

*Les cahiers de
l'Institut économique
de Montréal*

Wendell Cox

Transport et logement à Montréal

Comment le développement de la banlieue rend la métropole plus compétitive

Juillet 2006



Wendell Cox

Transport et logement à Montréal

Comment le développement de la banlieue rend la métropole plus compétitive

Les Cahiers de recherche de l'Institut économique de Montréal

•

Juillet 2006



6708, rue Saint-Hubert
Montréal (Québec)
Canada H2S 2M6
Téléphone : (514) 273-0969
Télécopieur : (514) 273-2581
Site Web : www.iedm.org

Président du conseil : Adrien D. Pouliot
Présidente par intérim : Tasha Kheiriddin

L'Institut économique de Montréal (IEDM) est un institut de recherche et d'éducation indépendant, non partisan et sans but lucratif. Il œuvre à la promotion de l'approche économique dans l'étude des politiques publiques.

Fruit de l'initiative commune d'entrepreneurs, d'universitaires et d'économistes de Montréal, l'IEDM ne reçoit aucun financement public.

Les dons permettant à l'IEDM de poursuivre ses activités sont déductibles de l'impôt sur le revenu au Québec et au Canada. L'Institut jouit en effet du statut d'organisme de bienfaisance au sens de la loi et peut donc émettre des reçus pour fins d'impôt.

Abonnement annuel aux Cahiers de recherche de l'Institut économique de Montréal : 98 \$.

Les opinions de l'auteur de la présente étude ne représentent pas nécessairement celles de l'Institut économique de Montréal ou des membres de son conseil d'administration.

La publication de la présente étude n'implique aucunement que l'Institut économique de Montréal ou les membres de son conseil d'administration souhaitent l'adoption ou le rejet d'un projet de loi, quel qu'il soit.

Coordination de la production : MB Conseil
Couverture, photos de couverture, maquette et mise en page : Guy Verville

© 2006 Institut économique de Montréal

ISBN 2-922687-18-X

Dépôt légal : 2^e trimestre 2006
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque et Archives Canada

Imprimé au Canada

Table des matières

Résumé	5
INTRODUCTION	7
1. LE DÉVELOPPEMENT DE LA BANLIEUE ET SES DÉTRACTEURS.....	10
<i>Plaidoyer pour la compétitivité</i>	10
<i>Combattre l'« étalement urbain »</i>	12
<i>Réduire l'émission de gaz à effet de serre</i>	13
<i>Assurer l'équilibre entre les emplois et les logements</i>	14
<i>Remplacer l'utilisation de l'automobile par le transport en commun</i>	15
<i>Construire des routes : la demande est réprimée et non induite</i>	16
<i>Et si la banlieue ne s'était jamais développée ?</i>	16
2. PROPRIÉTÉ IMMOBILIÈRE ET ACCESSIBILITÉ DU LOGEMENT	18
<i>Les mesures qui influencent l'accessibilité du logement</i>	18
<i>L'accessibilité du logement à Montréal</i>	20
<i>Compétitivité du marché immobilier : les perspectives d'avenir de Montréal</i>	21
3. MOBILITÉ ET TRANSPORT	23
<i>Encombrement de la circulation et rationnement du territoire</i>	23
<i>La mobilité à Montréal</i>	24
<i>Les mesures qui influencent la mobilité</i>	28
<i>La question des ponts</i>	28
<i>Planifier pour devenir plus compétitifs</i>	29
CONCLUSION	30
ANNEXE	
Abréviations employées dans les Figures 11, 12, 17 et 18	31
Biographie	32

Transport et logement à Montréal

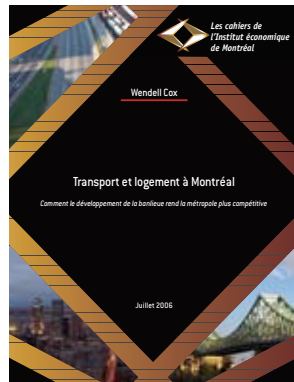
Comment le développement de la banlieue rend la métropole plus compétitive

Résumé

Montréal n'est généralement pas considérée comme une des régions urbaines les plus compétitives à l'échelle mondiale. Par exemple, un rapport de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a attribué le 44^e rang à Montréal, parmi 65 grandes régions métropolitaines, en regard de son PIB réel par habitant. Toutefois, ceci est en train de changer. La supériorité des infrastructures de transport et des politiques d'aménagement du territoire de Montréal lui donne un nouvel avantage par rapport à ses concurrents qui ont pris un « mauvais tournant ».

Il existe une importante relation entre le développement de la banlieue (appelé péjorativement « étalement urbain »), l'utilisation de l'automobile et la forte croissance économique qui est survenue dans les pays développés depuis la Seconde Guerre mondiale. Des millions de ménages canadiens ont pu cesser d'être locataires et commencer à contribuer à leur avoir net grâce aux maisons moins coûteuses bâties sur les terrains plus abordables de la périphérie urbaine. En pouvant se déplacer n'importe où dans la région métropolitaine à l'intérieur d'un délai relativement court, les gens ont pu profiter d'un éventail beaucoup plus large d'occasions d'emploi et de magasinage qu'en se déplaçant en transport en commun. En bref, un monde où une région de Montréal sans voitures ou sans banlieues seraient bien moins prospères.

Malgré cela, de puissants groupes de pression ont vu le jour afin de contester autant le développement de la banlieue que l'automobile. La plus grande partie de leur critique est tout simplement erronée. Le développement de la banlieue ne pose aucune menace à l'agriculture; en réalité, l'étendue géographique des régions urbaines ne constitue qu'une fraction des terres qui ont été abandonnées suite aux améliorations de la productivité agricole. La faible densité des banlieues n'augmente pas l'encombrement de la



circulation ou la pollution de l'air, mais les diluent. La planification urbaine ne peut pas réussir à établir un « équilibre entre les emplois et les logements » permettant de minimiser la distance des trajets jusqu'au travail, puisque la proximité du lieu de travail n'est pas le critère principal que les gens considèrent lorsqu'ils choisissent où habiter. Il n'existe pratiquement aucun espoir de convertir une part importante d'automobilistes au transport en commun,

pour la simple raison qu'un transport en commun concurrentiel n'est pas disponible pour la majorité des trajets et qu'un tel système ne peut pas être offert à un prix raisonnable pour la société.

Un des avantages naissants de Montréal est l'accessibilité de son logement. L'indice employé pour mesurer cette accessibilité est le « multiplicateur médian », qui est le résultat du prix médian des maisons divisé par le revenu médian des ménages. On estime que le multiplicateur médian de Montréal se situe à 3,5, en dessous de celui de Toronto (4,4) et de Vancouver (6,6), ce qui indique que le logement montréalais est généralement plus abordable.

Historiquement, les multiplicateurs médians se situaient à 3,0 ou moins, et restent à ce niveau à Québec, à Edmonton, à Winnipeg et dans plusieurs régions urbaines américaines. Toutefois, dans certains endroits aux États-Unis, l'accessibilité du logement s'est détériorée significativement au cours des dernières années. Les multiplicateurs médians les plus élevés se situent au-dessus de 10,0 (Los Angeles, San Diego et Honolulu). Les régions métropolitaines ayant adopté des restrictions sévères à l'utilisation du territoire ont subi une hausse de leur multiplicateur médian cinq fois supérieure, de 1995 à 2005, à celle des endroits n'ayant pas adopté de telles mesures.

Ces différences énormes dans le prix des maisons par rapport aux revenus ne peuvent pas être expliquées par des facteurs nationaux reliés au marché immobilier ou à la démographie. Sans

exception, les régions urbaines possédant les multiplicateurs médians les plus élevés se caractérisent par des pénuries de terrains qui découlent presque toutes de politiques publiques. Dans la plupart des cas, la rareté de terrains est provoquée par des mesures anti-banlieues, qui restreignent la disponibilité de terrains propices au développement immobilier. Cela entraîne une augmentation du coût des terrains, qui rend les maisons plus dispendieuses par rapport aux revenus.

La région de Montréal n'a pas adopté les mesures anti-banlieues qui ont tant contribué à détruire l'accessibilité du logement dans plusieurs régions métropolitaines. Toronto (la concurrente principale de Montréal), au contraire, met en œuvre certaines des mesures de rationnement du territoire les plus radicales et il est à prévoir que son multiplicateur médian augmentera substantiellement à l'avenir. Il existe déjà plusieurs indices qui démontrent que les marchés immobiliers les moins abordables des États-Unis subissent des pertes de population significatives à cause d'une migration intérieure vers d'autres régions urbaines où le logement est plus abordable. Tout ceci rend Montréal plus attrayante autant pour les entreprises que pour les ménages qui souhaitent devenir propriétaires de leur propre résidence.

Les mesures anti-banlieues exigent généralement de limiter sérieusement la construction de routes, ce qui encombre inévitablement la circulation. De plus, la densification réclamée par les mesures anti-banlieues augmente l'encombrement de la circulation et la pollution de l'air. Les données internationales indiquent que les régions urbaines ayant une densité de population moins élevée ont une circulation plus fluide.

Montréal possède un système de transport hautement concurrentiel. La région urbaine de Montréal possède la plus haute densité autoroutière (km d'autoroutes/km² de superficie urbaine) parmi toutes les régions urbaines de plus d'un million d'habitants au Canada, aux États-Unis, en Australie et en Nouvelle-Zélande. De plus, Montréal se classe sixième sur le plan de la densité autoroutière parmi les 30 régions urbaines de plus de 3 millions d'habitants des pays développés.

Néanmoins, des améliorations substantielles au système autoroutier s'avèrent nécessaires. Les plus importantes seraient d'offrir une alternative au boulevard Métropolitain pour contourner l'île ainsi que d'augmenter la capacité des ponts. Transports Québec a adopté un plan qui résultera en des améliorations significatives de la mobilité, incluant une autoroute de contournement par la Rive-Sud. Ces améliorations vont probablement aider à la compétitivité de Montréal, alors que d'autres régions urbaines mettent en place des mesures improductives qui ne pourront que détériorer leur système de transport.

Le transport en commun est également important, principalement pour se rendre au quartier des affaires et au centre de la ville de Montréal. Les avantages du transport en commun découlent de la concentration élevée des emplois dans le quartier des affaires, un phénomène qui n'existe tout simplement pas ailleurs dans la région. De nouveaux investissements en transport en commun devraient être entrepris là où ils réduiront les délais de déplacement à un coût moindre pour le gouvernement que les solutions de rechange. Toutefois, le transport en commun n'a pratiquement aucune chance de réduire l'utilisation de l'automobile ou d'attirer une part substantielle de la demande de transport pour la grande majorité des déplacements qui ne débutent ni ne se terminent dans le centre montréalais. À Montréal, comme dans pratiquement toutes les régions urbaines des pays développés, la plupart sinon la totalité de la croissance de la demande de transport va continuer de préférer l'automobile. Ainsi, le choix n'est pas entre le transport en commun et les routes, mais plutôt entre plus ou moins d'encombrement de la circulation. Le choix est également entre plus ou moins de croissance économique.

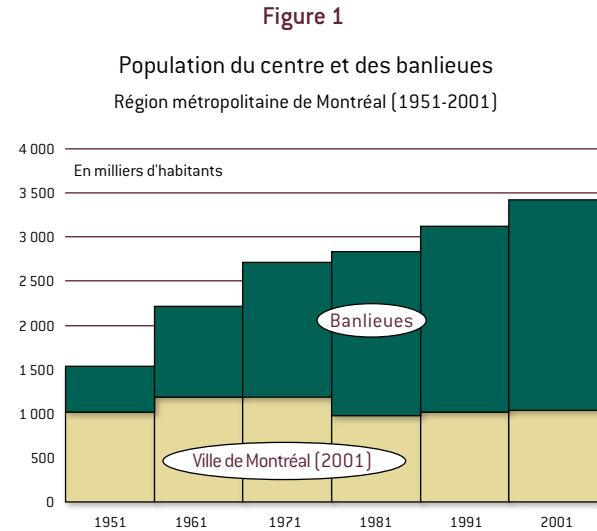
Alors que d'autres régions urbaines mettent en place des mesures qui restreignent la mobilité et augmentent le prix des logements, la position concurrentielle de Montréal ira sûrement en s'améliorant. Montréal se trouve sur la bonne voie et peut envisager un avenir plus brillant.

INTRODUCTION

Une importante étude a récemment affirmé que Montréal n'était pas très compétitive au niveau international. L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), qui est probablement la plus importante organisation internationale d'analyse économique, est arrivée à cette conclusion dans un rapport publié en 2004¹. Ce rapport a attribué le 44^e rang à la Région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal, parmi les 65 plus grandes régions métropolitaines de l'OCDE², en regard de son PIB réel par habitant. L'OCDE cite la faible productivité et l'offre insuffisante de travailleurs qualifiés comme raisons principales expliquant la décevante position de Montréal. Les deux autres RMR canadiennes examinées dans le rapport furent Toronto, qui s'est classée 30^e, et Vancouver, qui s'est classée 38^e.

Malgré cela, l'analyse de l'OCDE mentionne aussi des facteurs positifs, particulièrement dans le domaine des technologies de l'information. Dans l'ensemble, les régions métropolitaines les plus concurrentielles sont celles de Boston, San Francisco et Seattle, qui ont longtemps été des chefs de file en technologies de l'information. L'OCDE note que Montréal s'est hissée au cinquième rang au chapitre des technologies de l'information, parmi treize grandes régions métropolitaines nord-américaines³.

Montréal possède d'autres avantages qui lui confèrent une place de choix en prévision des défis compétitifs de l'avenir. La région métropolitaine peut se vanter d'avoir un marché immobilier très abordable et un des meilleurs systèmes de transport au monde (routes et transport en commun). Ces deux facteurs n'ont pas été inclus dans l'analyse de l'OCDE. Néanmoins, l'accessibilité du logement et le transport sont des aspects cruciaux de la compétitivité économique. Ces questions ne peuvent être traitées sans aborder le phénomène du « développement de la banlieue » ou de l'« étalement urbain », une tendance datant de plusieurs



Source : Calculs de l'auteur à partir de données de Statistique Canada [Ville de Montréal désigne les frontières de 2001, avant les fusions municipales].

siècles, mais qui a été accélérée par la croissance de la mobilité personnelle motorisée, au moyen de l'automobile.

Montréal, comme pratiquement toutes les régions urbaines développées du monde, s'est décentralisée et continue de le faire. Elle est la deuxième RMR⁴ canadienne, avec une population estimée à 3,6 millions d'habitants en 2005. Environ la moitié de ceux-ci vivent sur l'île de Montréal, et la plupart d'entre eux dans la Ville de Montréal. Cette dernière, avant les fusions municipales de 2001, comprenait environ 1 040 000 résidents, en hausse de 2 % depuis 1951, mais en baisse de 15 % depuis le sommet de 1 222 000 résidents en 1966. Depuis 1951, les banlieues (c'est-à-dire les municipalités en dehors de la Ville de Montréal telle qu'elle était constituée en 2001) ont ajouté plus de 1,8 million de résidents, ce qui représente 99 % de la croissance de la RMR (voir Figure 1)⁵. Cette tendance est conforme à celles observées dans les régions métropolitaines canadiennes et dans celles du reste des pays développés. Environ 90 % de la croissance urbaine des dernières décennies a été

1. Organisation de coopération et de développement économiques, *Examens territoriaux de l'OCDE (Montréal, Canada)*, février 2004, disponible à http://www.oecd.org/document/49/0,2340,fr_2649_37429_29512908_1_1_1_37429,00.html.

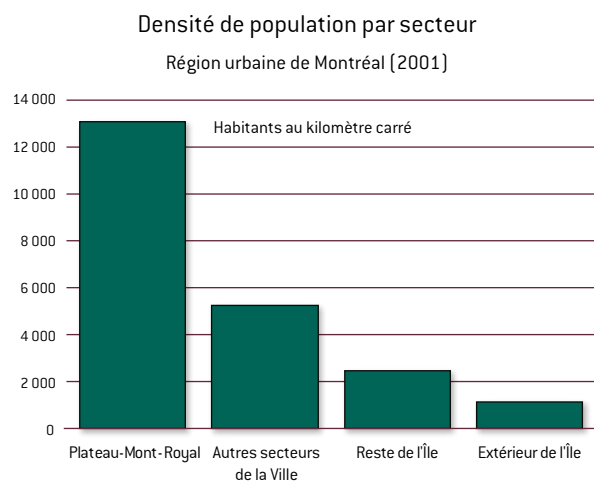
2. L'OCDE comprend le Canada, les États-Unis, l'Europe occidentale, certains pays d'Europe orientale, le Japon, la Turquie, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Corée du Sud et le Mexique.

3. Plusieurs des régions métropolitaines qui se classent au-dessus de Montréal (comme Washington, Paris, Londres, Rome et Madrid) sont des capitales nationales, qui ont tendance à avoir des produits intérieurs bruts par habitant plus élevés, en partie à cause de la part dominante des emplois de nature gouvernementale, qui se caractérisent généralement par des salaires et des avantages sociaux plus généreux.

4. Une *région métropolitaine* est une région considérée du point de vue du marché du travail. Une *région urbaine* représente l'aire d'urbanisation continue à l'intérieur d'une région métropolitaine. En 2001, la région urbaine avait une population de 3,2 millions d'habitants répartie sur 1 738 km² (les données sur les régions urbaines sont seulement disponibles pour les années des recensements).

5. Des ajouts mineurs ont été effectués aux frontières de la Ville de Montréal de 1951 à 2001.

Figure 2



Source : Estimations de l'auteur à partir de données de Statistique Canada et de la Ville de Montréal.

observée dans les banlieues, et ce tant au Canada qu'aux États-Unis, en Europe occidentale et au Japon.

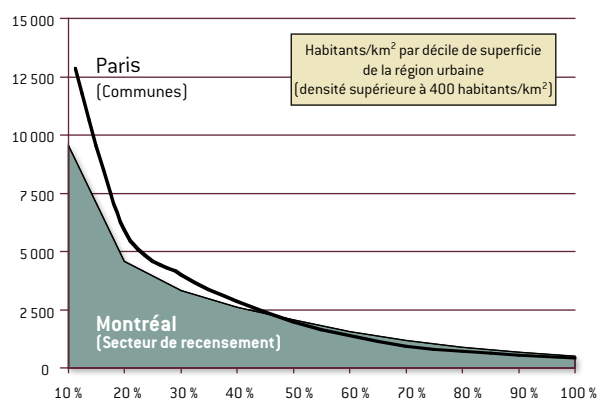
Les densités de population urbaine les plus élevées se trouvent dans les arrondissements centraux de Montréal. L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal contenait 13 100 personnes au km² en 2001. Toutefois, la densité de la population chute brusquement ailleurs. Le deuxième arrondissement le plus peuplé a une densité 30 % moins élevée. Le reste de la ville, avant les fusions, avait une densité de 5 300 habitants/km², diminuant davantage jusqu'à 2 500 habitants/km² dans le reste de l'île et à 1 100 habitants/km² dans la région urbaine à l'extérieur de l'île (voir Figure 2). Dans l'ensemble, la région urbaine de Montréal avait une densité de 1 851 habitants/km².

Montréal présente un profil typique, parmi les régions urbaines des pays développés, sur le plan de sa densité de population. Le 10 % de territoire le plus densément peuplé contient environ 9 500 personnes/km² (voir Figure 3). La densité du 80 % de territoire urbain le moins peuplé est pratiquement la même que le 80 % de territoire le moins peuplé dans la région urbaine de Paris. Ceci illustre le fait que le développement de la banlieue à faible densité est la règle, plutôt que l'exception, dans les régions urbaines des pays développés.

De même, la croissance du marché du travail a été concentrée dans les banlieues. De 1987 à 2003, près de 85 % des nouveaux emplois ont été créés en dehors de l'île de Montréal (voir Figure 4). Tous les nouveaux emplois de l'île ont été créés au centre-ville. Ces chiffres suivent la tendance internationale. Le centre-ville demeure de loin le bassin d'emplois le plus grand et le plus concentré, avec plus de 250 000 emplois dans une région de quelques kilomètres carrés seulement. Les centres-villes contiennent généralement moins de 25 % des emplois métropolitains et leur part dans le marché

Figure 3

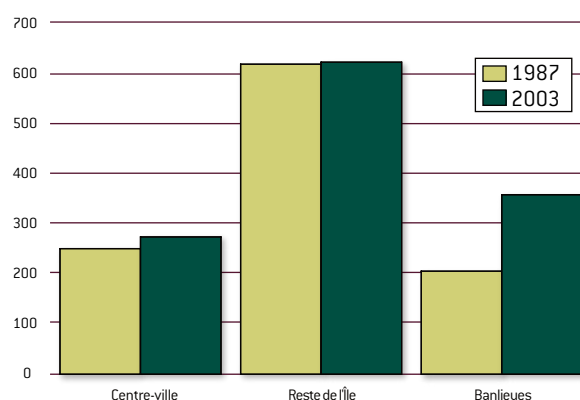
Profil de densité de population en région urbaine
Montréal (2001) et Paris (1999)



Source : Calculs de l'auteur à partir de données de Statistique Canada et de l'INSEE (France).

Figure 4

Tendance dans le marché du travail
En milliers d'emplois (1987-2003)



Source : Calculs de l'auteur à partir de données figurant dans Daniel Bergeron et Kim McDonough, *Constat sur la mobilité des personnes dans la grande région de Montréal. Faits saillants révélés par l'enquête Origine-Destination 2003*, avril 2005, disponible à <http://www.amt.qc.ca/corpo/presentations.asp>.

du travail va en diminuant. Par exemple, une base de données internationale indique que les centres-villes ont attiré seulement 4 % des nouveaux emplois créés au sein des régions urbaines dans les dernières décennies⁶.

La relation entre une plus grande prospérité, le développement de la banlieue et l'utilisation de l'automobile n'est pas universellement reconnue. Montréal se trouve à la croisée des chemins et risque de perdre ses avantages s'ils ne sont pas correctement compris. Une

6. *International Central Business District Market Share Trends*, disponible à <http://www.demographia.com/db-intlcbd-trend.htm> (Demographia est un site web de Wendell Cox Consultancy).

pression se fait sentir afin d'adopter des mesures qui menacent l'accessibilité du logement et d'investir dans des solutions de transport qui vont coûter très cher tout en apportant très peu d'améliorations.

La première partie de cette étude défend la cause de la compétitivité en expliquant les avantages du développement de la banlieue et en répondant à ses détracteurs. La deuxième partie traite de la question de l'accession à la propriété immobilière et de l'accessibilité du logement, plaçant Montréal en perspective en la comparant avec d'autres centres métropolitains. La troisième partie est consacrée à la mobilité et au transport et traite des infrastructures routières montréalaises⁷.

7. Le terme «route» (*highway*) tel qu'utilisé dans le présent document désigne autant les autoroutes que les artères principales. Une autoroute est complètement dénivelée et ne possède aucune circulation transversale ni aucun feu de circulation. Les autoroutes sont aussi connues en anglais sous les termes *expressway*, *freeway* (États-Unis) ou *motorway* (Grande-Bretagne et Australie). Elles peuvent comprendre ou non des postes de péage. Les artères principales sont toutes les autres routes principales, qui ont de la circulation transversale et des feux de circulation.

1. LE DÉVELOPPEMENT DE LA BANLIEUE ET SES DÉTRACTEURS

Plaidoyer pour la compétitivité

Les tendances modernes que sont le développement de la banlieue et l'utilisation de l'automobile ont été liées à une croissance incroyable des revenus dans les pays développés. Parallèlement, il y a eu un déplacement sans précédent de la population, au Canada et ailleurs, des petites villes et des régions rurales vers les grandes régions métropolitaines.

On pourrait croire que la société prospère d'aujourd'hui existe depuis plusieurs générations, mais la richesse des nations développées, qu'on parle du Canada, des États-Unis, du Japon ou de l'Europe occidentale, est de facture relativement récente.

Il n'y a pas si longtemps, le revenu canadien moyen se trouvait au même niveau ou en dessous du niveau de revenu considéré faible selon les normes contemporaines. Par exemple, au début de la Seconde Guerre mondiale (1940), le revenu par habitant (ajusté pour tenir compte de l'inflation) était environ 20 % en dessous du seuil de faible revenu en 2000 (c'est-à-dire, environ 8 100 \$)⁸. Depuis cette époque, le revenu moyen s'est multiplié par plus de quatre. Une escalade semblable des revenus a eu lieu partout dans les pays développés.

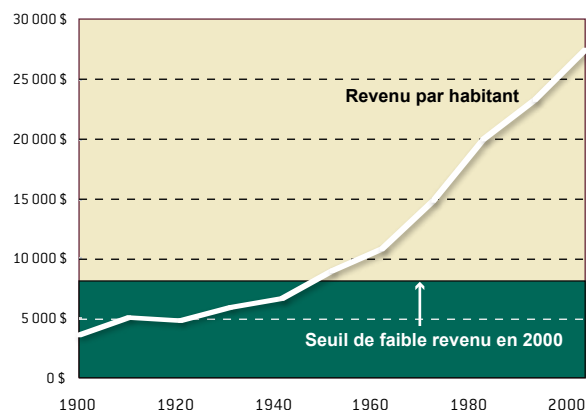
En 2000, le revenu personnel par habitant au Canada était de près de 27 400 \$ (voir Figure 5)⁹. Cela constituait près de 3,5 fois le seuil de faible revenu.

De multiples facteurs ont contribué à ce progrès économique. Un des plus importants est la société de marché relativement libérale qui s'est développée et qui opère dans les pays développés. Cette relation transparaît clairement dans les études de l'Institut Fraser et de la Heritage Foundation¹⁰. Les avancées technologiques ont également été importantes de ce point de vue, particulièrement dans les domaines du transport et des télécommunications.

La croissance urbaine est un autre facteur important dans la hausse des revenus. De nos jours, les grandes régions métropolitaines sont plus peuplées

Figure 5

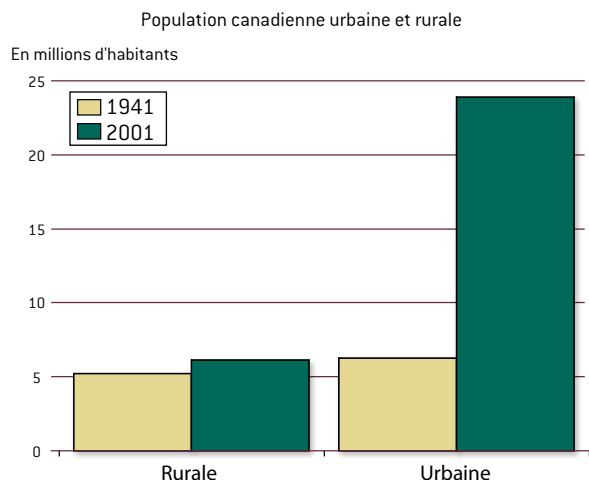
La prospérité, un phénomène récent
Revenu personnel par habitant (1900-2000)



Source : Calculs de l'auteur à partir de données de Statistique Canada.

Figure 6

Croissance démographique (1941-2001)



Source : Calculs de l'auteur à partir de données de Statistique Canada.

que jamais. Par exemple, en 1950, Montréal était la seule RMR canadienne avec plus d'un million d'habitants. Aujourd'hui, six régions contiennent une telle population (Montréal, Toronto, Vancouver, Ottawa-Gatineau, Calgary et Edmonton). Ces RMR ont attiré des gens des régions rurales et des petites villes à cause de leurs perspectives économiques plus favorables. Malgré cela, l'agriculture continue de dominer l'utilisation du territoire au Canada et au Québec. En 2001, l'agriculture accaparait 82 % de la totalité du territoire urbain et agricole de la province¹¹.

8. Ce chiffre est applicable au membre d'un ménage de trois personnes vivant dans une région urbaine d'une population de 100 000 à 499 999 habitants (avant impôt).

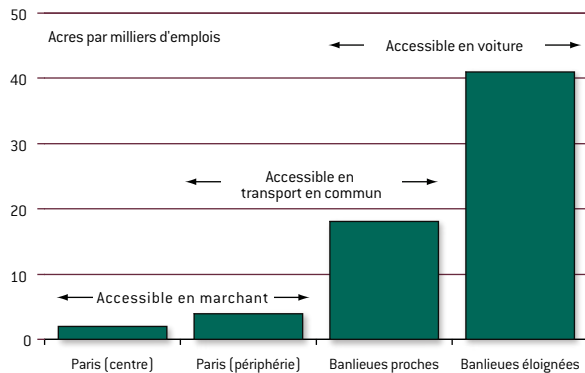
9. Statistique Canada, *Certains indicateurs économiques, comptes économiques provinciaux, données annuelles*, disponible à http://cansim2.statcan.ca/cgi-win/cnsmcgi.exe?Lang=F&Accessible=1&ArrayId=V923&ResultTemplate=CII\SNA___&RootDir=CII&Interactive=1&OutFmt=HTML2D&Array_Retr=1&Dim=-.

10. James Gwartney et Robert Lawson, *Economic Freedom of the World : 2004 Annual Report*, Vancouver, Fraser Institute, 2004; Marc A. Miles, Edwin J. Fuelner et Mary Anastasia O'Grady, *2005 Index of Economic Freedom*, Washington, Heritage Foundation, 2005.

11. Calculs de l'auteur à partir de données de Statistique Canada, disponibles à <http://www40.statcan.ca/lo2/cst01/agrc25f.htm>.

Figure 7

Superficie commerciale par milliers d'emplois
Région de Paris (Île-de-France) (1999)



Source : Calculs de l'auteur à partir de données figurant dans *Commercial Land Use Per Job: Paris Metropolitan Area (Île-de-France) (1999)* disponible à <http://www.demographia.com/db-paris-commml.htm>.

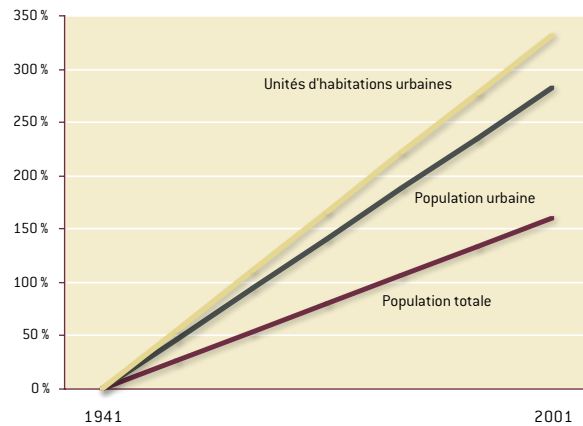
Le développement de la banlieue peut être expliqué de nombreuses façons. La croissance démographique fut un facteur important, mais il est rarement reconnu que pratiquement la totalité de la croissance de la population canadienne depuis 1941 a eu lieu dans les régions urbaines. Par conséquent, celles-ci ont dû accueillir beaucoup plus de nouveaux résidents qu'on aurait pu l'imaginer. En 1941, les régions urbaines comprenaient 54 % de la population. Entre 1941 et 2001, les régions urbaines ont attiré 95 % de la croissance démographique (voir Figure 6).

Parallèlement, la croissance du marché du travail a été considérablement plus rapide que celle de la population. Une des causes majeures fut l'entrée massive des femmes sur le marché du travail. De plus, la nature des nouveaux développements commerciaux était très différente. Les grands bâtiments commerciaux et les usines devinrent plus horizontaux, leur configuration architecturale s'étendant souvent sur un seul étage. Cela rendit les opérations manufacturières et commerciales généralement plus efficaces, ce qui se traduisit par une baisse des prix des produits de consommation. Les structures horizontales nécessitaient des terrains plus vastes, qui étaient disponibles à des prix beaucoup moins élevés dans la campagne environnante que dans le centre de la ville ou même dans les proches banlieues.

Ces développements se produisirent non seulement en Amérique du Nord, mais aussi dans des régions urbaines plus compactes. Par exemple, à Paris, les banlieues éloignées qui se sont développées depuis 1950, orientées vers l'utilisation de l'automobile, connaissent une expansion commerciale qui occupe une superficie par employé deux fois plus grande que dans les proches

Figure 8

Croissance des ménages urbains
(1941-2001)



Source : Calculs de l'auteur à partir de données de Statistique Canada.

banlieues, orientées vers le transport en commun, qui se sont développées en France dans l'ère précédant l'automobile, de 1920 à 1950 (voir Figure 7)¹².

De plus, la taille moyenne des ménages a diminué, rendant nécessaire la construction d'encore plus d'unités d'habitations, qui occupent évidemment plus de terrains. Le nombre de ménages urbains a crû deux fois plus rapidement que la population canadienne (voir Figure 8). Finalement, à mesure que les gens sont devenus mieux nantis, ils ont recherché une qualité de vie supérieure dans les banlieues, avec des maisons et des cours plus spacieuses.

Les logements abordables des banlieues ont attiré plus de gens vers les régions urbaines. À mesure que les banlieues se sont développées au sein des régions urbaines, la proportion de gens propriétaires de leur logement a augmenté, particulièrement dans la périphérie. À Montréal, comme dans d'autres régions urbaines des pays développés, l'accession à la propriété immobilière varie selon l'endroit. Elle est comparative-ment faible dans le centre et élevée dans les banlieues éloignées.

L'accession à la propriété immobilière constitue l'un des principaux mécanismes d'accumulation de la richesse individuelle ou familiale. Il existe une différence fondamentale entre acheter une résidence et payer un loyer. En achetant sa résidence, une famille ajoute à sa richesse. Une partie des paiements mensuels du prêt hypothécaire est utilisée pour réduire le montant dû et devient une partie de l'avoir net du propriétaire. Au contraire, l'argent payé en guise de loyer va entièrement

12. Calculs de l'auteur à partir de données figurant dans *Commercial Land Use Per Job: Paris Metropolitan Area (Île-de-France), 1999*, disponible à <http://www.demographia.com/db-paris-commml.htm>.

au propriétaire du logement et non au ménage qui l'occupe.

Des données de Statistique Canada indiquent qu'un ménage propriétaire d'un logement sans hypothèque aura une valeur nette en moyenne neuf fois supérieure à celle d'un ménage locataire, et quatre fois supérieure à celle d'un ménage propriétaire d'un logement grevé d'une hypothèque. Environ 38 % de la richesse d'un ménage se retrouve dans la valeur nette de sa résidence¹³.

Devenir propriétaire d'un logement élargit et approfondit le niveau de richesse dans une société. La reconnaissance de ce fait a été à la base des politiques publiques visant à rendre la propriété immobilière plus accessible partout dans le monde. Pour que l'économie d'un pays ou d'une région métropolitaine reste en santé, le taux d'accession à la propriété immobilière doit rester élevé et augmenter.

L'automobile a rendu accessibles à la plupart des ménages des régions beaucoup plus étendues. Cela a substantiellement augmenté l'efficacité des régions urbaines en améliorant la correspondance entre les personnes et les emplois, tout en permettant de choisir son lieu de magasinage parmi de nombreux détaillants en concurrence. Avant l'avènement de l'automobile, les gens pouvaient seulement accepter des emplois aux endroits où le transport en commun et la marche pouvaient les amener. Désormais, il est possible de rejoindre presque tous les emplois dans une région urbaine à l'aide d'une automobile. Avant la voiture, les possibilités de magasinage étaient également bien plus limitées. Les clients ne pouvaient choisir qu'entre une petite sélection de magasins et devaient effectuer plus d'allers-retours. La voiture donne la possibilité d'acheter beaucoup plus d'articles lors d'un seul voyage et les clients ne sont plus dépendants du petit « magasin du coin » et des autres détaillants locaux qui vendent à des prix plus élevés.

La mobilité est un facteur important dans la compétitivité des régions métropolitaines. Par exemple, Rémy Prud'homme et Chang-Woon Lee de l'Université de Paris XII ont trouvé qu'un marché du travail plus mobile est lié à une plus grande productivité économique. Leurs travaux démontrent qu'à mesure qu'augmente le nombre d'emplois accessibles dans un certain laps de temps (disons 30 minutes), le rendement économique d'une région urbaine s'améliore par un multiple estimé à 0,18¹⁴. Par exemple, dans une région urbaine aux caractéristiques démographi-

ques semblables à celles de Montréal, un automobiliste (roulant en moyenne à 40 km/h) peut rejoindre environ 950 000 emplois dans un laps de temps de 30 minutes. Si nous pouvions améliorer la vitesse de façon à ce que le travailleur moyen puisse rejoindre 10 % d'emplois de plus (donc 1 045 000 emplois), le rendement économique de la région augmenterait de 1,8 % ($10 \% \times 0,18$).

Nos propres recherches suggèrent un lien entre la mobilité urbaine et la prospérité économique. Une analyse économétrique de données internationales provenant de 99 régions urbaines indique que le PIB par habitant est particulièrement lié avec (1) le niveau de libéralisme économique et (2) la distance de transport annuel (automobile et transport en commun) par habitant en kilomètres. Une relation négative a été trouvée entre le nombre de kilomètres effectués par transport en commun et le PIB par habitant¹⁵.

Malgré cette démonstration de la relation entre la croissance économique et l'utilisation de l'automobile, la littérature urbaniste est remplie de dénonciations du développement de la banlieue et de l'utilisation de l'automobile. Cette littérature considère rarement, sinon jamais, les conséquences économiques des mesures visant à restreindre ces phénomènes. Néanmoins, la relation est claire : les régions urbaines plus concurrentielles ont des taux plus élevés d'accession à la propriété immobilière (associée au développement de la banlieue) et ont une plus grande mobilité.

Les mesures qui suivent constituent un « plaidoyer contre la compétitivité », puisque chacune d'entre elles laisserait la région métropolitaine moins compétitive.

Combattre l'« étalement urbain »

Le développement de la banlieue, appelé péjorativement « étalement urbain », est survenu non seulement au Canada, mais dans toutes les grandes régions urbaines des pays développés. La littérature urbaniste des dernières années se plaît à dénoncer le développement de la banlieue et à proposer des stratégies pour le restreindre. Voici quelques maux qu'on lui reproche ainsi que des réponses à ces mythes¹⁶ :

13. Statistique Canada, *Les avoirs et les dettes des Canadiens : Un aperçu des résultats de l'Enquête sur la sécurité financière*, Ottawa, Ministère de l'Industrie, 2001, disponible à <http://www.statcan.ca/francais/freepub/13-595-XIF/13-595-XIF1999001.pdf>.

14. Rémy Prud'homme and Chang-Woon Lee, « Size, Sprawl, Speed and the Efficiency of Cities », *Urban Studies*, vol. 36, n° 11, 1999, p. 1849.

15. Wendell Cox, *Public Transport Competitiveness : Implications for Emerging Urban Areas*, présentation à la Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains (Congrès XI), Bucarest (Roumanie), 2004, disponible à <http://www.codatu.org/francais/publications/actes/conferences/codatu11/Papers/coxi.pdf>. Le niveau de liberté économique et la distance voyagée par habitant étaient statistiquement significatifs à un niveau de confiance de 99 %. La distance effectuée en transport en commun était significative à un niveau de confiance de 95 %. Les autres variables étudiées n'étaient pas statistiquement significatives (population, densité, prévalence du transport en commun). $R^2 = 0,74$.

16. Ces questions sont traitées plus en détail dans Wendell Cox, *Myths About Urban Growth and the Toronto Greenbelt*, Vancouver, Institut Fraser, 2004, disponible à <http://www.fraserinstitute.ca/admin/books/files/UrbanGrowth&TorontoGreenbelt.pdf>.

- *Perte de terres agricoles.* On accuse la croissance urbaine d'accaparer des portions démesurées des terres agricoles, menaçant ainsi l'offre de nourriture. Pourtant, même après quatre cents ans d'urbanisation, le territoire urbain représente seulement une petite partie de l'utilisation du territoire dans la ceinture agricole canadienne (environ 3 %). Une partie beaucoup plus grande du territoire agricole que ce qui est utilisé actuellement par les régions urbaines a été abandonnée pendant la dernière moitié du siècle.
- *Accaparement d'espace vert.* On prétend que la croissance urbaine accapare de grandes portions d'espace vert. Pourtant, comme mentionné ci-dessus, une agriculture plus productive a retourné beaucoup plus de territoire au statut d'espace vert que ce qui a été réquisitionné pour l'urbanisation (ce qui ne veut pas dire que nous ne devrions pas préserver en quantité raisonnable des territoires sensibles ou uniques du point de vue environnemental).
- *Encombrement de la circulation et pollution de l'air.* On allègue que la croissance urbaine aggrave l'encombrement de la circulation et la pollution de l'air. La réalité est tout autre : l'encombrement de la circulation et la pollution de l'air sont intensifiés par une densité plus élevée et modérés par une densité faible.
- *Coûts plus élevés pour le gouvernement.* Plusieurs études favorisant des mesures anti-étalement indiquent que les coûts sont plus élevés pour le gouvernement dans les banlieues peu peuplées que dans les centres urbains plus peuplés. Aux États-Unis, les données réelles montrent exactement le contraire. Les banlieues plus récentes et moins peuplées ont des dépenses par habitant moins élevées que les centres urbains plus peuplés¹⁷. Patrick Troy, urbaniste et ancien professeur de l'Australian National University, a recensé la littérature « banlieues versus centre urbain » sur laquelle la majorité des politiques australiennes anti-étalement sont fondées et l'a trouvée lacunaire. Il mentionne que ces études incluent des coûts privés, comme les frais que les résidents paient pour des services d'aqueduc et d'égouts, qui ne sont pas du tout des coûts pour le gouvernement. Troy mentionne aussi que quelques études incluait les coûts théoriques engendrés par les

heures de transport additionnelles, qui même s'ils sont exacts, ne peuvent être considérés comme des coûts pour le gouvernement de quelque manière que ce soit¹⁸.

- *Obésité.* Ces dernières années, d'intenses efforts de relations publiques ont accompagné la publication d'études universitaires voulant démontrer que la croissance urbaine est une cause principale d'obésité. On prétend que des densités de population plus faibles et le développement de la banlieue découragent la marche, menant ainsi à une augmentation du poids des résidents. Il existe au moins deux raisons majeures de douter de la relation entre l'étalement urbain et l'obésité. L'ingestion moyenne de nourriture a nettement augmenté pendant la même période où l'obésité s'est répandue. De plus, les réductions massives de la densité de population et de la marche se sont produites avant l'augmentation de l'obésité¹⁹.

Réduire l'émission de gaz à effet de serre

Un argument plus récent contre le développement de la banlieue est le rôle que joue l'utilisation du territoire dans la réduction des gaz à effet de serre (GES). On suppose que, si le développement de la banlieue est limité, les gens vont utiliser davantage le transport en commun et moins leurs voitures, réduisant ainsi l'émission de GES.

La simple mention des émissions de GES peut parfois remplacer toute argumentation. On fournit rarement une analyse plus détaillée. Les chroniqueurs des journaux locaux dénoncent régulièrement toute amélioration routière majeure en supposant que cela aboutira à de plus importantes émissions de GES. En réalité, les voitures jouent un rôle relativement peu important dans les émissions de GES et les mesures locales concernant le transport et l'utilisation du territoire ne peuvent avoir qu'un impact minuscule sur ce plan.

Les voitures et les camions légers (incluant les camionnettes, les véhicules utilitaires sport, les motocyclettes et certaines fourgonnettes) produisent seulement une petite partie des émissions de GES. En 2003,

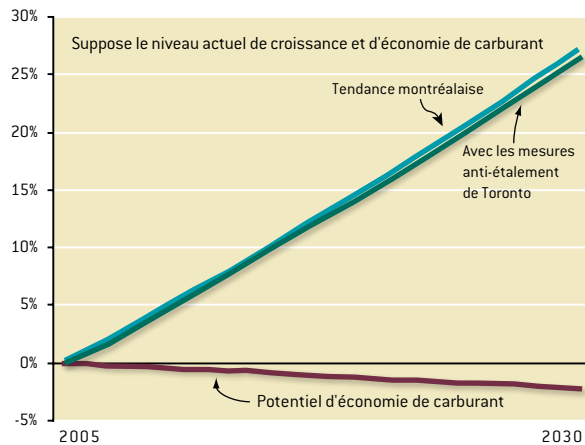
17. Voir Wendell Cox et Joshua Utt, *The Costs of Sprawl Revisited: What the Data Really Show*, Washington, Heritage Foundation, 2004, disponible à <http://www.heritage.org/Research/SmartGrowth/loader.cfm?url=/commonspot/security/getfile.cfm&PageID=65819> et Wendell Cox, *Growth, Economic Development and Government Structure in Pennsylvania*, Enola (PA), Pennsylvania State Association of Township Supervisors, 2005, disponible à http://www.psats.org/local_gov_growth_report.pdf.

18. Patrick N. Troy, *The Perils of Urban Consolidation*, Annandale (Australie), The Federation Press, 1996, p. 55-76.

19. Entre les années 1960-1962 et 1976-1980, le taux d'obésité aux États-Unis a augmenté de 13,3 % à 15,1 %. Entre 1976-1980 et 1988-1994, le même taux a augmenté jusqu'à 23,3 % et en 1999-2000 jusqu'à 30,9 %. Le taux d'augmentation annuel depuis 1976-1980 est quatre fois supérieur au taux entre 1960-1962 et 1976-1980. Selon des données du US Census Bureau, la densité urbaine a décliné de 28 % entre 1960 et 1980 et a augmenté légèrement depuis ce temps. Si le lien entre le développement de la banlieue et l'obésité était authentique, une relation opposée aurait été observée — l'obésité aurait augmenté davantage à mesure que la densité urbaine déclinait. Pour les taux d'obésité, voir <http://www.cdc.gov/nchs/data/has/tables/2002/02huso70.pdf>.

Figure 9

Émissions de gaz à effet de serre
Automobiles et camions légers (2005-2025)



les voitures et les camions légers ont émis seulement 12 % des GES au Canada (93 000 kilotonnes d'équivalent CO₂ de gaz à effet de serre, par comparaison à un total de 740 000 kilotonnes). Si on cessait complètement d'utiliser des voitures et des camions légers dans tout le pays, la réduction des émissions de GES serait à peine suffisante pour remplir la moitié des engagements du Canada en vertu du Protocole de Kyoto²⁰.

De plus, il existe des indices démontrant que les stratégies d'utilisation du territoire ont peu ou aucun effet sur la réduction des émissions de GES. Si nous supposons que l'utilisation des voitures et des camions légers va continuer à augmenter au taux actuel dans la région urbaine montréalaise, les émissions de GES augmenteront de 27 % d'ici 2030²¹. La possibilité de réduire cette quantité d'émissions par des mesures d'utilisation du territoire est assez faible. Un rapport publié par des chercheurs du US Oak Ridge National Laboratory conclut que doubler la densité de population urbaine réduirait les émissions de GES provenant des véhicules personnels d'approximativement 5 %²².

Il est inconcevable qu'une région urbaine double sa densité, car cela signifierait l'abandon de la moitié de la superficie métropolitaine et le déplacement forcé

des résidents évacués des banlieues dans un centre urbain déjà surpeuplé. Au rythme de densification plus modéré visé par les mesures récemment adoptées instaurant une « ceinture verte » à Toronto, il y aurait peu de changements dans les émissions de GES. Si Montréal se densifiait au rythme projeté à Toronto, les émissions de GES augmenteraient de 26,6 % d'ici 2030, un taux à peine différent de celui ne présupant pas une densification²³.

D'un autre côté, le rapport Oak Ridge a conclu que des mesures d'économie de carburant constituent une stratégie efficace pour réduire les émissions de GES des automobiles et des camions légers. Si les estimations de Oak Ridge concernant l'économie de carburant étaient appliquées à Montréal, les émissions de GES provenant des automobiles et des camions légers en 2030 pourraient être inférieures de 2,1 % au niveau actuel et près de 25 % inférieures à la tendance montréalaise et aux projections de densification torontoises (voir Figure 9).

Assurer l'équilibre entre les emplois et les logements

On affirme fréquemment que la demande de transport dans les régions urbaines pourrait être réduite substantiellement en plaçant les emplois plus près des logements. En réalité, les tentatives d'atteindre cet objectif ont constamment échoué.

Au Royaume-Uni, de nouvelles villes « autarciques » (comme Milton Keynes et Stevanage) ont été construites à l'extérieur des banlieues en proposant suffisamment d'emplois pour les nouveaux résidents. Les emplois et les résidents furent au rendez-vous, mais pas les distances de transport réduites. Le recensement de 2001 montre que les résidents des nouvelles villes parcourent, pour se rendre au travail, une distance en moyenne deux fois plus élevée que le diamètre (distance d'un bout à l'autre) des nouvelles villes dans lesquelles ils habitent²⁴. Une grande partie de ces résidents travaillent dans d'autres villes ou dans une région métropolitaine.

L'urbanologue Peter Hall a obtenu des résultats semblables en étudiant les communautés satellites de Stockholm. Malgré des objectifs d'urbanisme équivalents à ceux du Royaume-Uni, une majorité écrasante de personnes travaillent à l'extérieur de leur ville de résidence²⁵.

20. Les objectifs canadiens en vertu du Protocole de Kyoto sont de réduire les émissions de GES, d'ici 2012, à un niveau 6 % inférieur à ce qu'elles étaient en 1990. En 2003, les voitures et les camions légers ont produit 93 000 kilotonnes de GES, alors qu'il faudrait réduire ces émissions de 180 000 kilotonnes pour atteindre les objectifs de Kyoto. Voir Environnement Canada, *Inventaire canadien des gaz à effet de serre — 2003 (Résumé)*, disponible à http://www.ec.gc.ca/pdb/ghg/inventory_report/2003summary/2003summary_f.cfm.

21. Cette affirmation suppose qu'il n'y aura aucune amélioration dans l'efficacité du carburant et constitue donc une estimation prudente.

22. David L. Greene et Andreas Schafer, *Reducing Greenhouse Gas Emissions from US Transportation*, Arlington (VA), Pew Center on Global Climate Change, mai 2003, disponible à <http://www.pewclimate.org/docUploads/ustransp%20pdf>.

23. Estimations de l'auteur à partir de données dans IBI Group (en association avec Metropole Consultants et Dillon Consulting Limited), *Toronto Related Region Futures Study: Sketch Modeling of Four Alternative Development Concepts*, Toronto, Neptis Foundation, 2003.

24. *Southeast England New Towns Commuting Distance and Urban Area Geographical Size*, disponible à <http://www.demographia.com/db-seuknewtowns.htm>.

25. Peter Hall, *Cities in Civilization*, New York, Pantheon Books, 1998, p. 842-887.

Dans la région hyperpeuplée de Hong Kong, où la plupart des endroits sont 40 fois plus denses que la région urbaine de Montréal, il serait raisonnable de présumer qu'un équilibre entre les emplois et les logements ait été atteint afin de minimiser les distances de transport jusqu'au travail. Effectivement, les emplois sont près des logements à Hong Kong. Pourtant, la distance moyenne pour rejoindre son lieu de travail y est de huit kilomètres. Pour une raison quelconque, les résidents de Hong Kong choisissent de travailler dans des lieux qui sont plus loin de leur résidence que des centaines de milliers, sinon des millions, d'autres emplois²⁶.

La proximité du lieu de travail n'est pas le principal facteur que les gens prennent en compte lorsqu'ils choisissent où habiter. L'enquête supplémentaire du recensement américain de 2000 a permis de découvrir que seulement un cinquième des ménages ayant déménagé récemment l'ont fait à cause de la proximité des bassins d'emplois.

Les gens choisissent où habiter selon une multitude de facteurs, et le lieu de travail n'en est qu'un seul. Des facteurs tels que la proximité des membres de la famille, la résidence elle-même, les écoles, le voisinage, la nécessité d'équilibrer les besoins de transport de plus d'un travailleur ainsi que plusieurs autres sont considérés lorsque vient le temps de décider du lieu de sa résidence. Des emplois plus rapprochés peuvent ne pas répondre aux compétences et aux préférences de l'employé.

Les régions urbaines modernes offrent nécessairement un équilibre solide, fondé sur la mobilité permise par l'automobile, entre les emplois et les logements. À Montréal, par exemple, plus de 60 % des employés travaillent dans le même secteur géographique que leur résidence²⁷.

Remplacer l'utilisation de l'automobile par le transport en commun

On retrouve autant d'affirmations que de suppositions, dans la littérature urbaniste, quant au fait que le transport en commun peut remplacer une portion substantielle de l'utilisation actuelle de l'automobile. Pourtant, la même littérature ne fournit presque jamais de « plan » clair pour atteindre cet objectif. Cela s'explique par le fait que les régions urbaines modernes dépendent de l'automobile et que le transport en commun n'est pas

un substitut valable pour la plupart des déplacements urbains.

Avant la voiture, les résidents urbains étaient dépendants de la marche et du transport en commun, qui prenaient plus de temps. La plus large part de la région urbaine était en pratique inaccessible pour les gens utilisant le transport en commun, à cause d'horaires fixes, de vitesses basses, de l'encombrement des lignes de tramway et des changements d'une ligne à une autre nécessaires pour se rendre n'importe où sauf au centre-ville.

La voiture a permis de voyager partout dans la région urbaine bien plus vite et de façon plus abordable que ce qui avait été possible auparavant. Avant la voiture, le transport en commun limitait où les gens pouvaient aller et quand ils pouvaient y aller. La voiture a donné la liberté aux gens d'aller où ils voulaient, quand ils le voulaient. Cette démocratisation de la mobilité a contribué substantiellement à la démocratisation de la prospérité.

Retourner à une époque où le transport en commun serait le mode dominant de transport urbain, ou même disponible de façon pratique pour la plupart des allers-retours, nécessiterait une restructuration radicale de la région urbaine. Les régions urbaines orientées vers le transport en commun de l'époque précédant l'automobile étaient beaucoup plus denses et axées vers le centre que les régions d'aujourd'hui, orientées vers l'automobile. Par exemple, en 1900, alors qu'il y avait peu d'automobiles, les plus grandes régions urbaines du monde, Londres, New York et Paris, avaient une densité de population de 15 000 à 25 000 habitants/km². Une bien plus grande partie du bassin d'emplois se trouvait dans le centre de ces villes. De nos jours, les mêmes régions urbaines ont une densité de 5 000 habitants/km² ou moins.

Jusqu'en 1931, la région urbaine de Montréal comptait une population de moins d'un million d'habitants concentrée dans une région d'environ 160 kilomètres carrés²⁸. La densité de population urbaine était de près de 6 000 habitants/km², plus de trois fois la densité actuelle de 1 851 habitants/km².

Même dans la région urbaine beaucoup plus compacte de 1931, le transport en commun était incapable d'offrir la même mobilité d'un endroit à un autre que l'automobile permet aujourd'hui. Rétablir à Montréal la densité de l'époque précédant l'automobile nécessiterait d'abandonner plus des deux tiers de la superficie urbaine, tout en déplaçant les résidents des banlieues dans le tiers restant. Un système de transport en commun rapide et de haute qualité pouvant offrir un service efficace coûterait davantage, chaque année, que

26. International Union of Public Transport, *Millennium Cities Database for Sustainable Transport*, 2001.

27. Calculs de l'auteur à partir de données dans *Plan de gestion des déplacements. Région métropolitaine de Montréal. Pour une décongestion durable*, Ministère des Transports du Québec, avril 2000, disponible à <http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/regions/montreal/plan/durable.zip>.

28. Estimations de l'auteur à partir de cartes routières historiques.

la production économique annuelle totale d'une région métropolitaine²⁹.

La raison qui explique pourquoi les espérances à propos du remplacement de la voiture par le transport en commun ne sont jamais transformées en propositions sérieuses est peut-être qu'elles ne peuvent tout simplement pas l'être. Les régions urbaines modernes, qu'on parle de Montréal, Paris ou Phoenix, sont trop vastes géographiquement pour que le transport en commun puisse y offrir un service compétitif, sauf vers les destinations à densité hautement élevée telles que certains quartiers des affaires centraux. Une étude récente de l'État de Washington souligne ce problème, en montrant que les délais de déplacement à Seattle doubleraient d'ici 2025 si on adoptait un plan axé sur l'amélioration du transport en commun plutôt que sur celle des routes³⁰.

Les mesures fondées sur l'espoir de déplacer des portions substantielles de la demande de transport des voitures vers le transport en commun mènent inévitablement à une mauvaise allocation des ressources. Par conséquent, trop d'argent est dépensé pour faire des gains minimes en transport en commun, alors qu'une quantité de fonds insuffisante est octroyée pour la réfection et l'amélioration du système routier, qui soutient la plupart des déplacements personnels et tous les transports de marchandises.

Construire des routes : la demande est réprimée et non induite

On allègue que le système routier ne devrait pas être agrandi à cause de la théorie de la « circulation induite ». Des études sont citées à l'appui du fait que les nouvelles routes « encouragent » tellement de nouveaux déplacements qu'il serait impossible de se sortir de l'encombrement de la circulation en construisant davantage. On décrit une population qui passerait sa vie entière derrière le volant si seulement assez de routes étaient construites.

Il existe deux régions urbaines des États-Unis où un effet de circulation induite aurait dû être démontré. Au début des années 1980, Phoenix avait un système d'autoroutes gravement sous-développé comparativement à d'autres régions urbaines des États-Unis. La position des autorités locales et des représentants de l'État était qu'ils ne voulaient pas « devenir une autre Los Angeles ». Pourtant, l'encombrement croissant de la circulation réussit à les convaincre qu'il y avait

quelque chose de pire — devenir une autre Los Angeles, mais sans son système d'autoroutes. En conséquence, Phoenix entreprit la construction de nouvelles autoroutes et y a investi plus lors des deux dernières décennies que n'importe quelle autre grande région urbaine.

Selon la théorie de la « circulation induite », on aurait pu s'attendre à ce que le volume de circulation des résidents de la région de Phoenix augmente de façon démesurée comparativement aux autres régions. Pourtant, c'est la situation contraire qui a été observée. L'utilisation de l'automobile dans la région de Phoenix a augmenté de 20 % par habitant de 1984 à 2002, bien en dessous de la moyenne urbaine nationale qui a été de 32 % par habitant. Peut-être est-il encore plus significatif que Portland, avec ses mesures anti-autoroutes et anti-automobiles, ait connu une hausse d'utilisation de l'automobile de 52 % par habitant pendant la même période.

Houston est un autre exemple pertinent. Elle avait la circulation la plus encombrée des États-Unis jusqu'en 1985. Depuis lors, des extensions majeures des autoroutes et des artères principales ont été entreprises. Pourtant, le volume des déplacements routiers par habitant a augmenté de seulement 10 % de 1984 à 2002. Cela constitue seulement un cinquième de l'augmentation observée à Portland, malgré les mesures anti-autoroutes de cette dernière.

Ce que les opposants aux autoroutes appellent « demande induite » devrait plutôt être qualifié de « demande réprimée ». Ce n'est pas tant que les nouvelles routes encouragent les gens à effectuer plus de déplacements, mais plutôt que l'omission de construire de nouvelles routes réprime la demande existante, demande qui est relâchée lorsque la capacité routière est enfin améliorée. En ne fournissant pas une capacité routière suffisante, les régions métropolitaines deviennent inutilement encombrées et polluées, se plaçant ainsi dans une position désavantageuse pour l'avenir.

Et si la banlieue ne s'était jamais développée ?

Pour empêcher le développement de la banlieue, il aurait fallu adopter des politiques d'urbanisme encore plus restrictives que les mesures maladroites présentement en vigueur à Portland, Sydney ou Toronto. On aurait eu l'obligation d'interdire la plus grande partie du développement qui est intervenu.

Avant le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, l'accession à la propriété immobilière était généralement beaucoup plus limitée qu'aujourd'hui. Si l'on avait appliqué des restrictions sévères au développement de la banlieue, le prix des logements aurait été plus élevé. Plusieurs ménages auraient été forcés de trouver un logement dans les centres urbains surpeu-

29. Voir, par exemple, Wendell Cox, « The Illusion of Transit Choice », *Veritas*, vol. 3, n° 2, mars 2002, p. 34, disponible à <http://www.texaspolicy.com/pdf/2002-3-2-veritas-transit.pdf>.

30. Washington Department of Transportation, *Congestion Relief Analysis : Central Puget Sound Area Report*, mars 2006, disponible à <http://www.wsdot.wa.gov/Mobility/4chapter2pugetsound.pdf>.

plés, ce qui aurait créé une rareté additionnelle dans le marché du logement urbain, conduisant à des prix encore plus élevés. Les taux d'accession à la propriété immobilière auraient sans aucun doute été diminués et les ménages rendus moins prospères, se voyant refuser la richesse qu'ils auraient accumulée en achetant une maison plutôt qu'en payant un loyer.

Les locataires, plus nombreux, en auraient également fait les frais. Les prix plus élevés dans le secteur immobilier auraient poussé le coût des loyers à la hausse. En l'absence d'un niveau élevé d'accession à la propriété immobilière, la croissance économique aurait été retardée. Globalement, dans cette société moins prospère, la pauvreté aurait été plus présente et les possibilités d'avancement économique plus rares pour chacun.

La situation aurait été semblable en ce qui concerne la mobilité. L'achat d'une voiture aurait été au-delà des moyens de plusieurs personnes. L'espace disponible pour le stationnement, plus limité dans les régions urbaines, aurait augmenté le coût de posséder une voiture. De nombreuses personnes seraient restées dépendantes du transport en commun qui, contrairement à l'automobile, est incapable d'offrir une mobilité complète partout dans une région urbaine.

Les déplacements plus longs et les inconvénients liés au transport en commun auraient très probablement empêché de nombreuses femmes d'accéder au marché du travail. Le transport en commun ne permet tout simplement pas d'offrir la mobilité nécessaire pour conduire commodément les enfants à l'école ou à la garderie. Il est probable que plusieurs femmes ayant réussi à obtenir un emploi auraient eu des perspec-

tives de carrière moins intéressantes à cause de difficultés de transport. La croissance économique aurait été moindre sans la participation d'autant de femmes ou avec la participation de femmes occupant de moins bons emplois. Encore une fois, ces facteurs auraient augmenté le taux de pauvreté.

La circulation aurait été plus encombrée : il y aurait eu moins d'automobiles, mais leur concentration aurait été plus grande, conduisant à des déplacements plus lents, des arrêts plus fréquents (peut-être devrions-nous dire des « allers » moins fréquents) et à davantage d'émissions de polluants.

Les coûts d'infrastructures auraient été plus élevés puisque le réseau ferroviaire à courte distance (métro et tramway) desservant les centres urbains, fonctionnant déjà à pleine capacité, aurait nécessité des agrandissements extrêmement dispendieux et plus étendus que tout ce qui fut sérieusement considéré. Les systèmes d'aqueduc et d'égouts auraient dû être reconstruits à prix fort pour tenir compte de la demande additionnelle dans les environnements urbains.

Les prix des biens de consommation auraient été plus élevés, car les innovations qui ont eu lieu dans les endroits où les terrains sont abordables auraient été exclues. Possédant moins d'automobiles, les gens seraient restés dépendants des détaillants locaux qui, à l'abri de la concurrence, auraient eu la liberté de fixer des prix plus élevés.

Un monde ou une région montréalaise sans banlieues auraient été considérablement moins prospères.

2. PROPRIÉTÉ IMMOBILIÈRE ET ACCESSIBILITÉ DU LOGEMENT

Les mesures qui influencent l'accessibilité du logement

Des politiques publiques visant des objectifs bien précis semblent être responsables de l'escalade excessive des coûts du logement qui se produit dans certaines régions urbaines. Le problème découle des stratégies visant à combattre l'«étalement urbain», principalement des mesures qui rationnent le territoire et exigent des frais d'infrastructures importants pour les nouveaux développements. On les appelle mesures de «croissance intelligente» (*smart growth*), de «consolidation urbaine» ou de «ville compacte». Ces stratégies de rationnement du territoire consistent souvent en l'établissement de «ceintures vertes», en l'imposition de frontières à la croissance urbaine et en d'autres mesures qui interdisent la construction de nouveaux logements sur une portion importante du territoire.

La recherche universitaire confirme l'affirmation selon laquelle les restrictions d'utilisation du territoire augmentent le prix des logements. Edward Glaeser et Joseph Gyourko estiment que la principale cause des différences de prix entre les régions métropolitaines américaines est la réglementation du zonage et du territoire³¹. Cette découverte est particulièrement désolante, puisque le prix de vente médian des maisons dans les différents marchés immobiliers américains va de plus de 745 000 \$US dans la région de la Baie de San Francisco à moins de 150 000 \$US dans les régions métropolitaines du Midwest et du Sud, telles que Dallas-Fort Worth, Houston, Cincinnati et Indianapolis³².

Glaeser et Gyourko concluent qu'il n'existe pas, d'après leurs recherches, de crise nationale des coûts du logement³³. Néanmoins, les coûts du logement ont augmenté substantiellement dans plusieurs régions urbaines. La plupart de ces régions se caractérisent par leur adoption de mesures de rationnement du territoire qui ont poussé le prix des maisons à la hausse en créant une rareté artificielle. Un rapport du United States Department of Housing and Urban Development décrit ce phénomène sous l'appellation d'«abus de la croissance intelligente» (*abuse of smart growth*) :

*Certaines communautés ont toutefois utilisé la rhétorique de la croissance intelligente pour justifier la restriction de la croissance et pour limiter l'offre de terrains propices au développement immobilier, ce qui mène à des augmentations des coûts du logement.*³⁴

Il n'est pas étonnant que la recherche indique déjà que la réglementation anti-banlieues conduit à des niveaux moindres de croissance économique. Une étude de Raven Saks, publiée par la John F. Kennedy School of Government de l'université Harvard conclut que «les régions métropolitaines ayant adopté une réglementation vigoureuse du développement urbain génèrent moins d'emplois que ce à quoi l'on pourrait s'attendre en vertu de leur bassin industriel»³⁵.

William Lewis, du McKinsey Global Institute, expose les choix qui s'offrent par rapport à une réglementation excessive du territoire :

*La plupart des gens considèrent que les «objets sociaux» derrière les règlements de zonage sont «judicieux». Toutefois, nous ne pouvons pas tout avoir. Ces mesures créent de graves distorsions dans le marché, restreignent la croissance globale de la productivité, ralentissent la croissance économique et causent du chômage.*³⁶

Le meilleur indice de l'accessibilité du logement est peut-être le «multiplicateur médian», qui compare le prix médian³⁷ des maisons avec le revenu médian des ménages. Le multiplicateur médian est le nombre d'années qu'il faudrait au ménage ayant un revenu médian pour acheter une maison au prix médian.

Partout au Canada, aux États-Unis, en Australie et en Nouvelle-Zélande, le multiplicateur médian se situait historiquement aux alentours de 3,0. De nos jours, plusieurs régions urbaines dans ces pays ont un multiplicateur médian très supérieur à son niveau historique. C'est ce qui ressort de notre *Seconde Enquête*

31. Edward L. Glaeser et Joseph Gyourko, «The Impact of Zoning on Housing Affordability», *FRBNY Economic Policy Review*, juin 2003, disponible à <http://www.newyorkfed.org/research/epr/03v09n2/0306glae.pdf>.

32. National Association of Realtors, *Median Sales Price of Existing Single-Family Homes for Metropolitan Areas* (prix au 1^{er} trimestre 2006), disponible à [http://www.realtor.org/Research.nsf/files/RELo6Q1T.pdf/\\$FILE/RELo6Q1T.pdf](http://www.realtor.org/Research.nsf/files/RELo6Q1T.pdf/$FILE/RELo6Q1T.pdf).

33. Glaeser et Gyourko, *op. cit.*, p. 35.

34. Office of Policy Development and Research, *Why Not in Our Community? Removing Barriers to Affordable Housing*, Washington, US Department of Housing and Urban Development, 2005, p. 5, disponible à <http://www.huduser.org/Publications/pdf/wmioc.pdf>.

35. Raven E. Saks, «Job Creation and Housing Construction : Constraints on Employment Growth in Metropolitan Areas», *Joint Center for Housing Studies*, décembre 2004, disponible à http://www.jchs.harvard.edu/publications/markets/w04-10_saks.pdf.

36. William W. Lewis, *The Power of Productivity : Wealth, Poverty, and the Threat to Global Stability*. Chicago, University of Chicago Press, 2004.

37. Le prix médian est le prix du «milieu» et non le prix moyen. Par exemple, si la température lors de trois jours consécutifs est de 20, 21 et 34 degrés, la température médiane serait de 21 degrés (alors que la moyenne serait de 25 degrés).

internationale annuelle sur l'accessibilité du logement, qui présente de l'information sur les différents marchés immobiliers de six pays³⁸.

Il existe une forte corrélation entre un multiplicateur médian élevé (ou un marché immobilier inabordable) et des mesures anti-banlieues. Les multiplicateurs médians extrêmement élevés que l'on retrouve maintenant dans certaines régions urbaines n'existent que depuis quelques années. Cela ressort clairement d'une étude des régions américaines de plus de 500 000 habitants³⁹ :

- En 1995, le multiplicateur médian le plus élevé du pays était de 4,3, à Honolulu. En 2005, le multiplicateur médian le plus élevé était de 11,2, à Los Angeles. San Diego (10,8) et Honolulu (10,6) ont aussi des multiplicateurs médians qui dépassent maintenant 10,0.
- En 1995, aucune région n'avait de multiplicateur médian plus élevé que 5,0. En 2005, 18 régions dépassaient ce seuil.
- Parmi les régions ayant adopté de sévères mesures anti-banlieues, on a observé une augmentation du multiplicateur médian de 3,5 entre 1995 et 2005. Dans les régions exemptes de telles mesures, l'augmentation fut de 0,7, ou un cinquième de l'augmentation observée dans les régions aux mesures anti-banlieues.

Certaines régions urbaines aux États-Unis ont de sérieux problèmes en ce qui a trait à l'accessibilité du logement. Les pires multiplicateurs médians se retrouvent dans le sud de la Californie, à Los Angeles (11,2), à San Diego (10,8) et à Ventura County (9,6). D'autres multiplicateurs médians élevés se retrouvent ailleurs sur la côte du Pacifique et dans le corridor du nord-est (de Washington, D.C. à Boston).

Il existe un principe économique bien établi voulant que les pénuries mènent à des prix plus élevés. Chacun des États américains les moins abordables se caractérise par une pénurie de terrains propices au développement immobilier. Différents facteurs peuvent causer une pénurie de terrains, mais les plus importants semblent être les politiques publiques et la géographie.

- La rareté des terrains est liée à des politiques étatiques ou locales dans les marchés californiens, à Portland, à Seattle et à Denver. Dans chacune de ces régions, des mesures intentionnelles de rationnement du territoire de type « croissance intelligente » ont été adoptées. La stratégie la plus utilisée est la délimitation d'une frontière de croissance

urbaine à l'intérieur de laquelle tout nouveau développement doit se produire et à l'extérieur de laquelle le développement immobilier est interdit. D'autres mesures de croissance intelligente, telles que des frais d'infrastructures excessifs, augmentent aussi les coûts du logement.

- La rareté des terrains est également liée à des politiques gouvernementales au Massachussets, à New York, au New Jersey et dans le Rhode Island. Dans ces États, un « zonage imposant des lots de vaste superficie » (*large-lot zoning*) et les « développements immobiliers réservés aux gens d'un certain âge » (*age-exclusive developments*) sont des problèmes majeurs. Le zonage imposant des lots de vaste superficie oblige les nouveaux développements des banlieues à occuper des terrains plus grands que ce qui serait normalement disponible sur le marché, augmentant substantiellement le prix des terrains et rendant les logements plus dispendieux. Les communautés réservées aux gens d'un certain âge sont des développements immobiliers qui n'acceptent que les résidents de plus de 55 ans. Ces stratégies tendent toutes deux à réserver les nouveaux logements à des ménages sans enfants ou ayant des revenus très élevés.

Il existe des indices montrant que les villes au marché immobilier plus abordable attirent de nouveaux migrants venant du reste du pays. De 2000 à 2005, la migration intérieure nette fut de -1 700 000 personnes (une diminution de 1,7 % par rapport à leurs populations de 2000) dans les régions métropolitaines américaines ayant un multiplicateur médian de 4,0 ou plus, tandis qu'elle fut de +460 000 personnes (une augmentation de 0,7 % de leurs populations) dans les régions ayant un multiplicateur médian inférieur à 4,0⁴⁰. Le reste des migrants a déménagé vers des régions plus petites (la grande majorité de celles-ci ayant des logements beaucoup plus abordables et n'ayant pas adopté les mesures de rationnement du territoire qu'on rencontre dans les endroits caractérisés par un marché immobilier inabordable).

La situation est semblable à l'échelle mondiale dans d'autres endroits où l'on retrouve un marché immobilier inabordable. Les régions urbaines australiennes et néo-zélandaises ont généralement adopté des mesures de rationnement du territoire, incluant des frontières de croissance urbaine et des frais d'infrastructures excessifs. Par exemple, dans la région de Sydney, les frais d'infrastructures déboursés lors de la construction d'une nouvelle unité d'habitation sont

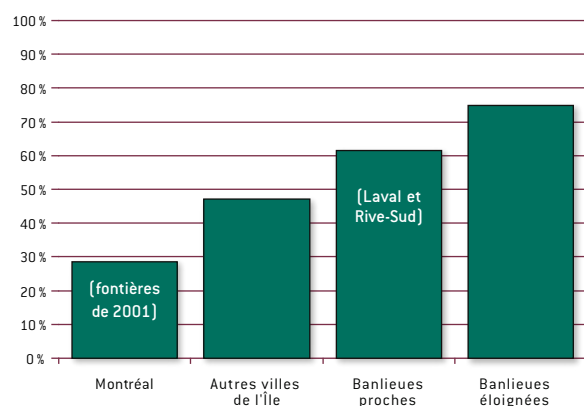
38. *Second Annual Demographia International Housing Affordability Survey*, Demographia et Pavletich Properties Ltd., 2006, disponible à <http://www.demographia.com/dhi-ix2005q3.pdf>.

39. *Major Market Housing Affordability: United States (1995-2005)*, disponible à <http://www.demographia.com/db-haff19952005us.htm>.

40. *Domestic Migration & Housing Affordability: US Metropolitan Areas over 1,000,000 : 2000-2005*, disponible à <http://www.demographia.com/db-metmigramm.htm>.

Figure 10

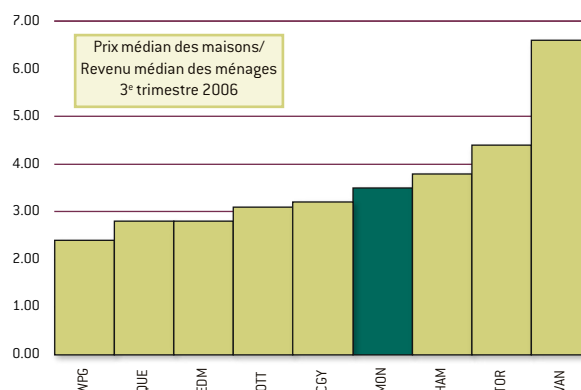
Taux d'accès à la propriété immobilière par secteur
Région métropolitaine de Montréal (2001)



Source : Calculs de l'auteur à partir de données de Statistique Canada.

Figure 11

Multiplicateurs médians des
régions urbaines canadiennes (2005)

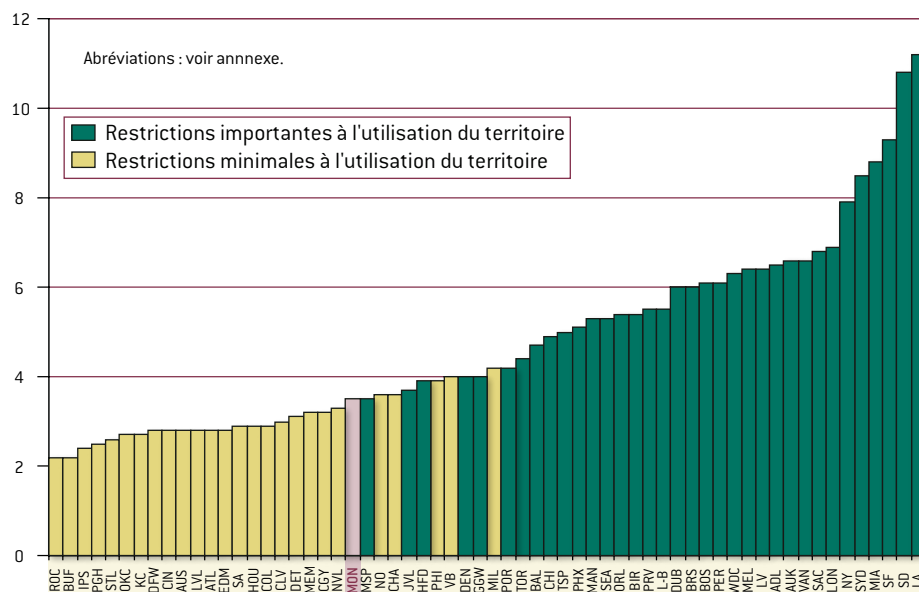


Source : 2nd Annual Demographia International Housing Affordability Survey: 2006, disponible à <http://www.demographia.com/dhi-ix2005q3.pdf>.

Figure 12

Multiplicateurs médians par région urbaine (2005)

Population de plus d'un million d'habitants (6 pays)



Source : 2nd Annual Demographia International Housing Affordability Survey: 2006, disponible à <http://www.demographia.com/dhi-ix2005q3.pdf>.

presque suffisants pour acheter une maison de valeur moyenne à Montréal.

Vancouver, la ville canadienne ayant le marché immobilier le moins abordable, a aussi adopté de sévères mesures de rationnement du territoire. Le gouvernement ontarien a décrété une politique de rationnement du territoire dans la région de Toronto et dans d'autres RMR du « Golden Horseshoe » (Hamilton, Oshawa, St-Catharines-Niagara Falls). Il semble probable que,

comme dans d'autres régions ayant adopté de telles mesures, l'accessibilité du logement torontois soit mis en péril à mesure que cette politique de ceinture verte est appliquée.

L'accessibilité du logement à Montréal

Le logement est généralement abordable dans la RMR de Montréal, tant selon les normes nationales

qu'internationales. Par contre, l'accession à la propriété immobilière y est faible comparativement à la moyenne canadienne. En 2001, 65,8 % des ménages canadiens étaient propriétaires de leur résidence, comparativement à 50,2 % dans la RMR de Montréal, ce qui constitue le taux d'accession à la propriété immobilière le plus bas parmi les RMR canadiennes.

Dans la RMR de Montréal, les résidents des banlieues ont beaucoup plus tendance à être propriétaires de leur logement que ceux du centre. En 2001, dans la ville de Montréal (avant les fusions municipales), le taux d'accession à la propriété immobilière était de 29 %. Ce taux était de 47 % dans les banlieues de l'île de Montréal et de 62 % à Laval et sur la Rive-Sud⁴¹. Le taux d'accession à la propriété immobilière était le plus élevé dans les banlieues éloignées, à 75 % (voir Figure 10). Ces résultats correspondent à la situation observée dans d'autres régions urbaines. À Montréal, comme dans d'autres régions métropolitaines, les unités d'habitation construites sur les terrains moins dispendieux des banlieues ont fait de la propriété immobilière une réalité pour davantage de ménages, améliorant significativement leur qualité de vie.

En 2005, la RMR de Montréal avait un multiplicateur médian de 3,5, légèrement au dessus de sa moyenne historique de 3,0. Les logements les plus abordables du pays dans les RMR de plus de 500 000 habitants se trouvent à Winnipeg (2,4), à Québec (2,8), à Edmonton (2,8), à Ottawa⁴² (3,1) et à Calgary (3,2). Toronto, la concurrente principale de Montréal, avait un multiplicateur médian de 4,4, ce qui signifie que les logements occupés par leur propriétaire coûtaient environ 25 % de plus par rapport au revenu des ménages qu'à Montréal. Le logement était encore moins abordable à Vancouver, avec un multiplicateur médian de 6,6, ce qui démontre que les coûts du logement approchent là-bas le double de ce qu'ils sont à Montréal, par rapport au revenu (voir Figure 11).

Montréal se classe aussi en bonne position en ce qui concerne l'accessibilité de son logement si on la compare à d'autres régions urbaines à l'échelle mondiale⁴³, bien que certaines villes canadiennes (tel que mentionné ci-dessus) et américaines ont un marché immobilier plus abordable. Par exemple, le multiplicateur médian de Buffalo était de 2,1, près d'un tiers moins élevé que celui de Montréal. Il vaut la peine de mentionner que les marchés immobiliers les plus abordables sont peut-être Atlanta (2,8), Dallas-Fort Worth (2,8) et Houston (2,9), qui sont respectivement la première, la troisième

et la quatrième région urbaine importante à la croissance la plus rapide des pays développés⁴⁴. Elles se caractérisent donc par une demande de logement d'une ampleur extraordinaire. Pourtant, leur multiplicateur médian reste très concurrentiel parce qu'on permet au marché de s'ajuster en produisant le volume d'habitations requis pour satisfaire la nouvelle demande.

Toutefois, certaines régions urbaines possèdent un marché immobilier dont l'accessibilité est particulièrement non concurrentielle. L'ensemble des six marchés immobiliers les plus importants de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande ont un multiplicateur médian de plus de 6,0, comme à Londres et à Dublin. Le marché immobilier le moins abordable, à l'exception de la Californie et d'Hawaii, est Sydney avec un multiplicateur médian de 8,5. Le logement est près de 2,5 fois plus dispendieux par rapport au revenu des ménages à Sydney qu'à Montréal (voir Figure 12).

Les avantages de Montréal au chapitre de l'accessibilité du logement peuvent être démontrés par une comparaison des multiplicateurs médians exprimée en dollars. Si les coûts du logement à Montréal étaient au niveau de Vancouver (6,6) plutôt qu'à leur niveau actuel de 3,5, le prix médian d'une maison en 2004 aurait été de 320 000 \$ plutôt que de 170 000 \$ (une hausse de 150 000 \$). Avec le multiplicateur médian plus élevé de Vancouver, le résident montréalais aurait eu besoin d'un revenu moyen de 11 500 \$ de plus simplement pour couvrir les paiements hypothécaires plus élevés⁴⁵.

Compétitivité du marché immobilier : les perspectives d'avenir de Montréal

Le marché immobilier relativement abordable de Montréal lui confère d'importants avantages compétitifs. Le logement est généralement le premier poste de dépense d'un ménage. Par conséquent, une différence dans le coût du logement contribue significativement à une différence dans le coût de la vie. Des coûts de logement plus bas et un coût de la vie inférieur rendent une région métropolitaine plus attrayante pour de nouvelles entreprises, pour des investissements et pour des résidents potentiels. Le marché immobilier abordable de Montréal pourrait lui permettre d'attirer de nouveaux résidents, réglant du même coup la pénurie de travailleurs qualifiés mentionnée par l'OCDE.

Montréal n'a pas adopté les mesures de rationnement du territoire qui ont sérieusement détérioré l'accessibilité du logement en Australie, en Nouvelle-Zélande, dans certaines régions des États-Unis et à

41. La Rive-Sud correspond à l'ancienne M.R.C. Champlain, comprenant les villes (avant les fusions municipales) de Brossard, Greenfield Park, Le Moyne, Longueuil, Saint-Hubert et Saint-Lambert.

42. Seulement la portion ontarienne est prise en compte.

43. *Demographia International Housing Affordability Rankings*, disponible à <http://www.demographia.com/dhi-ix.htm>.

44. *High-Income World Urbanized Areas : Growth and Population Density*, disponible à <http://www.demographia.com/db-econ-uaintl.htm>.

45. Cette estimation suppose un prêt hypothécaire amorti sur 25 ans à un taux d'intérêt de 6 %.

Vancouver. Par conséquent, nous pouvons espérer que le marché immobilier montréalais deviendra plus abordable comparativement aux endroits où le territoire est rationné, particulièrement à Toronto.

Historiquement, Montréal et Toronto ont été les principaux concurrents métropolitains au pays, cette dernière ayant obtenu plus de succès dans les dernières décennies. Toutefois, les politiques publiques récemment décrétées à Toronto vont probablement dégrader sa position compétitive. Les mesures de rationnement du territoire appliquées par le gouvernement ontarien vont probablement encourager le déplacement d'une partie de la croissance économique vers Montréal. Le déclin probable de l'accessibilité du logement torontois pourrait rendre Montréal plus attrayante aux yeux des ménages de la classe moyenne, dont les espoirs d'accession à la propriété sont anéantis par la rareté de terrains propices au développement immobilier à Toronto.

Il existe un autre impératif devant pousser Montréal à éviter les mesures de rationnement de territoire de type torontois : la RMR de Montréal possède un très bas taux d'accession à la propriété immobilière. Une augmentation de ce taux serait bénéfique non seulement pour les nouveaux ménages propriétaires, mais aussi pour l'économie métropolitaine, qui pourrait croître plus rapidement.

Le logement abordable de Montréal, de concert avec le maintien de ses pratiques peu restrictives d'utilisation du territoire, promet de conférer à la région métropolitaine une position de plus en plus compétitive dans l'économie canadienne et internationale.

3. MOBILITÉ ET TRANSPORT

Encombrement de la circulation et rationnement du territoire

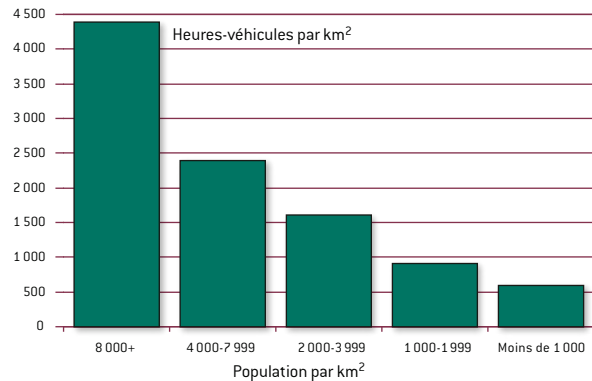
L'encombrement de la circulation est exacerbé par les mesures anti-étalement urbain qui rationnent le territoire, parce qu'une densité de population plus élevée est liée à un encombrement plus prononcé de la circulation. Les vitesses réduites mènent à une augmentation encore plus grande du pourcentage d'heures d'opération par véhicule que de kilomètres parcourus par véhicule. Par exemple, à l'échelle mondiale les régions urbaines ayant plus de 8 000 habitants/km² ont une intensité de circulation heure-véhicule qui est 4,9 fois (voir Figure 13) celle des régions urbaines ayant entre 1 000 et 1 999 habitants/km² (cette dernière catégorie comprend Montréal)⁴⁶.

Les régions urbaines d'Europe occidentale les plus denses⁴⁷ sont comprises dans la catégorie de 4 000 à 7 999 habitants/km², alors que la plupart des régions urbaines de ce continent ont une densité de 2 000 à 3 999 habitants/km². Elles sont fréquemment citées en tant qu'exemples à suivre pour les régions urbaines canadiennes, en particulier parce que la part de marché de l'automobile y est quelque peu inférieure⁴⁸ et parce qu'on y utilise davantage le transport en commun. Malgré cela, les volumes de circulation urbaine d'Europe occidentale ont tendance à être plus élevés qu'au Canada⁴⁹.

La plupart des croyances à propos du transport dans les pays d'Europe occidentale sont en réalité fondées sur des fausses impressions et de la désinformation. Par exemple, les voyageurs canadiens qui visitent les régions urbaines d'Europe occidentale voient surtout les centres urbains, où le transport en commun est plus présent et efficace. Pourtant, chacune de ces régions urbaines est entourée de banlieues ayant peu

Figure 13

Intensité de circulation et densité de population
Régions urbaines à l'échelle mondiale (1990)

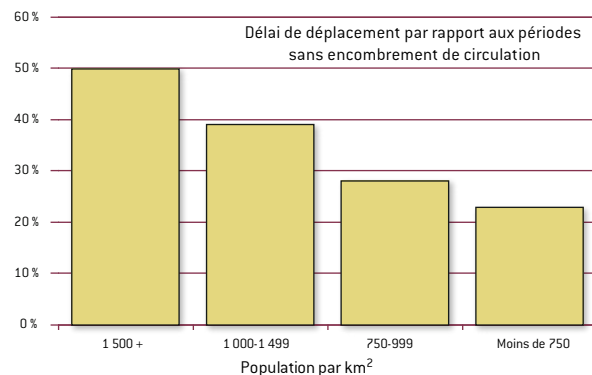


Source : Calculs de l'auteur à partir de données figurant dans Jeffrey Kenworthy, Felix B. Laube et Peter Newman, *An International Sourcebook of Automobile Dependence in Cities, 1960-1990*, Boulder, University of Colorado Press, 1999.

Figure 14

Délai de déplacement en période de pointe
par densité de population

Régions urbaines américaines de plus d'un million d'habitants (2003)



Source : Calculs de l'auteur à partir de données du Texas Transportation Institute.

d'intérêt touristique, où la grande majorité des déplacements se font en automobile.

Une densité plus élevée est également liée à de plus grands délais de déplacement en période de pointe dans les régions urbaines américaines. Parmi les régions urbaines avec une densité supérieure à 1 500 habitants/km², le déplacement moyen en période de pointe est 51 % plus long que lorsque la circulation n'est pas encombrée. Dans les régions urbaines ayant moins de 750 habitants/km², le délai moyen est de 23 % plus impor-

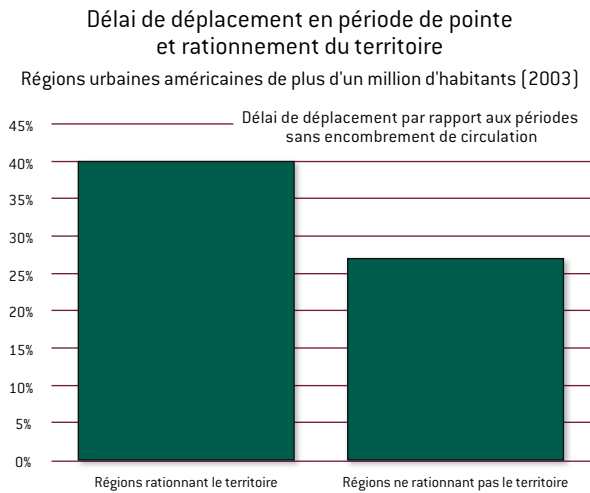
46. Calculs de l'auteur à partir de données figurant dans Jeffrey Kenworthy, Felix B. Laube et Peter Newman, *An International Sourcebook of Automobile Dependence in Cities, 1960-1990*, Boulder, University of Colorado Press, 1999.

47. Les densités de population à l'échelle mondiale sont indiquées dans *Demographia World Urban Areas (World Agglomerations). Population and Density Estimates*, disponible à <http://www.demographia.com/db-worldua.pdf>.

48. La part de marché de l'automobile aux États-Unis est d'environ 98 % (du total « automobile plus transport en commun »). Dans les grandes régions urbaines d'Europe occidentale, la part de marché moyenne de l'automobile est de 80 % (*Millennium Cities Database for Sustainable Transport*). Toutefois, cette comparaison, fondée sur les données internationales disponibles, a tendance à exagérer la part de marché du transport en commun dans les régions urbaines d'Europe occidentale. Il n'existe pas de données complètes pour les régions urbaines plus petites.

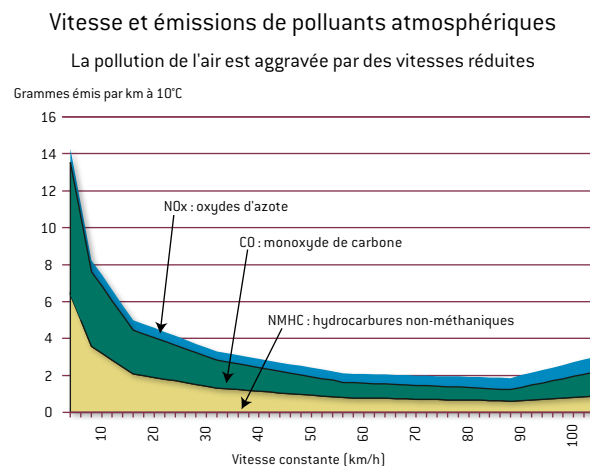
49. Wendell Cox, *Public Transport Competitiveness: Implications for Emerging Urban Areas*, op. cit.

Figure 15



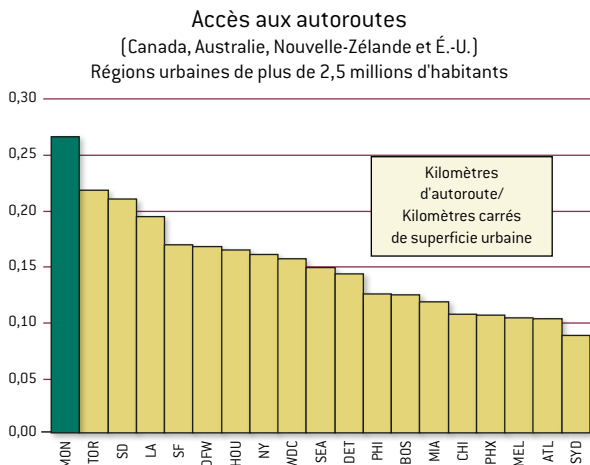
Source: Calculs de l'auteur à partir de données du Texas Transportation Institute.

Figure 16



Source : Calculs de l'auteur à partir de données de la US Environmental Protection Agency.

Figure 17



Source : USA, Canada, Australia & New Zealand Urban Areas: Freeway Access and Capacity, disponible à <http://www.publicpurpose.com/ut-4colfwy.htm>.

tant (voir Figure 14)⁵⁰. De plus, une étude réalisée pour le compte du United States Department of Transportation indique que le volume de circulation augmente avec la densité. Ces données montrent que les régions ayant une densité deux fois plus grande que la moyenne urbaine aux États-Unis ont un volume de circulation (kilomètre-véhicule) environ 1,9 fois plus important⁵¹.

Qui plus est, des données américaines indiquent que les régions urbaines ayant adopté des mesures de rationnement du territoire ont tendance à avoir des délais moyens de déplacement en période de pointe plus étendus. Les régions urbaines ayant adopté de telles mesures avaient un délai moyen de déplacement en période de pointe de 40 %, comparativement à 27 % pour les régions urbaines ne rationnant pas le territoire (voir Figure 15). Depuis 1982, les délais moyens ont augmenté de 73 % de plus dans les régions urbaines qui rationnent le territoire comparativement à celles qui ne le font pas⁵².

Pour terminer, le volume de circulation plus important causé par une densité plus élevée, de concert avec les vitesses réduites qui en découlent, a tendance à augmenter les émissions locales de polluants atmosphériques (voir Figure 16). Généralement, les principaux polluants produits par les véhicules sont liés à des vitesses réduites et particulièrement aux arrêts fréquents caractéristiques des conditions routières d'une circulation encombrée.

La mobilité à Montréal

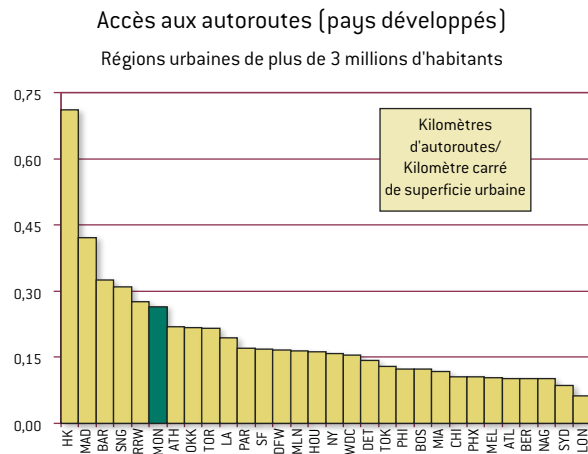
Un des mythes les plus persistants de l'urbanisme international laisse entendre que les régions urbaines canadiennes ne possèdent pas d'autoroutes. Pendant des décennies, les urbanistes de Vancouver ont fièrement déclaré que leur ville avait une étendue autoroutière minime. En réalité, la région urbaine de Vancouver possède plusieurs kilomètres d'autoroutes, bien qu'elle soit moins bien desservie que la plupart des régions urbaines de taille semblable. Les régions urbaines de Calgary et d'Edmonton ont une étendue autoroutière relativement modeste. Winnipeg est peut-être la seule région urbaine de plus de 500 000 habitants au monde qui n'a aucune autoroute. Toutefois, les modèles de développement routier sont très différents dans le

50. Calculs de l'auteur à partir de données du Texas Transportation Institute.

51. Calculs de l'auteur à partir de données du US Census Bureau et de Catherine E. Ross et Anne E. Dunning, *Land Use Transportation Interaction: An Examination of the 1995 NPTS Data*, US Department of Transportation, octobre 1997, disponible à <http://npts.ornl.gov/npts/1995/Doc/landuse3.pdf>.

52. Analyse fondée sur les données de mobilité urbaine 1982-2003 du Texas Transportation Institute, disponibles à <http://mobility.tamu.edu>. Les délais de déplacement ont été calculés à partir du Travel Time Index.

Figure 18



Source : *Major High-Income World Urban Areas: Freeway Access and Capacity*, disponible à <http://www.publicpurpose.com/ut-worldfwy.htm>.

Centre canadien de ce qu'ils sont dans les provinces des Prairies ou de l'Ouest.

Routes : Montréal se classe première du point de vue de la densité autoroutière parmi les régions urbaines de plus d'un million d'habitants du Canada, des États-Unis, d'Australie et de Nouvelle-Zélande⁵³. Elle possède un facteur de densité autoroutière estimé à 0,26 (kilomètres d'autoroutes par kilomètre carré de superficie urbaine) (voir Figure 17). Toronto se classe cinquième, avec un facteur de densité autoroutière de 0,22. Montréal se classe aussi sixième du point de vue de la densité autoroutière parmi 30 régions urbaines de plus de 3 millions d'habitants des pays développés, alors que Toronto se classe neuvième. Même Los Angeles, perçue comme la capitale mondiale des autoroutes, possède une densité autoroutière plus faible que celle de Montréal et de Toronto, à 0,19. Comme on pouvait s'y attendre, Vancouver possède une faible densité autoroutière, à 0,17. Par contre, de façon surprenante, Vancouver se classe au-dessus d'Atlanta, qui possède certaines des autoroutes les plus larges au monde, mais qui possède aussi l'une des banlieues les plus développées dépourvues d'autoroutes transversales (qui traversent l'agglomération) (voir Figure 18)⁵⁴.

Camionnage : L'importance et le rôle des camions sont souvent négligés lors de la planification du transport urbain. Pourtant, le grand volume de camions sur le boulevard Métropolitain (partie de l'Autoroute 40 qui traverse l'île de Montréal) ou sur d'autres autoroutes de

la région témoigne de l'impact substantiel qu'ont les camions sur les conditions de circulation. De plus, la conduite plus lente des camions, qui a lieu lorsque la circulation est encombrée, augmente les frais d'exploitation, qui sont refilés aux consommateurs par des prix de marchandises plus élevés. Évidemment, cet impact est ressenti partout au pays, et non seulement dans la région métropolitaine. Néanmoins, des niveaux moins élevés d'encombrement de la circulation ont tendance à rendre une région plus compétitive lorsque les entreprises faisant appel au camionnage cherchent où s'établir.

Les camions accaparent une quantité considérable d'espace routier. Des données de la US Federal Highway Administration indiquent que les camions avec une ou plusieurs remorques prennent jusqu'à 3,5 fois plus d'espace, sur une autoroute urbaine encombrée, que la voiture moyenne. Généralement, partout en Amérique du Nord, la circulation des camions augmente plus rapidement que la circulation des voitures. Cette tendance va accentuer la nécessité d'offrir une capacité routière additionnelle, sans laquelle la compétitivité régionale sera mise en péril. Par exemple, à la fin des années 1990, le fabricant d'ordinateurs Dell a décidé d'établir ses nouvelles installations à Nashville (Tennessee) à cause de problèmes de circulation à Austin (Texas), où la compagnie avait été fondée et où toutes ses installations précédentes avaient été construites⁵⁵. La circulation de plus en plus encombrée de Portland (Oregon), situation provoquée à la fois par la densification de la région et par ses mesures anti-automobiles, a conduit la compagnie Sysco à ouvrir un nouveau centre de distribution à Spokane (Washington) et, selon Metro (l'agence régionale de planification du territoire à Portland), d'autres suivent la tendance⁵⁶.

Transport en commun : Montréal possède un système de transport en commun efficace et concurrentiel. Toutefois, autant l'achalandage que la part de marché du transport en commun ont subi un déclin à long terme. En 2003, l'achalandage matinal quotidien était de 360 000 usagers, en baisse par rapport au niveau de 395 000 usagers en 1987. Pendant la même période, les trajets effectués en automobile ont augmenté de 1 368 000 à 1 660 000. Cette hausse de 21 % de l'utilisation de l'automobile, de concert avec une réduction de 8 % de l'utilisation du transport en commun, a réduit de 20 % la part de marché du transport en commun.

53. USA, Canada, Australia & New Zealand Urban Areas: Freeway Access and Capacity, disponible à <http://www.publicpurpose.com/ut-4colfwy.htm> (Public Purpose est un site web de Wendell Cox Consultancy).

54. Wendell Cox et Alan Pisarski, *Blueprint 2030: Affordable Mobility and Access for all Atlanta and Georgia*, juin 2004, disponible à <http://ciprg.com/ul/gbt/atl-report-20040621.pdf>.

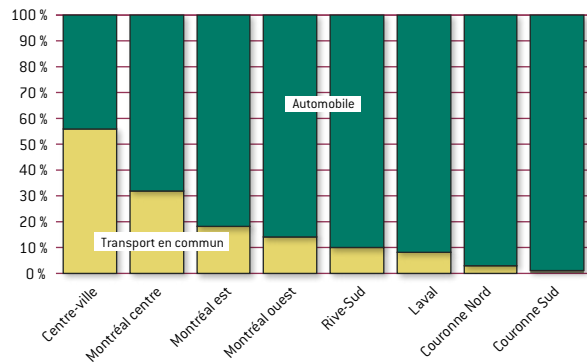
55. John Pletz, « Dell will remain area's biggest private employer », *Austin American-Statesman*, 25 mai 2001, disponible à http://www.statesman.com/business/content/business/stories/archive/052501_dell.html.

56. Economic Development Research Group, *The Cost of Congestion to the Economy of the Portland Region (Executive Summary)*, décembre 2005, disponible à http://www.metro-region.org/library_docs/trans/coc_exec_summary_final_4pg.pdf.

Figure 19

Parts de marché de l'automobile et du transport en commun

Par destination. Pointe du matin (2003)



Source : Enquêtes Origine-Destination (AMT).

Des données plus récentes montrent que cette part de marché s'est stabilisée entre 1998 et 2003.

De plus, l'impact du transport en commun est concentré dans le centre de la ville et est relativement faible ailleurs. En 2001,

- 56 % des déplacements vers le centre-ville en heure de pointe du matin ont été effectués en transport en commun ;
- 22 % des déplacements dans l'ensemble de la région métropolitaine en heure de pointe du matin ont été effectués en transport en commun ;
- dans les banlieues éloignées, l'utilisation du transport en commun pour se rendre au travail n'était que de 1 % (voir Figure 19)⁵⁷.

En 1998, les deux tiers des déplacements en transport en commun en heure de pointe du matin se dirigeaient vers le centre de l'île, incluant le centre-ville. Le reste de la RMR, qui comprend près des deux-tiers des résidences et environ 85 % du territoire urbain développé, ne constituait la destination que d'un tiers des déplacements en transport en commun.

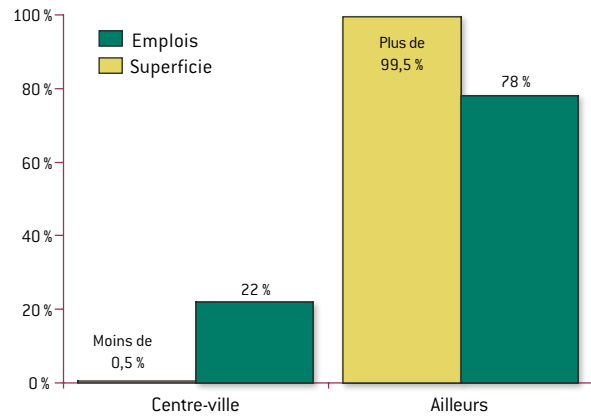
Une politique de transport en commun doit nécessairement cibler les marchés du centre-ville et du centre. Le métro, le train de banlieue et l'autobus offrent une alternative importante à l'automobile pour les trajets jusqu'au quartier des affaires, ainsi que dans une moindre mesure jusqu'à l'intérieur du centre urbain.

Environ 29 % des déplacements pour se rendre au travail, dans les parties du centre de l'île à l'extérieur du centre-ville, ont été effectués en transport en commun en 1998, bien en dessous des résultats du centre-ville.

Figure 20

Distribution des emplois et superficie

Région métropolitaine de Montréal



Source : Calculs de l'auteur à partir de données figurant dans Daniel Bergeron et Kim McDonough, *Constat sur la mobilité des personnes dans la grande région de Montréal. Faits saillants révélés par l'enquête Origine-Destination 2003*, avril 2005, disponible à <http://www.amt.qc.ca/corpo/presentations.asp>.

Dans le reste de la région, à l'extérieur du centre de l'île, la proportion de travailleurs se déplaçant en transport en commun n'était que de 12 %⁵⁸.

Ces comparaisons illustrent tant les forces que les faiblesses du transport en commun. Le transport en commun est sans égal quant à sa capacité d'offrir un déplacement rapide jusqu'aux endroits, tels que le centre-ville de Montréal, qui sont des bassins d'emplois hautement concentrés. Mais le centre-ville est une région relativement petite géographiquement et sa densité d'utilisation de territoire par employé est beaucoup plus élevée que celle du reste de la RMR. Les plus hauts gratte-ciel du centre-ville sont concentrés dans une région très petite. Avec une telle concentration d'emplois, il est raisonnable d'offrir un service exhaustif de transport en commun. D'un autre côté, il n'existe pas de demande assez concentrée dans les autres régions pour justifier un transport en commun au service rapide et fréquent qui serait nécessaire pour concurrencer l'automobile. Plus des trois quarts des emplois de la région se trouvent à l'extérieur du centre-ville, dispersés sur plus de 1700 km² (voir Figure 20).

Malgré l'attention que reçoivent les projets d'expansion des trains de banlieue, eux aussi sont une stratégie orientée vers le centre-ville. À mesure qu'augmentent les distances, une proportion de plus en plus petite de travailleurs se dirige vers le centre-ville. Par exemple⁵⁹,

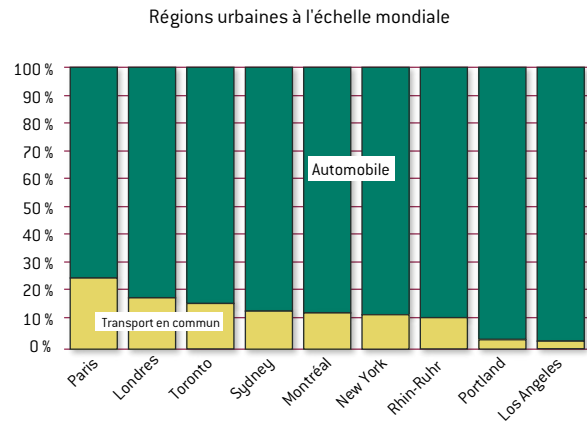
57. Calculs de l'auteur à partir de données figurant dans Agence métropolitaine de transport, *Enquêtes Origine-Destination métropolitaines — Mesure de la mobilité dans la grande région de Montréal*, 26 avril 2005, disponible à <http://www.amt.qc.ca/docs/expose/Equiterre%20-%2020OD03.ppt>.

58. Calculs de l'auteur à partir de données de Transports Québec.

59. *Idem*.

Figure 21

Parts de marché de l'automobile et du transport en commun



Source : *Public Transport Market Share Trends: International Urban Areas from 1980*, disponible à <http://www.publicpurpose.com/ut-intlmt95.htm>, et *Public Transport and Roadway Market Share: 2003 Estimated*, disponible à <http://www.publicpurpose.com/ut-uspt2003share.pdf>.

- Plus de 20 % des travailleurs qui vivent dans le Centre et sur la Rive-Sud se dirigent vers le centre-ville.
- Seulement 8 % des travailleurs vivant à Vaudreuil-Soulanges et sur la Rive-Nord se dirigent vers le centre-ville.

On pourrait croire qu'il serait possible d'agrandir la part de marché du transport en commun en augmentant substantiellement le nombre d'emplois situés au centre-ville. Cette approche présente deux problèmes.

Le premier est que la circulation serait significativement plus encombrée, parce que les nouveaux emplois attireraient davantage de circulation automobile vers un système routier déjà surchargé. Le second est que la capacité du transport en commun est déjà insuffisante. Pendant les périodes de pointe, plusieurs parties du réseau de transport en commun sont utilisées à pleine capacité. Si, par exemple, on doublait le nombre d'emplois au centre-ville, il faudrait doubler la capacité du transport en commun, notamment en ajoutant des lignes de métro qui sont particulièrement coûteuses.

La situation de Montréal est semblable à celle d'autres régions métropolitaines des pays développés qui ont un système efficace de transport en commun. Les régions centrales sont bien desservies, mais le service vers les régions à l'extérieur du centre est restreint et généralement non concurrentiel par rapport à l'automobile. Par exemple, Paris possède un des meilleurs systèmes de transport en commun au monde. De nouvelles villes de banlieue se sont développées le long des lignes du réseau express régional (RER) qui offrent la fréquence de passage de trains de banlieue

la plus haute du monde occidental. Pourtant, dans ces nouvelles villes, le nombre d'emplois qui peuvent être rejoints en une heure en voiture est le double du nombre d'emplois accessibles en transport en commun⁶⁰.

Comme dans le cas de Montréal, une part de marché du transport en commun stable ou en déclin est la règle plutôt que l'exception parmi les régions urbaines des pays développés⁶¹. Malgré de formidables et coûteuses stratégies visant à convertir des automobilistes au transport en commun, aucune région urbaine importante des pays développés n'a réussi à réduire la part de marché de l'automobile de plus de 2 %. De nos jours, l'automobile est utilisée dans la grande majorité des déplacements urbains partout au Canada, en Europe occidentale et aux États-Unis (voir Figure 21). Les difficultés du transport en commun dans les autres régions sont les mêmes qu'à Montréal. Pour la plupart des déplacements, le transport en commun ne peut tout simplement pas concurrencer la voiture.

Il ne s'agit pas de prétendre qu'il n'y a aucune possibilité d'expansion du système de transport en commun. Un meilleur service de transport en commun attirerait plus d'achalandage, particulièrement vers le centre. Cela améliorerait la mobilité dans le centre, ce qui le rendrait plus attrayant pour les résidents et les entreprises.

Le service du transport en commun pourrait être amélioré par une exploitation plus efficace. Partout dans le monde, des systèmes de transport en commun ont été transformés en partenariats public-privé, qui se caractérisent par une exploitation privée concurrentielle sous la supervision d'une agence publique⁶². Cette stratégie, nommée processus d'appel d'offres, réduit les dépenses par kilomètre ou par heure de service, augmentant les fonds disponibles pour améliorer le service. Le processus d'appel d'offres a amené des économies de 20 % à 50 % lorsque appliqué partout dans le monde. Des systèmes de transport publics ont été transformés en processus d'appel d'offres à Stockholm, Copenhague, Londres⁶³, Adélaïde, Perth (Australie) et ailleurs.

60. Calculs de l'auteur à partir de Vincent Fouchier et Sylvain Michelon, *Isochrones autour des villes nouvelles aux heures de pointe*, mars 1999, disponible à http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr/base/presg/P4_Bilan/3_Mobil/2_Isoch-Tx/Isoch.html.

61. *Public Transport Market Share Trends: International Urban Areas from 1980*, disponible à <http://www.publicpurpose.com/ut-intlmt95.htm>.

62. Voir Valentin Petkantchin, *Des voies de solution pour le renouveau du transport public*, Montréal, Institut économique de Montréal, août 2004, disponible à <http://www.iedm.org/uploaded/pdf/aout2004.pdf>.

63. Ce résultat correspond seulement au processus d'appel d'offres qui fut appliqué au système londonien d'autobus, le plus grand système public du monde. Les coûts par kilomètre parcouru ont été réduits d'environ 40 % (incluant les ajustements pour l'inflation) depuis la mise en place du processus en 1985. Si les mêmes résultats avaient été obtenus à Montréal, il aurait été possible d'augmenter le service d'au moins 64 % sans nouveaux investissements publics. Depuis sa mise en place, le processus d'appel d'offres londonien a permis d'économiser près de 18 milliards de dollars canadiens (Voir *London Transport Bus Competitive Tendering Results from 1984/5*, disponible à <http://www.publicpurpose.com/ut-lonct.htm>).

Néanmoins, il n'existe pratiquement aucune chance de voir le transport en commun attirer un nombre significatif d'automobilistes de la région montréalaise, excepté pour les déplacements vers le centre-ville.

Les mesures qui influencent la mobilité

D'importantes améliorations ont été apportées au système autoroutier montréalais dans les dernières années. La capacité de plusieurs routes a été augmentée significativement. Les plans du ministère des Transports du Québec visant la construction et le prolongement d'autoroutes résulteront en une amélioration substantielle de la mobilité pour les résidents et les camionneurs.

Par exemple, des améliorations depuis longtemps nécessaires sont proposées pour compléter l'Autoroute 25 de l'île de Montréal à Laval et allonger la Route 132 sur la Rive-Sud. Le projet de l'Autoroute 25 a soulevé des inquiétudes, notamment à l'effet que les gens seraient encouragés à déménager à l'extérieur de Montréal. En réalité, la présence ou l'absence d'autoroutes semble avoir très peu d'impact sur la migration des résidents du centre vers les banlieues. Par exemple, la banlieue de Sydney s'est développée de façon semblable aux régions urbaines canadiennes et américaines longtemps avant que son système autoroutier déficient (et récemment construit) soit mis en place. De même, Phoenix a minimisé son développement autoroutier jusqu'au milieu des années 1980, pour en fin de compte connaître un développement de sa banlieue identique à celui des régions urbaines ayant construit un vaste système autoroutier.

Sydney et Montréal restaient les seules régions urbaines des pays développés à ne pas avoir d'autoroute qui contourne leur centre. Une voie de contournement vient d'être ouverte à Sydney et on en planifie une pour Montréal. L'amélioration autoroutière la plus importante qui est dans l'air est probablement le parachèvement d'une voie de contournement par la Rive-Sud, le long de l'Autoroute 30 à partir de Châteauguay jusqu'à l'Autoroute 20 à Vaudreuil. Ce nouveau tracé offrira une alternative grandement nécessaire au boulevard Métropolitain, qui coupe le centre de l'île de Montréal. Pendant des décennies, presque toute la circulation et particulièrement, tout le transport par camion le long du corridor Québec-Windsor fut obligé d'emprunter cette autoroute, amenant des coûts plus élevés de réfection et de remplacement des infrastructures. Par conséquent, l'encombrement de la circulation et la pollution de l'air ont été beaucoup plus graves que ce qu'ils auraient été si la circulation avait pu contourner l'île.

Les projets actuels impliquent un partenariat public-privé pour compléter l'Autoroute 30, ce qui signifie qu'elle comportera probablement un péage. Il

est possible que le coût du péage décourage certains camions d'emprunter la voie de contournement et qu'ils continuent à passer par le boulevard Métropolitain. Les technologies modernes de péage offrent une alternative qui fournirait les revenus nécessaires tout en donnant des incitations suffisantes aux camions pour qu'ils contournent l'île. Un péage électronique automatique pourrait être imposé seulement aux camions sur le boulevard Métropolitain, alors que le trajet en camion gratuit pourrait être permis sur la portion à péage de l'Autoroute 30. Les revenus engendrés par le péage des camions sur le boulevard Métropolitain permettraient de recouvrer les pertes de l'Autoroute 30. Parallèlement, la technologie permettrait aux voitures, camions locaux, et camions commençant ou terminant leur trajet sur l'île de conserver un accès gratuit au boulevard Métropolitain.

Une autre amélioration importante au système autoroutier devrait être apportée dans la périphérie de la région métropolitaine. Il n'existe pas de raccord autoroutier direct vers Boston, qui est la septième plus grande région métropolitaine parmi celles du Canada et des États-Unis (plus vaste encore que Toronto). Boston est également plus rapprochée de Montréal que Toronto. Il y a actuellement un trou d'environ 40 kilomètres sans autoroute entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine, d'où l'Interstate 89 prend le relais pour accéder à Boston. Le parachèvement de cet axe autoroutier pourrait ajouter à la compétitivité de Montréal.

La question des ponts

À l'image de New York et de Hong Kong, la facilité de se déplacer à Montréal est significativement diminuée par la présence de cours d'eau à ses extrémités. La pénurie de capacité de transport est plus prononcée sur la rive de l'île de Montréal qui longe le fleuve Saint-Laurent. L'économie montréalaise serait influencée positivement si on augmentait la mobilité inter-rives, et si on le faisait de la manière la plus efficace possible.

Le transport en commun fait partie de la solution, dans la mesure de sa contribution potentielle en termes de coûts-bénéfices. Le métro offre une mobilité efficace jusqu'au centre-ville, en utilisant la ligne jaune à partir de la station Longueuil. La technologie et la conception modernes des nouveaux wagons du métro, qui seront fabriqués par Bombardier (suite à la décision du gouvernement du Québec), pourraient augmenter la capacité en période de pointe de plus de 20 %.

On discute souvent de la possibilité de bâtir un système léger sur rail (SLR) sur l'estacade du Pont Champlain. Il serait probablement plus rentable d'y installer de nouvelles voies exclusives pour les autobus, qui sont capables de transporter plus de 20 000 passa-

gers par heure en période de pointe, et ce dans chaque direction. Ce volume de passagers ne risque pas d'être dépassé dans l'environnement montréalais.

Il est d'une importance cruciale d'accroître la capacité automobile entre Montréal et la Rive-Sud du Saint-Laurent. Une part importante de la circulation à partir de la Rive-Sud qui emprunte les ponts (deux tiers selon une estimation) ne se dirige pas vers le centre-ville⁶⁴. Contrairement à ses capacités adéquates en ce qui concerne le marché du centre-ville, le transport en commun est généralement incapable d'offrir une alternative concurrentielle à la voiture dans les endroits plus dispersés de l'île de Montréal et de la Rive-Sud.

De plus, la possibilité de convertir au transport en commun une plus grande part de la circulation sur les ponts, même celle qui se dirige vers le centre-ville, est probablement faible puisque près de la moitié de ceux qui ont le centre-ville comme destination utilisent déjà le transport en commun. Si tant de personnes endurent l'encombrement des ponts, c'est probablement parce que plusieurs d'entre elles ont besoin de leur voiture pour travailler.

Des études ont été effectuées (notamment par la Commission Nicolet⁶⁵, qui a publié son rapport en 2003) qui démontrent la nécessité de construire de nouveaux points de franchissement du fleuve Saint-Laurent et proposent quelques emplacements. S'il est impossible de trouver le financement requis dans les coffres de l'État, les partenariats public-privé donnent le meilleur espoir de solution à court terme. Un processus d'appel d'offres pourrait être employé pour obtenir les propositions de firmes privées en vue de construire de nouveaux points de franchissement du fleuve, qui pourraient consister soit en des ponts soit en des tunnels.

Ainsi que nous le recommandons ci-dessous, les projets de routes et de transport en commun qui impliquent l'investissement de fonds publics, incluant les ponts, devraient être choisis en vertu de leur rapport coûts-bénéfices.

Planifier pour devenir plus compétitifs

Comme c'est le cas dans la plupart des services publics, la demande d'améliorations et d'expansions excède l'offre de financement. Minimiser les délais de transport facilite la mobilité, l'accès à l'emploi et la croissance économique. Montréal serait mieux servie si ses priorités d'améliorations dans le domaine du transport étaient mieux établies. Le critère le plus fiable, pour

établir la priorité des projets qui nécessitent un financement public, est celui du coût par heure de déplacement éliminée.

À cet effet, le nouveau service de train de banlieue, récemment annoncé, entre Mascouche et le centre-ville pourrait servir d'exemple. On prévoit qu'il transporterait 5 500 passagers quotidiennement suite à un investissement de 300 millions de dollars. Un tel engagement ne devrait pas être effectué avant qu'une étude rigoureuse ait démontré que ce projet est 1) supérieur, en termes de coût par heure de déplacement éliminée, à toutes les solutions de rechange qui répondraient aux mêmes besoins et 2) le plus urgent partout dans la région métropolitaine parmi les projets nécessitant un financement semblable.

Les plans de Montréal quant à la réfection et à l'amélioration de son système routier sont assez exceptionnels. Des programmes semblables, sinon plus ambitieux, ont été mis en place dans les régions urbaines du Texas et à Atlanta, où les décideurs politiques commencent à administrer le système routier selon des objectifs de réduction de l'encombrement de la circulation. Plus récemment, les représentants municipaux à Vancouver et à Portland ont reconnu l'augmentation rapide et inévitable du volume de circulation et revendiquent une amélioration de la capacité routière pour éviter les graves pertes économiques que causerait un encombrement accru de la circulation⁶⁶. Ces stratégies sont différentes de celles de plusieurs régions urbaines, qui visent à décourager l'expansion routière et favorisent le développement du transport en commun.

Les stratégies de type «transport en commun plutôt que routes» pourraient être considérées comme rationnelles si elles étaient accompagnées de plans prévoyant une conversion substantielle d'automobilistes au transport en commun et conservant ou améliorant la mobilité actuelle. Toutefois, malgré l'aide de gens talentueux et de généreuses dépenses dans le secteur de l'urbanisme, aucune région urbaine n'a proposé un système de transport en commun qui attirerait une part significative de la demande de transport des automobilistes.

Ainsi, le choix n'est pas entre le transport en commun et les routes. Le choix est plutôt entre plus ou moins d'encombrement de la circulation. Les projets étudiés par Montréal et quelques autres régions urbaines nord-américaines permettraient une plus grande mobilité, une circulation moins encombrée, des

64. Calculs de l'auteur à partir de données figurant dans *Présentation de l'AMT à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, tableau 4, 12 février 2002, disponible à www.amt.qc.ca/corpo/documents/memoires/Memoire_AMT2.pdf.

65. Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud.

66. Voir Greater Vancouver Gateway Council, *Economic Impact Analysis of Investment In A Major Commercial Transportation System For The Greater Vancouver Region*, juillet 2003, disponible à http://www.gvgc.org/pdfs/SW1040_FinalReport_Revised2.pdf, et Economic Development Research Group, *The Cost of Congestion to the Economy of the Portland Region (Executive Summary)*, décembre 2005, disponible à http://www.metro-region.org/library_docs/trans/coc_exec_summary_final_4pg.pdf.

niveaux réduits de pollution de l'air et un rendement économique supérieur. Ces résultats seront atteints seulement en prenant les moyens adéquats — c'est-à-dire en augmentant la capacité routière pour les voitures et les camions. Quoi que l'on fasse, leur nombre continuera d'augmenter. La seule question qui s'impose est de savoir comment nous répondrons à cette augmentation.

Des stratégies qui maximisent la mobilité, de concert avec des politiques libérales d'utilisation du territoire, pourraient conférer d'autres avantages compétitifs à Montréal, particulièrement par rapport aux régions urbaines ayant adopté des mesures contre-productives comme Toronto. Montréal, qui possède un des meilleurs systèmes d'autoroutes au monde et qui projette de l'améliorer, est dans une position enviable pour l'avenir.

CONCLUSION

En dépit des conceptions contraires, les efforts pour limiter la croissance géographique des régions urbaines produisent inévitablement ce que les économistes appellent des « externalités négatives ». Des mesures « anti-étalement urbain » tendent à pousser les gens à se déplacer encore plus loin des centres urbains, ce qui résulte non pas en des trajets plus courts, mais en de plus longs déplacements jusqu'au travail. Les pénuries de terrains créées par de telles mesures font augmenter les coûts du logement par rapport au revenu des particuliers et rendront certainement les régions urbaines moins prospères à l'avenir. En contrepartie, l'utilisation de l'automobile est associée avec une croissance de la richesse sans précédent dans les pays développés et, grâce à elle, nous avons assisté à une démocratisation de la prospérité.

Montréal se trouve dans une position enviable en ce qui a trait à ses avantages comparatifs, autant du point de vue du transport que de l'utilisation de son territoire. Elle possède un des meilleurs systèmes de transport au monde et son système d'autoroutes supérieur fournit un service efficace partout dans la région métropolitaine. De plus, de nécessaires améliorations sont en cours, qui faciliteront la circulation des camions sur l'île tout en améliorant la mobilité dans la banlieue, où se retrouve la majeure partie de la croissance résidentielle et commerciale. Le système montréalais de transport en commun offre un haut niveau de mobilité jusqu'au centre-ville et dans les quartiers centraux. Parallèlement, le régime de développement relativement libéral de Montréal évite le rationnement du territoire qui rend la propriété immobilière hors de prix pour plusieurs ménages de Vancouver et risque fortement de faire la même chose dans le « Golden Horseshoe » de l'Ontario. Alors que d'autres régions urbaines mettent en place des mesures qui restreignent la mobilité et augmentent le prix des logements, la position compétitive de Montréal ira sûrement en s'améliorant. Montréal se trouve sur la bonne voie et peut envisager un avenir plus brillant.

ANNEXE

Abréviations employées dans les Figures 11, 12, 17 et 18

ADL	Adélaïde	DFW	Dallas-Forth Worth	MIA	Miami	QUE	Québec
ATH	Athènes	DUB	Dublin	MIL	Milwaukee	ROC	Rochester
ATL	Atlanta	EDM	Edmonton	MLN	Milan	RRW	Rhin-Ruhr-Wupper
AUK	Auckland	GGW	Glasgow	MON	Montréal	SA	San Antonio
AUS	Austin	HAM	Hamilton	MSP	Minneapolis-St. Paul	SAC	Sacramento
BAL	Baltimore	HFD	Hartford	NAG	Nagoya	SD	San Diego
BAR	Barcelone	HK	Hong Kong	NO	Nouvelle-Orléans	SEA	Seattle
BER	Berlin	HOU	Houston	NVL	Nashville	SF	San Francisco
BIR	Birmingham	IPS	Indianapolis	NY	New York	SNG	Singapour
BOS	Boston	JVL	Jacksonville	OKC	Oklahoma City	STL	St-Louis
BRS	Brisbane	KC	Kansas City	OKK	Osaka-Kobe-Kyoto	SYD	Sydney
BUF	Buffalo	L-B	Leeds-Bradford	ORL	Orlando	TOR	Toronto
CGY	Calgary	LA	Los Angeles	OTT	Ottawa	TOK	Tokyo-Yokohama
CHA	Charlotte	LON	Londres	PAR	Paris	TSP	Tampa-St. Petersburg
CHI	Chicago	LV	Las Vegas	PER	Perth	VAN	Vancouver
CIN	Cincinnati	LVL	Louisville	PGH	Pittsburgh	VB	Virginia Beach
CLV	Cleveland	MAD	Madrid	PHI	Philadelphie	WDC	Washington, D.C.
COL	Columbus	MAN	Manchester	PHX	Phoenix	WPG	Winnipeg
DEN	Denver	MEL	Melbourne	POR	Portland		
DET	Détroit	MEM	Memphis	PRV	Providence		



Biographie

Wendell Cox est le directeur de Wendell Cox Consultancy (Demographia), une firme internationale d'évaluation des politiques publiques située dans la région métropolitaine de St-Louis. Demographia commandite trois sites internet, *www.demographia.com*, *www.public-purpose.com* et *www.rentalcartours.net*. M. Cox est professeur invité au Conservatoire National des Arts et Métiers de Paris et a été membre de la Commission des transports du comté de Los Angeles et du comité de réforme d'Amtrak. Il a été consultant pour le compte d'agences de transport aux États-Unis, au Canada, en Australie et en Nouvelle-Zélande ainsi que pour des organisations de politiques publiques. Ses liens avec la région de Montréal sont centenaires. Pierre Gauthier, son ancêtre du côté de sa mère, a déménagé sur l'Île de Montréal en 1665 à partir de Roquefort (France) et sa famille y a vécu jusqu'à ce qu'elle parte pour les États-Unis en 1827.



*Institut
économique
de Montréal*

Des idées pour enrichir le Québec