion sont alors quasi illimitées comme l'ont démontré, par exemple, le Cirque du Soleil ou l'OSM. Il apparaît de plus en plus évident que le croissement de la demande pour les produits culturels et la recherche des contenus originaux contrebalancent un certain effet de standardisation lié à la globalisation des échanges.

Montréal est aussi une ville de savoir, avec ses universités, son réseau scolaire diversifié, ses centres de recherche et d'excellence. Mais deux grands défis confrontent les institutions de formation et la société en général en regard de la créativité et de l'innovation :

- l'augmentation notable du taux de diplômation et la lutte au décrochage;
- la redéfinition même du savoir dispensé par le système d'éducation. Les besoins de l'économie de la création vont au-delà de la formation de base. Ils exigent des habiletés intellectuelles et des capacités créatrices alimentées par une vision transdisciplinaire et originale. Ces capacités devront être développées dès les premiers cycles scolaires. Alors que les nations commencent à réaliser l'importance de la qualité de l'éducation dans une économie basée sur la créativité, la compétition internationale incitera à renforcer le contenu du savoir transmis, à développer des ponts entre les arts, les lettres et les sciences, à assurer les compétences technologiques et de recherche de base en vue de développer les nouveaux savoirs.

¹¹⁴LATOUCHE D. Les arts et les industries culturelles dans la région de Montréal : bilan et enjeux, INRS-Urbanisation, Montréal Coll. Culture et Ville, 1997.

6.4.3 L'intervention en développement culturel : fondements

La culture et le savoir doivent jouer un rôle de premier plan dans la capacité d'adaptation des régions métropolitaines à l'évolution structurelle de l'économie contemporaine, dans le renforcement de ses avantages concurrentiels sur les marchés et dans la création de richesse collective. À ce titre, le défi spécifique du développement culturel doit être sérieusement relevé.

Une première tâche est de préciser le rapport de la culture à la création de richesse.

L'activité culturelle contribue de quatre façons à l'enrichissement collectif :

- la présence et le **dynamisme des créateurs** dans le domaine des arts et de la culture renforcent la capacité de la région à produire des contenus et des procédés innovateurs. La valeur ajoutée de ces productions ne réside pas d'abord dans la technologie ni dans l'entreprise culturelle, mais chez les créateurs eux-mêmes. Aux artistes et aux personnels créatifs insérés dans la production commerciale, il faut ajouter ceux qui, par leurs activités de recherche, contribuent à la création des nouveaux contenus et de nouvelles formes de communication artistique. Les interfaces qu'ils peuvent entretenir avec les chercheurs du monde scientifique sont maintenant reconnus comme essentiels au processus complexe de l'innovation;
- une **vie culturelle** intense ajoute à la qualité de la vie d'une région métropolitaine. Or, la qualité de la vie fait partie des facteurs importants de localisation pour les travailleurs et les entreprises de la nouvelle économie.
- plusieurs domaines de l'activité culturelle constituent ce que l'on appelle **l'industrie culturelle**. Ses enjeux sont du même ordre que ceux des autres secteurs de l'économie. L'exportation y est aussi critique. Dans certains domaines (notamment les arts du cirque, la danse contemporaine, les arts technologiques, la chanson populaire, le théâtre expérimental, l'humour) et sur certains marchés, la position du Québec est à l'avant-garde de la production et connaît de réels succès commerciaux;
- enfin, des produits culturels diversifiés et de qualité contribuent largement à faire de la région de Montréal une destination touristique attrayante et même unique. Le contexte biculturel de ce **tourisme culturel** contribue à l'unicité de l'expérience, tout en rendant le séjour facile et confortable pour les vacanciers, notamment nord-américains, peu aventuriers dans ce domaine.

Par ailleurs, **l'accessibilité à la culture**, en particulier aux équipements et aux activités culturelles, est un moyen de rehausser le niveau du savoir.

Ainsi, la région de Montréal doit faire face à six défis de taille qui pourraient constituer autant d'axes d'intervention :

- le premier, et sans doute le plus structurant, est celui du **soutien aux créateurs et à l'innovation**. L'objectif est double :
 - soutenir les créateurs en leur offrant un environnement favorable à la création (lieux de résidence, de travail et de diffusion, infrastructures de communication, moyens financiers, environnement de formation et de recherche)... Une façon de faire de la région métropolitaine de Montréal un lieu reconnu comme ouvert aux créateurs de toutes pratiques et cultures;
 - faciliter les échanges et les projets de recherche avec le milieu scientifique.
- le second axe est celui de la **qualité de la vie culturelle**. La vitalité et la diversité culturelles contribuent à créer un milieu urbain animé et attrayant et font des villes de référence, les villes « cool », les villes accueillantes à l'innovation et à la différence. Les événements et la qualité de l'aménagement urbain contribuent au développement de cette image de marque;
- Le troisième axe est celui de **l'accessibilité** de la population à la culture, aux équipements et aux activités culturelles.
- le quatrième axe est celui de **l'industrie culturelle**, qu'il s'agit de soutenir aux plans du financement, de la diffusion et de la gestion;
- le **tourisme culturel** est un autre axe qui rassemblerait les interventions susceptibles de renforcer l'attrait de la région métropolitaine de Montréal au plan du tourisme urbain : événements, institutions muséales, activités culturelles, accueil, mise en valeur du patrimoine.

Un deuxième fondement de la stratégie de développement culturel devrait être l'accès à des ressources financières conséquentes, notamment à du capital de risque pour l'exportation. Le sous-financement du secteur est une situation chronique qui ne peut plus s'accommoder des enjeux de l'économie de demain. Déplacer les priorités et les ressources vers le financement adéquat de la culture et du savoir permettra à la région métropolitaine de Montréal de tirer partie de son profil culturel distinct.

6.5 LE DÉFI DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

L'analyse de la région métropolitaine de Montréal comme métropole nord-américaine fournit une lecture de l'aménagement du territoire qui nuance, à plusieurs égards, celle habituellement véhiculée. Cette lecture est présentée à la section 6.5.1. On retrouve par la suite à la section 6.5.2 les principaux défis environnementaux.

6.5.1 L'aménagement du territoire

On a constaté au chapitre 3 que la région métropolitaine de Montréal est compacte et dense, plus compacte et plus dense que les autres métropoles nord-américaines.

Certes, elle l'est moins que les grandes villes européennes ou asiatiques par exemple, mais on conviendra que sa réalité doit être appréciée dans l'environnement historique, culturel et économique de son continent d'appartenance.

Cette compacité et cette densité s'expliquent d'abord par les contraintes physiques (les cours d'eau et le nombre limité de ponts qui les franchissent), mais surtout par les balises réglementaires que constituent les mesures de protection du territoire agricole et des milieux naturels. Elles se comprennent également par la faible croissance démographique, qui a limité les tendances naturelles à l'étalement.

Aujourd'hui, les conséquences positives de cette densité sont importantes à bien des niveaux : Faible consommation d'espaces naturels, pénétration plutôt efficace du transport en commun, faible pollution, contrôle des coûts de développement, absence de « trou de beigne »... La densité de la région métropolitaine de Montréal est un atout. Son modèle urbain est sans doute aujourd'hui le plus proche de celui recherché par les tenants du « Smart Growth ».

Cette lecture n'entre pas en contradiction avec la problématique de l'étalement urbain, mais elle la nuance. En soi, l'étalement urbain est coûteux pour une collectivité et génère nombre d'effets externes négatifs. Il doit être contrôlé si Montréal veut conserver ses forces. Mais il est nécessaire de bien apprécier les risques futurs d'étalement.

La région métropolitaine de Montréal a connu un phénomène de déplacement des lieux de résidence et d'emploi. Ce déplacement a été globalement maintenu à l'intérieur d'une aire urbanisée centrale et a eu des proportions relativement modestes, du fait de la croissance limitée et des contraintes physiques et réglementaires. Il n'a pas généré de pôle majeur non spécialisé, le centre-ville de Montréal restant très dominant.

La transformation récente de l'agglomération montréalaise est davantage marquée par la recomposition des fonctions et des relations entre ses composantes que par l'extension continue du tissu urbanisé, du centre vers la périphérie. Les territoires se spécialisent et développent leur profil fonctionnel et socio-économique. Les quartiers-dortoirs disparaissent avec la décentralisation des secteurs manufacturier et tertiaire et de l'activité commerciale et le développement des services publics. Les liens d'échanges avec le centre diminuent en intensité et les banlieues deviennent plus autonomes, aux plans économique et aussi démographique.

Les tendances les plus récentes montrent une consolidation de la zone centrale et une répartition plus équilibrée du développement urbain entre le centre et la périphérie, qui reste globalement faible en volume. **Ainsi, la faible croissance démographique à venir ne devrait pas inspirer d'inquiétude face à un risque majeur et généralisé d'étalement urbain à grande échelle. Les problématiques auxquelles il faudra rester sensible sont plutôt celles de débordements localisés.**

De ce point de vue, trois facteurs restent critiques :

- **le développement du réseau routier et de transport en commun.** L'expansion urbaine de la région métropolitaine de Montréal peut être largement comprise en rapport avec le développement du réseau ferroviaire et des autoroutes et du métro auxquels s'ajoute plus récemment le réseau de trains de banlieue. Le développement autoroutier reste stratégique pour l'implantation des industries et l'activité commerciale;
- **le contrôle du périmètre urbanisé et la protection des milieux naturels et agricoles;**
- **enfin, la fiscalité municipale :** en limitant le champ de taxation au foncier essentiellement, la fiscalité constitue pour chaque municipalité un incitatif direct au développement autonome de son territoire.

Au delà de la compacité et de la densité, un deuxième constat remet en question la lecture que l'on fait habituellement de l'organisation du territoire régional :

- **La structure de base de la région métropolitaine de Montréal est concentrée et dominée par le centre-ville de Montréal. L'essentiel des emplois et de la population se retrouve dans la partie centrale de la région (centre de l'Île de Montréal, partie sud de Laval et Rive-Sud immédiate). Le centre-ville de Montréal est largement dominant, en particulier pour les activités de service, les équipements de haut savoir et les activités culturelles et de loisir.**
- **Le commerce de détail, les industries de transport et la production manufacturière sont répartis dans quelques pôles spécialisés ou le long d'axes autoroutiers. Eux aussi sont principalement situés dans la partie centrale de la région.**
- **On distingue ainsi la notion de centre, lieu d'attraction dense et multifonctionnel et celle de pôle, lieu privilégié de concentration de certaines activités. Le pôle peut être étendu ou de type axial.**

Au cours des dernières décennies, le centre de gravité des populations dans l'ensemble des métropoles nord-américaines s'est déplacé vers les périphéries des agglomérations. Le même phénomène s'est produit dans la région métropolitaine de Montréal. Toutefois, compte tenu de la faible croissance de la région de Montréal au cours des 30 dernières années, la population demeure largement concentrée dans le centre de la région. Ainsi, en 1996, 58% de la population habitait à moins de 15 km du centre-ville (angle McGill et Saint-Antoine). On retrouvait également 63% des logements à l'intérieur de ce rayon.

Les emplois sont aussi relativement plus concentrés dans la région de Montréal que dans les autres métropoles nord-américaines. Dans l'agglomération de Montréal, 73% des emplois sont localisés dans un rayon de 15 km du centre-ville de Montréal, à l'intérieur duquel on retrouve la partie centrale de l'Île de Montréal ainsi que la partie sud de Laval et la Rive-Sud immédiate. Seules les villes de New York et Portland atteignent une concentration comparable, avec des pourcentages de 77% et 81% respectivement.

La répartition des densités d'emploi démontre aussi cette concentration, ainsi que le rôle dominant du centre-ville de Montréal. La carte 6-4 illustre la densité de l'emploi et des logements dans la région métropolitaine en 1996.

La cartographie du nombre de travailleurs par secteur de recensement et par secteur d'activité économique, présentée à la fin de la présente section, conduit au même constat. Elle permet de plus d'identifier l'existence de pôles de type spécialisés, tous situés dans la partie centrale de la région, à l'exception de Mirabel.

Tableau 6-26

Localisation de la population à distance du centre-ville – RMR de Montréal

Description	1961		1996	
	nombre	%	nombre	%
0 à 5,0 km	552 533	22,3%	318 027	9,6%
0 à 15,0 km	1 823 692	73,4%	1 925 226	57,9%
0 à 22,5 km	2 008 691	80,9%	2 561 409	77,0%
0 à 30,5 km	2 174 764	87,6%	3 027 951	91,0%
0 à 40,0 km	2 305 082	92,8%	3 222 034	96,9%

Sources : compilation Statistique Canada recensement 1996
compilation Ville de Montréal - recensement 1961

Tableau 6-27

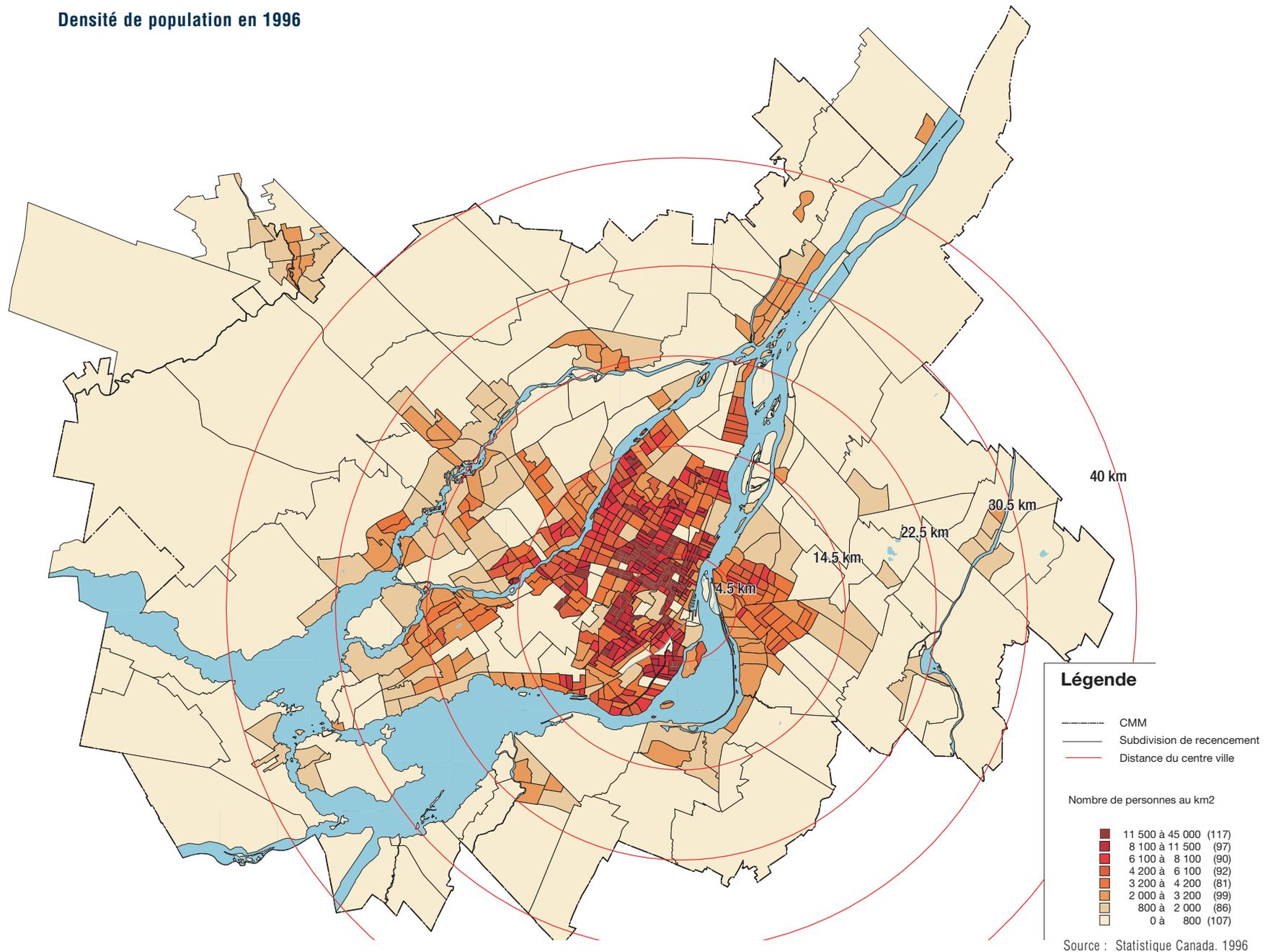
Localisation des emplois à distance du centre-ville (RMR de Montréal)

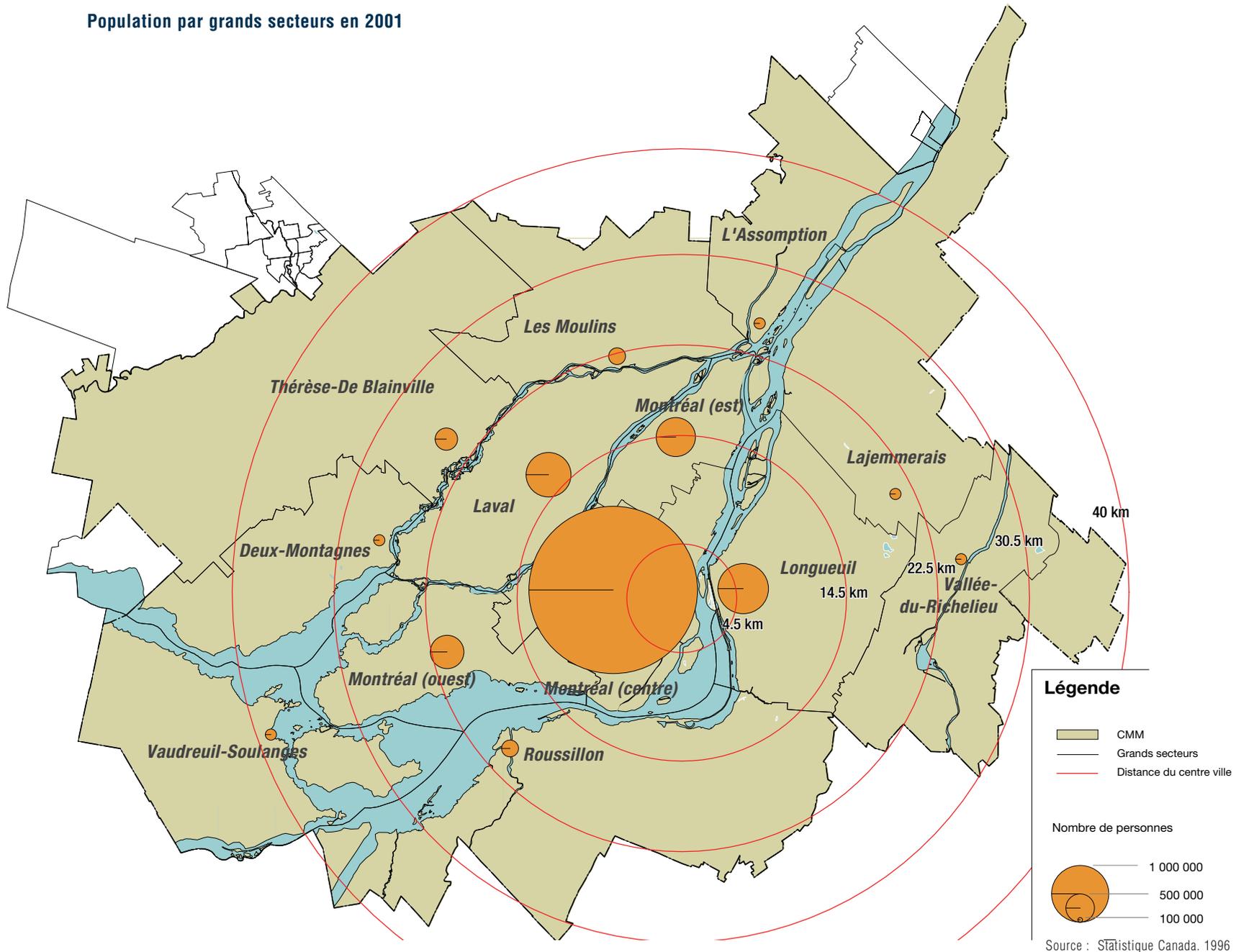
Description	1996	
	nombre	%
0 à 5,0 km	388 515	26,8%
0 à 15,0 km	1 062 770	73,3%
0 à 22,5 km	1 264 625	87,2%
0 à 30,5 km	1 374 535	94,8%
0 à 40,0 km	1 420 540	97,9%

Source : Statistique Canada recensement 1996

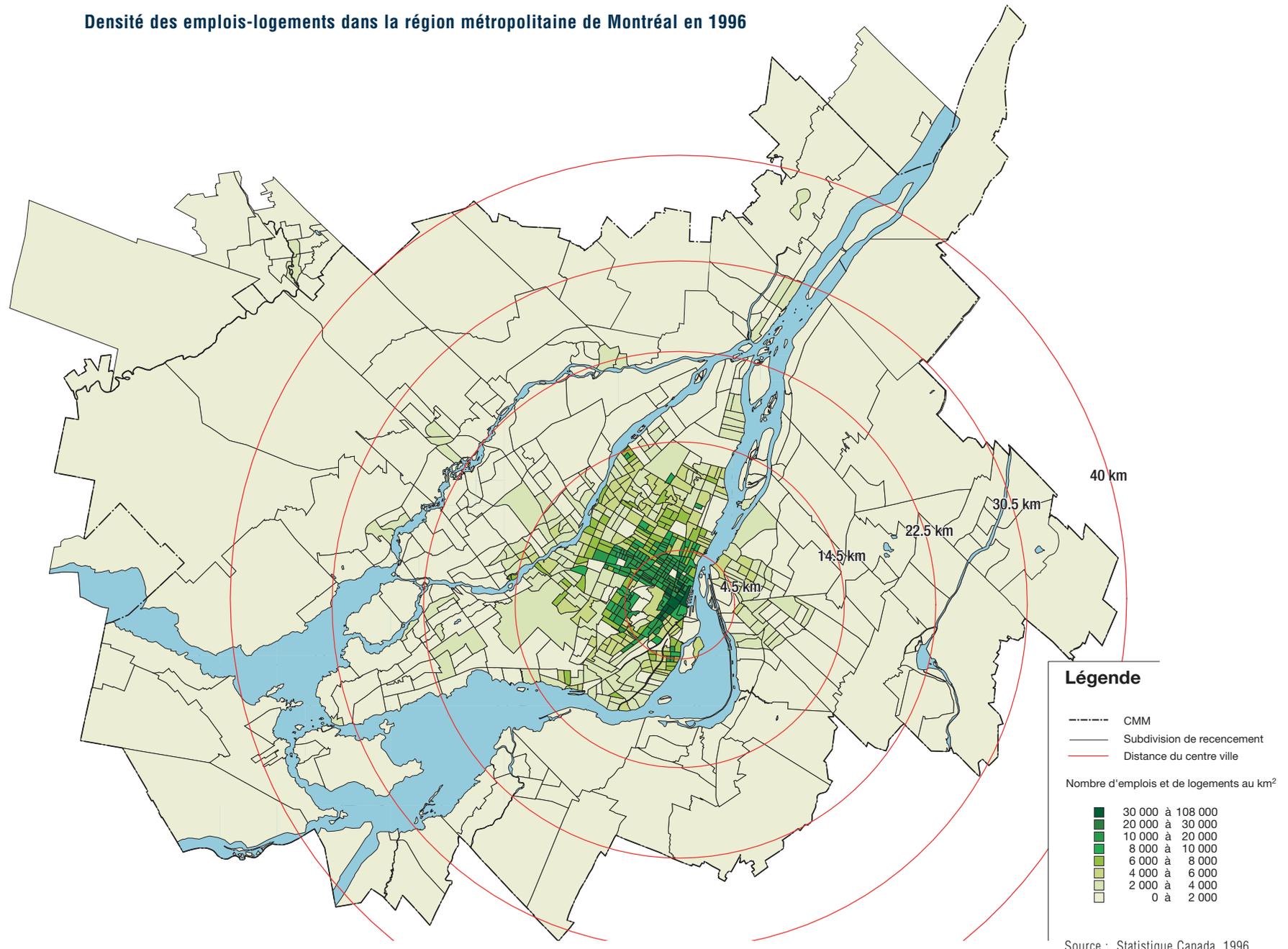
Carte 6-2

Densité de population en 1996





Densité des emplois-logements dans la région métropolitaine de Montréal en 1996



Source : Statistique Canada, 1996

On constate en effet que :

- Le centre-ville de Montréal est largement dominant dans les secteurs des services financiers, immobiliers et d'assurances, des services aux entreprises, des services de loisir et de divertissement, d'hébergement et de restauration, et dans les services administratifs. La partie centrale de l'Île de Montréal domine dans les industries du vêtement et dans les services d'enseignement. Les produits électriques et électroniques ainsi que le commerce de gros sont concentrés dans le centre-ouest (arrondissement Saint-Laurent);
- Les pôles spécialisés se retrouvent dans trois secteurs : commerce de détail, transport et production manufacturière. Le centre-ville, le centre-ouest de Montréal et Laval sont les trois pôles dominants dans le commerce de détail. Les services de transport et d'entreposage se répartissent entre le centre-ville et le centre-ouest de Montréal, alors que les industries du matériel de transport sont concentrées dans le centre-ouest de Montréal, la Rive-Sud et la zone de Mirabel. Les industries manufacturières se retrouvent dans quatre secteurs : le centre-ouest, Laval, la Rive-sud et l'est de Montréal;
- La concentration des entreprises de transport et des entreprises manufacturières répond en fait à deux modèles : le pôle ou encore l'axe, que l'on retrouve dans les cas de localisation le long des autoroutes.

Tableau 6-28

Répartition des emplois par secteur (1996)

Secteurs d'emploi	Emplois	5 km	15 km
Emplois dans des fonctions institutionnelles			
- Industries des services gouvernementaux	73 710	43%	80%
- Industries des services d'enseignement	106 055	36%	73%
Emplois dans des fonctions sociales			
- Industries des services sociaux et de santé	158 325	31%	78%
Emplois dans des fonctions culturelles			
- Industries de services de divertissements et loisirs	27 960	45%	76%
Emplois dans des fonctions économiques			
- Industries des communications et autres services publics	57 325	46%	87%
- Industries des intermédiaires financiers et des assurances	66 635	57%	84%
- Industries des services immobiliers et assurances	27 600	39%	80%
- Industries des services aux entreprises	121 880	45%	82%
- Industries de l'hébergement	10 000	61%	82%
- Autres industries de services	109 330	35%	76%
Emplois dans des fonctions industrielles			
- Industries manufacturières	262 860	15%	74%
- Industries de l'habillement	36 915	24%	91%
- Imprimerie, édition et industries connexes	25 800	35%	81%
- Industries du transport et de l'entreposage	59 495	30%	80%
- Industries du commerce de gros	93 805	12%	73%

Source : Statistique Canada, recensement 1996, compilation spéciale

Les villes nord-américaines se développent selon trois grands modèles :

- le modèle « monocentrique » (concentration des activités autour d'un centre fort);
- le modèle étalé (étalement de l'urbanisation sur une grande superficie et de façon plus ou moins continue);
- le modèle « polycentrique » (agglomération centrale importante, avec structuration du développement autour d'autres centres plutôt denses qui lui sont reliés par des réseaux rapides de transport en commun et routier).

Le modèle souvent reconnu pour la région métropolitaine de Montréal est le modèle polycentrique, selon lequel l'agglomération se structure autour de plusieurs centres multifonctionnels, dont le centre-ville de Montréal. Or l'analyse montre plutôt que le territoire est dominé par un centre urbain et que plusieurs pôles attirent chacun des activités spécialisées.

Le modèle de forme urbaine retenu est donc celui d'une agglomération centrale dense, couvrant le centre de l'Île de Montréal, Longueuil et la partie sud de Laval, d'un centre-ville de Montréal dominant et de pôles et axes spécialisés, dans les secteurs du commerce de détail, du transport et de la production manufacturière¹¹⁵.

Ce modèle devrait conduire à aborder les problématiques de développement urbain de la région de Montréal sous un angle différent :

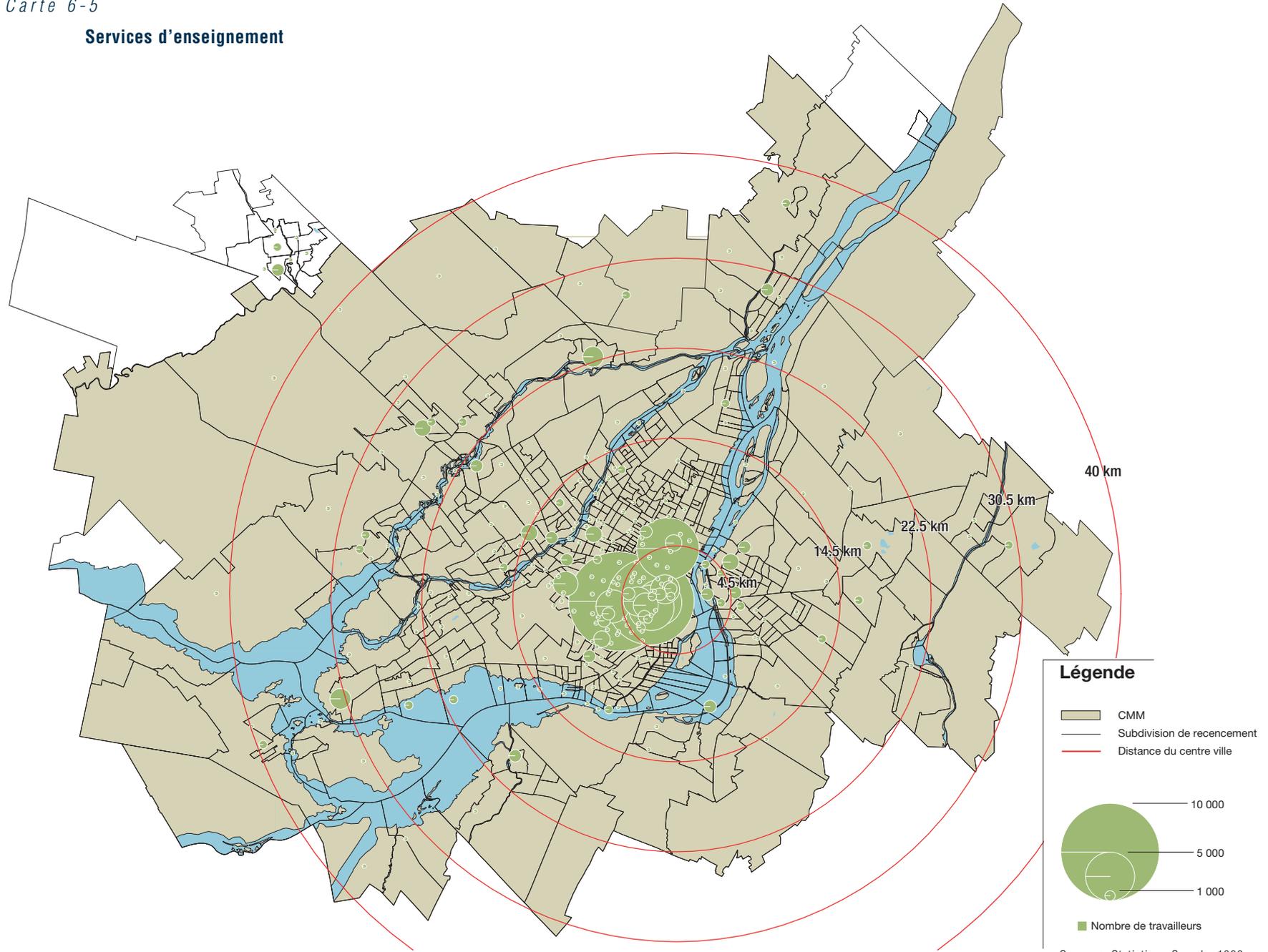
- mettre en relief le rôle spécifique du centre-ville de Montréal, dont le renforcement, l'attractivité et le dynamisme constituent un atout pour l'ensemble de la région;
- distinguer ensuite la partie urbaine dominante incluant le centre de l'île de Montréal et les centres de Laval et de Longueuil;
- reconnaître l'existence de certains pôles et axes spécialisés en commerce de détail, en transport et en production manufacturière;
- développer en conséquence les infrastructures de transport et autres équipements majeurs.

281

¹¹⁵ On peut constater que le découpage institutionnel de la région ne correspond pas à ce modèle.

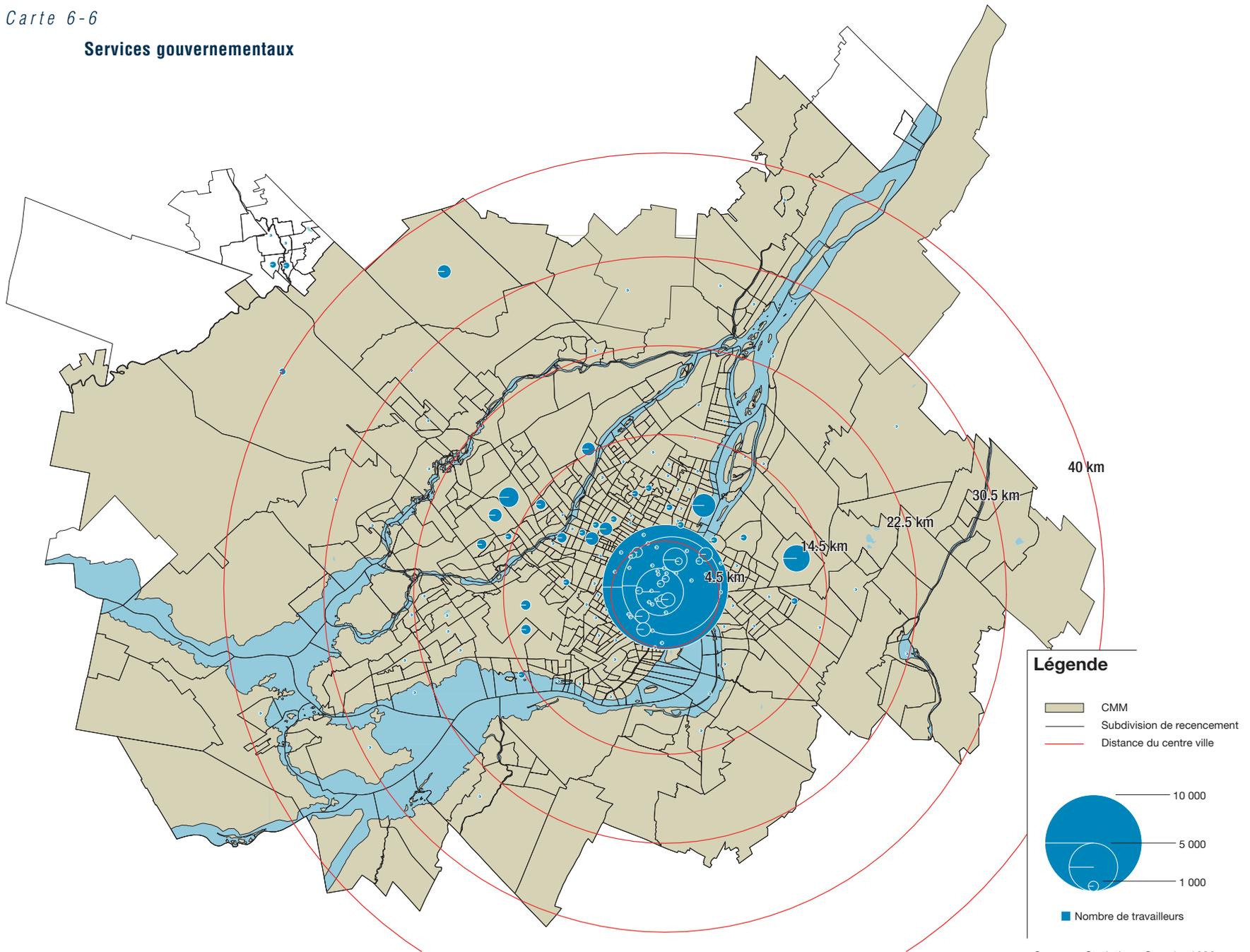
Carte 6-5

Services d'enseignement



Carte 6-6

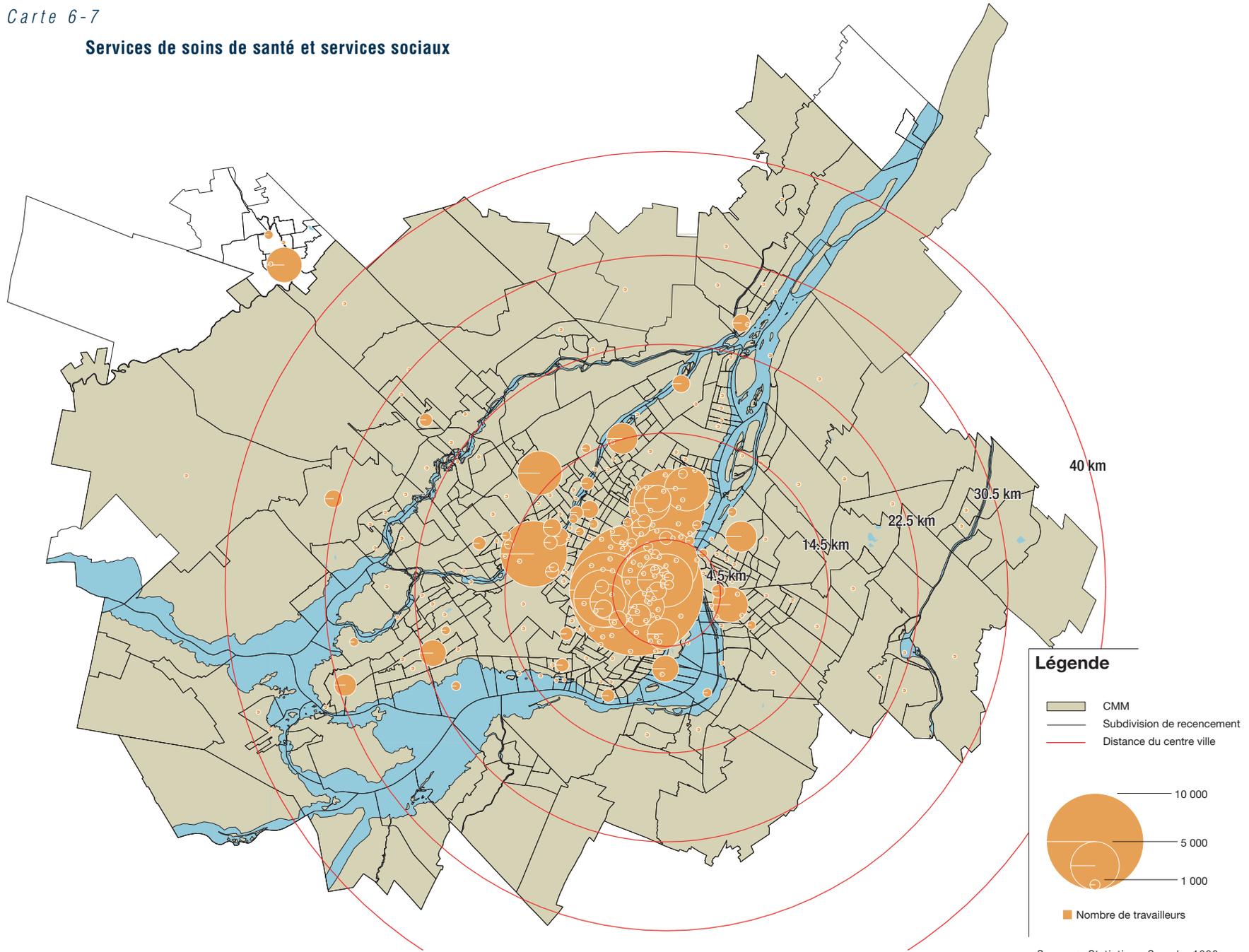
Services gouvernementaux



Source : Statistique Canada, 1996

Carte 6-7

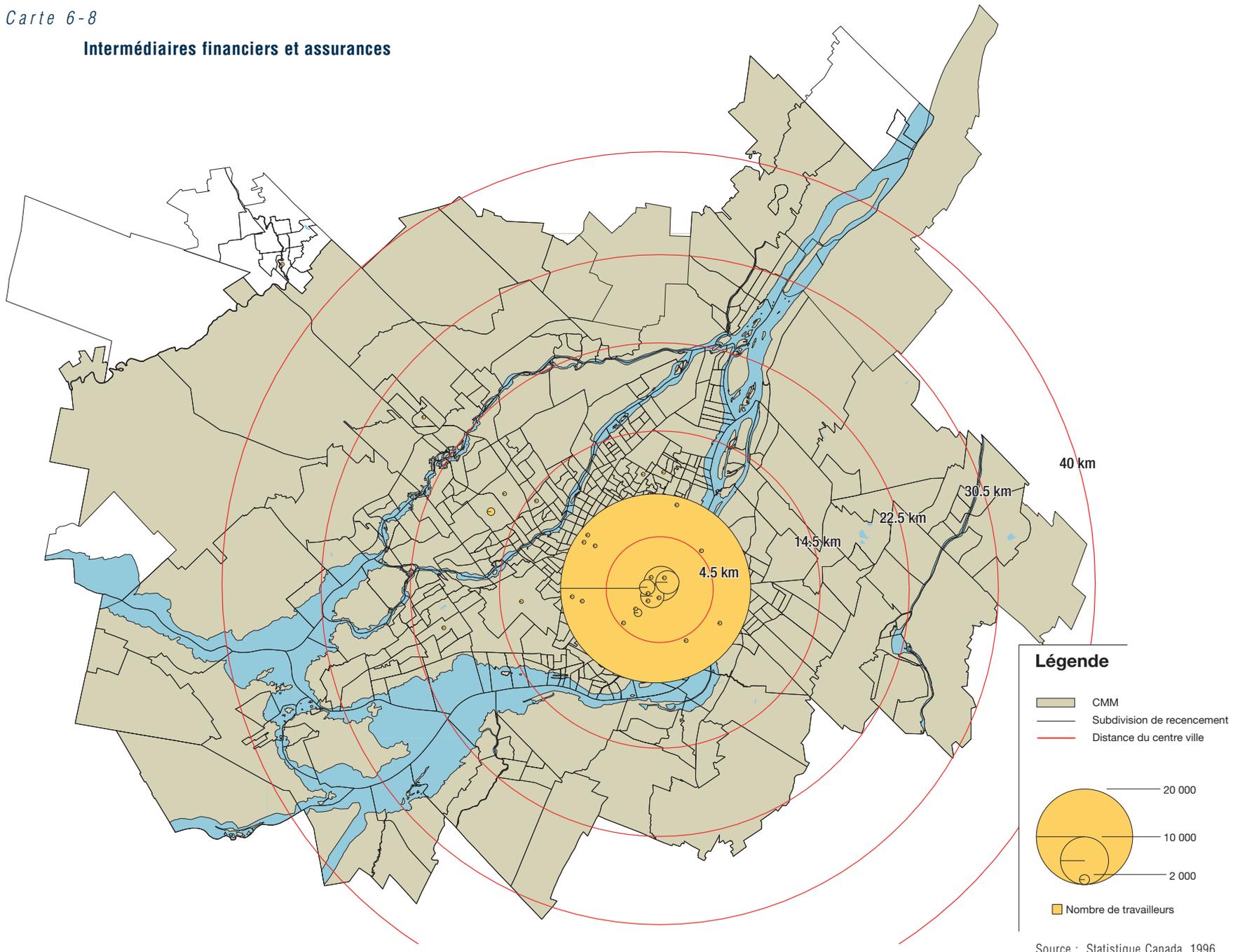
Services de soins de santé et services sociaux



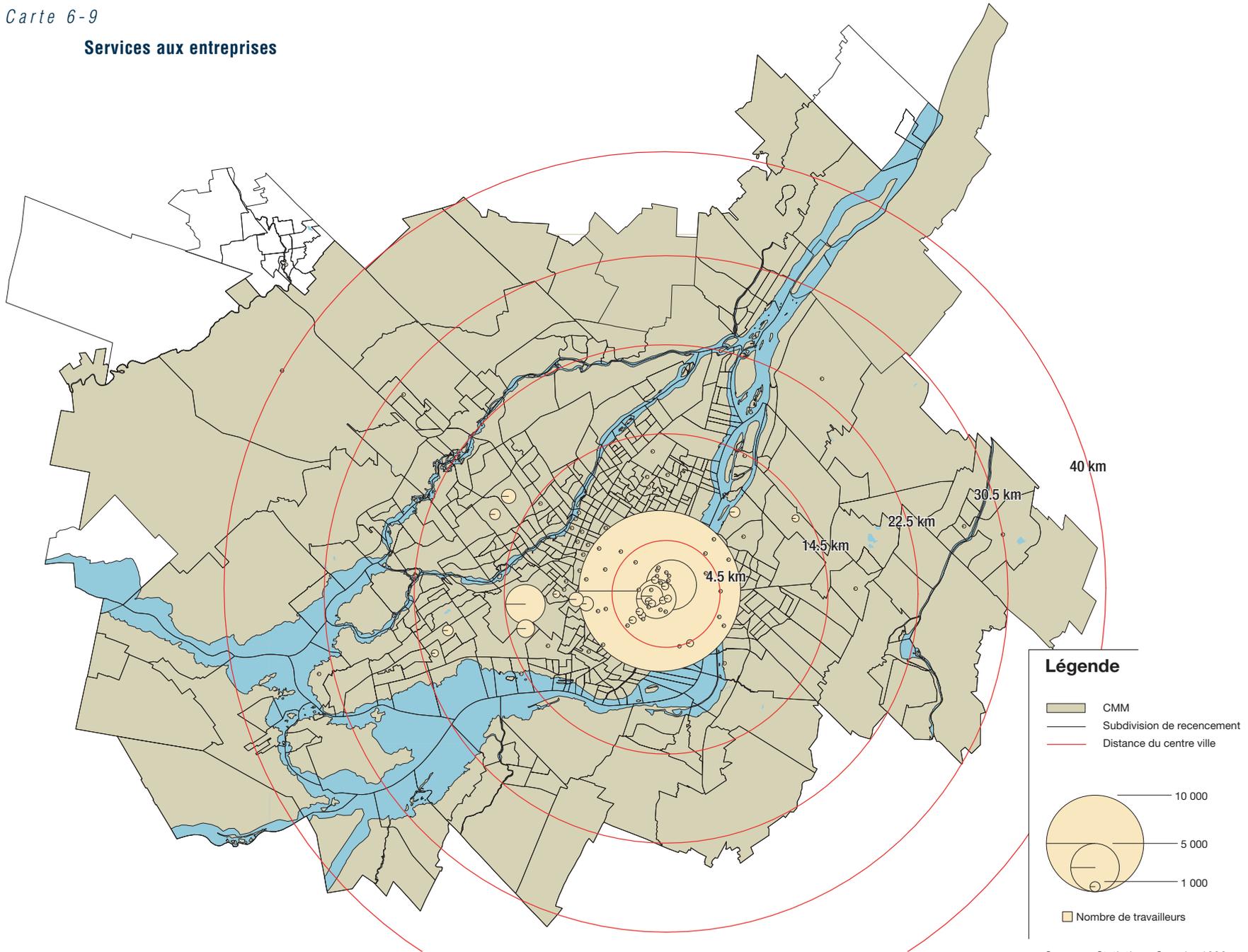
Source : Statistique Canada. 1996

Carte 6-8

Intermédiaires financiers et assurances

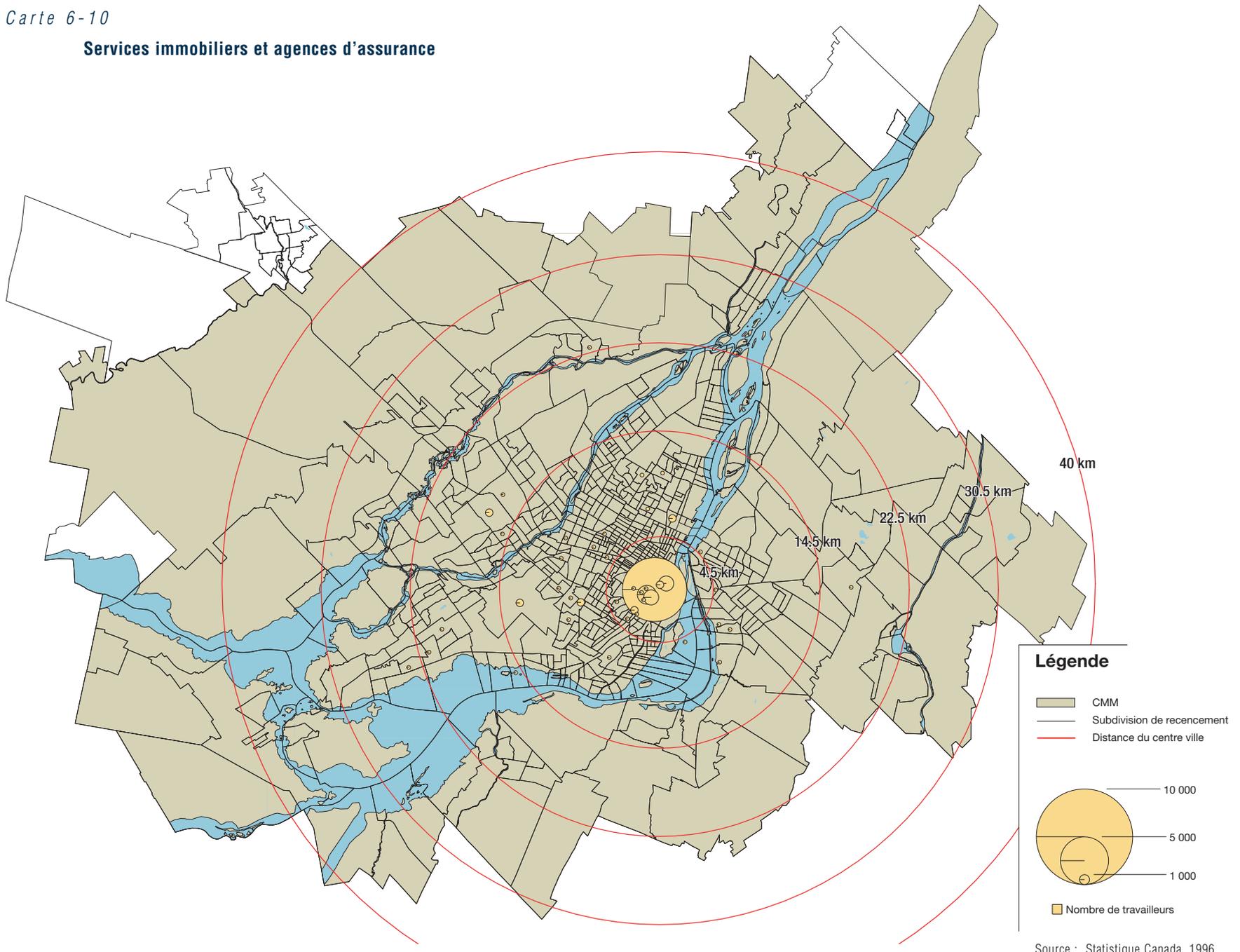


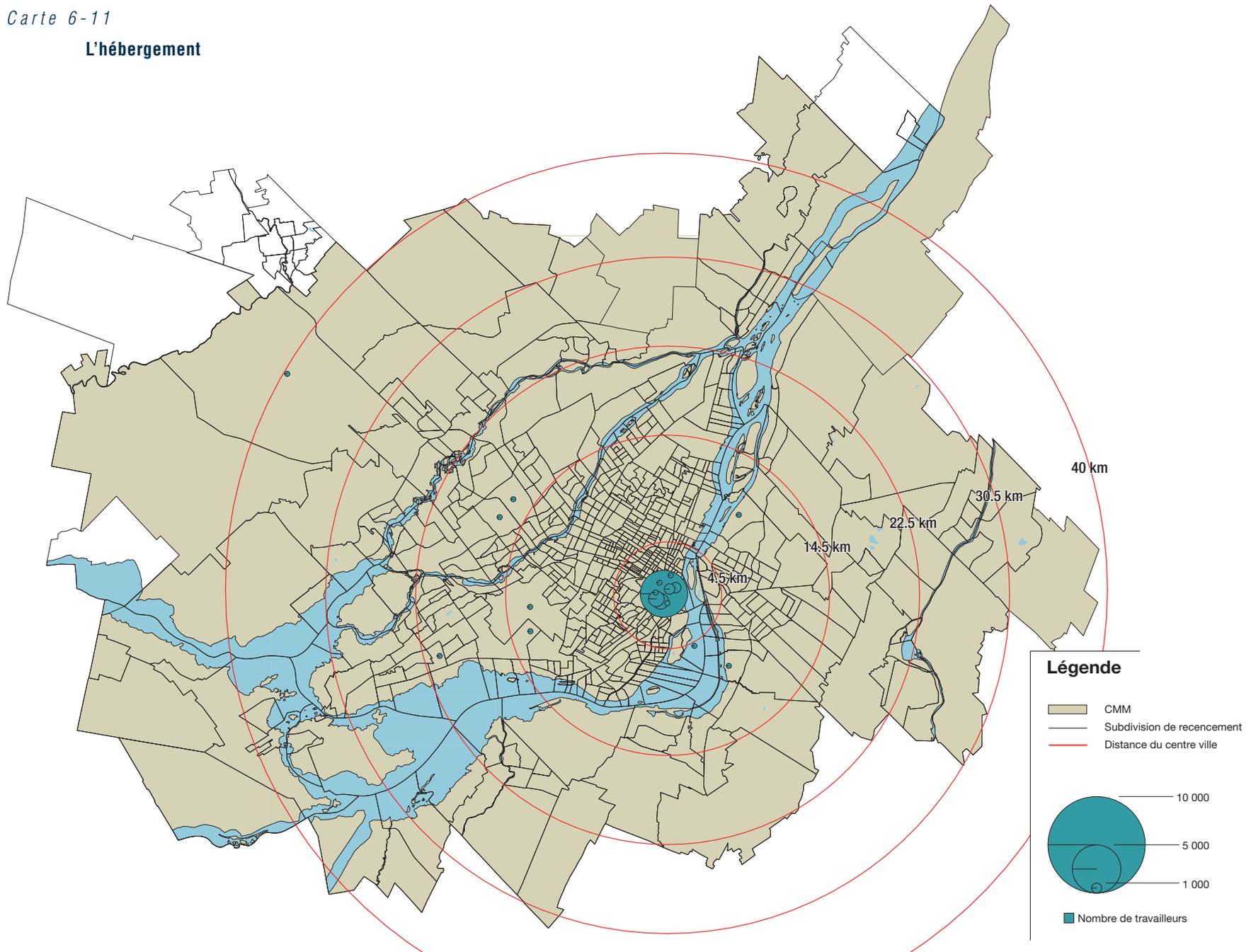
Source : Statistique Canada, 1996



Source : Statistique Canada, 1996

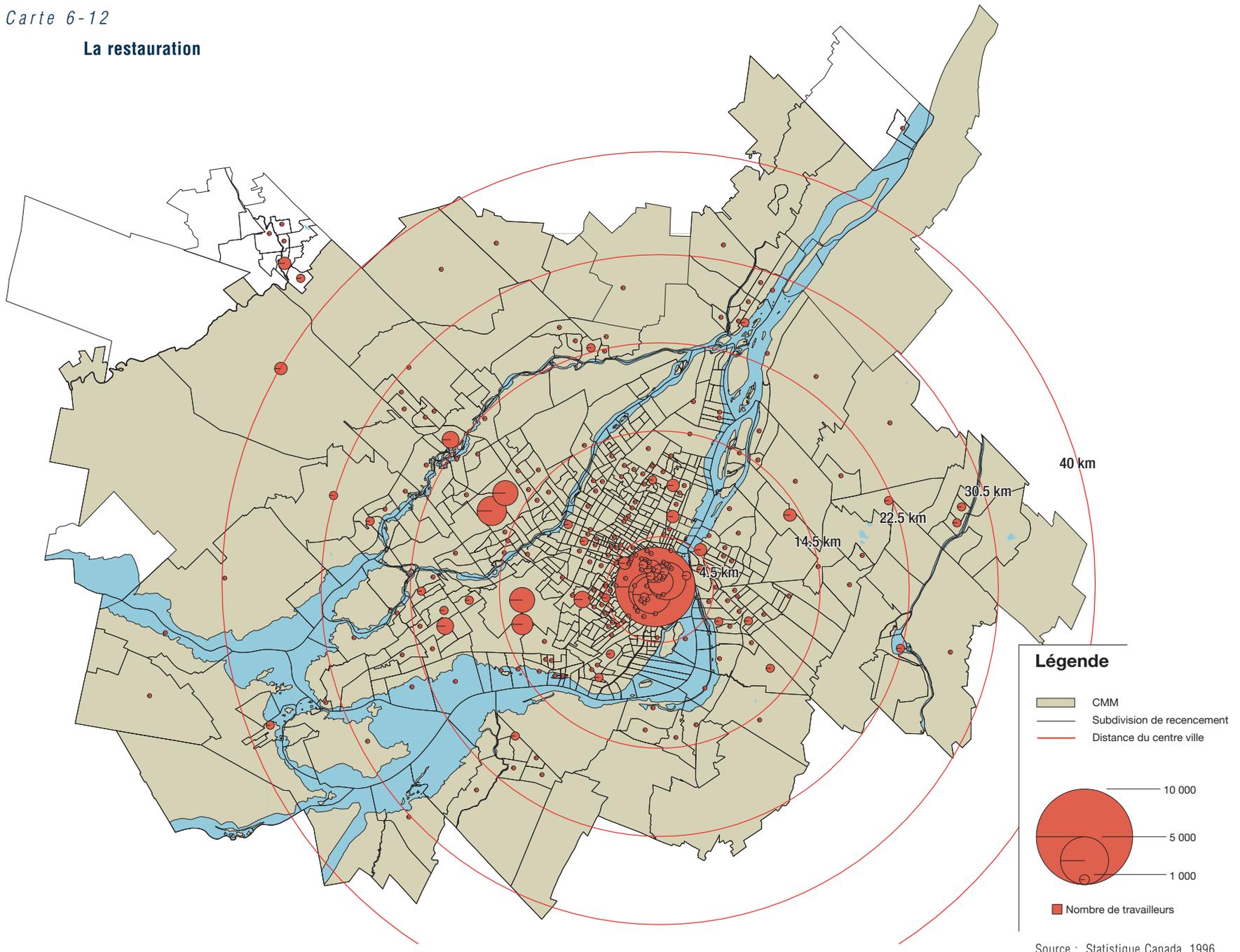
Services immobiliers et agences d'assurance





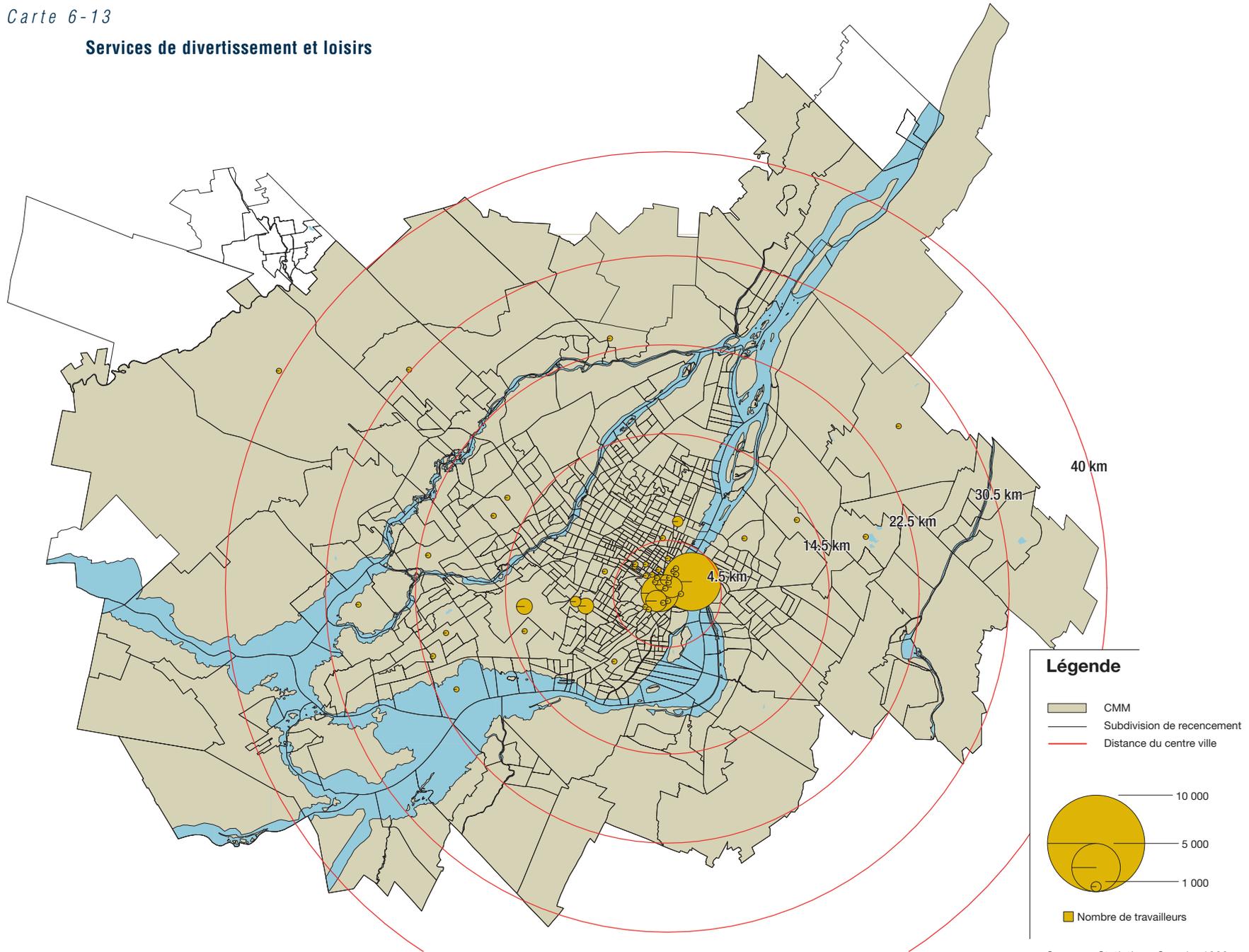
Source : Statistique Canada, 1996

La restauration



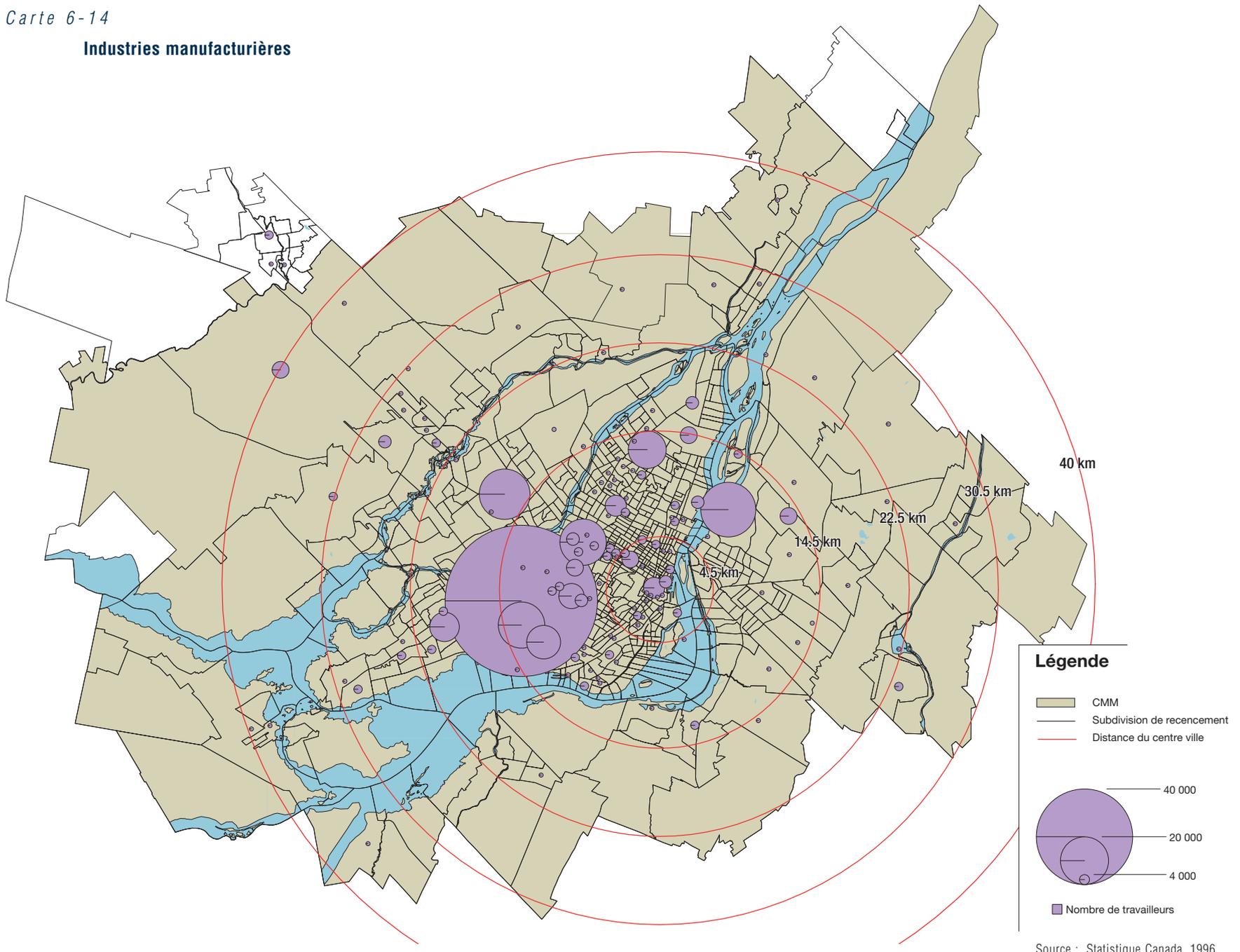
Source : Statistique Canada, 1996

Services de divertissement et loisirs

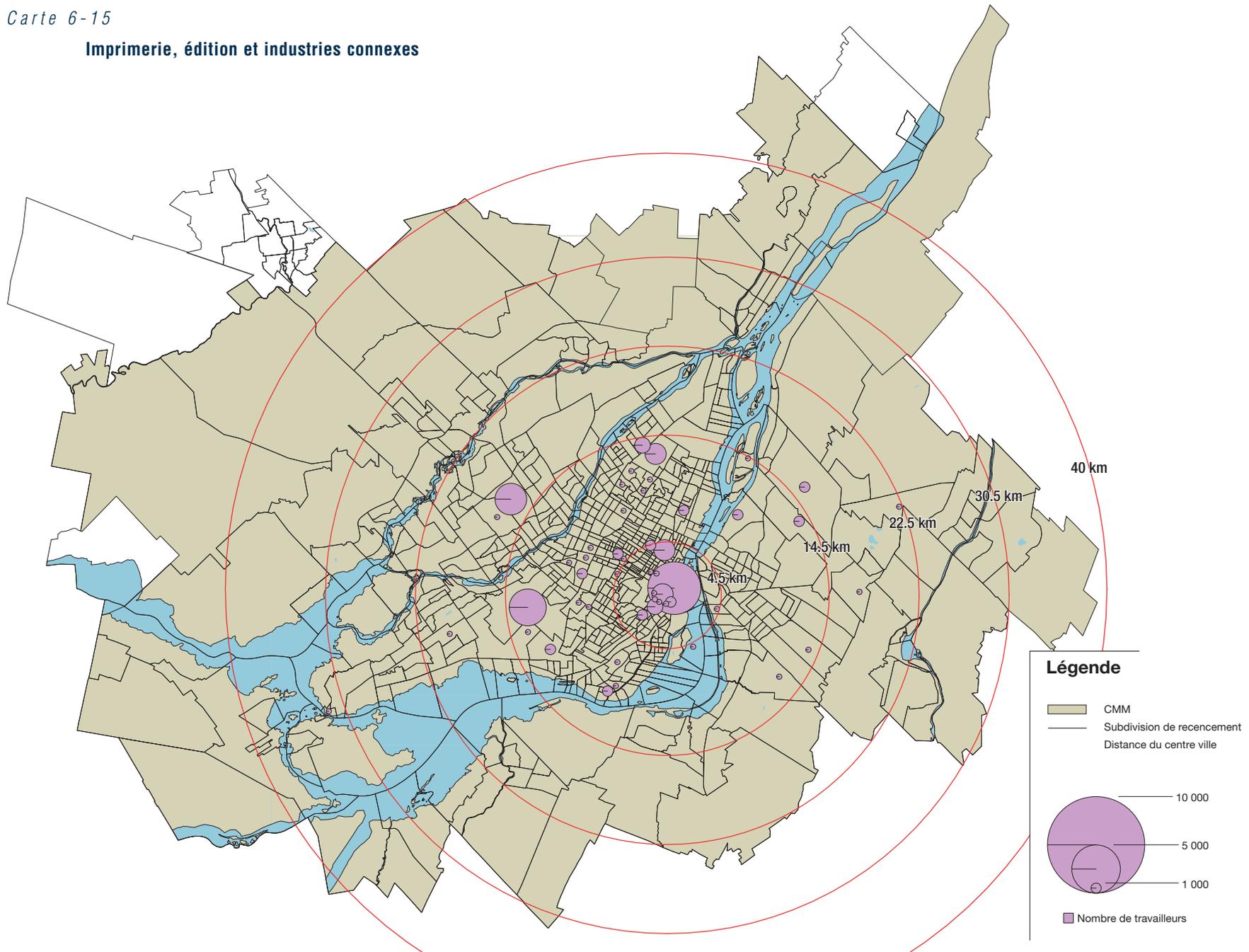


Source : Statistique Canada, 1996

Industries manufacturières

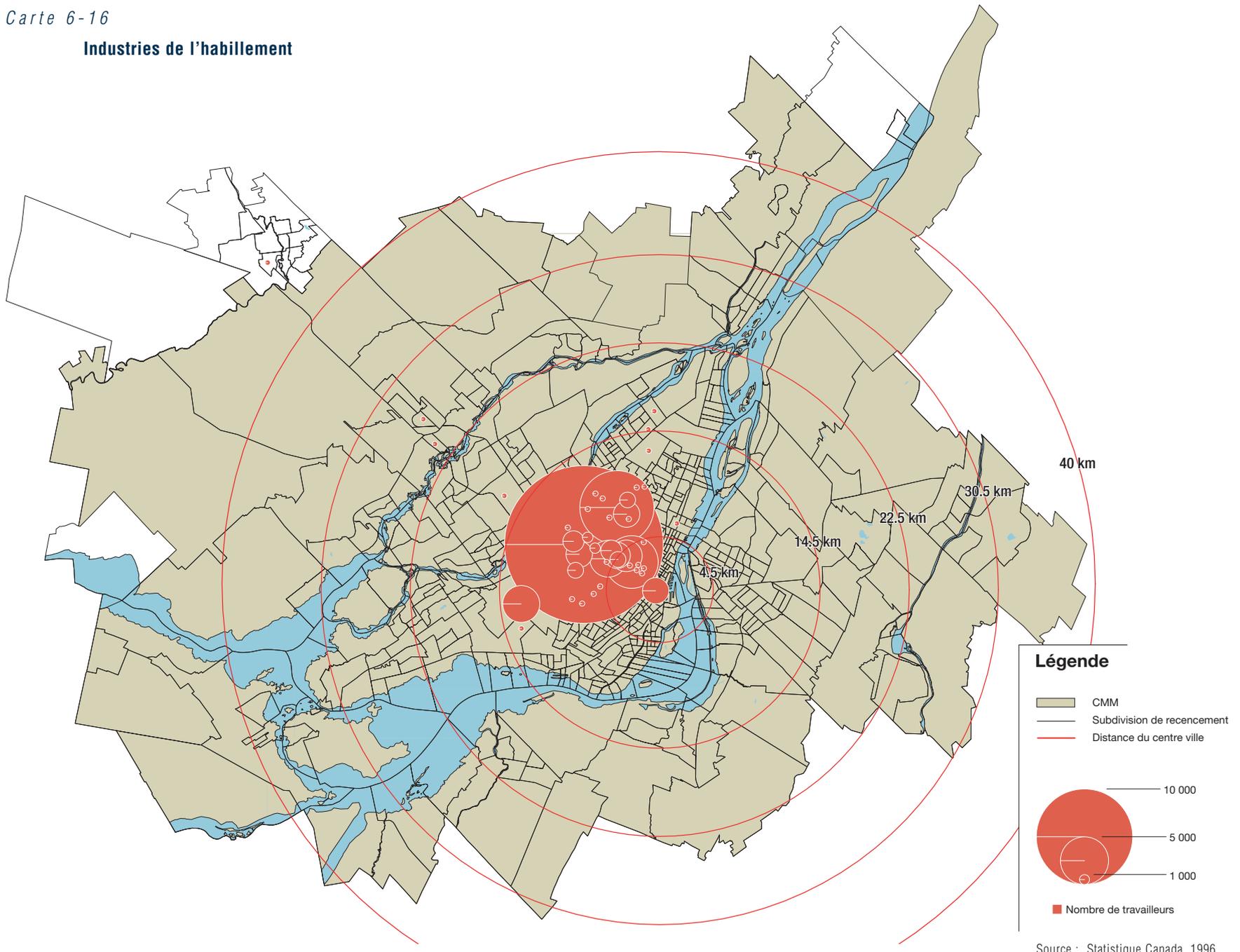


Imprimerie, édition et industries connexes



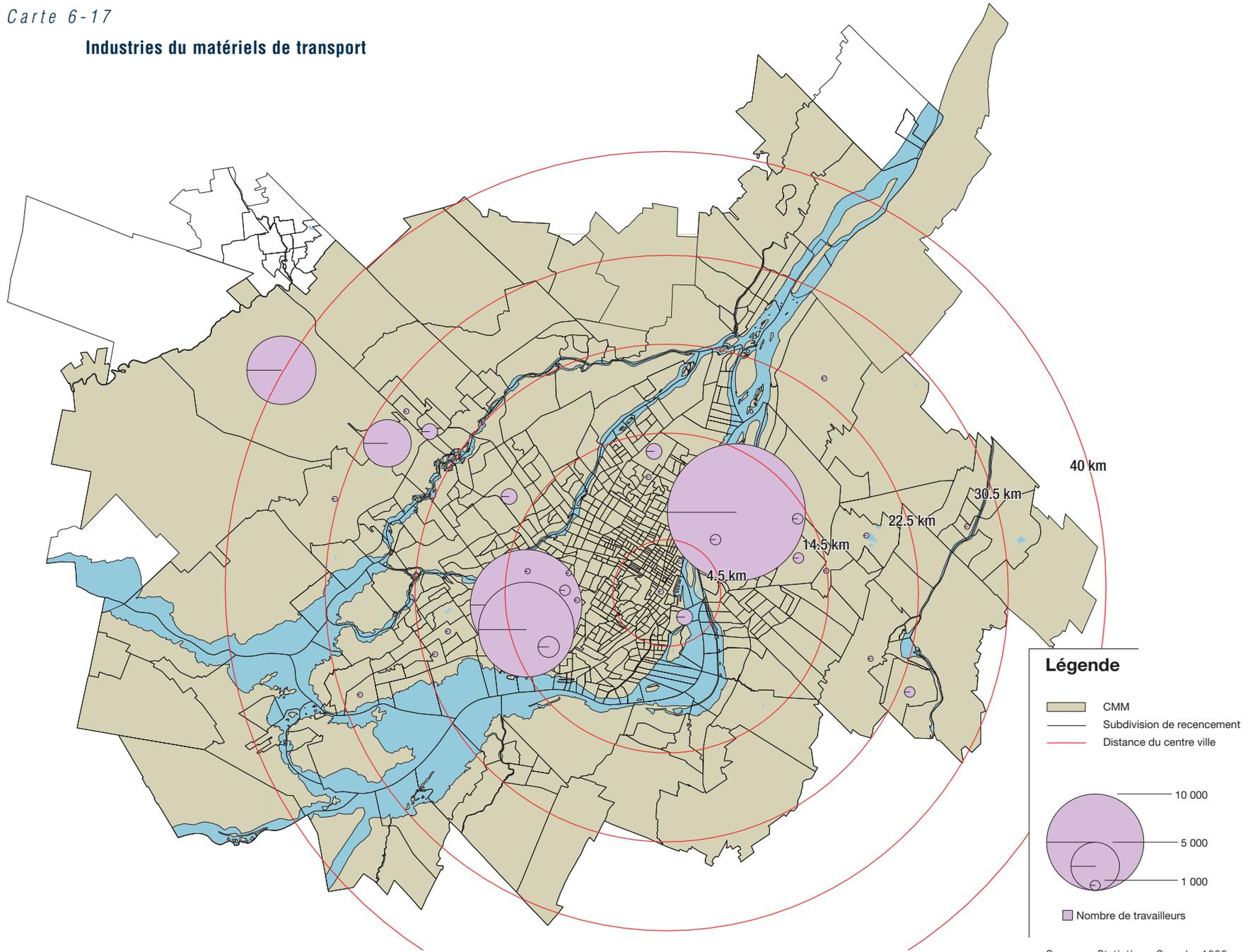
Source : Statistique Canada. 1996

Industries de l'habillement



Source : Statistique Canada, 1996

Industries du matériels de transport



Légende

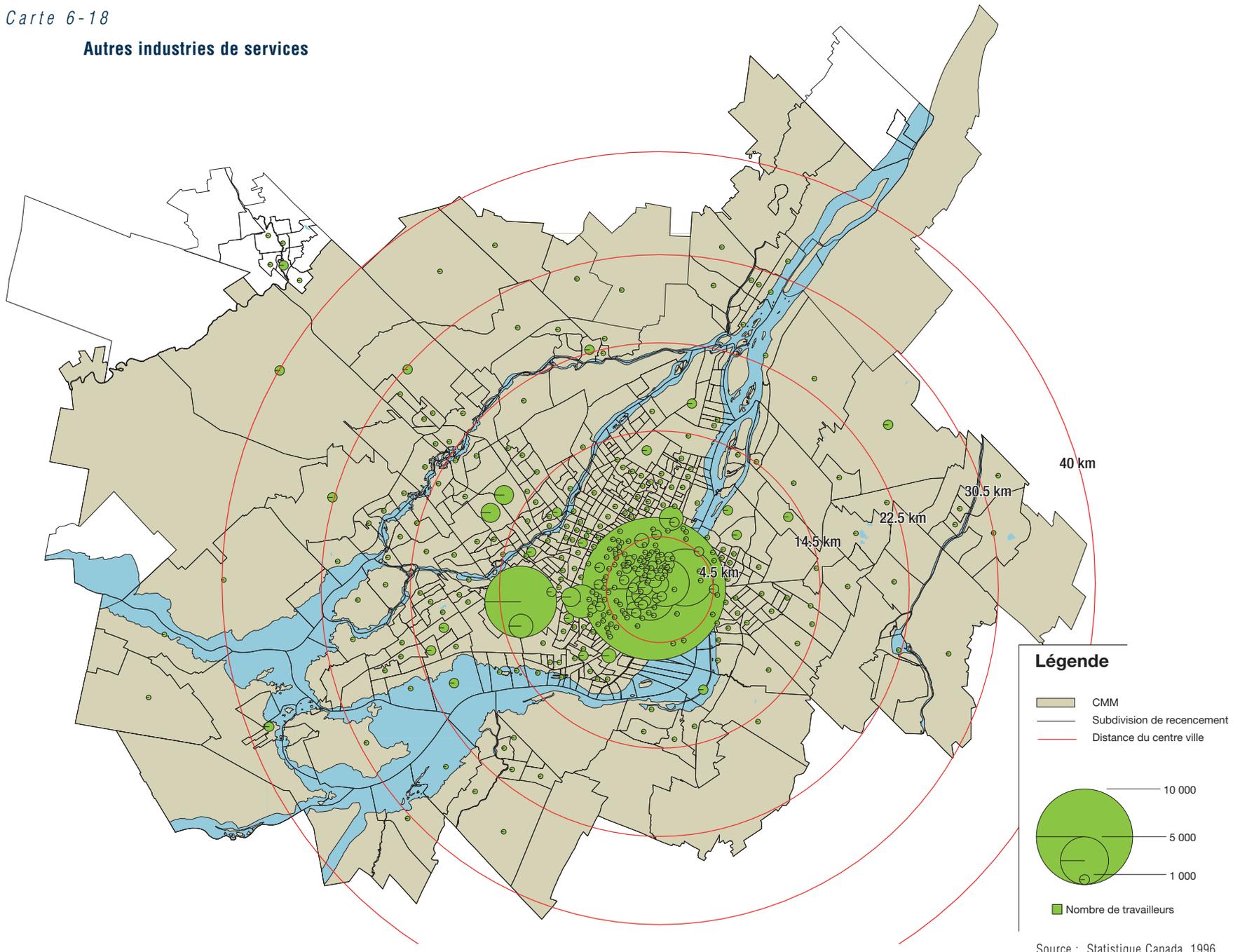
- CMM
- Subdivision de recensement
- Distance du centre ville

10 000
5 000
1 000

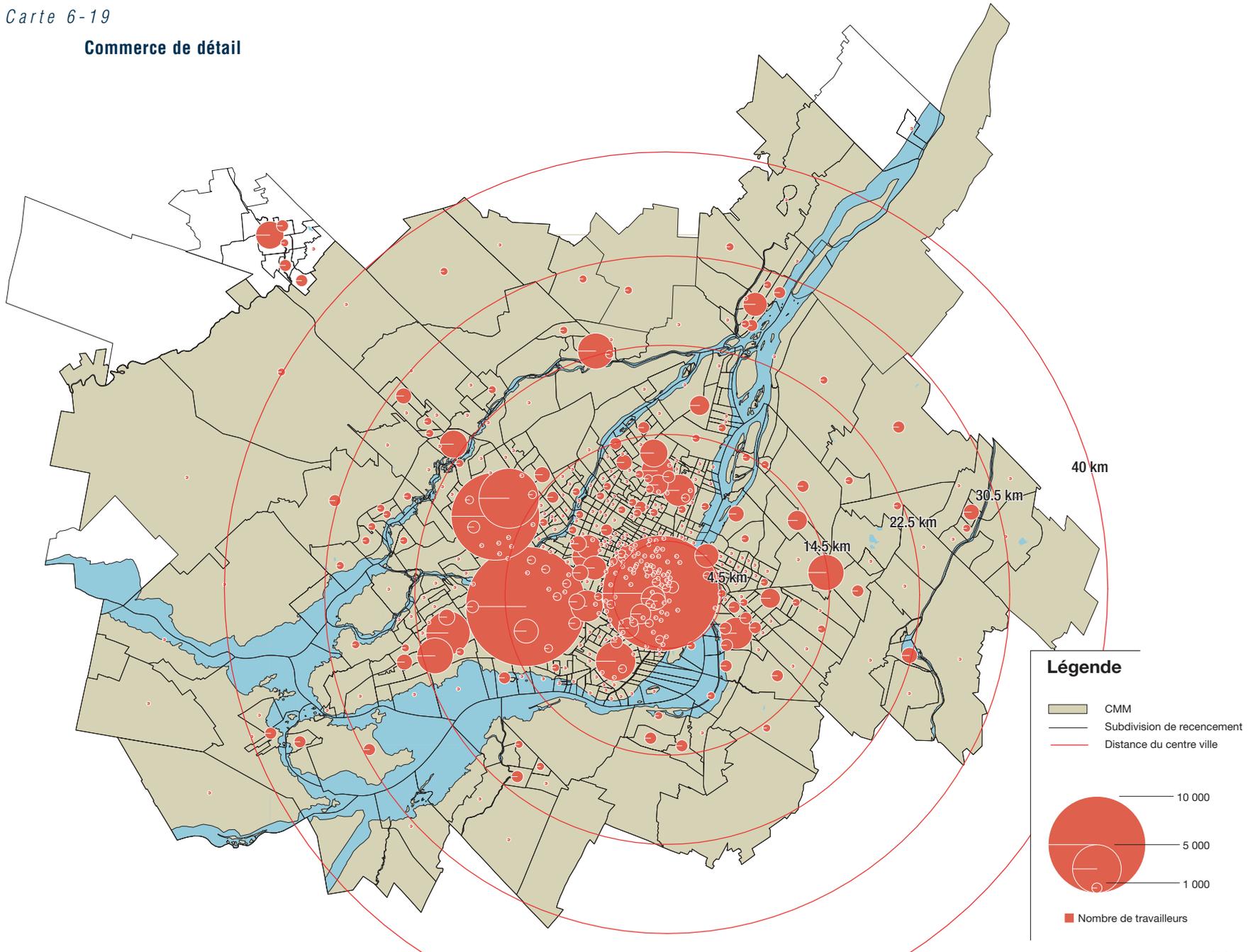
■ Nombre de travailleurs

Source : Statistique Canada, 1996

Autres industries de services



Commerce de détail



Légende

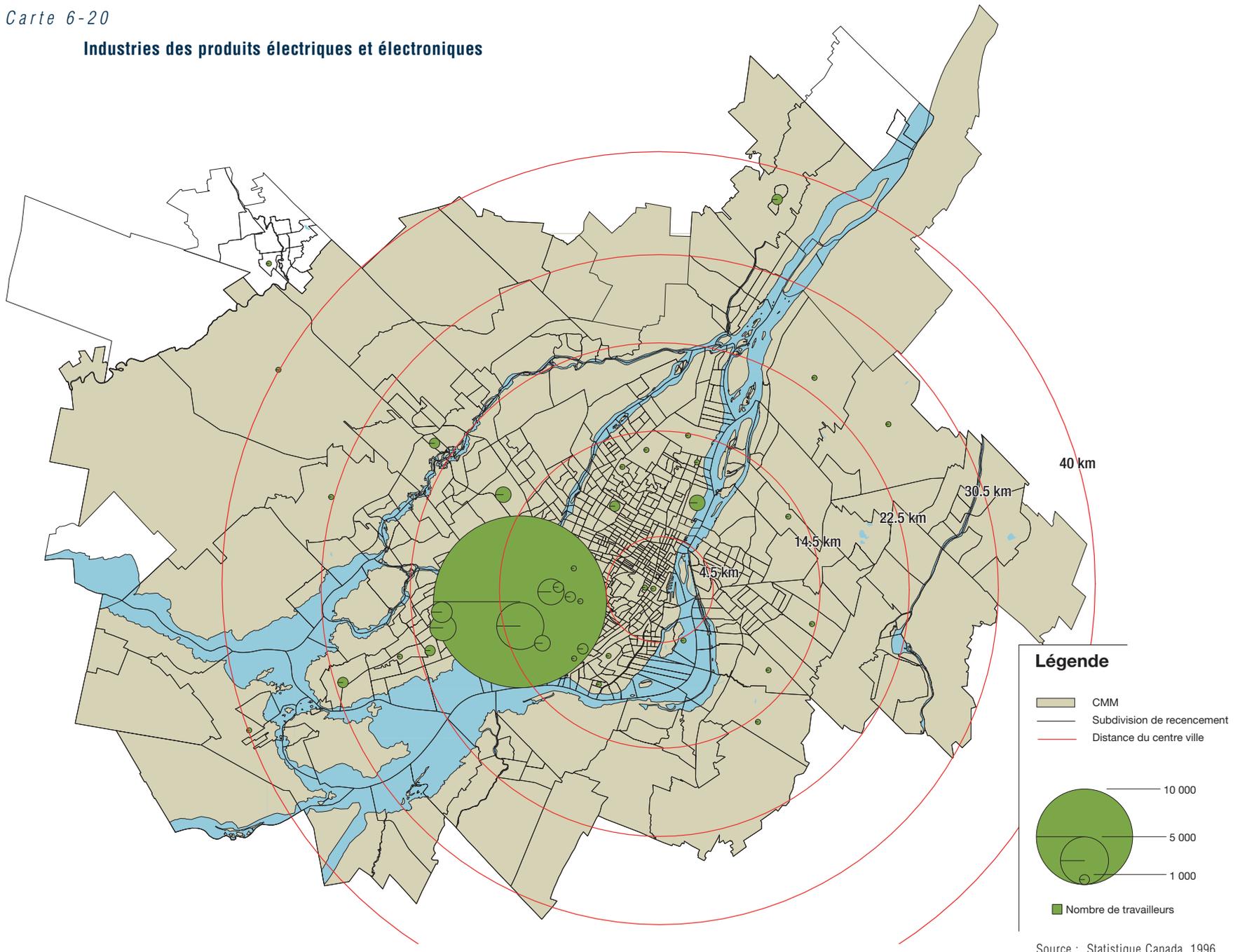
- CMM
- Subdivision de recensement
- Distance du centre ville

10 000
5 000
1 000

■ Nombre de travailleurs

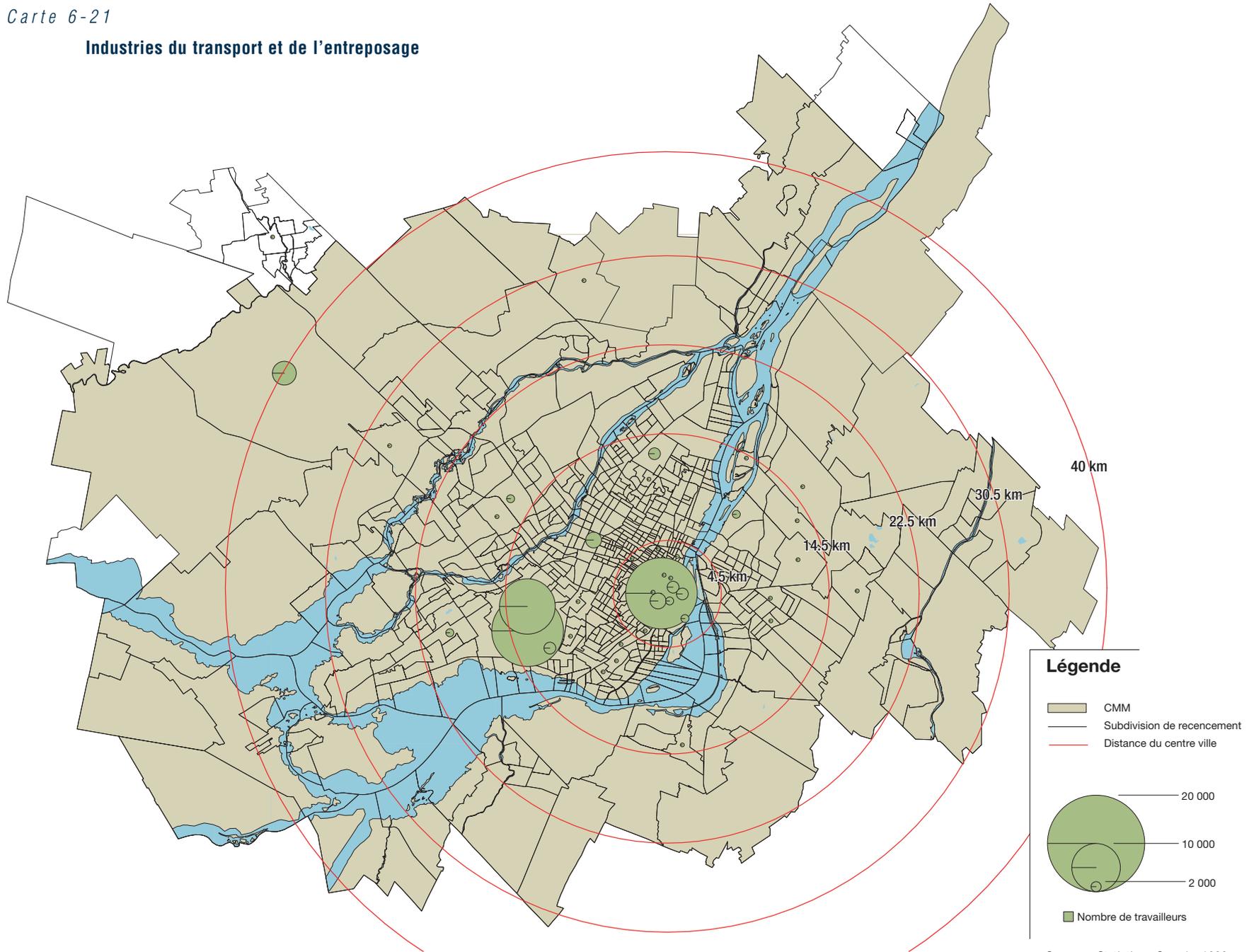
Source : Statistique Canada, 1996

Industries des produits électriques et électroniques



Source : Statistique Canada, 1996

Industries du transport et de l'entreposage



Source : Statistique Canada, 1996

6.5.2 L'environnement

La région de Montréal présente un environnement généralement de bonne qualité sous plusieurs aspects, particulièrement en tant que région nord-américaine. Cependant, sa performance est, à certains égards, moins élevée que certaines agglomérations européennes où l'approche écologique est plus ancrée dans les mœurs et la culture. Les menaces sont aussi toujours présentes et certains enjeux restent préoccupants dans l'objectif du modèle du développement durable. Dans l'atteinte de cet objectif, des conditions devront être respectées dont le contrôle de la quantité de pollution et de déchets émis, de l'utilisation des ressources naturelles renouvelables et de l'épuisement des ressources non renouvelables.

- **la qualité de l'air extérieur** dans la région de Montréal et particulièrement sur l'Île de Montréal s'est améliorée à certains égards. Certains polluants gazeux comme le SO₂, le CO et le NO ont diminué alors que d'autres concentrations associées au smog urbain comme l'ozone (O₃), le dioxyde d'azote (NO₂) et les COV sont demeurés stables ou ont connu de légères hausses. L'usage grandissant de l'automobile et du camionnage constitue une menace, le transport étant le principal générateur de pollution et de gaz à effet de serre. En vertu du Protocole de Kyoto, le Canada s'est engagé à réduire de 6% ses émissions de gaz à effet de serre (GES) sous leur niveau de 1990, malgré un accroissement de ceux-ci depuis dix ans.
- Suite à des efforts importants d'élimination des rejets industriels et urbains, **la qualité de l'eau de surface** dans nos cours d'eau principaux s'est améliorée, au point de permettre à nouveau des usages de contact. Toutefois, plusieurs problèmes persistent en regard de la qualité de l'eau et ce, malgré tous les efforts accomplis jusqu'à aujourd'hui. L'existence de plusieurs fuites dans le réseau de Montréal, le débordement en temps de pluie, les rejets de contaminants, la désinfection des eaux usées sont quelques-unes des difficultés auxquelles des solutions devront être apportées.
- **La consommation d'eau** potable a augmenté depuis les dix dernières années, particulièrement dans le secteur commercial. Malgré cette hausse, la consommation totale d'eau par habitant a connu une baisse, se situant à 0,89 m³/habitat/jour. Il demeure que le secteur domestique consomme beaucoup d'eau, soit 45% de la consommation. Par ailleurs, les pertes sur le réseau aqueduc ont diminué, pour représenter en 1999 un niveau néanmoins encore très élevé de 24% de la consommation totale. Même si l'on réduisait ces pertes d'eau potable de moitié, la consommation totale d'eau par habitant serait faiblement réduite, se situant alors à 0,77 m³/habitat/jour. La région de Montréal se positionnerait toujours parmi les agglomérations les plus consommatrices en Amérique du Nord. L'amélioration du réseau est une variable importante dans la réduction de la consommation d'eau potable, mais la réduction de la consommation de l'eau domestique est également à retenir, plusieurs municipalités enregistrant un écart important par rapport à la moyenne.
- Les **sols contaminés** inventoriés par les divers paliers de gouvernement sont répartis de façon inégale sur l'ensemble du territoire. En effet, ils sont largement présents dans les anciennes zones industrielles, dont celles de l'ancienne ville de Montréal. Chacun de ces sites a un niveau de contamination différent, présentant des risques variables pour l'environnement et pour la santé. Les coûts élevés de décontamination peuvent constituer un obstacle à la mise en valeur des terrains centraux. Si la situation actuelle doit être gérée, des efforts de prévention pourraient éviter des dégradations supplémentaires.
- Le Québec adoptait en 1989, une Politique de **gestion intégrée des déchets solides**. Cette politique fixait un objectif de réduction de 50% des déchets envoyés à l'élimination en l'an 2000. Le Plan d'action québécois sur la gestion des matières résiduelles 1998-2008 rendu public par le ministre de l'Environnement modifie l'ancien plan. L'objectif général de la présente politique est de mettre en valeur plus de 65% des matières résiduelles pouvant être mises en valeur annuellement. L'application de la Politique passera par les MRC. Les municipalités régionales doivent se doter de plans de gestion des matières résiduelles au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur des mesures législatives habilitantes. Lorsqu'un plan de gestion entre en vigueur, il lie les municipalités locales qui doivent s'y conformer sans possibilité de retrait. Il lie aussi le gouvernement qui est tenu d'en respecter les dispositions lorsqu'il autorise des installations de récupération, de valorisation ou d'élimination des matières résiduelles. Ainsi, la gestion des matières résiduelles sur le territoire de la région de Montréal se fera à la fois au niveau municipal (Montréal, Laval, Longueuil, Mirabel) et sous régional, les MRC.

Comme souligné antérieurement, la région métropolitaine de Montréal a un environnement naturel limité par la petitesse de son territoire, l'importance de sa zone agricole et la concentration de son développement urbain. Toutefois, sa position géographique et la présence de nombreux cours d'eau lui confèrent un potentiel d'une grande diversité. Les aires boisées, les milieux humides ainsi que les cours d'eau et leurs îles constituent des milieux naturels d'intérêt au niveau écologique, bien qu'ils soient souvent confrontés aux activités humaines. La protection des milieux naturels est un enjeu environnemental d'importance, car elle contribue directement à la qualité de vie des résidents et à l'attractivité de la région.

- **Les aires boisées** connaissent une diminution historique de leur superficie. Cette perte s'est faite autant en milieu agricole qu'en milieu urbain. Le déboisement des dernières années a touché majoritairement les couronnes de la région de Montréal, lieu où se localise plus de 90% des aires boisées. Le couvert forestier de la région métropolitaine constitue une ressource relativement rare, tout au moins plus rare que dans les autres métropoles nord-américaines. La rareté de la ressource exige des efforts plus importants afin de préserver l'intégrité écologique des espaces boisés d'intérêt, tant en zone agricole qu'en milieu urbain, tout en facilitant leur accessibilité au public.
- **Les milieux humides** de la région de Montréal sont protégés par diverses lois. Ils constituent des milieux riches à haute valeur écologique, mais subissent une décroissance du fait de la forte pression des activités humaines. Leur localisation sur l'ensemble du territoire régional et leurs caractéristiques ne sont pas toujours bien connues des autorités locales.
- Les milieux humides sont souvent associés à **la plaine inondable** laquelle fut en très grande partie cartographiée à la fin des années '70. Il existe encore aujourd'hui des incongruités et des secteurs sans carte de risques d'inondation. L'archipel de Montréal est soumis à des risques d'inondation occasionnelles. Les abords des cours d'eau ont toujours été des sites privilégiés pour la construction de résidences. La méconnaissance des inondations engendre des coûts pour les résidents et les gouvernements, sans oublier les impacts sur le milieu riverain. Une très grande partie des rives des cours d'eau de la région de Montréal sont artificielles : elles ont fait l'objet de travaux d'intervention (construction de muret, remblai, coupe à blanc, etc.) dans la bande de protection ou directement sur la rive. Bien que les données soient partielles, la gestion du milieu riverain des dernières années et les efforts entrepris pour améliorer la qualité de l'eau ont eu des résultats positifs sur la qualité générale des habitats.

Ce constat devrait conduire à aborder les enjeux environnementaux et urbains de la région sous l'angle suivant :

- mettre en relief le rôle spécifique des habitats naturels de Montréal dont la rareté et l'importance constituent des atouts pour l'ensemble de la région;
- reconnaître l'importance de l'environnement naturel comme gage de qualité dans le développement du territoire;
- développer en conséquence un contrôle des activités humaines sur le territoire tant en périmètre urbanisé qu'en territoire agricole;
- enfin, s'assurer d'un encadrement régional.

6.5.3 La mobilité des personnes et des biens

La région métropolitaine de Montréal fait face à deux défis d'importance régionale en matière de mobilité des personnes et des biens, soit :

- faciliter les échanges commerciaux avec l'extérieur afin d'appuyer le développement des activités économiques de la région et du Québec;
- assurer la mobilité intra-métropolitaine des personnes et des marchandises, en réduisant la congestion et les temps de déplacement, notamment dans son noyau central.

Ces deux défis sont intimement reliés. Ils résultent de la concentration sur l'île de Montréal des grandes infrastructures de transport (port de Montréal, aéroport international Montréal – Dorval, convergence des lignes ferroviaires continentales avec les grandes cours de triage et les terminaux intermodaux, et convergence des grands axes autoroutiers). À cette concentration des grandes infrastructures de transport s'ajoute celle des entreprises manufacturières et commerciales, des grandes institutions et des services.

Première conséquence de cette concentration des activités et des infrastructures, 7 déplacements¹¹⁶ sur 10 sont destinés au noyau central métropolitain. Cette proportion se maintient depuis 1987 (figure 6-5) et ce, malgré le fait que le nombre total des déplacements quotidiens dans la région métropolitaine¹¹⁷ a augmenté de plus d'un million de déplacements entre 1987 et 1993, pour ensuite diminuer de plus de 330 000 entre 1993 et 1998. Seconde conséquence, la très grande majorité des mouvements de camions (environ 85%) s'effectue à l'intérieur de la région et plus particulièrement dans le noyau central.

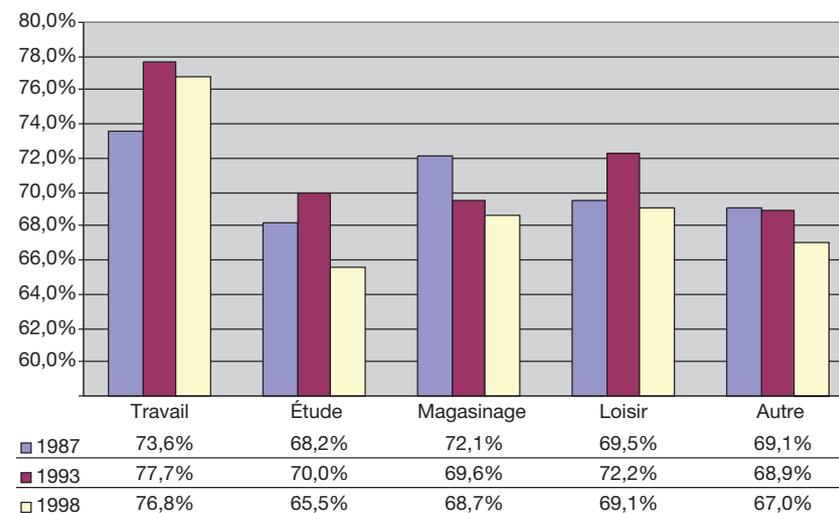
Par ailleurs, l'évolution démographique de la population métropolitaine ainsi que les transformations de l'économie montréalaise modifient la nature et la structure des déplacements régionaux.

Le vieillissement de la population transforme les motifs de déplacement. Il y a moins de jeunes, donc moins de déplacements ayant pour motif les études, et plus de personnes retraitées vaquant à des activités de loisir et de magasinage. Les déplacements quotidiens ayant pour motif le travail n'ont augmenté que de 9% entre 1987 et 1998, alors que le nombre de déplacements ayant pour motif le loisir a connu une croissance de 143% durant la même période et que le nombre de déplacements scolaires demeurerait plutôt stable, avec une croissance de 2%. En

1987, plus de 55% des déplacements avaient pour motif le travail ou les études. En 1998, cette proportion n'était plus que de 49%. En 2016, on estime que cette proportion s'établira à 41%.

Figure 6-5

Évolution de la part des déplacements quotidiens par motif à destination du noyau central métropolitain en 1987, 1993 et 1998



Source : Enquêtes Origine-Destination - Région de Montréal - 1987, 1993 et 1998 – STCUM, AMT (Couverture territoriale de 1987)

¹¹⁶Déplacements quotidiens sans les retours à domicile – période de 24 heures.

¹¹⁷Le territoire considéré pour les fins de cette comparaison est celui de 1987. Territoire des enquêtes Origine-Destination effectuées par la STCUM et l'AMT.

Ces changements dans les besoins de mobilité de la population métropolitaine affectent indubitablement la répartition modale, ceux-ci étant plus aisément comblés par la flexibilité qu'offre l'automobile. Le nombre des déplacements motorisés quotidiens effectués par automobile a augmenté significativement de 34,1% entre 1987 et 1998 (tableau 6-29), alors que le nombre des déplacements motorisés quotidiens effectués par transport en commun diminuait de 12,6%. Les parts relatives de chaque mode changeaient ainsi significativement, la part de l'automobile passant de 70% en 1987 à 77,8% en 1998 et celle du transport en commun baissant de 24,3% en 1987 à 17,6% en 1998. Le vieillissement de la population, avec les conséquences qu'elle entraîne quant à la nucléarisation des ménages et à l'augmentation du taux de motorisation, alimentera cette tendance.

Tableau 6-29

La mobilité des personnes - agglomération de Montréal - déplacements quotidiens selon les modes de transport (24 heures)

Modes de déplacement motorisés	1987		1998*		Variation 1987-1998 En %
	En milliers	%	En milliers	%	
Automobile	3 739	70,0%	5 014	77,8%	34,1%
Transport en commun	1 296	24,3%	1 133	17,6%	-12,6%
Autres	336	6,3%	361	5,6%	7,4%
Total	5 343	100,0%	6 447	100,0%	20,7%

* Agglomération comparable à celle de 1987.

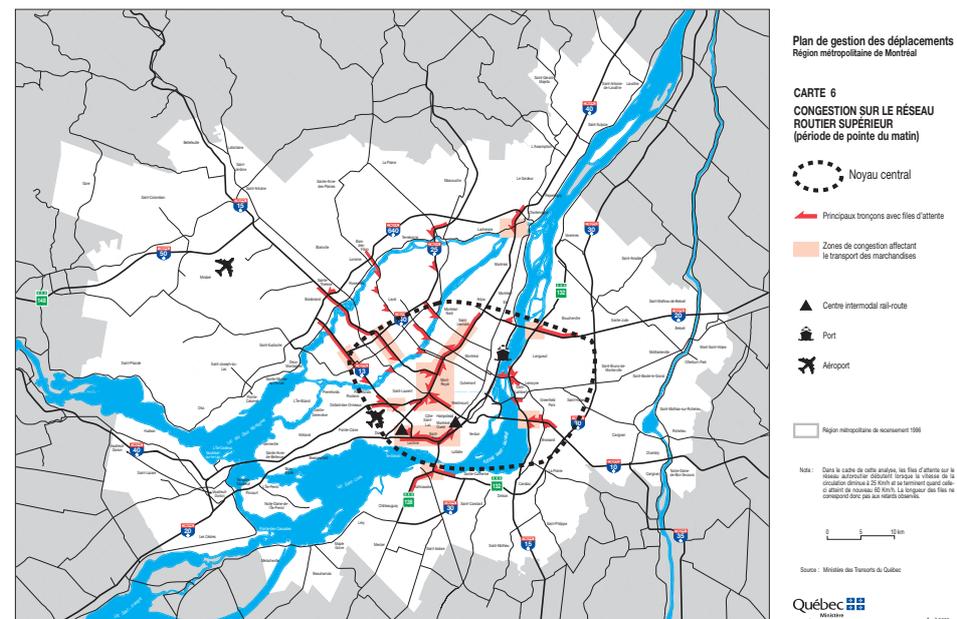
Source : Agence métropolitaine de transport

L'industrie du transport des marchandises connaît également des transformations. Les besoins d'échange croissent avec l'expansion continue du commerce sur des marchés de plus en plus étendus et la spécialisation des économies régionales et nationales. La spécialisation des entreprises de production favorise la sous-traitance et l'impartition. Avec le développement de la livraison « juste à temps », le transport (et le réseau routier métropolitain) s'intègre à la chaîne d'approvisionnement et de production des entreprises montréalaises.

Cette utilisation accrue des automobiles et des camions exerce une pression sur le réseau routier du noyau central. La congestion en affecte presque toutes les sections et plus particulièrement les ponts qui permettent l'accès de la population aux pôles d'activités situés sur l'île de Montréal. De plus, cette utilisation accrue des véhicules moteurs et leur congestion quotidienne s'accompagne d'une plus grande émission de polluants et de gaz à effets de serre.

Carte 6-22

Congestion sur le réseau routier supérieur (période de pointe du matin)



Source : Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal, ministère des Transports du Québec, avril 2000.

« Pour une décongestion durable ». C'est ainsi que le ministère des Transports du Québec sous-titrait son « Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal » présenté en avril 2000. Mais assurer une décongestion durable c'est de fait assurer la mobilité durable des personnes et des biens, tout en respectant le milieu urbain, l'environnement naturel et la qualité de vie des résidents.

Compte tenu de la complexité des interactions en jeu et de la diversité des modes de transport en cause, cette mobilité durable passe nécessairement par une approche régionale intégrée de la gestion des déplacements et des réseaux de transport. Elle passe également par un financement équitable entre les partenaires métropolitains.

Ainsi, les enjeux de la mobilité métropolitaine consistent d'abord à **assurer une mobilité durable des personnes** par des mesures visant à remédier à la congestion du réseau routier supérieur, notamment :

- par des investissements dans l'entretien et la rénovation des infrastructures existantes;
- en offrant des alternatives de trajets mieux adaptés aux besoins de la population et des entreprises;
- en consolidant le réseau autoroutier dans le noyau central (certains projets à l'étude visent cet objectif : l'autoroute 25, boulevard urbain Notre-Dame);
- en assurant une liaison plus efficace entre la Rive sud et l'île de Montréal;
- en offrant une alternative de contournement du noyau central dans l'axe de transit interrégional est-ouest;
- par la reconfiguration de certains éléments du réseau routier afin d'en accroître l'efficacité (ex.: l'échangeur de l'aéroport de Montréal-Dorval).

Assurer une mobilité durable des personnes concerne également l'amélioration des réseaux de transport en commun, notamment :

- par des investissements dans la rénovation des infrastructures et du matériel roulant;
- en établissant un financement régional équitable entre les partenaires régionaux;
- en favorisant l'usage du transport en commun pour les déplacements de toute nature à destination et à l'intérieur du noyau central métropolitain;
- en accroissant la part modale des transports en commun aux périodes de pointe;
- en répondant aux nouveaux besoins de déplacements de la population métropolitaine en particulier dans les zones industrielles et pour les déplacements s'effectuant dans les périodes hors pointe.

Les enjeux de la mobilité métropolitaine consistent enfin à **assurer une mobilité durable des marchandises** tout en conservant les grandes installations de transport des marchandises sur l'île de Montréal. Les enjeux déterminants du transport des marchandises concernent :

- le maintien et l'amélioration des liens entre les réseaux montréalais et les réseaux continentaux et internationaux;
- la décongestion du réseau routier supérieur;
- l'intégration du transport des marchandises au milieu urbain;
- le respect de l'environnement naturel.

À cet égard, la prise en compte plus complète des besoins du transport des marchandises dans les processus de planification et d'aménagement urbain (gestion de corridor routier, plan régional de camionnage) devient incontournable.

6.6 LE DÉFI DE LA FISCALITÉ

On abordera dans cette section deux dimensions particulières de la fiscalité en regard de la compétitivité des régions métropolitaines : le régime fiscal des particuliers et la fiscalité municipale.

Régime fiscal des particuliers

Le fardeau fiscal des ménages est composé de quatre éléments :

- les impôts sur le revenu;
- les taxes à la consommation;
- les contributions sociales (exemples au Canada : régime des rentes, assurance-emploi, exemple aux États-Unis : sécurité sociale);
- les impôts locaux, incluant les impôts fonciers et la tarification des services.

La proportion du revenu consacrée à ces différentes charges fiscales varie selon le type de ménage, comme en fait foi le tableau 6-29 pour la région métropolitaine de Montréal¹¹⁸. Elle varie de 15% à 51%. L'impôt sur le revenu demeure, et de loin, la principale charge fiscale des montréalais. Il représente, pour les ménages à hauts revenus, jusqu'à 90% du fardeau fiscal total. Les impôts locaux constituent le moindre des quatre prélèvements fiscaux. Cette répartition du fardeau fiscal des ménages montréalais est comparable à celle des ménages des autres régions métropolitaines du Canada (Toronto, Vancouver). Elle est toutefois différente de celle des ménages américains, sous deux aspects : les taux marginaux d'imposition sont plus élevés au Québec qu'aux États-Unis et les niveaux de revenus à partir desquels ils s'appliquent sont plus bas; les taux des taxes à la consommation sont plus élevés au Québec qu'aux États-Unis.

Les impôts locaux sont moindres au Québec qu'aux États-Unis (voir le tableau 6-30 « Écarts de coût des impôts locaux dans diverses agglomérations urbaines »). Ces écarts résultent, d'une part, de différences significatives dans la fourniture de services par les différentes juridictions locales américaines et, d'autre part, du fait que les impôts fonciers sont fréquemment déductibles aux fins de l'impôt sur le revenu des États et des villes américaines, réduisant d'autant l'importance des impôts sur le revenu dans le coût de la vie.

Les pouvoirs municipaux de taxation aux États-Unis sont beaucoup plus souples et élargis qu'au Québec et au Canada, permettant de répondre plus adéquatement aux besoins de financement des villes-régions. En plus de l'impôt foncier, les municipalités américaines, selon la juridiction de leur état et leur charte respective, peuvent disposer de la taxe de vente, de la taxe d'hôtel, de la taxe sur le carburant, d'incitatifs fiscaux pour attirer des investissements et d'autres mesures fiscales. Certaines villes des États-Unis (New York, Détroit, Philadelphie) ont notamment le pouvoir de prélever un impôt sur le revenu des personnes qui y travaillent ou y résident.

¹¹⁸ Gouvernement du Québec, Ministère des Finances, Budget 1998-1999, La fiscalité des particuliers et le coût de la vie, Comparaison entre Montréal et différentes villes nord-américaines.

Tableau 6-30

**Impôts et taxes des ménages types montréalais en proportion du revenu
(en pourcentage)**

	Impôts sur le revenu ⁽¹⁾	Taxe à la consommation	Contributions sociales	Impôts locaux	Total
Personne seule, 15 000\$	9,8	6,0	5,2	(2)	21,0
Couple ayant un enfant de moins de 6 ans 30 000\$	5,5	4,3	5,6	(2)	15,3
Personne seule, 30 000\$	21,7	4,2	5,6	(2)	31,5
Couple ayant 2 enfants de moins de 6 ans 50 000\$	4,7	5,6	5,5	5,0	20,8
Personne seule, 50 000\$	29,9	4,5	4,2	4,5	43,2
Couple ayant 2 enfants de moins de 6 ans 75 000\$	18,4	4,4	5,0	4,1	31,9
Personne seule, 75 000\$	35,4	3,7	2,8	3,7	45,5
Couple ayant 2 enfants de 17 et 18 ans 100 000\$	27,7	4,0	4,2	3,3	39,2
Personne seule, 100 000\$	38,8	3,3	2,1	3,0	47,3
Couple ayant 2 enfants de 17 et 18 ans 250 000\$	41,4	2,6	1,7	1,6	47,2
Personne seule, 250 000\$	46,9	2,2	0,8	1,4	51,4

(1) Incluant les crédits d'impôt remboursables et les allocations d'aide aux familles

(2) Les impôts fonciers afférents aux logements des ménages locataires se reflètent généralement dans le loyer.

Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Finances, Budget 1998-1999, La fiscalité des particuliers et le coût de la vie, Comparaison entre Montréal et différentes villes nord-américains.

Tableau 6-31

**Écarts du coût des impôts locaux dans diverses agglomérations urbaines
(montants annuels en dollars canadiens)**

	MONTRÉAL	Écart par rapport à Montréal												
		AU CANADA		AUX ÉTATS-UNIS										
		Toronto	Vancouver	Atlanta	Boston	Chicago	Dallas	Detroit	Miami	New York	Philadelphie	Phoenix	San Francisco	Seattle
Couple ayant 2 enfants de moins de 6 ans, 50 000\$	2 518	748	-742	1 507	2 049	2 799	2 046	1 906	2 609	3 075	2 000	-450	2 509	1 464
Personne seule, 50 000\$	2 254	793	-397	1 340	1 979	2 449	1 717	1 510	2 035	2 952	1 791	-470	2 146	1 358
Couple ayant 2 enfants de moins de 6 ans, 75 000\$	3 038	1 555	-625	1 169	4 264	4 094	2 262	1 264	2 912	5 261	2 350	-441	3 677	2 143
Personne seule, 75 000\$	2 779	1 552	-630	958	3 739	3 532	1 891	1 051	2 432	4 738	1 994	-482	3 126	1 840
Couple ayant 2 enfants de 17 et 18 ans, 100 000\$	3 287	1 969	-661	1 949	4 405	4 574	2 723	1 738	3 953	5 815	2 706	-160	4 188	3 062
Personne seule, 100 000\$	3 038	1 914	-681	1 735	3 665	3 929	2 354	1 482	2 912	5 261	2 350	-319	3 630	2 630
Couple ayant 2 enfants de 17 et 18 ans, 250 000\$	3 998	1 823	-664	2 222	7 718	12 393	4 098	3 980	5 611	7 214	5 932	1 074	6 121	4 663
Personne seule, 250 000\$	3 606	1 839	-565	1 906	6 643	10 438	3 557	3 474	4 809	6 513	5 166	636	5 379	4 051

Note : Ménages propriétaires seulement. Les ménages locataires ne supportent pas directement d'impôts locaux, ceux-ci sont inclus.

Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Finances, Budget 1998-1999, La fiscalité des particuliers et le coût de la vie, Comparaison entre Montréal et différentes villes nord-américains.

Comparativement aux autres agglomérations métropolitaines et considérant les quatre rubriques du fardeau fiscal des ménages, la région métropolitaine de Montréal offre un environnement fiscal très peu compétitif pour les ménages à revenus élevés, en raison principalement des taux marginaux d'imposition et des taxes à la consommation. Les écarts vont jusqu'à 30% en défaveur de Montréal versus Boston, Atlanta, Philadelphie, Seattle (voir le tableau 6-32 « Écarts du coût de l'ensemble des impôts et des taxes dans diverses agglomérations urbaines »).

La situation fiscale des ménages à faibles et moyens revenus avec enfants est plus avantageuse à Montréal, en raison des mesures d'allègements fiscaux telles que les crédits d'impôts remboursables pour la taxe de vente, pour l'impôt foncier et autres avantages consentis pour la famille.

Lorsque l'on considère l'ensemble des composantes du coût de la vie, soit les charges fiscales détaillées précédemment ainsi que les autres charges non fiscales (coûts des biens et services comprenant le logement, le transport, les biens de consommation courante, les dépenses liées à la santé, les frais de scolarité, les frais de garde des enfants), les résultats comparatifs de la région métropolitaine de Montréal dans l'ensemble nord-américain demeurent sensiblement les mêmes : **le coût de la vie dans la région de Montréal est moins élevé pour les ménages à faible revenu avec enfants et il est nettement plus élevé pour les ménages à haut revenu** (voir le tableau 6-33 « Écarts du coût de la vie pour l'ensemble des composantes fiscales et non fiscales dans diverses agglomérations urbaines »).

Les biens et les services sont généralement moins coûteux à Montréal, notamment au chapitre du logement, de l'éducation et de la santé (les deux derniers étant des services publics), mais les charges fiscales y sont plus importantes. Les services publics aux États-Unis sont généralement moins développés qu'au Canada et au Québec, et représentent donc un fardeau fiscal moins élevé, mais il faut prendre en considération que la majorité des travailleurs américains doivent notamment se procurer une assurance santé privée.

Deux enjeux majeurs peuvent être identifiés à partir de l'analyse de cette situation :

- **d'une part, la faible compétitivité fiscale de la région métropolitaine de Montréal pour les hauts revenus.** Compte tenu de la croissance des secteurs de la nouvelle économie basée sur une main d'œuvre qualifiée et bien rémunérée et de l'importance de la R&D utilisant également une main d'œuvre qualifiée et bien rémunérée, les régions américaines sont nettement avantagées au plan de l'attrait fiscal. Les travailleurs de la nouvelle économie sont mobiles;
- **d'autre part, la charge fiscale globale au Québec et au Canada, qui ne permet plus de faire de nouveaux prélèvements sans affecter directement la compétitivité de l'économie et des régions métropolitaines¹⁸.** Cette situation pose notamment le problème du financement des grandes infrastructures au niveau des villes-régions (voir la section sur le cadre financier ci-après).

Tableau 6-32

Écarts du coût de l'ensemble des impôts et des taxes dans diverses agglomérations urbaines (montants annuels en dollars canadiens)

	Écart par rapport à Montréal													
	MONTRÉAL	AU CANADA		AUX ÉTATS-UNIS										
		Toronto	Vancouver	Atlanta	Boston	Chicago	Dallas	Detroit	Miami	New York	Philadelphie	Phoenix	San Francisco	Seattle
Personne seule, 15 000\$	3 145	-246	248	-392	-314	-152	-679	649	-693	-162	401	-474	-393	-549
Couple ayant un enfant de moins de 6 ans, 30 000\$	4 601	660	1 098	-326	-448	-155	-1 185	-818	-1 136	-42	855	-818	-698	-887
Personne seule, 30 000\$	9 451	-1 727	-902	-2 130	-2 280	-2 298	-3 384	-2 616	-3 374	-1 493	-1 291	-2 686	-2 271	-3 118
Couple ayant 2 enfants de moins de 6 ans, 50 000\$	10 391	2 028	994	2 321	1 972	2 346	1 302	1 378	1 506	2 048	3 341	-58	550	798
Personne seule, 50 000\$	21 578	-2 518	-3 253	-5 615	-6 251	-6 355	7 027	-6 472	-7 261	-5 789	-5 061	-7 840	-7 466	-7 82
Couple ayant 2 enfants de moins de 6 ans, 75 000\$	23 945	-146	-1 550	-4 473	-3 363	-3 602	-6 165	-5 233	-5 754	-4 420	-3 105	-6 975	-6 290	-6 77
Personne seule, 75 000\$	34 149	-3 114	-4 821	-9 151	-9 489	-9 681	-10 737	-10 016	-1 886	-10 697	-9 289	-10 954	-12 109	-12 251
Couple ayant 2 enfants de 17 et 18 ans, 100 000\$	39 152	-3 350	-4 925	-10 030	-10 327	-11 006	-12 509	-11 850	-12 713	-10 918	-9 386	-13 015	-13 986	-14 347
Personne seule, 100 000\$	47 270	-3 107	-5 110	-12 638	-13 619	-14 468	-15 385	-14 106	-15 417	-14 621	-13 028	-15 216	-17 089	-17 329
Couple ayant 2 enfants de 17 et 18 ans, 250 000\$	118 108	-7 657	-7 568	-30 606	-35 419	-36 765	-39 041	-33 456	-39 441	-38 235	-29 333	-37 230	-38 470	-42 735
Personne seule, 250 000\$	128 512	-5 278	-3 725	-35 659	-40 890	-43 318	-43 754	-38 982	-44 384	-44 230	-35 756	-41 046	-42 406	-47 857

Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Finances, Budget 1998-1999, La fiscalité des particuliers et le coût de la vie, Comparaison entre Montréal et différentes villes nord-américains.

Tableau 6-33

**Écarts du coût de la vie pour l'ensemble des composantes fiscale et non fiscale dans diverses agglomérations urbaines
(montant annuels en dollars canadiens)**

	MONTRÉAL	Écart par rapport à Montréal												
		AU CANADA		AUX ÉTATS-UNIS										
		Toronto	Vancouver	Atlanta	Boston	Chicago	Dallas	Detroit	Miami	New York	Philadelphie	Phoenix	San Francisco	Seattle
Personne seule, 15 000\$	13 999	4 606	2 691	5 293	9 123	8 435	3 565	4 858	5 605	10 020	7 480	4 332	10 283	4 181
Couple ayant un enfant de moins de 6 ans, 30 000\$	25 892	5 987	2 649	6 492	12 447	10 846	4 158	6 748	6 554	17 865	12 429	6 058	14 151	6 075
Personne seule, 30 000\$	30 557	3 326	629	1 862	8 289	6 104	7	2 479	1 690	10 693	6 783	1 415	9 605	1 581
Couple ayant 2 enfants de moins de 6 ans, 50 000\$	54 648	8 416	13 257	4 240	12 682	12 022	4 715	7 712	6 507	15 000	13 858	2 238	19 481	5 727
Personne seule, 50 000\$	55 742	3 399	7 089	-5 398	2 607	1 253	-6 194	-2 946	-5 062	3 989	1 707	-7 209	7 904	-4 029
Couple ayant 2 enfants de moins de 6 ans, 75 000\$	82 600	9 020	11 619	-2 379	12 222	6 095	-3 114	489	-2 169	16 802	10 840	-5 350	17 823	2 678
Personne seule, 75 000\$	78 587	5 241	5 501	-7 733	2 809	-1 802	-9 787	-5 819	-9 307	7 154	1 599	-10 481	7 504	-4 990
Couple ayant 2 enfants de 17 et 18 ans, 100 000\$	99 606	8 995	8 529	-4 867	13 410	6 356	-6 587	1 718	-4 448	17 212	12 975	-7 937	18 693	1 574
Personne seule, 100 000\$	102 956	6 794	4 948	-10 519	-1 217	-3 776	-14 463	-8 482	-14 302	4 922	-1 153	-14 642	8 565	-7 067
Couple ayant 2 enfants de 17 et 18 ans, 250 000\$	212 289	10 903	11 724	-21 914	7 771	5 281	-27 114	-11 309	-26 119	12 839	1 294	-21 715	14 090	-14 903
Personne seule, 250 000\$	2 100 267	11 481	13 501	-29 314	-9 786	-9 459	-36 192	-24 329	-35 519	-2 183	-14 594	-30 714	2 306	-25 945

Note : Étant donné que le profil de consommation des ménages est évalué pour une situation moyenne au Canada, et que la méthodologie consiste à appliquer à ce profil les écarts de prix des biens et services et les écarts de fardeau fiscal entre les agglomérations, le coût de la vie total peut excéder dans certains cas le revenu du ménage.

Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Finances, Budget 1998-1999, La fiscalité des particuliers et le coût de la vie, Comparaison entre Montréal et différentes villes nord-américains.

Cadre financier des municipalités

La lutte au déficit des gouvernements fédéral et provincial a eu un impact considérable sur les municipalités et les services qu'elles doivent livrer.

Pour la période fiscale comprise entre 1982 et 2002, il y a eu des coupures cumulatives de 44,9 milliards de dollars sur les transferts de budget du gouvernement fédéral vers le gouvernement du Québec, représentant une perte de revenus de 6,4 milliards de dollars pour la seule année 2001 - 2002. Toutefois, le gouvernement fédéral a procédé à un réinvestissement évalué à 4.3 milliards de dollars pour la même période¹¹⁹.

L'impact net de ces coupures pour le Québec a donc été de 40,7 milliards de dollars (voir en page suivante le tableau sur l'impact au Québec des mesures affectant les principaux programmes de transferts aux provinces, 1982 – 1983 à 2001 – 2002).

Selon le rapport de la Commission nationale sur le déséquilibre fiscal, les conséquences du désengagement du gouvernement fédéral du financement de la santé, de l'éducation post-secondaire et de la sécurité du revenu, à partir des années 90, a réduit la capacité du gouvernement du Québec d'assurer efficacement la prestation de services.

Le gouvernement du Québec, déjà aux prises à cette époque avec des finances publiques détériorées, fait également une priorité de la lutte au déficit. Les municipalités sont amenées à contribuer à l'assainissement des finances publiques, en particulier en 1997 avec la réforme Trudel, où les municipalités alimentent un fonds de financement des activités locales (FFAL : 356 millions de \$¹²⁰) pour palier la réduction de la contribution du gouvernement du Québec aux coûts du programme d'assainissement des eaux.

Au cours des dernières années de la lutte au déficit au Québec (l'équilibre budgétaire a été atteint en 1999), le gouvernement a également procédé à une importante diminution de ses subventions aux municipalités passant de 378 M\$ en 1996 à 120,6 M\$ en 1999.

Pour faire face à ces manques à gagner importants liés à l'élimination des déficits, les municipalités ont dû couper dans les dépenses compressibles et notamment dans les dépenses d'investissement en infrastructures : aqueducs, égouts et réseau routier local (voir le tableau 6-34 sur l'évolution des dépenses d'investissement).

¹¹⁹ Commission sur le déséquilibre fiscal, « Pour un nouveau partage des moyens financiers au Canada », rapport de la Commission Séguin, 2002.

¹²⁰ Selon l'entente avec le gouvernement du Québec, les municipalités devaient réduire leur masse salariale de 6% pour financer le FFAL.

Tableau 6-34

**Impact au Québec des mesures affectant les principaux programmes de transfert aux provinces,
1982-1983 à 2001-2002 (en millions de dollars – base d'exercice)**

Année	Mesures	2001-2002	Cumulatif 1982-1983 à 2001-2002
COUPURES			
a) Financement des programmes établis (FPE)			
1982	Abandon de la compensation pour l'abolition de la garantie de recettes	-609	-8 293
1983	Croissance de la contribution à l'enseignement postsecondaire limitée à 6% et 5% en 1983-1984 et 1984-1985	-110	-1 950
1986	Réduction de 2 points de pourcentage du facteur d'indexation de la contribution totale	-2 263	-16 870
1989	Réduction additionnelle de 1 point de pourcentage du facteur d'indexation de la contribution totale	-693	-4 151
1990 et 1991	Gel de la contribution par habitant en 1990-1991 et 1991-1992, prolongé par la suite jusqu'en 1994-1995	-55	-1 651
1994	Contribution totale à l'enseignement postsecondaire ramenée au niveau de 1993-1994 à partir de 1996-1997	-268	-856
Sous-total		-3 998	-33 771
b) Régime d'assistance publique du Canada (RAPC)			
1994	Contribution totale à l'enseignement postsecondaire ramenée au niveau de 1993-1994 à partir de 1996-1997	-624	-2 299
c) Transfert canadien en matière de santé et de programmes sociaux (TCSPS)			
1996	Remplacement du FPE et du RAPC par le TCSPS	-1 318	-7 743
1997	Règle de répartition adoptée au Budget 1999	-464	-1129
Total des coupures		-6 404	-44 942
RÉINVESTISSEMENTS			
a) Transfert canadien en matière de santé et de programmes sociaux (TCSPS)			
1997	Hausse du plancher au TCSPS (de 11 à 12,5 MM \$)	358	1 695
1999	Budget fédéral 1999:		
	- Fiducie	119	840
	- Hausse de financement	477	717
2000	Fiducie annoncée dans le Budget fédéral 2000	119	359
	Annonce fédérale sur la santé	668	668
Total des réinvestissements		1 741	4 279
IMPACT NET		-4 663	-40 663

Note : Le calendrier d'encaissement des fiducies retenu pour les fins de la présente analyse est celui proposé par le gouvernement fédéral.

Source : Commission sur le déséquilibre fiscal.

Tableau 6-35

Dépenses d'investissements en 1996 et 2000 (en million de dollars)

Municipalités locales	1996	2000	Variation % 1996-2000
Total des dépenses d'investissements	\$ 1 816 266,5	1 451 865,9	20,1%
Par source de financement:			
Emprunts à long terme	1 034 916,0	969 805,9	-6,3%
Subventions gouvernementales	378 009,4	120 622,5	-68,1%
Total	1 412 925,4	1 090 428,4	-22,8%
Par fonction:			
Transport	543 267,6	609 680,3	12,2%
Hygiène du milieu	620 207,6	422 399,9	-31,9%
Total	1 163 475,2	1 032 080,2	-11,3%
Selon la nature de l'actif:			
Infrastructures	1 359 875,0	1 031 388,2	-24,2%
Bâtiments	230 567,5	157 891,1	-31,5%
Total	1 590 442,5	1 189 279,3	-25,2%

Source: Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, DFM-SIFV

Le manque de diversification des sources de revenus des municipalités au Québec est un handicap majeur au fonctionnement des gouvernements municipaux, dans leurs prestations de services, dans le maintien en bon état des réseaux et dans l'investissement dans de nouvelles infrastructures. Cette situation s'explique par le fait que l'assiette foncière, qui constitue la base de la principale source de financement des municipalités, ne varie pas au même rythme que les besoins financiers.

À titre d'exemple, mentionnons qu'au cours de la période de 1995 à 2001, les recettes fédérales et provinciales ont augmenté de 38% et 30% respectivement, alors que celles des gouvernements municipaux n'ont crû que de 14%¹²¹. Cette comparaison illustre bien le problème de dépendance de ces derniers envers les impôts fonciers et incidemment la faible croissance des valeurs foncières.

Au Canada et au Québec, les impôts fonciers représentent la principale source de recettes municipales. Au Québec, le champ foncier représente près de 50% des revenus municipaux, alors qu'aux États-Unis cette proportion est inférieure à 30%¹²². Les paiements de transfert et les subventions des gouvernements supérieurs sont nettement inférieurs au Québec et au Canada (19%) qu'aux États-Unis (env. 30%)¹²³.

Selon le rapport de la Commission nationale sur les finances et la fiscalité locales de 1999¹²⁴, les municipalités ont dû faire face à une diminution des transferts gouvernementaux qui sont passés de 14,6% à 12,1% en 1997. Le tableau ci-joint présente l'évolution et la répartition des revenus consolidés de 1982 à 1997.

121 TD Economics, rapport spécial, Un choix entre investir dans les villes canadiennes et désinvestir dans l'avenir du Canada, 2002.

122 Fédération canadienne des municipalités, Alerte : les villes canadiennes seront-elles en mesure de concurrencer, survol comparatif des gouvernements municipaux au Canada, aux États-Unis et en Europe, Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, 2001.

123 Idem.

124 Pacte 2000, Commission nationale sur les finances et la fiscalité locales, 1999

Tableau 6-36

Évolution et répartition des revenus municipaux consolidés de 1982 à 1997 (données préliminaires pour 1997)

	REVENUS NOMINAUX (M \$)				RÉPARTITION PROCENTUELLE (%)			
	1982	1987	1992	1997	1982	1987	1992	1997
1. Impôts								
Impôts fonciers généraux et sectoriels	2 074.5	2 891.2	3 957.7	4 267.8	44.3	45	44.7	44.0
Impôts spécifiques	323.8	472.9	828.8	833.1	6.9	7.4	9.4	8.6
Sous-total : Impôts	2 398.3	3 364.1	4 786.5	5 100.9	51.2	52.4	54.1	52.6
2. Compensation tenant lieu de taxes								
Immeubles non portés au rôle								
- TGE	144.8	218.9	312.4	354.6	3.1	3.4	3.5	3.7
- Autres	3.8	5.7	6.4	7.0	0.1	0.1	0.1	0.1
Immeubles gouvernementaux	283.1	364.7	396.3	415.1	6.1	5.7	4.5	4.2
Autres immeubles non imposables	12.8	17.9	12.8	15.1	0.3	0.3	0.1	0.2
Sous-total : Compensation tenant lieux des taxes	444.5	607.2	727.9	791.8	9.6	9.5	8.2	8.2
3. Revenus de services								
Taxes de services et autres taxes	372.1	475.2	1 001.1	1 104.7	8	7.4	11.3	11.4
Droits et autres prélèvements	117.7	251.5	326.9	372.8	2.5	3.9	3.7	3.8
Ventes de biens et services et autres revenus	428.6	613.6	645.6	731.4	9.2	9.6	7.3	7.5
Transport en commun	232.3	298.7	385.8	433	5	4.6	4.4	4.5
Sous-total : Revenus de services	1 150.7	1 639.0	2 359.4	2 641.9	24.7	25.5	26.7	27.2
4. Total : Revenus autonomes (1+2+3)	3 993.5	5 610.3	7 873.8	8 534.6	85.5	87.4	89	88
5. Transferts inconditionnels								
- Péréquation	21	15.9	45.8	35.3	0.4	0.2	0.9	0.4
- Autres	25.9	7.1	34.1	25.2	0.6	0.2	0.9	0.4
Transferts conditionnels								
- Fonds d'administration	319.4	461.9	497	554.6	6.8	7.2	5.6	5.7
- Fonds d'immobilisations	144	65	204.1	355.5	3.1	1	2.3	3.7
- Transport en commun	173.3	264.4	206.6	201.4	3.7	4.1	2.3	2.1
Sous-total : Transferts conditionnels	683.6	814.3	987.6	1 172.0	13.6	12.3	10.2	11.5
Total : Transferts	1 367.2	1 628.6	1 975.2	2 344.0	14.6	12.7	11.6	12.1
6. Total : Revenus consolidés (4+5)	5 360.7	7 238.9	9 849.0	10 878.6	100.1	100.1	100.6	100.1
PIB-Québec	84 614.0	127 142.0	7 794.0	185 366.0	-	-	-	-

1. Ces données incluent les subventions de capital, les recettes de taxes et les contributions qui transitent par les fonds de dépenses en immobilisation.
2. Les compensations tenant lieu de taxes pour les immeubles non portés au rôle comprennent des montants provenant de la TGE, d'entreprises autoconsommatrices d'électricité, de personnes occupant des roulettes et autres.

Les municipalités américaines disposent de mécanismes financiers diversifiés et plus souples pour leurs investissements¹²⁵:

- **le pouvoir fiscal de s'engager dans des partenariats entre les secteurs public et privé par le biais de divers mécanismes comme le droit des municipalités de détenir une hypothèque;**
- **l'accès aux taxes d'expansion, comme la taxe de vente, communément utilisée aux États-Unis, ou aux impôts locaux, comme ceux imposés en Europe et aux États-Unis;**
- **la possibilité d'obtenir par voie de levier des investissements privés au moyen d'incitatifs fiscaux directs;**
- **l'accès à des programmes de prêts permanents pour les infrastructures et les fonds renouvelables¹²⁶.**

Cette situation défavorable aux villes canadiennes dans leur compétitivité a été abordée dans le rapport d'étape d'avril 2002 du Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines¹²⁷, qui reconnaît le rôle stratégique des villes-régions dans la création de la richesse et de la prospérité future du Canada.

Un des axes de la stratégie urbaine du Canada proposé par ce Groupe de travail vise à mettre en place une nouvelle approche d'aide financière stable du gouvernement fédéral aux municipalités pour les programmes d'infrastructures urbaines, de logement abordable et de transport. Il faudra toutefois trouver une solution au problème de juridiction fédéral-provincial, l'article 3.11 de la Loi sur le Conseil Exécutif (lois du Québec, M-30) stipulant que les municipalités ne peuvent négocier ou conclure une entente avec un gouvernement au Canada.

Au cours des dernières années, des initiatives de diversification ont toutefois été prises au niveau métropolitain, avec la création de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), Montréal International et la CMM.

Le financement des dépenses d'exploitation de l'AMT provient en partie de nouvelles sources métropolitaines de revenus diversifiés : taxe sur l'essence et droits sur l'immatriculation des véhicules.

Montréal International dispose d'un financement mixte provenant des contributions des gouvernements fédéral, provincial et des municipalités de la CMM ainsi que du secteur privé.

Les dépenses de la Communauté métropolitaine de Montréal sont, quant à elles, financées par les municipalités qui en font partie. Les quotes-parts sont établies en proportion de leur potentiel fiscal respectif (articles 176, 177 de la Loi de la CMM).

L'enjeu pour la Communauté métropolitaine de Montréal au plan fiscal et financier sera de disposer de sources de financement stables permettant de planifier sur une base permanente les grands investissements régionaux et les travaux qui amélioreront la compétitivité de la région. Une estimation globale des investissements requis pour les dix prochaines années est de plus de 15 milliards de dollars pour les travaux de réfection, de remplacement et de construction au niveau du réseau routier, du transport en commun, du port et des aéroports, des réseaux d'eau potable et d'eaux usées, des réseaux techniques, des services de santé et des services sociaux, des infrastructures d'éducation, de culture et de loisir.

125 Fédération canadienne des municipalités, Alerte : les villes canadiennes seront-elles en mesure de concurrencer, survol comparatif des gouvernements municipaux au Canada, aux États-Unis et en Europe, Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, 2001.

126 Notamment Clinton-Gore Liveable Communities for the 21st century : programmes de logements, d'environnement et de transport (Transportation Equity Act TEA-21 en 1999).

127 Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines, La stratégie urbaine du Canada – Une vision pour le XXI^e siècle, 2002.

6.7 LE DÉFI DE LA GOUVERNANCE

6.7.1 Cadre institutionnel actuel sur le territoire de la CMM

L'organisation n'est pas une fin en soi. Cependant, une gouvernance qui n'est pas conçue en cohérence avec la stratégie peut constituer un obstacle au développement.

Le tableau 6-36 identifie les organismes oeuvrant dans les champs de compétence de la CMM, soit :

- l'aménagement du territoire;
- le développement économique;
- le développement artistique et culturel;
- le logement social;
- les équipements, infrastructures, services et activités à caractère métropolitain;
- le transport en commun et le réseau artériel;
- la planification et gestion des matières résiduelles;
- l'assainissement de l'atmosphère;
- l'assainissement de l'eau.

Ces organismes sont environ au nombre de 300 :

- plus de 20 ministères et agences au niveau fédéral, dont environ la moitié intervenant dans les secteurs du développement économique;
- près de 40 organisations de niveau provincial, la majorité intervenant aussi au plan du développement économique;
- plus de 150 organisations de niveau municipal ou intermunicipal, dont les municipalités et les MRC,
- plus de 100 organisations en développement local ou régional,
- et trois organisations à vocation métropolitaine, créées dans les années 1990, soit la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), l'Agence métropolitaine de Montréal (AMT) et Montréal International.

Tableau 6-37

Organisations œuvrant dans les champs de compétence de la CMM

	Développement économique	Développement artistique ou culturel
FÉDÉRAL	<ul style="list-style-type: none"> - Développement économique Canada - Industrie Canada - Ministère des affaires étrangères et du commerce international - Société pour l'Expansion des Exportations SEE - Banque de développement du Canada - Développement des ressources humaines Canada - Agriculture et Agro-alimentaire Canada - Agence spatiale canadienne - Société de la Voie Maritime du Saint-Laurent - Administration portuaire de Montréal (loi maritime du Canada) - Via Rail Canada - Société canadienne d'hypothèque et de logement - Équipe Canada 	<ul style="list-style-type: none"> - Patrimoine canadien - Société Radio-Canada - Office national du film - Conseil des arts du Canada
PROVINCIAL	<ul style="list-style-type: none"> - Ministère de l'industrie et du Commerce - Caisse de dépôts et de placements du Québec CDPQ - Société générale de financement SGF - Société de développement industriel SDI - Sociétés d'aide aux jeunes entrepreneurs SAJE - Investissement Québec - Ministère du Tourisme - Ministère de l'Emploi de la Solidarité sociale - Ministère des Régions - Hydro-Québec - Secrétariat au Développement des Régions : Lanaudière, Laurentides, Montérégie, Métropole / Conférences administratives régionales CAR / par territoire de région administrative - Ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration - Ministère de la Recherche, de la Science et de la Technologie - Conseil des Sciences et des Technologies - Société Innovatech du Grand Montréal - Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'alimentation MAPAQ - Institutions et centres de recherche - Société du Palais des Congrès - Société de développement de la zone de commerce international de Montréal à Mirabel 	<ul style="list-style-type: none"> - Ministère de la Culture et des Communications - Conseil des arts et des lettres - Société de développement des entreprises culturelles SODEC - Télé-Québec - Société de la Place des Arts - Musée d'Art contemporain de Montréal - Bibliothèque nationale du Québec.
MÉTRO-POLITAIN	<ul style="list-style-type: none"> - CMM - Montréal International 	<ul style="list-style-type: none"> - CMM
MUNICIPAL	<ul style="list-style-type: none"> - Offices du tourisme - Corporations municipales de développement économique ou Commissariats industriels : Ville de Montréal, Laval Technopole, Longueuil, autres 	<ul style="list-style-type: none"> - Services municipaux des arts et de la culture : Montréal, Laval, Longueuil, autres
ORGANISMES LOCAUX ET RÉGIONAUX	<ul style="list-style-type: none"> - Conseil régional de développement CRD Montérégie / SMD - Conseil régional de développement CRD Laval - Conseil régional de développement CRD Laurentides - Conseil régional de développement CRD Lanaudière - Tourisme Montréal - Association touristique régionale ATR Laval - Association touristique régionale ATR Montérégie - Association touristique régionale ATR Laurentides - Association touristique régionale ATR Lanaudière - Centres locaux d'emplois CLE (50) - Aéroport de Saint-Hubert - Conseil régional de développement CRD Île de Montréal (plan stratégique de développement) - Centres locaux de développement CLD (27) - Conseils régionaux de la main-d'œuvre (5) / par territoire de régions administratives - Carrefour Jeunesse Emploi - Société d'aide au développement des collectivités SADC - Info-entrepreneurs - Corporations de développement économique et communautaire CDC - Sociétés de développement commercial (ex-SIDAC) - COPIM (regroupement des Chambres de commerce du Montréal Métropolitain) - Montréal Technovision - Aéroports de Montréal ADM 	<ul style="list-style-type: none"> - Conseil régional de la Culture Île de Montréal - Conseil régional de la Culture Montérégie - Conseil régional de la Culture Laval - Conseil régional de la Culture Laurentides - Conseil régional de la Culture Lanaudière

Tableau 6-37 (suite)

Organisations œuvrant dans les champs de compétence de la CMM

Équipements, infrastructures, services et activités métropolitains	Planification et gestion des matières résiduelles	Aménagement du territoire	Logement social	Transport en commun et réseau artériel	
<ul style="list-style-type: none"> - Développement économique Canada - Parc Canada (Canal Lachine, Canal de Chambly, Sainte-Anne de Bellevue - Vieux Port de Montréal 		<ul style="list-style-type: none"> - Parcs Canada (plans directeurs de certains territoires : Canal Lachine, autres) 	<ul style="list-style-type: none"> - Société canadienne d'hypothèque et de logement 	<ul style="list-style-type: none"> - Transports Canada - Travaux publics et services gouvernementaux Canada - Société des Ponts fédéraux (Jacques Cartier et Champlain) 	FÉDÉRAL
<ul style="list-style-type: none"> - Régie des installations olympiques - FAPAQ / SEPAQ St-Bruno, OKA, Iles de Boucherville 	<ul style="list-style-type: none"> - Ministère de l'Environnement - RECYC-Québec 	<ul style="list-style-type: none"> - Ministère des affaires municipales et de la métropole : Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la RMM 	<ul style="list-style-type: none"> - Société d'habitation du Québec 	<ul style="list-style-type: none"> - Ministère des Transports : Plan de gestion des déplacements 	PROVINCIAL
<ul style="list-style-type: none"> - CMM 	<ul style="list-style-type: none"> - CMM 	<ul style="list-style-type: none"> - CMM 	<ul style="list-style-type: none"> - CMM 	<ul style="list-style-type: none"> - CMM - AMT: Plan stratégique de transport 	MÉTRO-POLITAIN
<ul style="list-style-type: none"> - Ville de Montréal (Jardin Botanique, Biodome, Insectarium, Planetarium - Ville de Laval (Cosmodome) 	<ul style="list-style-type: none"> - Régies intermunicipales des déchets : RIGDIM, 	<ul style="list-style-type: none"> - 64 municipalités : plans et réglementation d'urbanisme - 14 MRC incluant Laval (MRC de Laval), Longueuil (ex-MRC de Champlain) et Montréal (ex-CUM) : schéma d'aménagement 	<ul style="list-style-type: none"> - Offices municipaux d'habitation OMH 	<ul style="list-style-type: none"> - Société de Transport de Montréal STM - Société de Transport de Laval STL - Société de Transport de la Rive-sud de Montréal STRSM - Conseils intermunicipaux de transport CIT (13) / par territoire de MRC - Régies intermunicipales de transport (28) 	MUNICIPAL
<ul style="list-style-type: none"> - Unité régionale de loisirs et de sports URLS Île de Montréal - Unité régionale de loisirs et de sports URLS Montérégie - Unité régionale de loisirs et de sports ULSR Laval - Unité régionale de loisirs et de sports URLS Laurentides - Unité régionale de loisirs et de sports URLS Lanaudière 	<ul style="list-style-type: none"> - Conseil régional de l'environnement CRE Île de Montréal - Conseil régional de l'environnement CRE Laval - Conseil régional de l'environnement CRE Laurentides - Conseil régional de l'environnement CRE Lanaudière 		<ul style="list-style-type: none"> - Fédération des OSBL / Coopératives d'habitation - Groupes de recherche technique en habitation 		ORGANISMES LOCAUX ET RÉGIONAUX

Le système actuel de gouvernance de la région métropolitaine de Montréal peut apparaître d'une très grande complexité. La présence d'un grand nombre d'organismes suggère la possibilité de chevauchements ou de doublons. Un travail graduel de réévaluation des mandats, de rationalisation, de regroupement ou de mise en synergie des forces, serait justifié.

Malgré son niveau de complexité, le cadre institutionnel présent sur le territoire de la CMM n'est pas, à priori, atypique. Il répond à une logique propre d'organisation et de fonctionnement.

Outre les municipalités locales, le secteur municipal québécois comporte un palier supramunicipal. Ce palier comprend aujourd'hui les communautés métropolitaines et les municipalités régionales de comté. S'y greffent divers organismes paramunicipaux tels que les régies intermunicipales de services, les organismes de transport, les offices municipaux d'habitation et des organismes municipaux à but non lucratif. Par ailleurs, la région de Montréal voit cohabiter une communauté métropolitaine et de municipalités régionales de comté au palier supramunicipal.

À ce groupe d'instances et d'organismes se superposent les diverses agences, organismes gouvernementaux ou paragouvernementaux découlant de l'application des politiques gouvernementales et du découpage administratif sur le territoire québécois. Rappelons que le territoire de la CMM chevauche cinq régions administratives. Le nombre de ces organismes est ainsi presque quintuplé.

La prise en compte de cette logique d'organisation et de fonctionnement explique, pour une bonne part, le nombre et la diversité des organismes qui caractérisent le cadre institutionnel en vigueur.

6.7.2 Évolution récente de la gouvernance

Si le cadre institutionnel apparaît complexe aujourd'hui, il suffit pourtant de retourner quelques années en arrière pour constater qu'un travail important de simplification du mode de gouvernance fut réalisé depuis le début des années quatre-vingt-dix. Ces années ont également marqué le début d'une meilleure prise en compte des enjeux dans une perspective métropolitaine.

Depuis les travaux du Groupe de travail sur Montréal et sa région en 1992, la gouvernance métropolitaine a connu plusieurs transformations significatives.

Au nombre de celles-ci, rappelons rapidement la création de l' « Agence métropolitaine de Transport » (AMT), cette agence spécialisée de planification des systèmes de transports à l'échelle métropolitaine, de Montréal International (MI), un organisme métropolitain unique de promotion internationale et de prospection des investissements étrangers résultant de l'intégration des ressources municipales dédiées à ces activités, de Aéroports de Montréal (ADM), qui a favorisé la prise en charge par le milieu montréalais de la gestion des deux aéroports internationaux et enfin, au niveau gouvernemental, du ministère de la Métropole qui a permis d'amorcer une meilleure coordination des ministères sectoriels et une plus grande cohérence de l'action gouvernementale sur le territoire du Grand Montréal.

D'autre part, l'application depuis 1996 de la Politique de consolidation des communautés locales du MAMM, ainsi que celle plus récente du Plan de réorganisation municipale, ont, pour leur part, contribué à modifier substantiellement le paysage municipal sur le territoire métropolitain. On dénombrait plus de 113 municipalités sur le territoire de la RMR en 1996. Ce nombre est passé à 104 en 2000 puis à 63 en 2002.

La création de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en 2001 constitue la plus significative des modifications apportées au système de gouvernance métropolitaine. Après plusieurs études et de nombreux exercices de réflexion, la région de Montréal est finalement dotée, comme plusieurs autres agglomérations, d'une instance décisionnelle de planification et de coordination au niveau des principaux champs stratégiques de portée métropolitaine. Elle rassemble 64 municipalités. Qui plus est, la région de Montréal constitue maintenant un territoire reconnu avec des limites bien établies qui correspondent plus ou moins au territoire de la RMR.

Ce nouveau pouvoir métropolitain devrait normalement faciliter la prise en compte d'une perspective métropolitaine et favoriser, à terme, la gouvernabilité globale de la région métropolitaine de Montréal et les liens entre les institutions gouvernementales et les citoyens. Sa création trop récente ne permet toutefois pas encore d'en témoigner.

Lorsque l'on évalue ou compare notre système de gouvernance, il est essentiel de garder en perspective cette évolution et ces changements survenus ces dernières années. Il faut souligner, par ailleurs, qu'à l'exception du secteur municipal ou le nombre de municipalités fut considérablement réduit et du cas particulier de Montréal International, ces changements progressifs n'ont pas entraîné, en soi, une réduction des structures sur le territoire métropolitain¹²⁸. Ils n'en constituent pas moins des acquis pour une meilleure identification des enjeux métropolitains.

¹²⁸ À noter que les travaux des comités de transition responsables de la mise en place des villes de Montréal et de Longueuil n'ont pas davantage entraîné une réduction des structures ou du nombre des organismes. Le mandat des dits comités ne leur conférait pas cette responsabilité. L'organisation des fonctions municipales sur les territoires respectifs fut conséquemment envisagée dans le respect du cadre de fonctionnement existant.

6.7.3 Absence de modèle universel de gouvernance métropolitaine

Un rapport récent de l'OCDE¹²⁹ conclue qu'il n'y a pas comme tel de modèle-type de gouvernance : « la structure de gouvernance de chaque grande ville doit être adaptée à sa situation spécifique et au contexte national. La difficulté consiste donc à concevoir des formes de gouvernance adaptées propres à optimiser le potentiel d'une région donnée ».

Cependant, que ce soit sous l'angle du développement économique, de l'environnement, du transport ou du développement social, ces enjeux pointent tous vers une même direction : la prise en compte d'une perspective métropolitaine. Les régions les plus performantes sont celles qui réussiront à concilier tous ces impératifs et à se doter d'un système de gouvernance métropolitaine efficace.

On peut, de fait, observer divers systèmes de gouvernance métropolitaine et plusieurs expériences sont en cours tant en Europe et aux États-Unis ainsi qu'au Canada¹³⁰ pour en évaluer et en améliorer l'efficacité.

La région proche de Boston n'a pas, comme tel, d'instance métropolitaine décisionnelle de gestion ou de planification. Il s'agit davantage d'un processus de collaboration et de coordination volontaire et flexible. On y dénombre quelques agences spécialisées pour la prise en charge de fonctions stratégiques de portée régionale et plus de 100 municipalités locales. L'État y est fortement engagé et impliqué.

Pour sa part, créé en 1979, le Portland Metropolitan Service District se distingue des autres organismes de ce type aux États-Unis en ce que son conseil est composé d'élus au scrutin direct, plutôt que de représentants des municipalités. Ses responsabilités sont similaires à celles de la CMM. Il a la compétence sur un territoire regroupant près de la moitié de l'État de l'Oregon et est reconnu pour son fonctionnement harmonieux.

Créé en 1967, le Greater Vancouver District (GVRD), dont les dirigeants sont désignés par les élus des municipalités, a essentiellement un rôle de planification du développement de la région et des transports collectifs. Les municipalités du territoire doivent mettre de l'avant un énoncé de politique qui démontre que leur plan d'urbanisme s'inscrit dans la stratégie régionale. Le GVRD sert également d'organisme parapluie à quatre agences qui offrent des services sur une base volontaire aux municipalités de la région, en matière d'assainissement des eaux, d'aqueduc, de logement social et de santé, selon des territoires de desserte variables. Il a la compétence sur un territoire comprenant plus de 50% de la population de la province.

¹²⁹ OCDE « Mieux vivre dans la ville, Le rôle de la gouvernance métropolitaine », 2001.

¹³⁰ INRS-Urbanisation, La gestion métropolitaine au Canada et aux États-Unis, typologie des modèles et quelques études de cas, 1996.

Sans passer en revue les divers modèles existants, l'évocation sommaire de ces quelques exemples témoigne de la variété des approches dans la détermination du système de gouvernance approprié une région donnée.

S'il n'y a pas de modèle universel, le rapport du Comité des politiques de développement territorial de l'OCDE propose un certain nombre de principes de bonne gouvernance ainsi que des lignes directrices pour l'action à l'intention de différents niveaux d'administration qui recherche la forme de gouvernance la mieux adaptée.

6.7.4 Évolution du cadre institutionnel actuel

Quelle évolution devra connaître le cadre institutionnel de la région métropolitaine de Montréal ?

Par la mise en place de la CMM, le Gouvernement du Québec reconnaît non seulement que les grandes métropoles tendent à prendre le relais des États dans le contexte de la mondialisation, mais il inscrit aussi une première étape, et sans doute la plus structurante, pour assurer une prise en charge et une gestion de l'agglomération dans un contexte métropolitain.

Rappelons que la loi créant la CMM ne comporte aucune disposition particulière visant à modifier ou à simplifier le cadre institutionnel. Il faut retenir que la mise en place de la CMM n'a pas entraîné simultanément de modification dans le rôle de l'État, ni dans son mode d'organisation et de fonctionnement sur le territoire de la CMM.

Le gouvernement laissait à la future CMM la responsabilité de déterminer les besoins de l'agglomération, de même que les décisions sur l'opportunité d'initier un tel exercice de regroupement d'organismes ou de réévaluation de leurs mandats.

Dans ce contexte, une révision du cadre institutionnel devrait s'inscrire en soutien et en appui à la vision et au plan stratégique de développement régional. Les balises que l'on pourrait fixer pour cet exercice sont les suivantes.

Faire évoluer la culture de gouvernance métropolitaine

Améliorer la gestion des régions urbaines va au-delà de la seule réforme des institutions et des modes de financement, il s'agit aussi de faire évoluer les mentalités et la culture de gestion. Dans la région de Montréal, notre pratique et notre culture de gouvernance métropolitaine sont très récentes. On peut donc difficilement parler à l'heure actuelle de tradition ou de culture de gouvernance métropolitaine.

On décèle encore de nombreux signes d'hésitation, d'indifférence ou d'incompréhension, non seulement au niveau du public en général, mais encore parmi bon nombre de décideurs et d'acteurs stratégiques. Cette nouvelle culture de gestion à l'échelle métropolitaine demeure par conséquent à bâtir, ce qui constitue en soi un premier enjeu et un défi de taille pour la région. Dans cette optique, la région nécessite un leadership métropolitain mobilisant, qui saura susciter l'adhésion et la participation à un projet collectif orienté sur le succès de l'agglomération.

Soulignons au passage que la création des nouvelles villes de Montréal et de Longueuil est venu modifier substantiellement l'équilibre politique du territoire et que le succès de leur mise en place représente lui-même un enjeu stratégique prioritaire pour l'ensemble métropolitain. Les orientations privilégiées par les composantes que sont Montréal, Longueuil et Laval seront des plus déterminantes dans le développement de cette nouvelle culture de gouvernance métropolitaine, de même que celles mises de l'avant par le Gouvernement du Québec.

Doter la région métropolitaine de Montréal d'une vision mobilisatrice

Depuis plusieurs années, les régions métropolitaines d'Atlanta, Toronto, Vancouver, Chicago, Saint-Paul/Minneapolis, Portland et bon nombre d'autres disposent d'une vision métropolitaine et d'un plan stratégique de développement. En 2002, la région métropolitaine de Montréal est toujours dans l'attente d'une vision intégrée de son développement économique, social et environnemental.

À cet égard, on doit se réjouir de l'obligation créée par la loi à la CMM de produire un tel plan stratégique de développement. Celui-ci permettra de corriger, d'ici quelques mois, cette carence majeure et par-là, de réduire l'écart par rapport à d'autres régions concurrentes qui se sont déjà dotées d'une telle vision.

Un nouveau partenariat entre le gouvernement et la région métropolitaine de Montréal

Les orientations que le Gouvernement va privilégier dans le cadre du présent exercice de réflexion seront des plus déterminantes sur la capacité d'amélioration du mode actuel de gouvernance et, inéluctablement, sur la performance de la région métropolitaine de Montréal à court et à long terme.

Aussi significative fut-elle, l'évolution de la gouvernance métropolitaine depuis 1992 s'est particulièrement manifestée au niveau des instances locales et régionales et n'a pas entraîné, dans la foulée de ses réformes, une révision profonde du rôle de l'État et de son mode d'organisation. Les résultats de plusieurs études confirment pourtant qu'une telle transformation ou adaptation des rôles s'impose et accompagne la nouvelle réalité de gestion des régions métropolitaines.

L'un des auteurs fort réputés pour son analyse des nations, Michael E. Porter écrivait dans le Harvard Business Review en 1998 :

« Paradoxically, the enduring competitive advantages in a global economy lie in local things - knowledge, relationships, and motivation that distant rivals cannot match ».

Lors d'une conférence internationale à Los Angeles en 1999, Porter ajoutait : « plus vous pensez en termes de micro-économie, d'innovation, de grappes et d'intégration des politiques économiques et sociales, plus les villes-régions émergent comme une unité importante ».

Même si l'emphase est mise sur ce niveau géographique, Porter souligne bien que cela ne rend pas obsolètes les autres niveaux, dont la pertinence demeure.

Dans les principes de gouvernance qu'elle suggère à ses pays membres, l'OCDE va dans le même sens : « la capacité d'adaptation et de modernisation des autorités centrales est un facteur essentiel de progrès dans l'art de gouverner les grandes métropoles ». « La décentralisation, la déconcentration des responsabilités, les transferts de compétences et la privatisation que sous-tend la nouvelle gouvernance métropolitaine obligent à réévaluer les missions des pouvoirs publics à l'échelon national, régional et local ».¹³¹

¹³¹ OCDE, Mieux vivre dans la ville, Le rôle de la gouvernance métropolitaine, 2001.

Ceci explique les initiatives de plus en plus nombreuses, notamment aux États-Unis, afin de revoir en profondeur les rôles de l'État et des instances locales pour mieux appuyer l'efficacité de la gouvernance métropolitaine. Soulignons tout particulièrement l'initiative de l'État de la Californie de créer une commission spéciale, « The new California Dream : Regional Solutions for 21st Century Challenges », afin d'identifier les meilleures stratégies et les réformes nécessaires à tous les paliers et ainsi améliorer l'efficacité de la gouvernance et la performance des régions californiennes. La Commission déposait son rapport en début de 2002: « To regain and sustain the California dream in the years to come, we need a new 21st Century regionalism : better policies, practices, and civic and governmental institutions that are aligned to support essential, and promising regional strategies to produce and sustain world-class communities ».¹³²

Hormis la publication d'un livre vert sur la décentralisation et certaines initiatives plus récentes au niveau des MRC, un véritable débat sur un nouveau partage des pouvoirs et des responsabilités entre le Gouvernement et les instances locales et supra locales ne s'est jamais vraiment engagé. Ce débat s'imposerait aujourd'hui pour doter la région métropolitaine de Montréal du cadre institutionnel, financier et du cadre de gouvernance lui permettant de concurrencer efficacement les autres régions métropolitaines nord-américaines.

La seule révision des modes d'organisation et de fonctionnement de l'appareil gouvernemental contribuerait à moderniser le cadre institutionnel métropolitain et donnerait incontestablement le signal que l'heure est venue d'adapter « nos façon de penser, d'agir et de faire » sur le territoire de la RMM. Une large part de la complexité du cadre institutionnel interpelle directement les modes d'organisation et de fonctionnement du Gouvernement.

Voici quelques exemples pour illustrer le propos.

Si aujourd'hui l'agglomération de Montréal est un « territoire reconnu », il n'en demeure pas moins un territoire toujours fortement fragmenté. Le territoire de la CMM chevauche cinq régions administratives. Qui plus est, certaines MRC n'ont qu'une partie de leurs limites territoriales et conséquemment de leurs municipalités membres du territoire métropolitain. Selon les objets de compétences, les instances locales et supra locales sur le territoire de la CMM doivent s'adresser à de multiples instances répondantes, dont notamment le Ministère des régions, le MAMM, la CMM, la MRC.

Un tel mode d'organisation et de fonctionnement ne reconnaît ni la nature intégrale de la ville-région, ni la spécificité de la région métropolitaine de Montréal et son rôle moteur dans le développement économique de l'ensemble du Québec. Loin d'encourager l'équité, les aspirations communes et le sentiment d'appartenance à la ville-région, cette fragmentation des territoires, des pouvoirs et des services conduit inévitablement à une absence de vision métropolitaine, à des chevauchements et des doublons. Finalement, cette même fragmentation constitue un frein sérieux à l'efficacité et au développement d'une culture de gouvernance à l'échelle du Grand Montréal.

En prévision de l'élaboration du premier cadre d'aménagement métropolitain, le Gouvernement déposait à la CMM son document sur les grandes orientations gouvernementales afférentes à la région métropolitaine. Ce document a le mérite de regrouper et d'intégrer les orientations de tous les ministères sectoriels, ce qui marque un progrès appréciable par rapport aux orientations que transmettait traditionnellement le MAMM aux instances locales et supra locales.

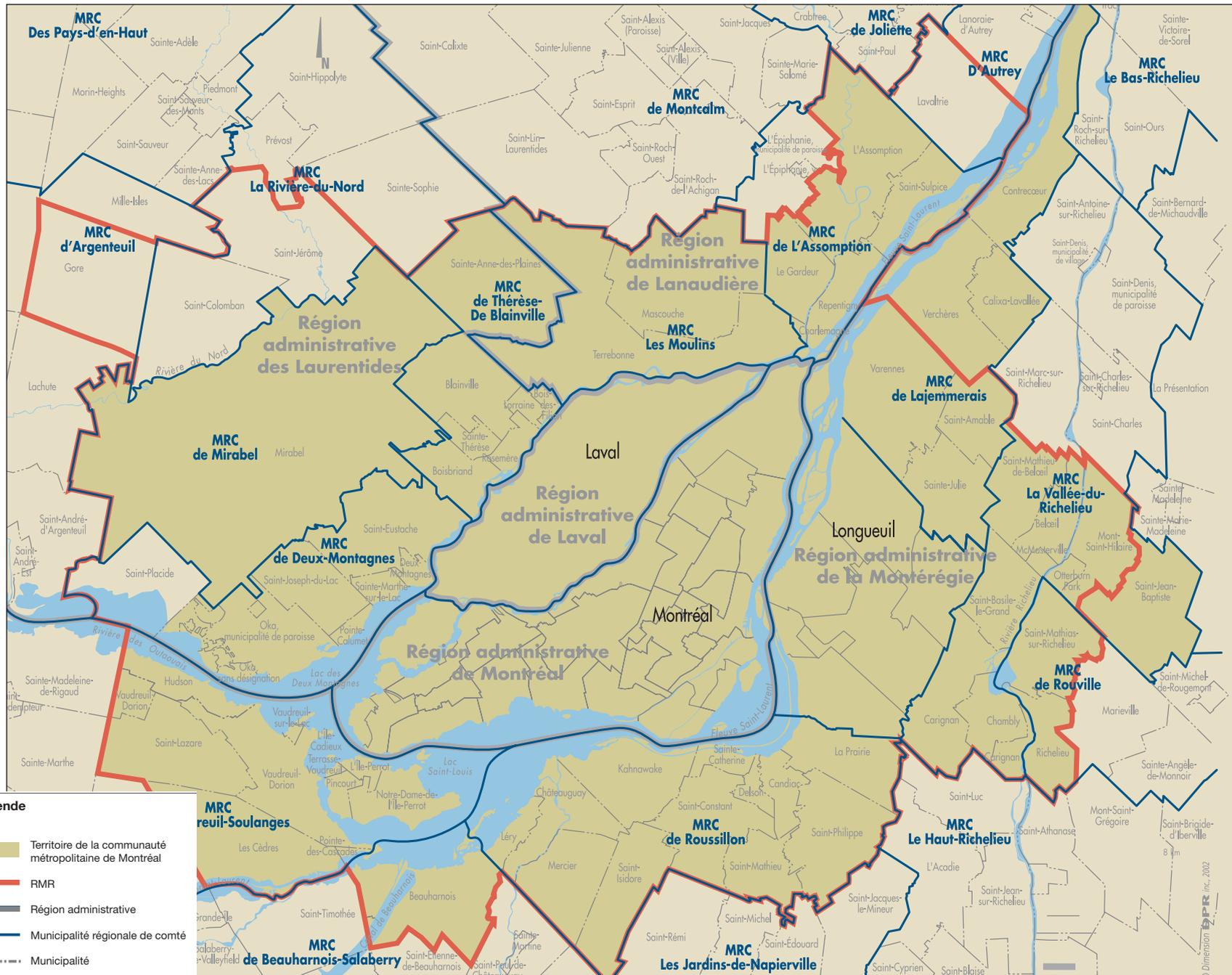
Ces orientations ne constituent pas pour autant un engagement gouvernemental à aligner ses politiques, ses programmes et ses investissements aux besoins et aux priorités de la région tels qu'il seront établis par le Conseil de la CMM. La région de Lyon en France de même que plusieurs autres régions métropolitaines européennes se sont aujourd'hui dotées de « Plan de mandat » et ont procédé, avec leurs gouvernements supérieurs, à la signature d'un contrat d'agglomération afin de confirmer leurs engagements, leurs devoirs et obligations respectifs.

De façon prioritaire, le Gouvernement du Québec doit demeurer cohérent aux objectifs qu'il poursuivait par la mise en place de la CMM et prendre part active à la détermination d'un mode innovant de gouvernance de la région métropolitaine de Montréal. La négociation de nouveaux arrangements politiques, administratifs, économiques et fiscaux entre le Gouvernement et la région métropolitaine s'impose comme une condition et un facteur clé du succès de la Communauté métropolitaine de Montréal. Il y a ici une obligation collective de résultat.

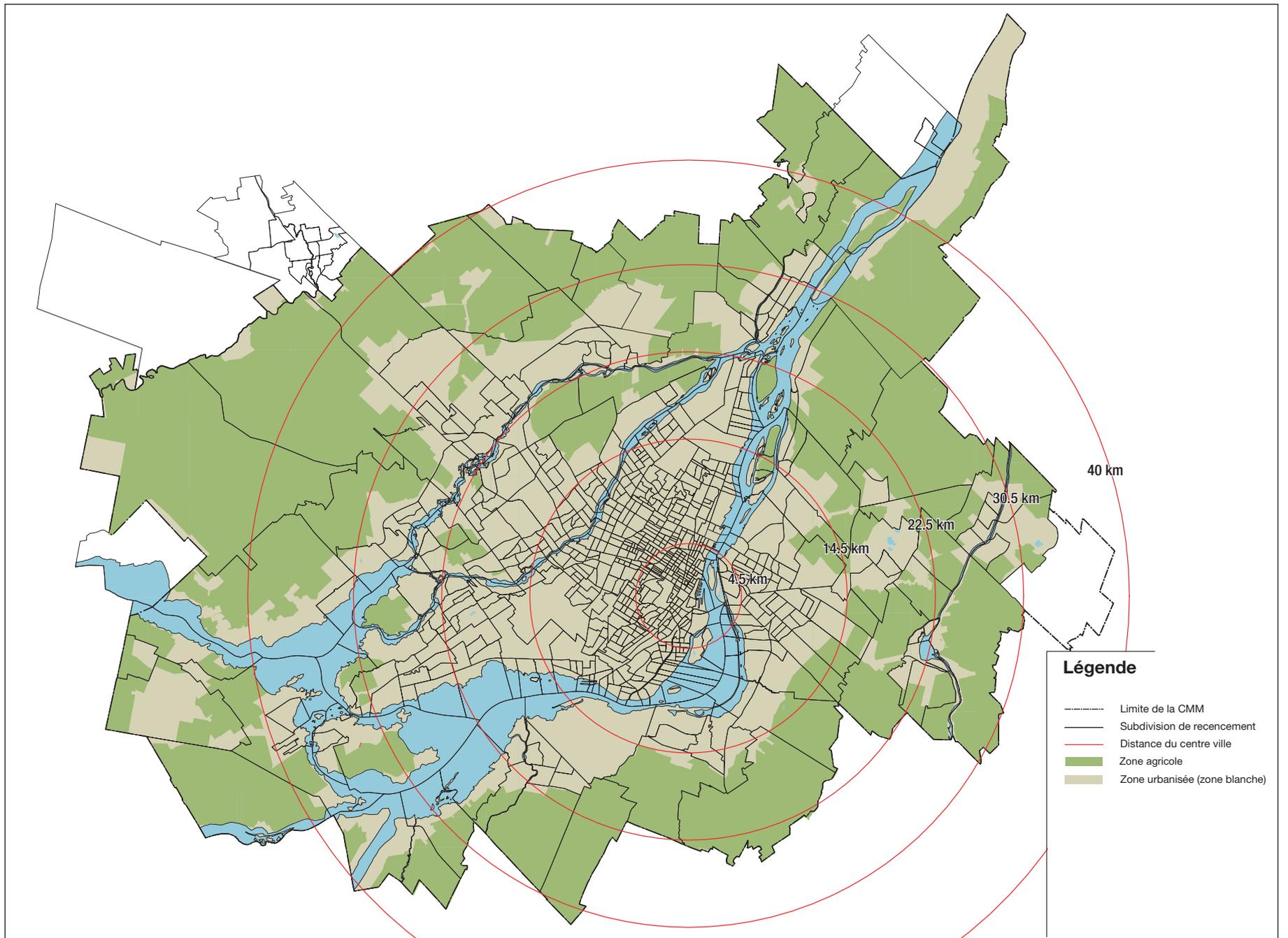
L'établissement d'un nouveau partenariat entre le gouvernement, la CMM et ses municipalités membres de même qu'une révision du rôle de l'état et de son mode d'organisation sous-tendent plusieurs autres réformes majeures qui vont dicter, pour l'avenir, la nature des autres changements structurels ou institutionnels souhaités et souhaitables.

¹³² Commission on Regionalism. L'édition du California Institute For County Management Perspectives de février 2002 présente un excellent sommaire exécutif des recommandations de la Commission (www.cicg.org)

Carte des limites administratives des municipalités de la CMM



Territoire agricole



Source : Statistique Canada. 1996

Communauté métropolitaine de Montréal
1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400, Montréal (Québec) H3A 3L6

 514-350-2550  514-350-2599

ISBN : 2-923013-00-x