

PORTRAIT DU GRAND MONTRÉAL ÉDITION 2016

DANS CE NUMÉRO

Survol statistique du développement du Grand Montréal et comparaisons nord-américaines portant sur :

- 1 La gouvernance métropolitaine
- 2 La sociodémographie
- 3 L'économie et la qualité de vie
- 4 L'occupation du territoire
- 5 L'habitation et le développement résidentiel
- 6 Le transport
- 7 L'environnement



Pour télécharger ce numéro des Cahiers métropolitains, visiter la section « Périodiques » de l'Observatoire Grand Montréal de la CMM.

<http://cmm.qc.ca/donnees-et-territoire/observatoire-grand-montreal/>

Pour tout renseignement additionnel,
communiquer avec :
Philippe Rivet
Politiques et interventions de développement
CMM

514 350-2550

Philippe.rivet@cmm.qc.ca

Crédit photos : CMM

ISSN 1925-2072

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	2
Le Grand Montréal et les autres grandes régions métropolitaines d'Amérique du Nord	4
Le Grand Montréal : cinq secteurs géographiques, 82 municipalités	6
FAITS SAILLANTS	8
1. GOUVERNANCE MÉTROPOLITAINE	20
2. SOCIODÉMOGRAPHIE	24
2.1 Population et croissance démographique	26
2.2 Vieillesse et types de ménage	34
2.3 Immigration et langue	37
2.4 Projections démographiques	40
3. ÉCONOMIE ET QUALITÉ DE VIE	46
3.1 Marché de l'emploi et base économique	48
3.2 Capital humain	52
3.3 Produit intérieur brut (PIB) et salaires	53
3.4 Coûts d'entreprise et coût de la vie	55
3.5 Indices de qualité de vie	57
4. OCCUPATION DU TERRITOIRE	60
4.1 Aires urbanisées et densité	62
4.2 Espaces industriels, commerciaux et à bureaux	68
4.3 Agriculture périurbaine et urbaine	74
5. HABITATION ET DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL	78
5.1 Mises en chantier résidentielles	80
5.2 Typologie de logement	81
5.3 Accessibilité à la propriété	84
5.4 Logements locatifs et logements sociaux et abordables	85
5.5 Développement résidentiel en aires TOD	90
5.6 Espaces résidentiels disponibles et horizon de développement	95
6. TRANSPORT	98
6.1 Transport collectif et automobile	100
6.2 Transport actif	106
6.3 Transport des marchandises	113
7. ENVIRONNEMENT	116
7.1 Couvert boisé	118
7.2 Espaces bleus	122
7.3 Aires protégées	124
7.4 Qualité de l'air	127
7.5 Gestion des matières résiduelles	131
LISTE DES FIGURES	135
LISTE DES TABLEAUX	138
LISTE DES CARTES	138
LISTE DES ENCADRÉS	139

INTRODUCTION

2

Ce numéro des *Cahiers métropolitains* intitulé *Portrait du Grand Montréal, édition 2016* présente un survol statistique de la région métropolitaine de Montréal et de son évolution récente. Il met l'accent sur la comparaison entre le Grand Montréal et les autres grandes régions métropolitaines nord-américaines.

Avec plus de 3,9 millions d'habitants, le Grand Montréal fait partie des grandes régions métropolitaines nord-américaines et partage avec elles plusieurs caractéristiques et défis

à relever. Les données présentées dans ce cahier permettent de définir les forces, les faiblesses et les spécificités du Grand Montréal par rapport aux autres grandes régions métropolitaines environnantes.

Les sujets traités portent sur différents thèmes au cœur du développement des régions métropolitaines et des activités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Parmi les thèmes abordés, mentionnons la gouvernance métropolitaine,



les transformations sociodémographiques, le développement économique, l'urbanisation, l'habitation et le logement social, le transport et la mobilité durable, les espaces boisés et protégés et le territoire agricole.

Bien qu'il soit impossible de couvrir toutes les dimensions liées au développement de la région, ce cahier présente un portrait actualisé et original qui permet de mieux saisir la réalité du Grand Montréal et son positionnement en Amérique du Nord.

Ce portrait du Grand Montréal permettra d'appuyer la réflexion quant aux grands enjeux et défis auxquels la région doit faire face et de faciliter la prise de décision en matière de planification locale et métropolitaine.

Enfin, mentionnons que plusieurs données présentées dans les figures de ce cahier peuvent être consultées et téléchargées dans les sections [Grand Montréal en statistiques](#) et [Comparaisons nord-américaines](#) de [l'Observatoire Grand Montréal](#).

INTRODUCTION

LE GRAND MONTRÉAL ET LES AUTRES GRANDES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES D'AMÉRIQUE DU NORD

Dans ce document, le Grand Montréal est comparé, lorsque les données le permettent, à 32 autres grandes régions métropolitaines canadiennes et étatsuniennes. Au Canada, les régions de comparaison sont les sept principales régions métropolitaines en termes de taille démographique. Les trois plus peuplées de ces régions canadiennes, soit Toronto, Montréal et Vancouver, présentent une population qui excède deux millions d'habitants alors que Québec, Edmonton, Calgary et Ottawa-Gatineau ont une population qui varie entre 800 000 et 1,4 million d'habitants. Aux États-Unis, les régions de comparaison sélectionnées sont les 26 grandes régions métropolitaines de deux millions et plus d'habitants qui avaient été examinées dans le *Portrait du Grand Montréal, édition 2010*.

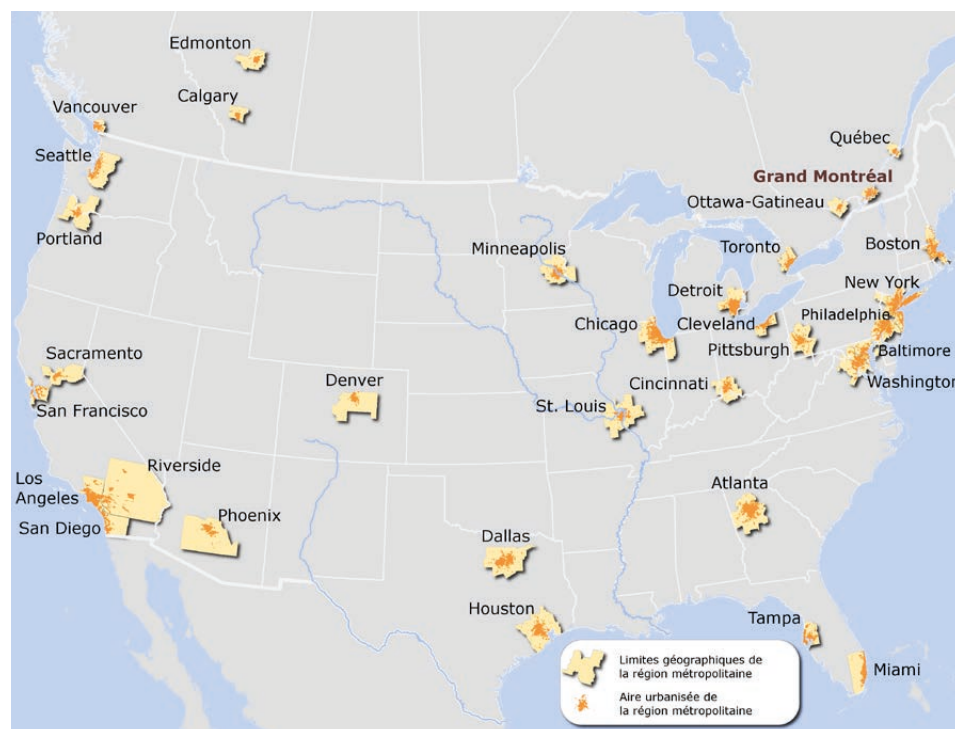
Le Grand Montréal correspond au territoire de la CMM. Toutefois, les données présentées dans

ce document peuvent se rapporter, dans certains cas, à la région métropolitaine de recensement (RMR) telle que définie par Statistique Canada, qui correspond, à quelques exceptions près, au territoire de la CMM¹.

Les autres régions canadiennes de comparaison correspondent, quant à elles, aux RMR telles que définies par Statistique Canada. Aux États-Unis, les régions de comparaison correspondent aux *Metropolitan Statistical Areas* (MSAs) telles que définies par l'*Office of Management and Budget* (OMB) et utilisées par le *U.S. Census Bureau*, soit l'agence statistique des États-Unis.

¹ La CMM regroupe sensiblement les mêmes municipalités que la RMR de Montréal à l'exception du fait que la CMM n'inclut pas les municipalités de Gore, de Saint-Colomban, de Saint-Jérôme, de Saint-Placide, de L'Épiphanie (ville et paroisse), de Lavaltrie, de Saint-Zotique, des Coteaux et de Coteau-du-Lac, et que, contrairement à la RMR, la CMM inclut les municipalités de Contrecoeur, de Calixa-Lavallée et de Saint-Jean-Baptiste, situées dans la couronne Sud. En 2015, selon les estimations de l'Institut de la statistique du Québec, la population totale de la CMM se chiffrait à 3 924 550 habitants alors que celle de la RMR était de 4 060 690.

CARTE 1. 33 régions métropolitaines nord-américaines de comparaison

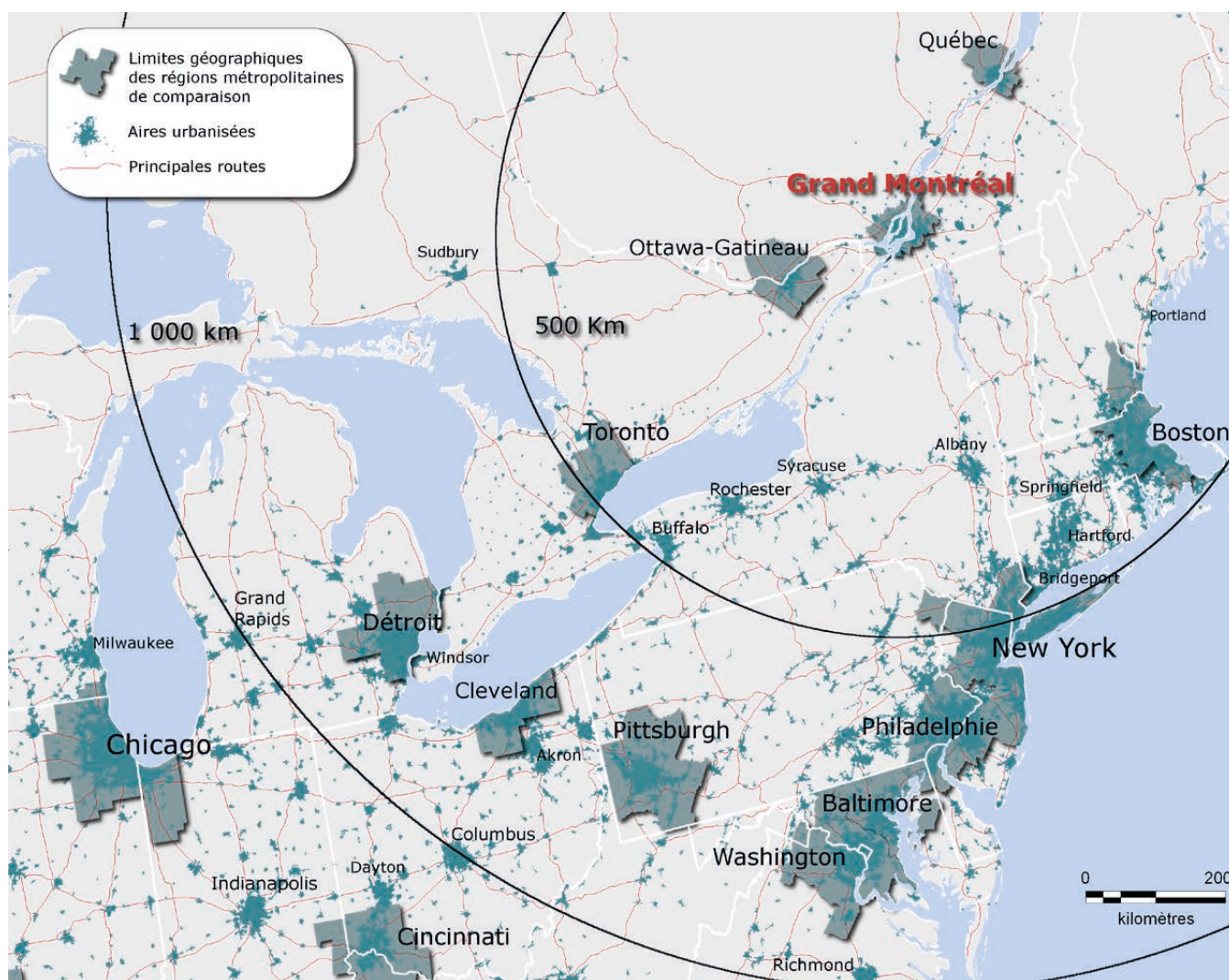


115 MILLIONS DE PERSONNES DANS UN RAYON DE 1 000 KILOMÈTRES

Région intégrée au grand système urbain du nord-est de l'Amérique du Nord, le Grand Montréal est situé au cœur du corridor Québec-Windsor, qui concentre près de 60 % de la population canadienne. La région est également située à proximité de la plus importante conurbation urbaine des États-Unis, le corridor Boston-Washington, qui regroupe les régions métropolitaines de Boston, New York, Philadelphie, Baltimore et Washington.

D'autres centres urbains étasuniens de taille plus modeste tels qu'Albany, Portland (Maine), Syracuse ou Hartford sont également situés à moins de 500 kilomètres du Grand Montréal. Au total, ce sont environ 115 millions de personnes réparties dans 16 états américains et quatre provinces canadiennes qui demeurent dans un rayon de 1 000 kilomètres de la région de Montréal.

CARTE 2. Le Grand Montréal dans le système urbain du nord-est de l'Amérique du Nord



Sources : Statistique Canada et US Census Bureau. Traitement : CMM, 2016.

INTRODUCTION

LE GRAND MONTRÉAL : CINQ SECTEURS GÉOGRAPHIQUES, 82 MUNICIPALITÉS

Le Grand Montréal regroupe 82 municipalités réparties en cinq secteurs géographiques, soit l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil, Laval, la couronne Nord et la couronne Sud.

Les 82 municipalités du Grand Montréal font également partie de municipalités régionales de comté (MRC). La région regroupe, en tout ou en partie, 14 MRC ou territoires équivalents. Dans la couronne Nord, on retrouve les MRC Les

Moulins et Thérèse-De Blainville, Mirabel (territoire équivalent à une MRC), et une portion des MRC de L'Assomption et de Deux-Montagnes. Dans la couronne Sud, on retrouve les MRC de Marguerite-D'Youville et de Roussillon ainsi qu'une portion des MRC de Beauharnois-Salaberry, de La Vallée-du-Richelieu, de Vaudreuil-Soulanges et de Rouville. L'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil ainsi que Laval sont, pour leur part, des territoires équivalents aux MRC.

CARTE 3. Le Grand Montréal, ses cinq secteurs géographiques et ses 82 municipalités

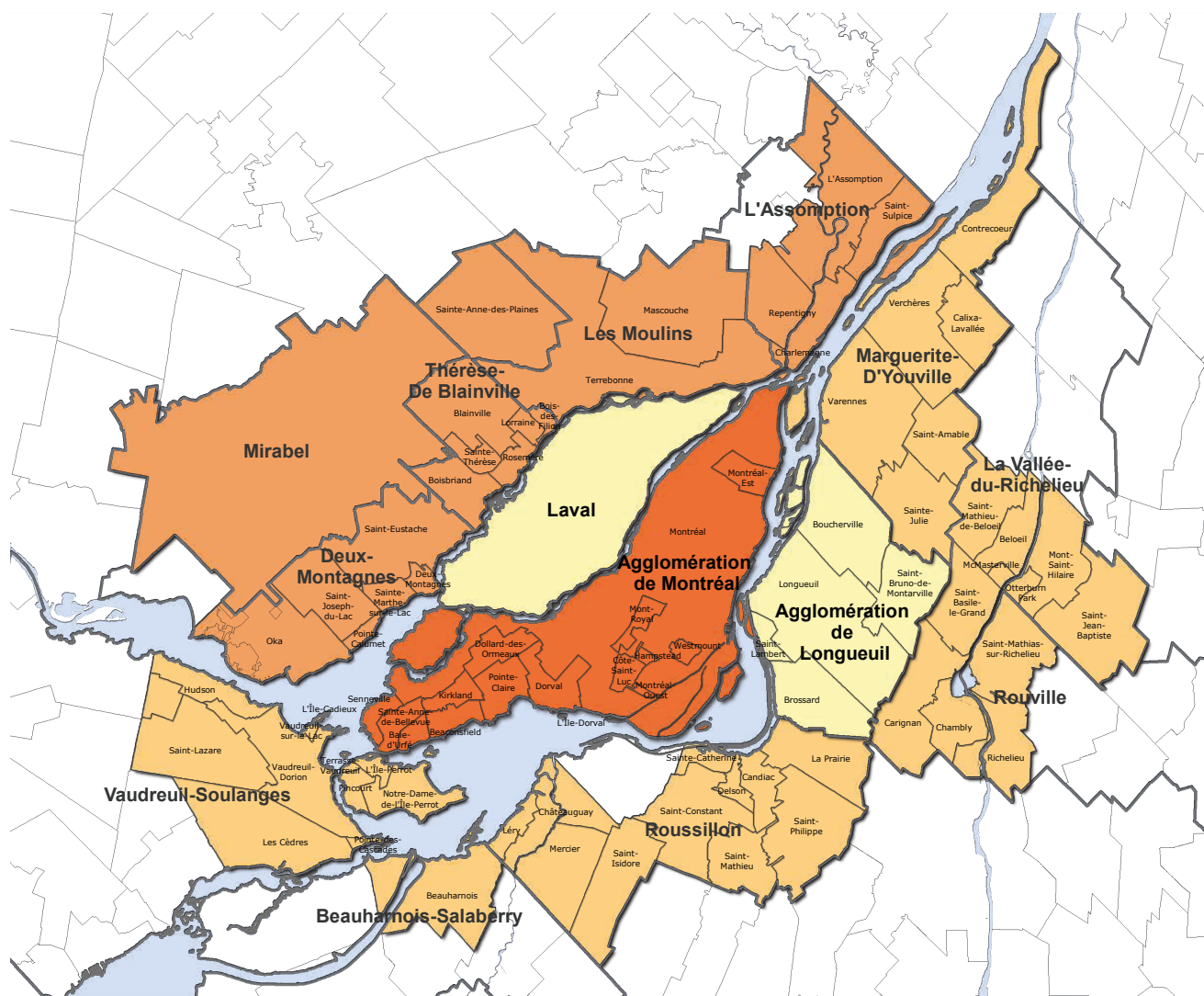


TABLEAU 1. Population des secteurs, MRC et municipalités du Grand Montréal, 2015

Secteur/MRC/Municipalité	Population 2015	Secteur/MRC/Municipalité	Population 2015
Agglomération de Montréal	1 999 795	Couronne Sud	497 780
Baie-D'Urfé	3 867	<i>MRC de Beauharnois-Salaberry (partie CMM)</i>	12 657
Beaconsfield	19 777	Beauharnois	12 657
Côte-Saint-Luc	33 861	<i>MRC de Marguerite-D'Youville</i>	77 740
Dollard-Des Ormeaux	50 826	Calixa-Lavallée	503
Dorval	19 446	Contrecoeur	7 502
Hampstead	7 283	Saint-Amable	12 101
Kirkland	21 312	Sainte-Julie	30 053
L'Île-Dorval	5	Varenes	21 473
Montréal	1 754 974	Verchères	5 808
Montréal-Est	3 850	<i>MRC de La Vallée-du-Richelieu (partie CMM)</i>	115 157
Montréal-Ouest	5 215	Belœil	21 980
Mont-Royal	20 884	Carignan	8 894
Pointe-Claire	31 899	Chambly	28 489
Sainte-Anne-de-Bellevue	4 978	McMasterville	5 684
Senneville	927	Mont-Saint-Hilaire	18 813
Westmount	20 691	Otterburn Park	8 380
		Saint-Basile-le-Grand	16 975
Agglomération de Longueuil	421 342	Saint-Jean-Baptiste	3 159
Boucherville	42 016	Saint-Mathieu-de-Belœil	2 783
Brossard	86 354	<i>MRC de Roussillon</i>	171 885
Longueuil	243 743	Candiac	20 876
Saint-Bruno-de-Montarville	26 980	Châteauguay	48 254
Saint-Lambert	22 249	Delson	7 638
		La Prairie	24 495
Laval	425 225	Léry	2 432
		Mercier	12 889
Couronne Nord	580 410	Saint-Constant	27 191
<i>MRC de Deux-Montagnes (partie CMM)</i>	97 746	Sainte-Catherine	17 218
Deux-Montagnes	17 861	Saint-Isidore	2 729
Oka	3 858	Saint-Mathieu	1 978
Pointe-Calumet	6 543	Saint-Philippe	6 185
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	17 922	<i>MRC de Rouville (partie CMM)</i>	10 083
Saint-Eustache	44 900	Richelieu	5 496
Saint-Joseph-du-Lac	6 662	Saint-Mathias-sur-Richelieu	4 587
<i>MRC de L'Assomption (partie CMM)</i>	115 402	<i>MRC de Vaudreuil-Soulanges (partie CMM)</i>	110 258
Charlemagne	6 051	Hudson	5 148
L'Assomption	21 967	Les Cèdres	6 698
Repentigny	83 967	L'Île-Cadieux	102
Saint-Sulpice	3 417	L'Île-Perrot	10 771
<i>MRC Les Moulins</i>	159 098	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	10 802
Mascouche	46 884	Pincourt	14 807
Terrebonne	112 214	Pointe-des-Cascades	1 501
<i>MRC de Thérèse-De Blainville</i>	159 210	Saint-Lazare	19 707
Blainville	56 606	Terrasse-Vaudreuil	1 961
Boisbriand	27 389	Vaudreuil-Dorion	37 425
Bois-des-Filion	9 768	Vaudreuil-sur-le-Lac	1 336
Lorraine	9 416		
Rosemère	14 346	GRAND MONTRÉAL	3 924 552
Sainte-Anne-des-Plaines	15 053		
Sainte-Thérèse	26 632		
<i>Mirabel</i>	48 954		



FAITS SAILLANTS

SOCIODÉMOGRAPHIE



3,9M
D'HABITANTS



4,5M

HABITANTS DANS LE
GRAND MONTRÉAL
À L'HORIZON 2031



DIMINUTION DU
DÉFICIT MIGRATOIRE
INTRAMÉTROPOLITAIN
POUR L'AGGLOMÉRATION
DE MONTRÉAL DEPUIS 2010

16^e RÉGION MÉTROPOLITAINE
LA PLUS POPULEUSE
EN AMÉRIQUE DU NORD

UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE
MODÉRÉE MAIS STABLE

UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE STIMULÉE
PRINCIPALEMENT PAR L'IMMIGRATION INTERNATIONALE
AU CENTRE DE LA RÉGION, ET PAR LA MIGRATION
INTRAMÉTROPOLITAINE ET L'ACCROISSEMENT NATUREL
DANS LES COURONNES



221 000

NOUVEAUX MÉNAGES

+



492 000

NOUVEAUX HABITANTS

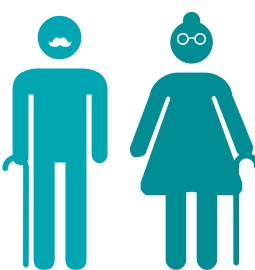
D'ICI 2031



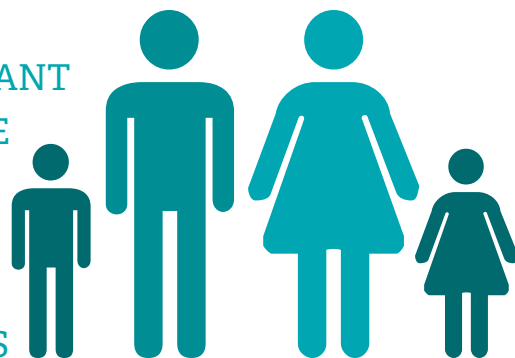
REDÉVELOPPEMENT
URBAIN :
LA VILLE DE
MONTRÉAL
REDEVIENT UN MOTEUR
DE LA CROISSANCE
DÉMOGRAPHIQUE
DE LA RÉGION



DANS LE GRAND MONTRÉAL
COMME DANS LES AUTRES
RÉGIONS MÉTROPOLITAINES,
LE VIEILLISSEMENT TOUCHE
PRINCIPALEMENT LES BANLIEUES



UNE PART DE
MÉNAGES AVEC ENFANT
MOINS IMPORTANTE
QUE DANS LES
AUTRES RÉGIONS
MÉTROPOLITAINES
NORD-AMÉRICAINES



POPULATION NÉE
À L'EXTÉRIEUR
DU CANADA :

23 %



6^e
PÔLE
D'IMMIGRATION
INTERNATIONALE
EN AMÉRIQUE
DU NORD



49 %

DES IMMIGRANTS
RÉCENTS DÉTIENNENT
UN DIPLÔME
UNIVERSITAIRE



FAITS SAILLANTS ÉCONOMIE ET QUALITÉ DE VIE

13^e BASSIN D'EMPLOI EN AMÉRIQUE DU NORD



L'INTÉGRATION
ÉCONOMIQUE
DES IMMIGRANTS
DEMEURE UN ENJEU
IMPORTANT POUR
LA RÉGION

EN 2011, LE TAUX DE CHÔMAGE
CHEZ LES IMMIGRANTS
RÉCENTS ATTEIGNAIT PRÈS
DE 17 % ALORS QU'IL ÉTAIT
DE 6 % CHEZ LES NON-
IMMIGRANTS

UNE BASE ÉCONOMIQUE QUI REPOSE SUR DE NOMBREUX
SECTEURS INDUSTRIELS D'EXCELLENCE DONT :



LES SERVICES
PROFESSIONNELS
ET TECHNIQUES



LES INDUSTRIES
DE L'INFORMATION
ET DE LA CULTURE



CERTAINES
INDUSTRIES
DU TRANSPORT



LES SERVICES
IMMOBILIERS
ET FINANCIERS



L'INDUSTRIE
AÉROSPATIALE



4^e PLUS IMPORTANTE
HAUSSE DU TAUX
DE DIPLOMATION
UNIVERSITAIRE EN
AMÉRIQUE DU NORD
DEPUIS 2001



LE
RATTRAPAGE
SCOLAIRE
SE POURSUIT



UN PIB ET DES SALAIRES QUI DEMEURENT
MODESTES COMPARATIVEMENT AUX
AUTRES RÉGIONS D'AMÉRIQUE DU NORD...



...MAIS DES COÛTS D'ENTREPRISES
ET UN COÛT DE LA VIE PARMIS LES PLUS BAS.



4^e RANG EN AMÉRIQUE DU
NORD DES CLASSEMENTS
DE LA QUALITÉ DE VIE DE
MERCER ET DE *L'ECONOMIST*
INTELLIGENCE UNIT



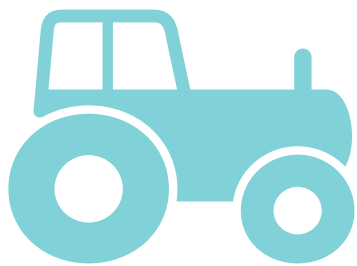
FAITS SAILLANTS

OCCUPATION DU TERRITOIRE

3^e RÉGION AVEC LA PLUS FORTE
DENSITÉ DE POPULATION EN
AMÉRIQUE DU NORD



FORTE DIMINUTION DE LA DENSITÉ DE LA RÉGION
ENTRE 1971 ET 1991, MAIS DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL
PLUS OPTIMAL AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES



UNE RÉGION
QUI SE
DÉMARQUE
PAR
L'IMPORTANCE
DE SA ZONE
AGRICOLE

6^e

RÉGION DONT LA
PROPORTION
DE TERRES
CULTIVÉES EST LA
PLUS IMPORTANTE



58 %
DU TERRITOIRE
TERRESTRE EN
ZONE
AGRICOLE

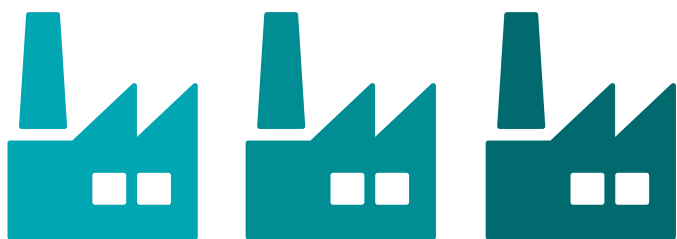


DES ESPACES INDUSTRIELS, COMMERCIAUX ET À BUREAUX QUI COUVRENT PRÈS DE **9 %** DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN



13^e

RÉGION MÉTROPOLITAINE NORD-AMÉRICAINE EN TERMES DE SUPERFICIE INDUSTRIELLE



DES TAUX D'INOCCUPATION D'ESPACES INDUSTRIELS ET À BUREAUX DANS LA MOYENNE NORD-AMÉRICAINE



17^e

RÉGION POUR CE QUI EST DE LA SUPERFICIE D'ESPACES À BUREAUX



FAITS SAILLANTS

HABITATION ET DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL



UNE MOYENNE ANNUELLE DE
20 100
NOUVEAUX LOGEMENTS
AU COURS DES
15 DERNIÈRES
ANNÉES

UNE RÉGION
CARACTÉRISÉE
PAR SON PARC
IMMOBILIER
À FORTE ET
MOYENNE
DENSITÉ

HAUSSE DE LA PART DE MARCHÉ DES PRODUITS RÉSIDENTIELS À FORTE DENSITÉ DANS TOUS LES SECTEURS DU GRAND MONTRÉAL ET DANS TOUTES LES GRANDES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES NORD-AMÉRICAINES AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES

ON Y RETROUVE LA PLUS FAIBLE PROPORTION DE MAISONS INDIVIDUELLES PARMIS LES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES NORD-AMÉRICAINES

32 %
DES LOGEMENTS

5^e RÉGION
MÉTROPOLITAINE
PRÉSENTANT LA PLUS
FORTE PROPORTION
DE MÉNAGES
LOCATAIRES EN
AMÉRIQUE DU NORD



45 %
DES MÉNAGES
SONT LOCATAIRES



CROISSANCE
DES MISES
EN CHANTIER
DE LOGEMENTS
LOCATIFS
DEPUIS 2013

UN TAUX
D'INOCUPATION
DES LOGEMENTS
LOCATIFS QUI
ATTEINT 4 % POUR
UNE PREMIÈRE FOIS
DEPUIS LA FIN DES
ANNÉES 1990

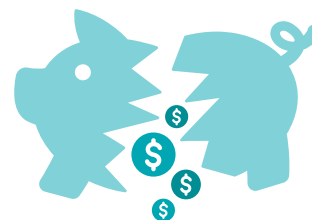
\$ LOYER / \$ REVENU

PRÈS DE
230 000
MÉNAGES
LOCATAIRES
ÉPROUVENT DES
PROBLÈMES
D'ABORDABILITÉ

PLUS FAIBLE PROPORTION
DE LOGEMENTS SOCIAUX
ET ABORDABLES PARMIS
LES GRANDES RÉGIONS
MÉTROPOLITAINES
CANADIENNES : ILS
REPRÉSENTENT 8,3 % DES
LOGEMENTS LOCATIFS DE
LA RÉGION

3^e

RÉGION CANADIENNE OÙ
L'ACCESSIBILITÉ À LA
PROPRIÉTÉ EST LA PLUS
LIMITÉE, APRÈS TORONTO
ET VANCOUVER



DES ESPACES VACANTS ET À
REDÉVELOPPER SUFFISANTS
POUR ACCUEILLIR LES 221 000
NOUVEAUX MÉNAGES
PROJETÉS D'ICI 2031



36,2 %



LE GRAND MONTRÉAL EST PARMIS
LES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES
PRÉSENTANT LA PLUS FORTE
PROPORTION DE MÉNAGES
DEMEURANT AUX ABORDS DES
STATIONS DE TRANSPORT EN
COMMUN À HAUTE CAPACITÉ

ENTRE 23,9 % DE LA CROISSANCE DES
2001 MÉNAGES DU GRAND MONTRÉAL
ET **2011** OBSERVÉE DANS LES AIRES TOD



FAITS SAILLANTS

TRANSPORT



LE GRAND MONTRÉAL EST CARACTÉRISÉ PAR L'IMPORTANCE ET LE FORT ACHALANDAGE DE SON RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN (TC)...



...TOUTEFOIS, LA PART MODALE DU TRANSPORT EN COMMUN A STAGNÉ ENTRE 2008 ET 2013 ET LA CONGESTION AUTOMOBILE DEMEURE IMPORTANTE

3^e

RÉGION AVEC LA PART MODALE TC LA PLUS ÉLEVÉE EN AMÉRIQUE DU NORD APRÈS TORONTO ET NEW YORK

LES BANLIEUES MONTRÉALAISES SE CLASSENT AU 4^E RANG DES BANLIEUES NORD-AMÉRICAINES AVEC LA PART MODALE TC LA PLUS ÉLEVÉE

9^e

RÉGION AVEC LA CONGESTION AUTOMOBILE LA PLUS IMPORTANTE EN AMÉRIQUE DU NORD



UNE ACCESSIBILITÉ PIÉTONNIÈRE ET UNE UTILISATION DU VÉLO IMPORTANTE DANS LES QUARTIERS CENTRAUX MAIS QUI DEMEURE LIMITÉE À L'EXTÉRIEUR DE CEUX-CI

2^e MÉTROPOLE LA PLUS CYCLABLE EN AMÉRIQUE DU NORD



DES DÉPLACEMENTS À VÉLO EN FORTE HAUSSE AU CENTRE DE LA RÉGION



MONTRÉAL
11^E MÉTROPOLE NORD-AMÉRICAINNE EN MATIÈRE D'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNIÈRE



LE GRAND MONTRÉAL : PLAQUE

TOURNANTE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

2^e

PORT EN IMPORTANCE DANS LE NORD-EST DU CONTINENT APRÈS LE PORT DE NEW YORK





FAITS SAILLANTS

ENVIRONNEMENT

UNE RÉGION MÉTROPOLITAINE
FORTEMENT AGRICOLE
MAIS OÙ LE COUVERT BOISÉ
DEMEURE LIMITÉ



14^e RANG DES RÉGIONS AYANT
PERDU LA PLUS FORTE
PROPORTION DE COUVERT
BOISÉ DEPUIS LE DÉBUT
DES ANNÉES 2000

24^e

RANG DES RÉGIONS
MÉTROPOLITAINES
NORD-AMÉRICAINES
AVEC LA PLUS FORTE
PROPORTION DE
COUVERT BOISÉ



UNE RÉGION CARACTÉRISÉE
PAR L'IMPORTANCE DE SON
RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE



12 % DU TERRITOIRE EN
ZONE AQUATIQUE



9^e

RÉGION NORD-AMÉRICAINE PRÉSENTANT LA PLUS IMPORTANTE PROPORTION DE SON TERRITOIRE EN AIRES PROTÉGÉES

9,6 %

DU TERRITOIRE TOTAL DU GRAND MONTRÉAL EN AIRES PROTÉGÉES



TOUTEFOIS, LA PROPORTION DU TERRITOIRE TERRESTRE EN AIRES PROTÉGÉES DEMEURE LIMITÉ

2,5 %



LES MATIÈRES RECYCLABLES RÉCUPÉRÉES À PRÈS DE **60 %**



QUALITÉ DE L'AIR : LES TRANSPORTS ET LE CHAUFFAGE AU BOIS : DEUX PRINCIPALES SOURCES D'ÉMISSIONS DES PARTICULES FINES DANS LA RÉGION

VALORISATION DES RÉSIDUS ALIMENTAIRES : 10 % DES MÉNAGES SONT ACTUELLEMENT DESSERVIS PAR DES COLLECTES PORTE-À-PORTE



1.



GOUVERNANCE MÉTROPOLITAINE



DES ORGANISMES DE PLANIFICATION MÉTROPOLITAINE EN PLACE UN PEU PARTOUT EN AMÉRIQUE DU NORD

En Amérique du Nord, comme partout à travers le monde, la population se concentre de plus en plus dans les grandes régions métropolitaines. Afin d'assurer une coordination entre les différentes instances locales et d'assurer une prise en compte des enjeux de nature métropolitaine, un grand nombre de régions disposent maintenant d'un organisme de gouvernance et de planification métropolitaine.

Aux États-Unis, l'ensemble des grandes régions métropolitaines de comparaison présenté dans ce rapport, à l'exception de la région de New York, dispose d'une instance de planification à l'échelle métropolitaine. Dans la majorité des cas, ce rôle de planification métropolitaine est assuré par des *Council of Governments* (COGs – aussi connus sous le nom d'*Association of Governments* ou *Regional council*), une association de gouvernements locaux volontaires ou mandatées par l'État. D'une région métropolitaine à l'autre, la nature et les responsabilités accordées à ces organismes peuvent varier, mais incluent généralement des compétences en matière d'aménagement du territoire, de planification du transport, de développement économique et de protection de l'environnement.

Au Canada, on retrouve un organisme de gouvernance métropolitaine dans presque toutes les grandes régions métropolitaines, à l'exception de celle de Toronto. Metro Vancouver, créé par la province de la Colombie-Britannique en 1967, regroupe 23 localités et dispose, entre autres, de compétences en matière de qualité de l'air, de logement, de gestion des matières résiduelles, de planification régionale et de traitement des eaux.

En Alberta, le *Calgary Regional Partnership* est une association regroupant 14 municipalités et dont les compétences portent principalement sur le transport, l'aménagement du territoire, la protection de l'environnement et des cours d'eau et les systèmes d'information géographique dans la région métropolitaine de

TABEAU 2. Régions métropolitaines nord-américaines et leurs organismes de planification

Région métropolitaine	Organisme de planification métropolitaine	Année de création
Atlanta	Atlanta Regional Commission	1947
Baltimore	Baltimore Metropolitan Council	1992
Boston	Metropolitan Area Planning Council	1963
Calgary	Calgary Regional Partnership	1999
Chicago	Chicago Metropolitan Agency for Planning	2005
Cincinnati	OKI Regional Council of Governments	1964
Cleveland	Northeast Ohio Areawide Coordinating Agency	1968
Dallas	North Central Texas Council of Governments	1966
Denver	Denver Regional Council of Governments	1955
Détroit	Southeast Michigan Council of Governments	1968
Edmonton	Capital Region Board	2008
Houston	Houston-Galveston Area Council	1966
Los Angeles/Riverside	Southern California Association of Governments	1965
Miami	South Florida Regional Planning Council	1969
Minneapolis	Metropolitan Council	1967
Montréal	Communauté métropolitaine de Montréal	2001
Philadelphie	Delaware Valley Regional Planning Commission	1966
Phoenix	Maricopa Association of Governments	1967
Pittsburgh	Southwestern Pennsylvania Commission	1974
Portland	Metro	1979
Québec	Communauté métropolitaine de Québec	2002
Sacramento	Sacramento Area Council of Governments	1967
San Diego	San Diego Association of Governments	1966
San Francisco	Association of Bay Area Governments	1961
Seattle	Puget Sound Regional Council	1956
St. Louis	East-West Gateway Council of Governments	1965
Tampa Bay	Tampa Bay Regional Planning Council	1962
Vancouver	Metro Vancouver	1967
Washington	Metropolitan Washington Council of Governments	1957

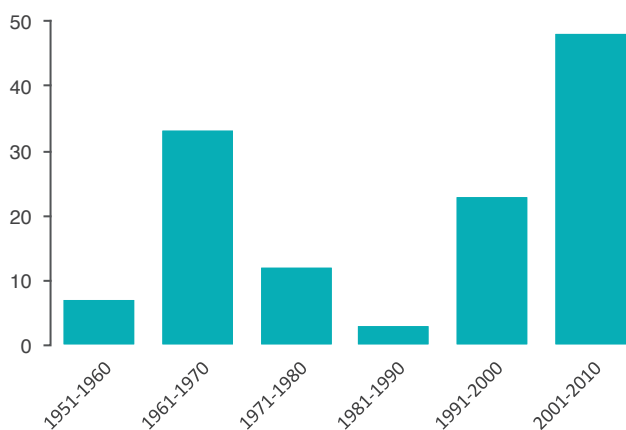
Sources : Site Internet des organismes et Ahrend, R., C. Gamper and A. Schumann (2014). « The OECD Metropolitan Governance Survey: A Quantitative Description of Governance Structures in large Urban Agglomerations ». OECD Regional Development Working Papers, 2014/04. OECD Publishing.

Calgary. À Edmonton, le *Capital Region Board*, a été créé par le gouvernement de l'Alberta en 2008 et regroupe 24 municipalités. L'organisme travaille à la mise en œuvre de son plan de développement métropolitain et détient des compétences en aménagement du territoire, en transport en commun, en habitation et en système d'information géographique.

La région d'Ottawa-Gatineau, qui s'étend des deux côtés de la frontière Québec-Ontario, ne dispose pas d'instance de gouvernance métropolitaine à proprement parler, mais abrite la Commission de la capitale nationale (CCN). Il s'agit d'une société d'État fédérale qui a comme mandat de s'assurer de la planification des terrains fédéraux qui représentent environ 13 % des terrains de cette région.

Dans le cas des régions métropolitaines de Montréal et de Québec, c'est la province qui a adopté une législation créant la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), en 2001 et 2002, respectivement. La CMM regroupe 82 municipalités et la CMQ, 28. Elles sont toutes deux dirigées par un conseil formé d'élus locaux provenant des municipalités membres.

FIGURE 1. Nombre d'organismes de planification métropolitaine créés ou réformés dans les pays de l'OCDE, par décennie



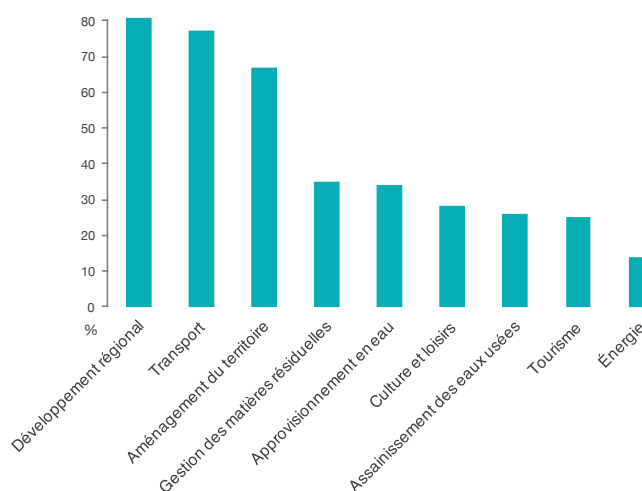
Source : Kim, S.-J., A. Schumann and R. Ahrend, (à venir), "What governance for metropolitan areas?" OECD Regional Development Working Papers, OECD Publishing, Paris. Figure tirée de OECD Regional Outlook Regions and Cities: Where Policies and People Meet (2014).

La CMM exerce des compétences dans ce qu'il est convenu d'appeler les fonctions stratégiques d'une région, soit en matière d'aménagement du territoire, de développement économique, d'environnement, de transport et de logement social. La CMM a donc la possibilité de poursuivre une stratégie intégrée de planification et de développement de son territoire.

La mise en place d'organismes de planification métropolitaine fait maintenant partie d'une mouvance mondiale. Bien que leurs pouvoirs, champs de compétences et ressources peuvent varier de façon importante d'une région à l'autre, le nombre d'organismes de planification métropolitaine est en croissance partout dans le monde². Dans les pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), environ les deux tiers des 275 aires métropolitaines de 500 000 habitants et plus ont maintenant une agence de planification.

² À ce sujet, voir notamment : Ahrend, R., C. Gamper and A. Schumann (2014), « The OECD Metropolitan Governance Survey: A quantitative description of governance structures in large urban agglomerations » : <http://dx.doi.org/10.1787/5jz43zldh08p-en>; Metropolis (2014) « Comparative Study on Metropolitan Governance » : http://www.metropolis.org/sites/default/files/comparative_study_on_metropolitan_governance_eng.pdf.

FIGURE 2. Proportion des organismes de planification métropolitaine des pays de l'OCDE selon le ou les champs de compétence exercés



Source : Ahrend, R., C. Gamper and A. Schumann (2014), "The OECD Metropolitan Governance Survey: A quantitative description of governance structures in large urban agglomerations", OECD Regional Development Working Papers, no. 2014/04, OECD Publishing, Paris.



2.



SOCIODÉMOGRAPHIE



2.1	Population et croissance démographique	26
2.2	Vieillessement et types de ménage	34
2.3	Immigration et langue	37
2.4	Projections démographiques	40

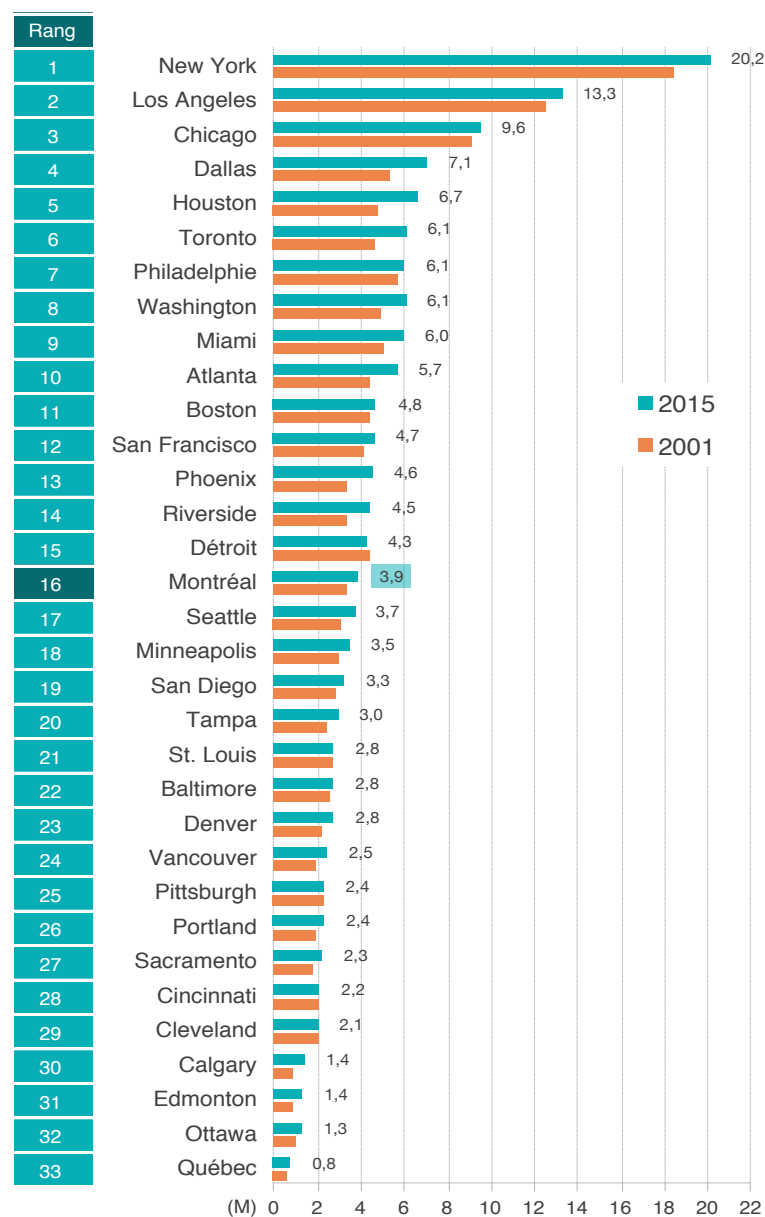
2.1 Population et croissance démographique

16^e RÉGION MÉTROPOLITAINE LA PLUS POPULEUSE D'AMÉRIQUE DU NORD

Le Grand Montréal occupe depuis le début des années 2000, le 16^e rang des régions métropolitaines les plus peuplées du Canada et des États-Unis. En 2015, la région comptait 3,9 millions d'habitants, soit près de 600 000 habitants de plus qu'en 2001. Le Grand Montréal est de taille démographique similaire à des

régions telles que San Diego, Minneapolis, Seattle, Détroit, Phœnix, San Francisco ou Boston, dont les populations oscillent entre 3,3 et 4,8 millions d'habitants. À l'échelle mondiale, le Grand Montréal se classe au 95^e rang des régions métropolitaines les plus peuplées selon les dernières estimations des Nations Unies.

FIGURE 3. Population totale (en millions), régions métropolitaines, 2001 et 2015

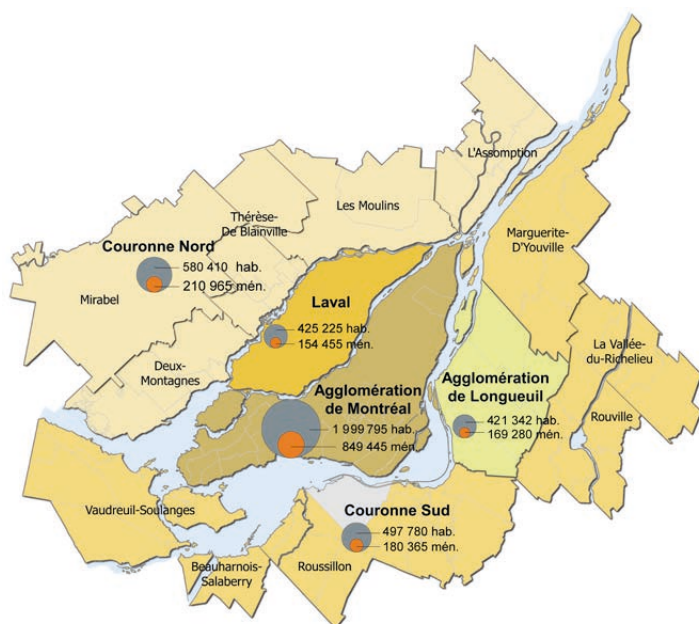


Sources : ISQ, Estimation de la population des municipalités du Québec au 1^{er} juillet des années 1996 à 2015; Statistique Canada, Recensement 2001; Statistique Canada, Estimations démographiques annuelles : régions infraprovinciales 2015; US Census Bureau, Annual Estimates of the Population: April 1, 2000 to July 1, 2009; US Census Bureau, Annual Estimates of the Resident Population: April 1, 2010 to July 1, 2015. Traitement : CMM, 2016.

58 % DE LA POPULATION DE LA RÉGION CONCENTRÉE À MOINS DE 15 KM DU CENTRE-VILLE

Au sein du Grand Montréal, un peu plus de la moitié de la population (1 999 795 personnes) demeure dans l'agglomération de Montréal, soit l'île de Montréal. Dans les quatre autres secteurs géographiques de la région, la population était, en 2015, de 580 410 habitants dans la couronne Nord, de 497 780 habitants dans la couronne Sud, de 425 225 habitants à Laval et de 421 342 habitants dans l'agglomération de Longueuil.

CARTE 4. Population totale 2015 et ménages 2011, cinq secteurs du Grand Montréal



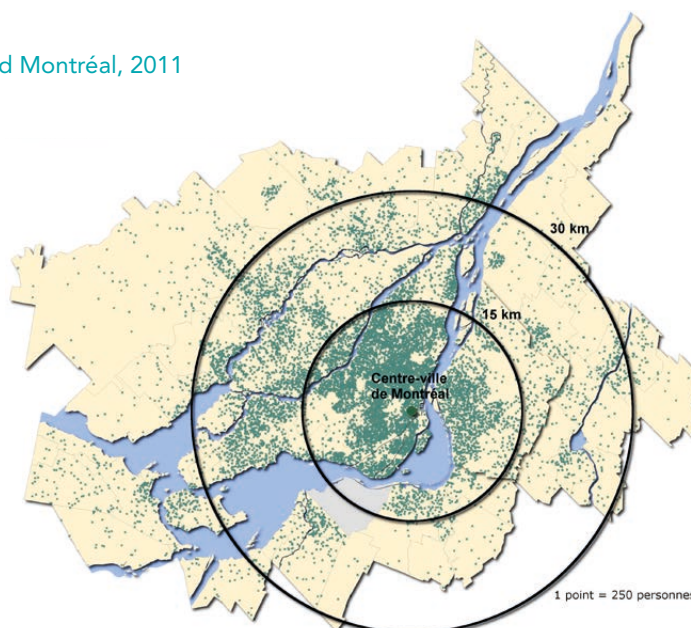
Sources : Institut de la statistique du Québec, *Estimations de la population des municipalités du Québec au 1^{er} juillet des années 1996 à 2015*; Statistique Canada, *ENM 2011*.

Traitement : CMM, 2016.

Sans égard aux limites municipales, le Grand Montréal est caractérisé par une forte concentration de la population au centre de la région, soit dans le centre de l'île de Montréal, dans l'ouest de l'agglomération de Longueuil et dans le sud de Laval. Cette zone, qui s'étend dans un rayon de 15 kilomètres autour du centre-ville de Montréal, présente la plus forte densité de population de la région et regroupe 57,5 % de l'ensemble de la population du Grand Montréal.

CARTE 5. Distribution de la population dans le Grand Montréal, 2011

Distance du centre-ville	Population totale, 2011	% de la population du Grand Montréal
Moins de 15 km	2 133 100	57,5 %
15 à 30 km	1 217 100	32,8 %
Plus de 30 km	358 900	9,7 %



Source : Statistique Canada, *Recensement de la population 2011*.

Traitement : CMM, 2016.

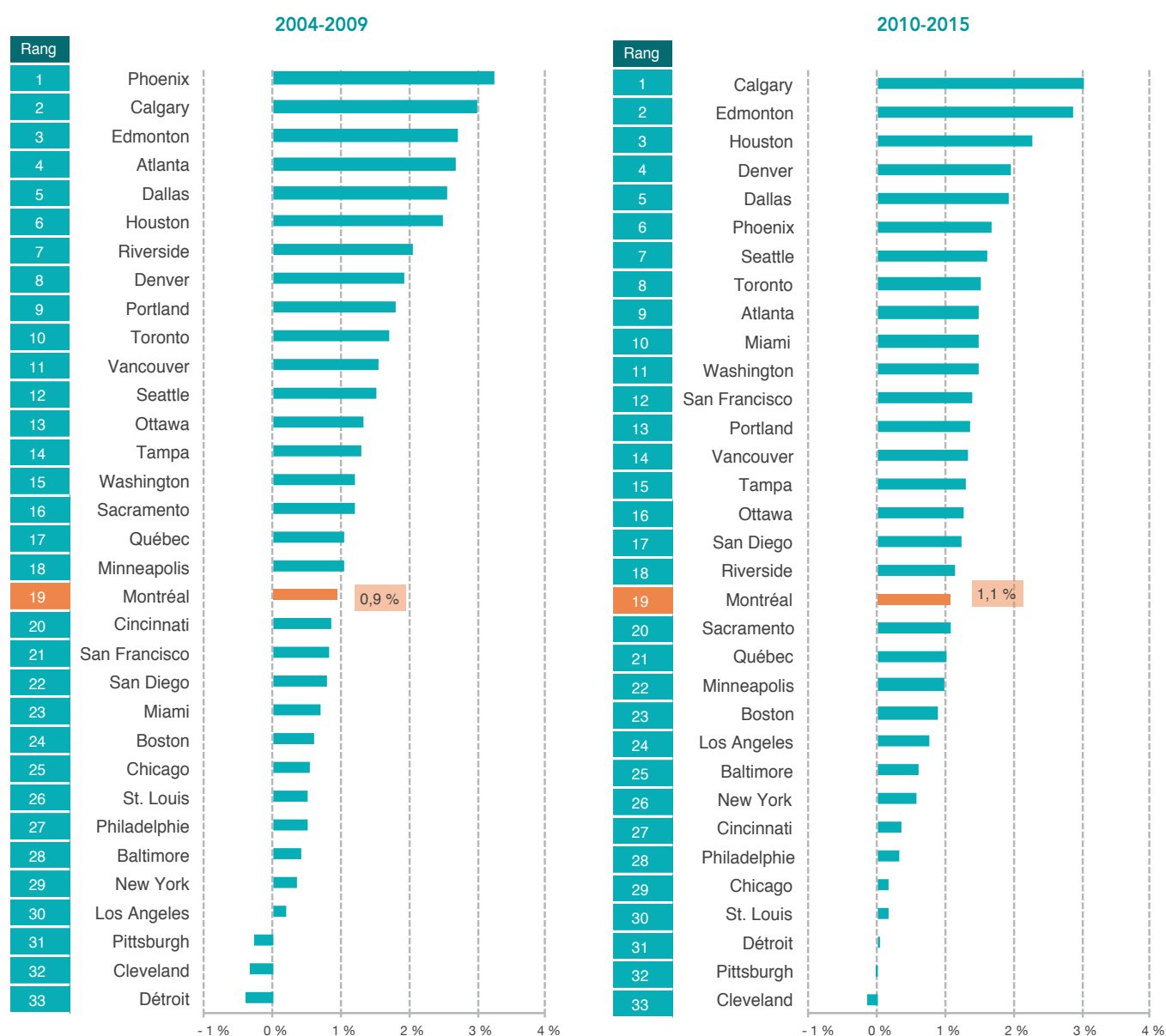
UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE MOYENNE ET STABLE

Au cours des dernières années, soit durant la période 2010 à 2015, la population du Grand Montréal a crû en moyenne de 1,1 % annuellement, ce qui positionne le Grand Montréal parmi les régions métropolitaines nord-américaines à croissance moyenne.

Ce taux de croissance, qui est relativement stable depuis plus d'une dizaine d'années, est loin

derrière celui observé à Toronto ou dans plusieurs régions de l'Ouest et du Sud comme Calgary, Edmonton, Houston, Denver ou Dallas. Toutefois, dans le nord-est du continent, où la croissance est plus modérée, le Grand Montréal est, après les régions de Toronto, de Washington et d'Ottawa, la région métropolitaine à avoir connu la plus forte croissance démographique depuis le milieu des années 2000.

FIGURE 4. Taux de croissance annuelle moyen (TCAM) de la population (%), régions métropolitaines, 2004-2009 et 2010-2015



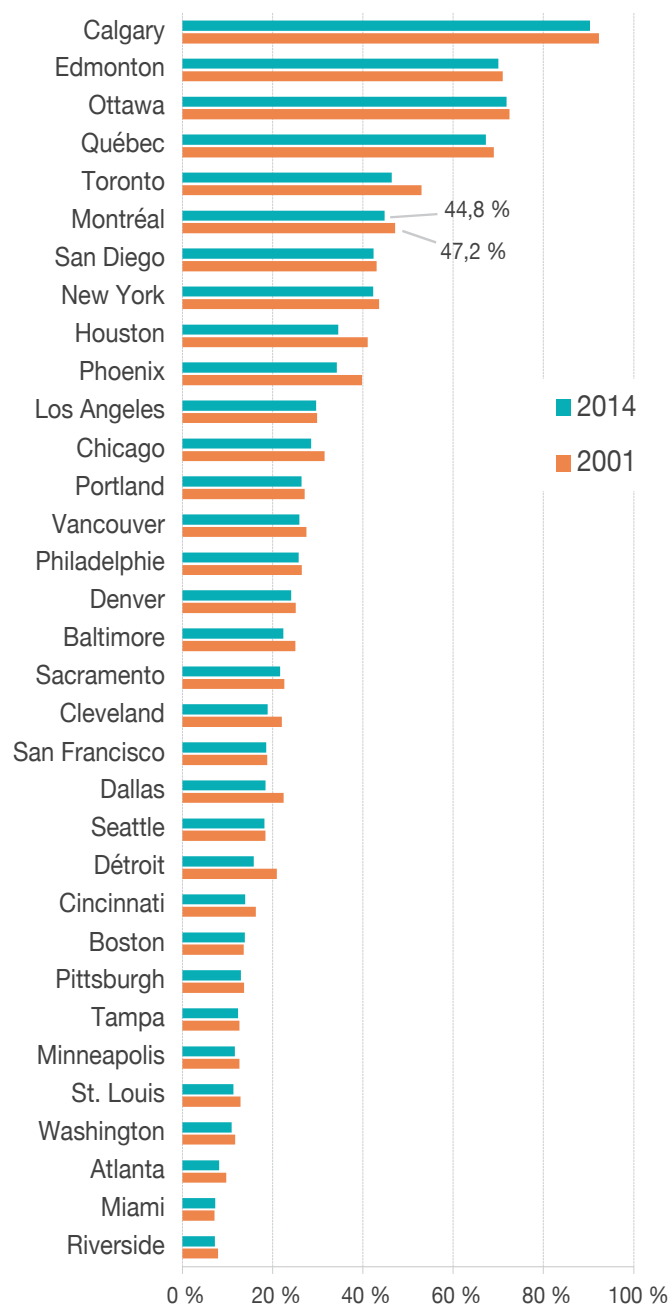
Sources : Institut de la statistique du Québec, Estimation de la population des municipalités du Québec au 1^{er} juillet des années 1996 à 2015; Statistique Canada, Estimations démographiques annuelles : régions infraprovinciales 2015; US Census Bureau, Annual Estimates of the Population: April 1, 2000 to July 1, 2009; US Census Bureau, Annual Estimates of the Resident Population: April 1, 2010 to July 1, 2015. Traitement : CMM, 2016.

MONTRÉAL : L'UNE DES VILLES-CENTRES DONT LE POIDS DÉMOGRAPHIQUE AU SEIN DE SA RÉGION EST LE PLUS IMPORTANT

Dans le Grand Montréal comme dans la grande majorité des régions métropolitaines canadiennes, une forte proportion de la population demeure dans la ville-centre de la région. Cette situation s'explique notamment par les nombreuses fusions municipales qui ont touché les villes-centres des régions canadiennes au cours des dernières décennies.

Dans le Grand Montréal, 44,8 % de la population demeure dans la ville-centre de la région, soit la ville de Montréal. Le poids démographique de la ville de Montréal est important pour sa région et il se démarque aussi à l'échelle de l'Amérique du Nord. Alors que le Grand Montréal se classe au 16^e rang parmi les régions métropolitaines en matière de population, la ville de Montréal, avec ses 1,75 million d'habitants, est la 6^e ville la plus peuplée d'Amérique du Nord après New York, Los Angeles, Toronto, Chicago et Houston.

FIGURE 5. Part de la population qui demeure dans la ville-centre, régions métropolitaines, 2001 et 2014



Note : Pour les régions de Calgary et d'Edmonton, les données portent sur les années 2001 et 2011.

Sources : Institut de la statistique du Québec, *Estimation de la population des municipalités du Québec au 1^{er} juillet des années 1996 à 2015*; Statistique Canada, *Recensement 2001 et 2011*; Statistique Canada, *Estimations démographiques annuelles : régions infraprovinciales 2014*; US Census Bureau, *Annual Estimates of the Population: April 1, 2000 to July 1, 2009*; US Census Bureau, *Annual Estimates of the Resident Population: April 1, 2010 to July 1, 2014*. BC Stats.

Traitement : CMM, 2016.

LA VILLE DE MONTRÉAL REDEVIENT UN MOTEUR DE LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE DE LA RÉGION

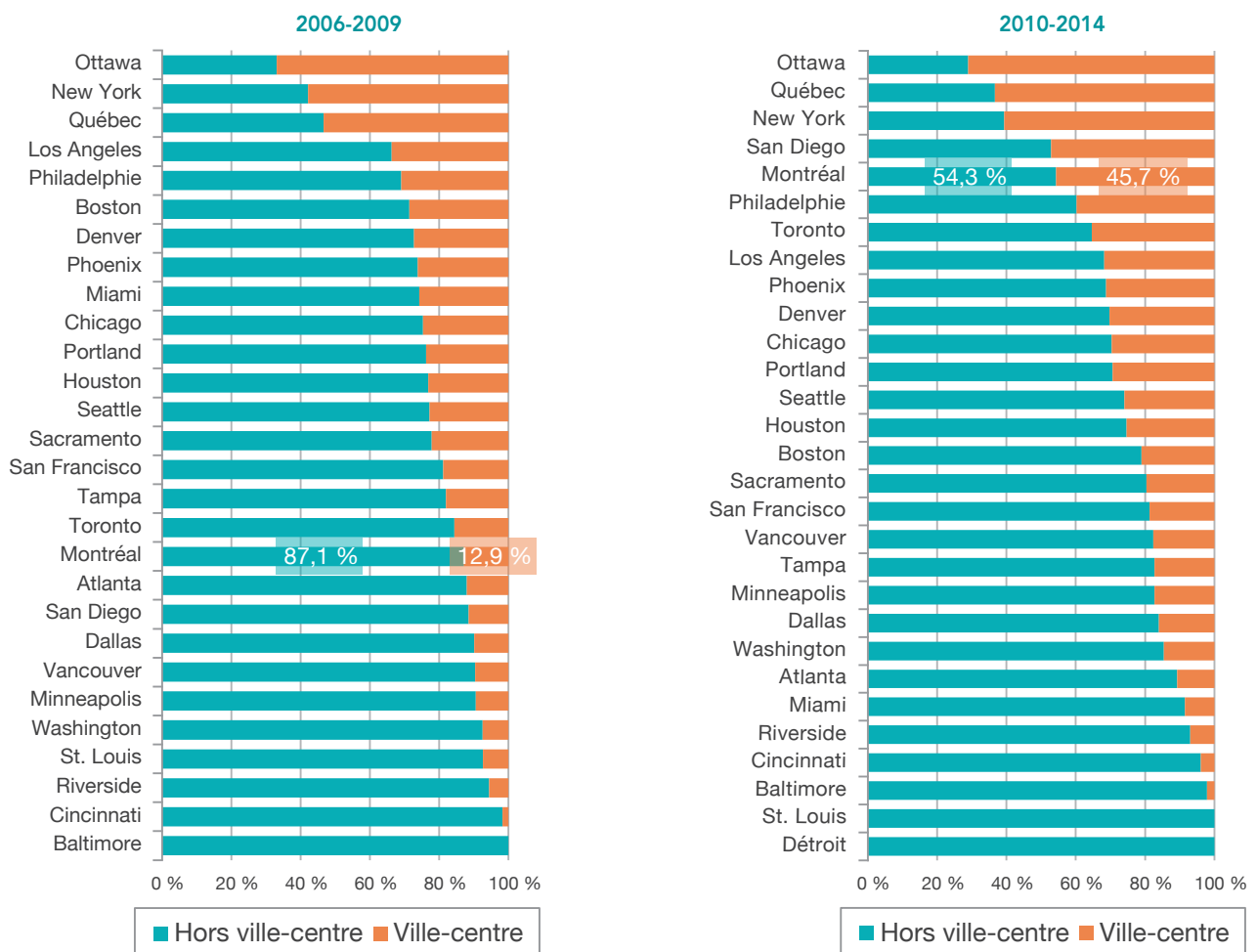
Dans la très grande majorité des régions métropolitaines nord-américaines, la croissance démographique est principalement concentrée hors des villes-centres, dans des secteurs nouvellement urbanisés. Toutefois, au cours des toutes dernières années, on observe une augmentation de la part du développement démographique métropolitain réalisée dans les villes-centres où la croissance passe principalement par la densification de milieux déjà urbanisés.

Pour la période 2006-2009, les villes-centres des régions métropolitaines nord-américaines ont concentré 20 % de la croissance démographique

métropolitaine totale alors que cette proportion est montée à 26 % pour la période 2010-2014.

Le Grand Montréal fait partie de ces régions dans lesquelles la ville-centre, déjà fortement urbanisée, a connu une période de redéveloppement urbain importante au cours des dernières années. Ainsi, entre 2006 et 2009, 12,9 % de la croissance démographique totale de la région a été observée dans la ville de Montréal (croissance moyenne annuelle de 4 500 habitants), alors qu'entre 2010 et 2014, cette proportion est montée à 45,7 % (croissance moyenne annuelle de 20 100 habitants).

FIGURE 6. Répartition de la croissance démographique métropolitaine entre la ville-centre et le reste de la région métropolitaine, 2006-2009 et 2010-2014



Sources : ISQ, Estimation de la population des municipalités du Québec au 1^{er} juillet des années 1996 à 2014; Statistique Canada, Estimations démographiques annuelles : régions infraprovinciales 2006-2014; US Census Bureau, Annual Estimates of the Population: April 1, 2000 to July 1, 2009; US Census Bureau, Annual Estimates of the Resident Population: April 1, 2010 to July 1, 2014. Traitement : CMM, 2015.

UN TAUX DE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE MAINTENANT SIMILAIRE DANS CHACUN DES CINQ SECTEURS DU GRAND MONTRÉAL

À l'échelle des cinq secteurs géographiques du Grand Montréal, l'agglomération de Montréal, soit l'île de Montréal, présente depuis le début des années 1960 des taux de croissance généralement plus faibles que ceux des quatre autres secteurs. Le poids démographique de l'agglomération de Montréal dans l'ensemble de la région est ainsi passé de 78 %, en 1961, à 51 %, en 2015.

Toutefois, à partir du début des années 1990, l'écart entre le taux de croissance de l'agglomération de Montréal et celui des quatre autres secteurs s'est atténué de façon importante.

Enfin, selon les dernières estimations de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), le taux de

croissance démographique dans chacun des cinq secteurs géographiques a été presque identique pour la période 2011-2015. La raison de ce résultat est une hausse de la croissance démographique dans les agglomérations de Montréal et de Longueuil et une baisse de la croissance à Laval et dans les couronnes.

Ce nouvel équilibre territorial en matière de croissance démographique a fait en sorte que la proportion de la population de chacun des cinq secteurs géographiques, dans la population totale du Grand Montréal, est demeurée stable dans la région entre 2011 et 2015.

FIGURE 7. Taux de croissance de la population (%), cinq secteurs du Grand Montréal, 1961-2015

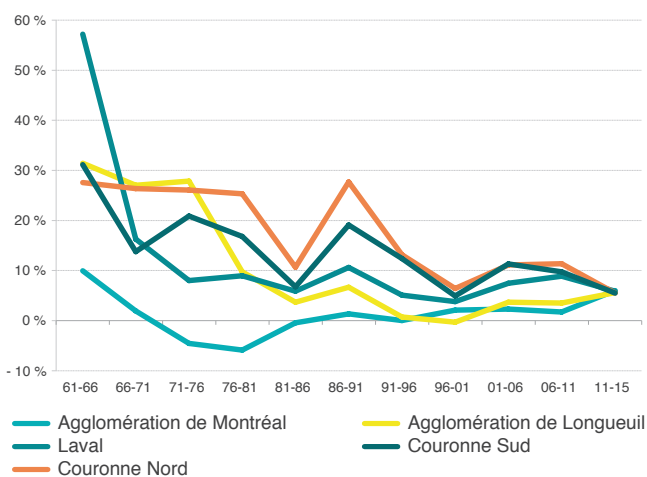
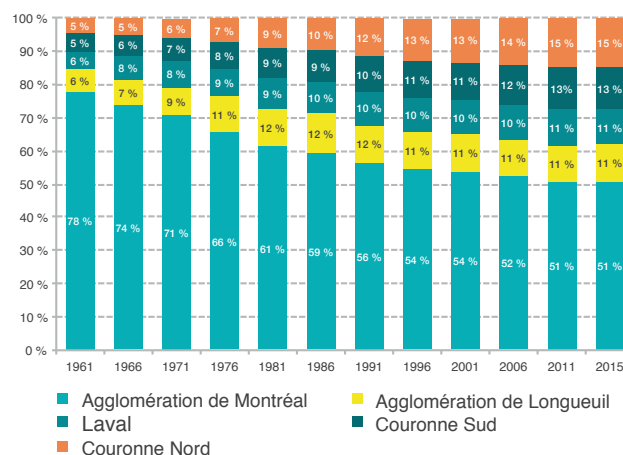


FIGURE 8. Évolution du poids démographique (%), cinq secteurs du Grand Montréal, 1961-2015



Sources : Statistique Canada, *Recensements de la population 1961 à 2011*; Institut de la statistique du Québec, *Estimation de la population des municipalités du Québec au 1^{er} juillet des années 1996 à 2015*. Traitement : CMM, 2015.

DIMINUTION DES DÉFICITS MIGRATOIRES INTRAMÉTROPOLITAINS POUR L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

Le Grand Montréal est caractérisé par d'importants flux migratoires du centre de la région vers les banlieues avoisinantes. Ainsi, bien que la population de l'île de Montréal soit en croissance, en raison de l'immigration internationale et de l'accroissement naturel, elle a perdu, depuis 2001, un peu plus de 18 000 personnes en moyenne chaque année au profit des autres MRC du Grand Montréal. Le groupe d'âge des 15 à 24 ans est le seul pour lequel l'agglomération de Montréal n'enregistre pas de déficits migratoires avec les autres MRC de la région.

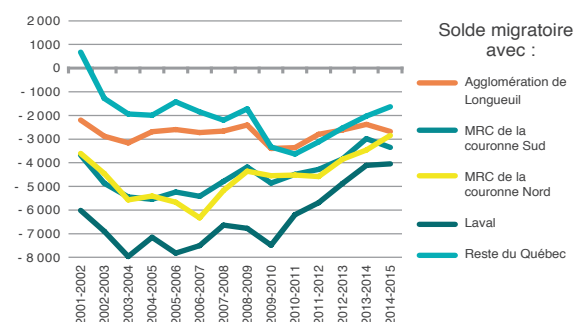
Toutefois, depuis 2010, on constate que le déficit migratoire de l'agglomération de Montréal avec les autres MRC de la région est en diminution et pour la période la plus récente (2014-2015), il s'est chiffré à - 12 240 personnes.

En ce qui concerne l'agglomération de Longueuil et Laval, ces secteurs gagnent quelques milliers d'habitants chaque année dans leurs échanges migratoires avec l'agglomération de Montréal, mais en perdent, dans une plus faible mesure, au profit des couronnes.

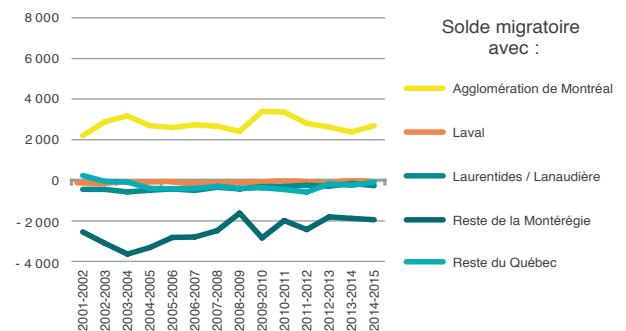
Au final, les couronnes sont les deux secteurs de la région pour lesquels les gains de population issue de la migration intramétropolitaine sont les plus importants. La couronne Nord enregistre toutefois des pertes migratoires notables avec les MRC hors CMM situées dans la région des Laurentides et de Lanaudière.

FIGURE 9. Solde de la migration interrégionale pour les cinq secteurs du Grand Montréal*, 2001-2015

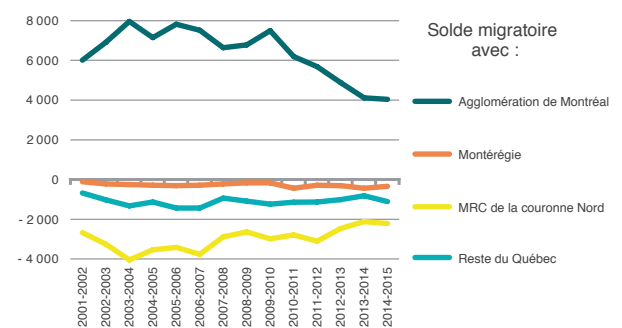
Agglomération de Montréal



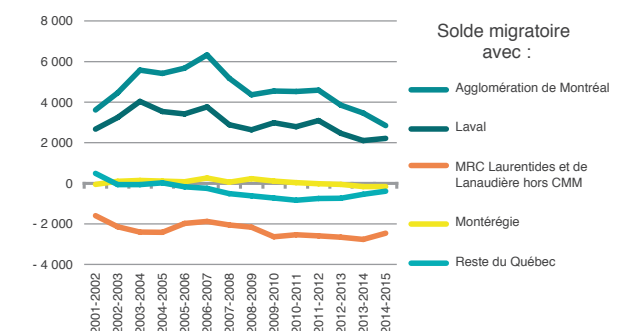
Agglomération de Longueuil



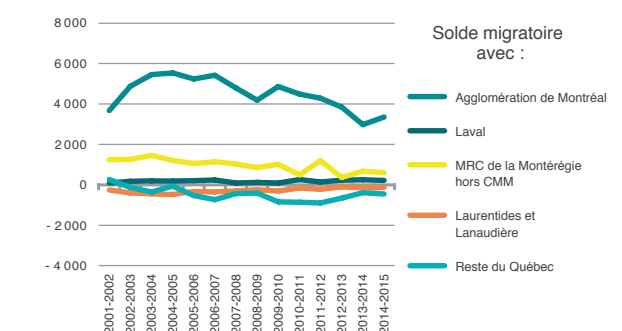
Laval



MRC de la Couronne Nord



MRC de la Couronne Sud



*Dans le cas des couronnes, les données portent sur l'ensemble du territoire des MRC comprises en tout ou en partie dans la CMM.

Source : ISO, exploitation du Fichier d'inscription des personnes assurées (FIPA) de la Régie de l'assurance maladie du Québec (RAMQ). Traitement : CMM, 2016.

6^e PÔLE D'IMMIGRATION INTERNATIONALE EN AMÉRIQUE DU NORD/ 20^e RANG POUR CE QUI EST DE L'ACCROISSEMENT NATUREL

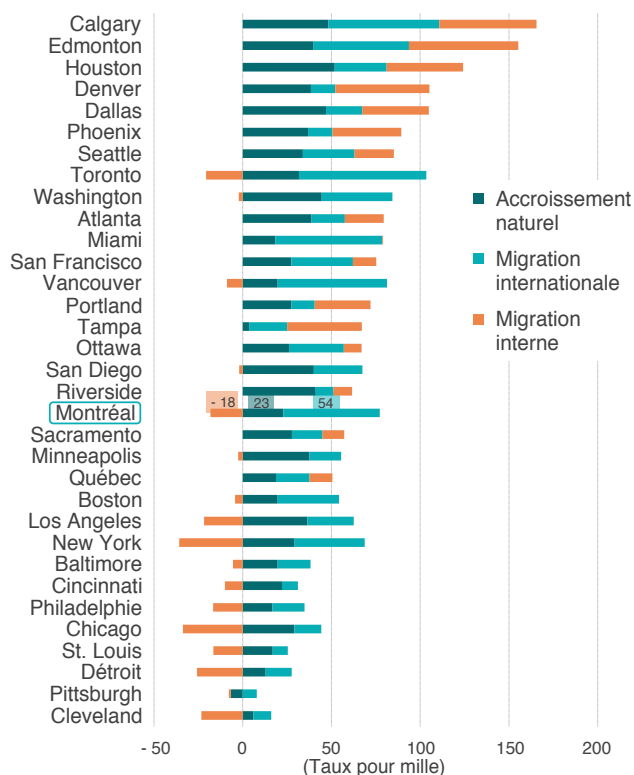
Le Grand Montréal fait partie des nombreuses régions métropolitaines (17 sur 33) qui perdent une part de leur population dans leurs échanges migratoires avec le reste de leur pays (migration interne) et dont la croissance est assurée par l'accroissement naturel (le nombre de naissances comparativement au nombre de décès) et la migration internationale. En plus du Grand Montréal, c'est notamment le cas des régions de Toronto et de Vancouver, au Canada, ainsi que de la majorité des grandes régions métropolitaines du Nord-Est et du Midwest américains.

Le Grand Montréal fait également partie des régions de plus en plus nombreuses (13 sur 33) où l'immigration internationale représente le principal facteur d'accroissement démographique. En plus du Grand Montréal, c'est le cas des autres principales régions métropolitaines canadiennes, à l'exception de celle de Québec, et aux États-Unis, des régions de Miami, de New York, de Boston,

de San Francisco, de Détroit, de Cleveland et de Pittsburgh. Le Grand Montréal se démarque en tant que 6^e plus important pôle d'immigration en Amérique du Nord, avec un solde annuel moyen d'immigration internationale de 41 800 personnes au cours de la période 2010-2015. En 2011, près d'un habitant du Grand Montréal sur quatre (23,2 %) était né à l'extérieur du Canada.

Le Grand Montréal se classe au 20^e rang des régions métropolitaines où, en valeur absolue, l'accroissement naturel est le plus important. Ce facteur a contribué à faire augmenter la population d'environ 18 200 personnes annuellement au cours de la période 2010-2014. L'accroissement naturel relativement faible comparativement aux régions étatsuniennes s'explique par le plus faible taux de fécondité au Canada qu'aux États-Unis et par une population plus âgée dans le Grand Montréal que dans la majorité des autres régions métropolitaines nord-américaines (voir p. 35).

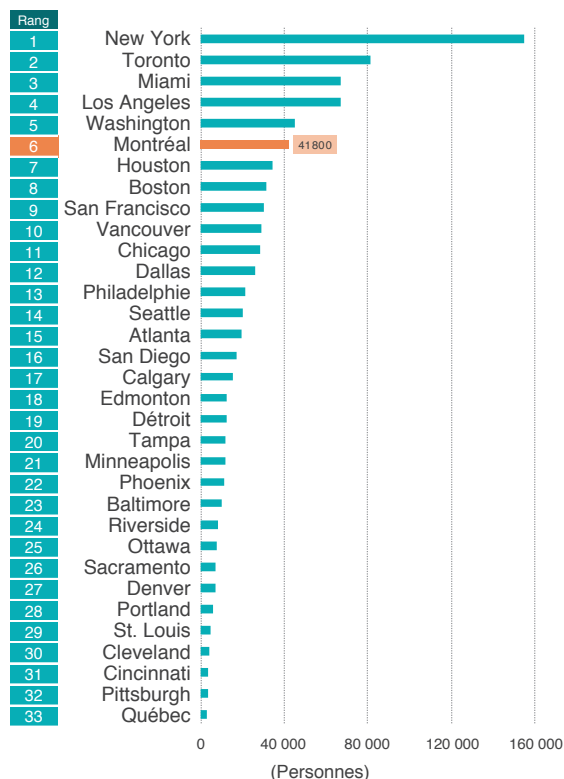
FIGURE 10. Composantes de l'accroissement démographique, régions métropolitaines, 2010-2015



Note : Pour le Grand Montréal, les données sont présentées à l'échelle de la RMR.

Sources : Statistique Canada, *Estimations démographiques annuelles : régions infraprovinciales, 2010 à 2015*; US Census Bureau, *Annual Estimates of the Population of Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas: 2010 to 2015*. Traitement : CMM, 2016.

FIGURE 11. Solde annuel moyen de l'immigration internationale, régions métropolitaines, 2010-2015



2.2 Vieillesse et types de ménage

UN VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION QUI TOUCHE PRINCIPALEMENT LA BANLIEUE

Dans la majorité des régions métropolitaines nord-américaines, la population de 65 ans et plus représente entre 10 et 15 % de la population totale, pour une moyenne de 12 %. Dans le Grand Montréal, cette proportion était de 14,6 % en 2011.

Les banlieues³ des régions métropolitaines ont longtemps été caractérisées par leur proportion relativement faible d'aînés comparativement à ce qui était observé dans les villes-centres de ces mêmes régions. Toutefois, au cours des dernières années, le vieillissement de la population dans les régions métropolitaines nord-américaines s'est fait principalement en banlieue. Comme on peut le constater à la figure 12, dans la majorité des régions métropolitaines étasuniennes, la proportion de la

population âgée de 65 ans et plus est maintenant plus importante en banlieue que dans les villes-centres et cette situation devrait s'observer d'ici peu dans les régions métropolitaines canadiennes. Dans la majorité des villes-centres étatsuniennes, on constate même un rajeunissement de la population au cours des dernières années alors que le vieillissement se poursuit en banlieue.

En ce qui concerne le Grand Montréal, sa banlieue se démarque comme étant celle ayant vieilli le plus rapidement au cours des dernières années parmi les banlieues nord-américaines. Les autres banlieues qui la suivent sont celles d'Edmonton, d'Ottawa et de Toronto. Dans la ville-centre de la région, soit la ville de Montréal, la part des 65 ans et plus dans la population totale n'a pratiquement pas changé entre 2001 et 2011 (+0,1 point de %).

³ La banlieue désigne ici le territoire métropolitain situé à l'extérieur de la ville-centre de la région, soit la ville de Montréal dans le cas du Grand Montréal.

FIGURE 12. Proportion et variation de la population de 65 ans et plus dans les villes-centres et hors villes-centres des régions métropolitaines

Région métropolitaine	Proportion des 65 ans et plus dans la population totale, 2011*		Région métropolitaine	Variation (en point de %) de la proportion des 65 ans et plus dans la population totale entre 2001 et en 2011**	
	Ville-centre	Hors ville-centre		Ville-centre	Hors ville-centre
Tampa	11,0 %	18,1 %	Montréal	0,1 %	3,2 %
Pittsburgh	13,8 %	17,8 %	Edmonton	0,0 %	3,0 %
Cleveland	12,0 %	16,0 %	Ottawa	1,7 %	2,6 %
Miami	16,0 %	15,9 %	Toronto	0,8 %	2,4 %
Phoenix	8,4 %	14,3 %	Denver	-0,9 %	2,1 %
Montréal	15,2 %	14,2 %	Portland	-1,1 %	1,8 %
New York	12,1 %	13,8 %	Calgary	0,7 %	1,7 %
Philadelphie	12,1 %	13,7 %	Vancouver	0,7 %	1,6 %
St. Louis	11,0 %	13,6 %	Los Angeles	0,8 %	1,5 %
Boston	10,1 %	13,6 %	Atlanta	0,1 %	1,4 %
Détroit	11,5 %	13,5 %	Minneapolis	-1,1 %	1,4 %
Vancouver	13,6 %	13,5 %	Washington	-0,8 %	1,4 %
Québec	18,2 %	12,9 %	Baltimore	-1,5 %	1,3 %
Baltimore	11,7 %	12,9 %	Dallas	0,2 %	1,2 %
Orlando	9,4 %	12,7 %	Sacramento	-0,8 %	1,2 %
Cincinnati	10,8 %	12,5 %	Houston	0,6 %	1,2 %
Sacramento	10,6 %	12,4 %	Québec	1,4 %	1,2 %
San Francisco	13,6 %	12,4 %	Seattle	-1,3 %	1,2 %
Kansas	11,0 %	12,2 %	Détroit	1,1 %	1,1 %
Chicago	10,3 %	11,9 %	San Francisco	0,0 %	1,1 %
San Diego	10,7 %	11,8 %	Cincinnati	-1,5 %	0,9 %
San Antonio	10,4 %	11,8 %	Cleveland	-0,6 %	0,9 %
Portland	10,4 %	11,7 %	Kansas	-0,7 %	0,8 %
Ottawa	13,2 %	11,4 %	St. Louis	-2,7 %	0,8 %
Los Angeles	10,5 %	11,3 %	Chicago	0,0 %	0,8 %
Toronto	14,4 %	11,1 %	Boston	-0,3 %	0,7 %
Minneapolis	8,0 %	11,0 %	Philadelphie	-1,9 %	0,6 %
Seattle	10,8 %	10,8 %	New York	0,4 %	0,5 %
Edmonton	11,7 %	10,8 %	San Antonio	0,0 %	0,5 %
Riverside	8,6 %	10,6 %	Orlando	-1,9 %	0,3 %
Denver	10,4 %	10,0 %	San Diego	0,2 %	0,3 %
Washington	11,4 %	9,8 %	Riverside	-0,4 %	0,1 %
Atlanta	9,8 %	8,9 %	Phoenix	0,4 %	-0,1 %
Dallas	8,8 %	8,8 %	Pittsburgh	-2,7 %	-0,2 %
Houston	9,0 %	8,4 %	Miami	-1,0 %	-0,4 %
Calgary	10,0 %	8,1 %	Tampa	-1,6 %	-2,0 %

* Pour les régions métropolitaines étasuniennes, les données sont pour l'année 2010.

** Pour les régions métropolitaines étasuniennes, les données sont pour les années 2000 et 2010.

Sources : Statistique Canada, Recensements 2001 et 2011; US Census Bureau, Census 2000 et 2010. Traitement : CMM, 2015.

UNE PROPORTION DE MÉNAGES AVEC ENFANTS MOINS IMPORTANTE QUE DANS LES AUTRES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES NORD-AMÉRICAINES

Le Grand Montréal figure parmi les régions métropolitaines nord-américaines présentant la plus forte proportion de ménages d'une seule personne (32,7 %). Cette situation s'explique notamment par la proportion relativement importante de personnes âgées plus susceptibles de vivre seules que les autres groupes d'âge.

Également, le Grand Montréal est la région métropolitaine nord-américaine qui, après celle de Québec, présente la plus faible proportion de ménages avec enfants à la maison. Toutes les grandes régions métropolitaines nord-américaines ont vu leur proportion de ménages avec enfants de 18 ans et moins à la maison diminuer ces dix

dernières années. Dans le Grand Montréal, la diminution de 2,5 points de pourcentage est au-dessus de la moyenne observée dans l'ensemble des autres régions métropolitaines (- 2,9 points).

À l'échelle intramétropolitaine, tant dans les régions métropolitaines canadiennes qu'étasuniennes, c'est hors de la ville-centre que l'on retrouve généralement les plus fortes proportions de ménages avec enfants. Toutefois, au Canada, avec le vieillissement de la population plus rapide dans les banlieues que dans les villes-centres au cours de la période 2001-2011, on constate que la proportion de ménages avec enfants diminue plus rapidement en banlieue que dans les villes-centres.

FIGURE 13. Proportion des ménages avec enfants de moins de 18 ans à la maison, régions métropolitaines, 2001* – 2011

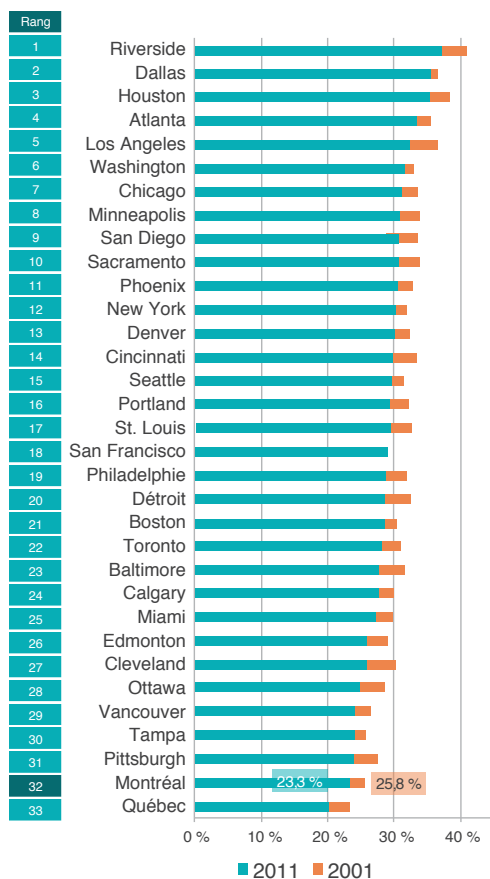
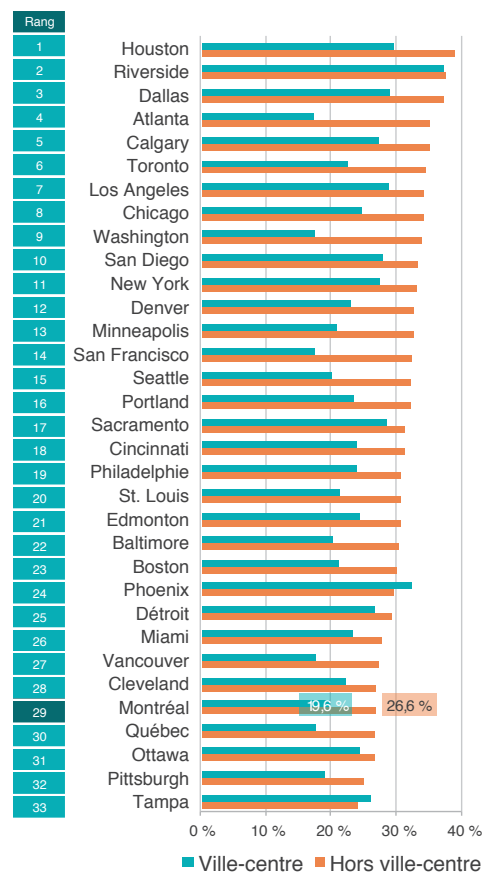


FIGURE 14. Proportion des ménages avec enfants de moins de 18 ans à la maison, ville-centre et hors ville-centre des régions métropolitaines, 2011



* Pour les régions étasuniennes, les données portent sur l'année 2000.

Sources : Statistique Canada, Recensement de la population 2001 et 2011; US Census Bureau, US Census 2000 et ACS 2011. Traitement : CMM, 2015.

2.3 Immigration et langue

23 % DE LA POPULATION DU GRAND MONTRÉAL EST NÉE À L'EXTÉRIEUR DU PAYS

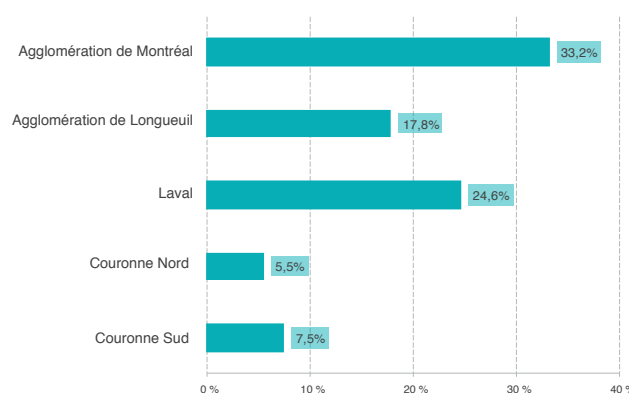
À l'échelle des grandes régions métropolitaines nord-américaines, le Grand Montréal figure au 9^e rang des régions où la proportion d'immigrants dans la population totale (23,2 %) est la plus importante, derrière San Diego (23,4 %), Calgary (26,2 %), New York (29 %), San Francisco (29,7 %), Los Angeles (34,1 %), Miami (38,2 %), Vancouver (40 %) et Toronto (46 %).

Parmi les cinq secteurs géographiques du Grand Montréal, l'agglomération de Montréal, qui correspond à l'île de Montréal, est le secteur où la part relative d'immigrants dans la population totale est la plus élevée : le tiers de la population de ce secteur est née à l'extérieur du Canada comparativement à 24,6 % de la population de Laval, à 17,8 % de la population de l'agglomération de Longueuil et à respectivement 7,5 % et 5,5 % de la population des couronnes Sud et Nord.

Les principaux pays d'origine des immigrants récents du Grand Montréal sont, par ordre d'importance : l'Algérie, le Maroc, Haïti, la France et la Chine. Il s'agit également des principaux

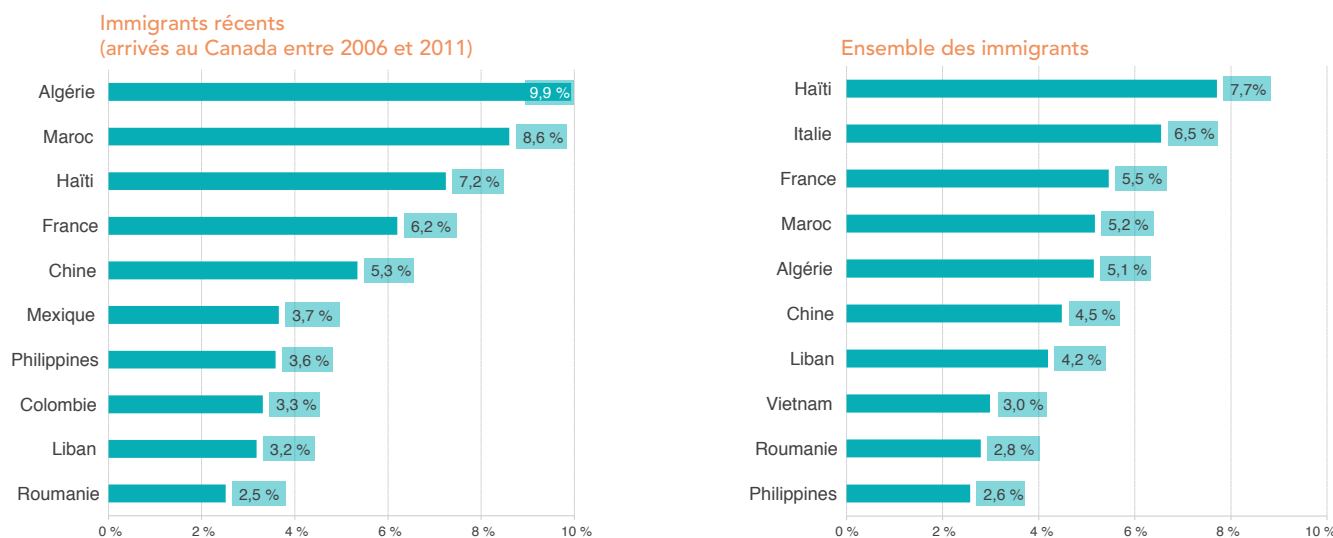
pays d'origine de l'ensemble des immigrants du Grand Montréal, toutes périodes d'immigration confondues. Seule exception, l'Italie, qui n'est plus l'un des principaux pays d'origine des immigrants récents, mais qui représente le deuxième principal pays d'origine pour l'ensemble des immigrants du Grand Montréal.

FIGURE 15. Proportion de la population immigrante dans la population totale, cinq secteurs du Grand Montréal, 2011



Source : Statistique Canada, ENM 2011. Traitement : CMM, 2015.

FIGURE 16. Proportion des immigrants du Grand Montréal selon les principaux pays de naissance, 2011



Source : Statistique Canada, ENM 2011. Traitement : CMM, 2015.

LA MOITIÉ DES IMMIGRANTS RÉCENTS DU GRAND MONTRÉAL DÉTIENNENT UN DIPLÔME UNIVERSITAIRE

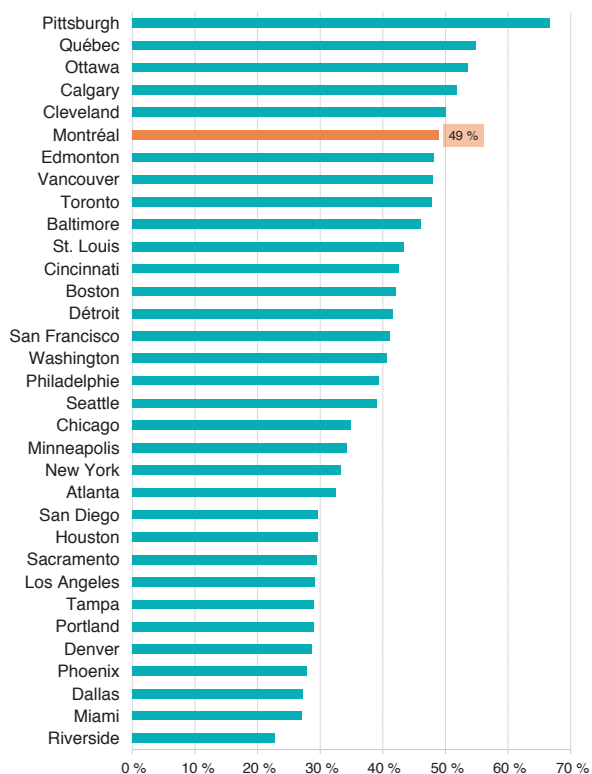
Les régions métropolitaines canadiennes se distinguent des régions étatsuniennes en ce qui concerne le taux de diplomation universitaire des immigrants récents. Parmi les dix régions métropolitaines nord-américaines affichant les plus hauts taux de diplomation universitaire chez les immigrants récents, sept sont situées au Canada. Dans le Grand Montréal, en 2011, ce sont 49 % des immigrants récents qui détenaient un diplôme universitaire. De manière générale, les régions métropolitaines situées dans le sud des États-Unis sont celles qui affichent les plus bas taux de diplomation universitaire chez les immigrants récents.

La forte scolarisation des immigrants dans le Grand Montréal contient toutefois une ombre au tableau. Ceux-ci affichent un taux de surqualification en emploi beaucoup plus élevé que la population non immigrante. Au Québec, en 2012, 43 % des personnes immigrées et en emploi étaient considérées comme surqualifiées, contre 29,7 % pour l'ensemble de la population⁴.

Malgré leur haut niveau de scolarité, les immigrants du Grand Montréal arrivés au Canada entre 2001 et 2011 affichent des taux de chômage plus élevés que les immigrants arrivés lors d'une période d'immigration précédente et que les non-immigrants. Parmi les immigrants récents des principales régions métropolitaines canadiennes, ceux du Grand Montréal affichent le plus haut taux de chômage soit 15,7 % en 2011, suivi de ceux d'Ottawa et de Toronto avec respectivement 12,9 % et 12,2 % de taux de chômage. Dans les régions métropolitaines de recensement (RMR) de Québec et de Montréal, les non-immigrants ont un taux de chômage plus bas que les immigrants, toutes périodes d'immigration confondues, tandis que dans les autres régions métropolitaines canadiennes, les immigrants arrivés avant 1991 ont un taux de chômage plus bas que les non-immigrants.

⁴ MICC (2013). *Éléments explicatifs de la surqualification chez les personnes immigrantes au Québec en 2012*, 29 p.

FIGURE 17. Proportion des immigrants récents* détenant un baccalauréat ou un diplôme universitaire supérieur au baccalauréat, régions métropolitaines, 2011

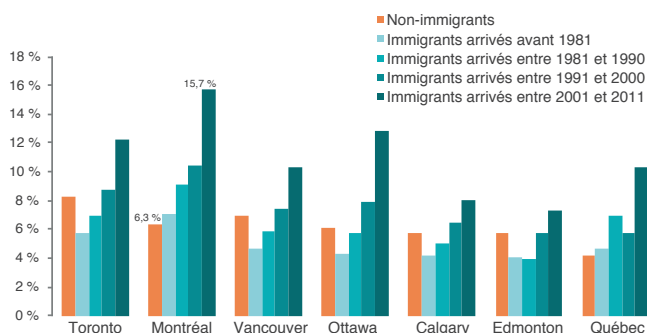


Note : Pour le Grand Montréal, les données sont présentées à l'échelle de la RMR.

*Les immigrants récents regroupent ici, pour les régions canadiennes, ceux dont la période d'immigration est de 2001 à 2011, alors qu'aux États-Unis, ils regroupent les immigrants dont la période d'immigration est de 2000 à 2011.

Sources : Statistique Canada, ENM 2011; US Census Bureau, ACS 2011. Traitement : CMM, 2015.

FIGURE 18. Taux de chômage des immigrants et des non-immigrants, principales régions métropolitaines canadiennes, 2011



Note : Pour le Grand Montréal, les données sont présentées à l'échelle de la RMR.

Source : Statistique Canada, ENM 2011. Traitement : CMM, 2015.

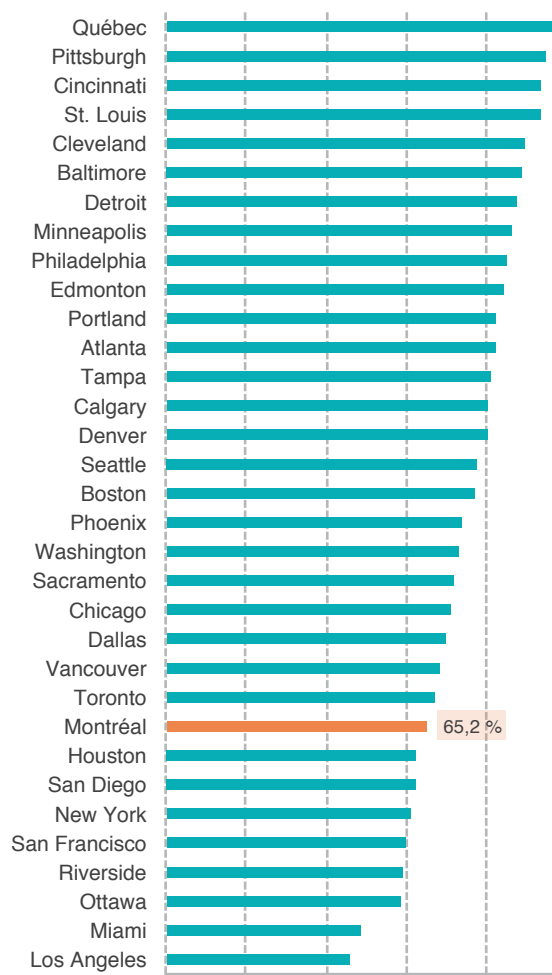
2/3 DE LA POPULATION ONT LE FRANÇAIS COMME LANGUE PARLÉE À LA MAISON

Dans le Grand Montréal, le français est la principale langue parlée à la maison chez près des deux tiers de la population. Comme dans plusieurs autres grandes régions nord-américaines, le contexte historique et l'immigration font en sorte qu'en plus de la ou des langues officielles, de nombreuses autres langues sont également utilisées comme principale langue d'usage à la maison.

Dans le Grand Montréal, en plus du français, l'anglais a une présence importante et est la principale langue parlée à la maison par environ 16,5 % de la population en 2011. Près de 12,8 % de la population a une autre langue que le français ou l'anglais comme principale langue utilisée à la maison alors qu'environ 5,5 % de la population a plus d'une principale langue parlée à la maison.

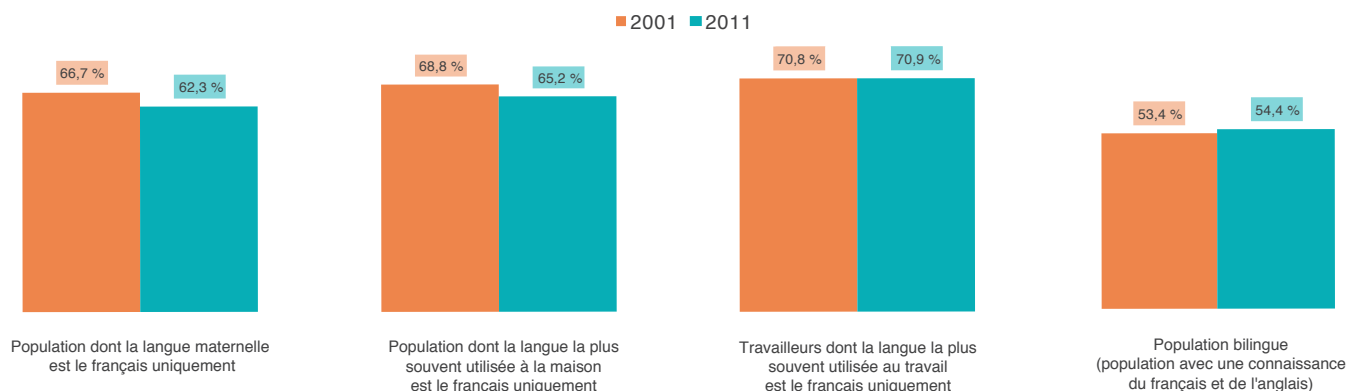
Entre 2001 et 2011, sous l'effet de l'immigration internationale, la part de la population utilisant le français comme principale langue à la maison ou dont la langue maternelle est le français a légèrement diminué au profit de langues autres que le français ou l'anglais. Toutefois, la part des travailleurs ayant le français comme principale langue parlée au travail est demeurée stable entre 2001 et 2011, à 71 %. La part de la population ayant déclaré pouvoir s'exprimer à la fois en français et en anglais a quant à elle augmenté légèrement, passant de 53,4 % à 54,4 %.

FIGURE 19. Part de la population dont la principale langue parlée à la maison est uniquement le français (régions de Montréal et de Québec) ou uniquement l'anglais (autres régions métropolitaines), 2011



Sources : Statistique Canada, Recensement de la population, 2011; US Census Bureau, ACS 2011. Traitement : CMM, 2015.

FIGURE 20. Utilisation du français dans le Grand Montréal, 2001 et 2011



Source : Statistique Canada, Recensement de la population 2001 et ENM 2011. Traitement : CMM, 2015.

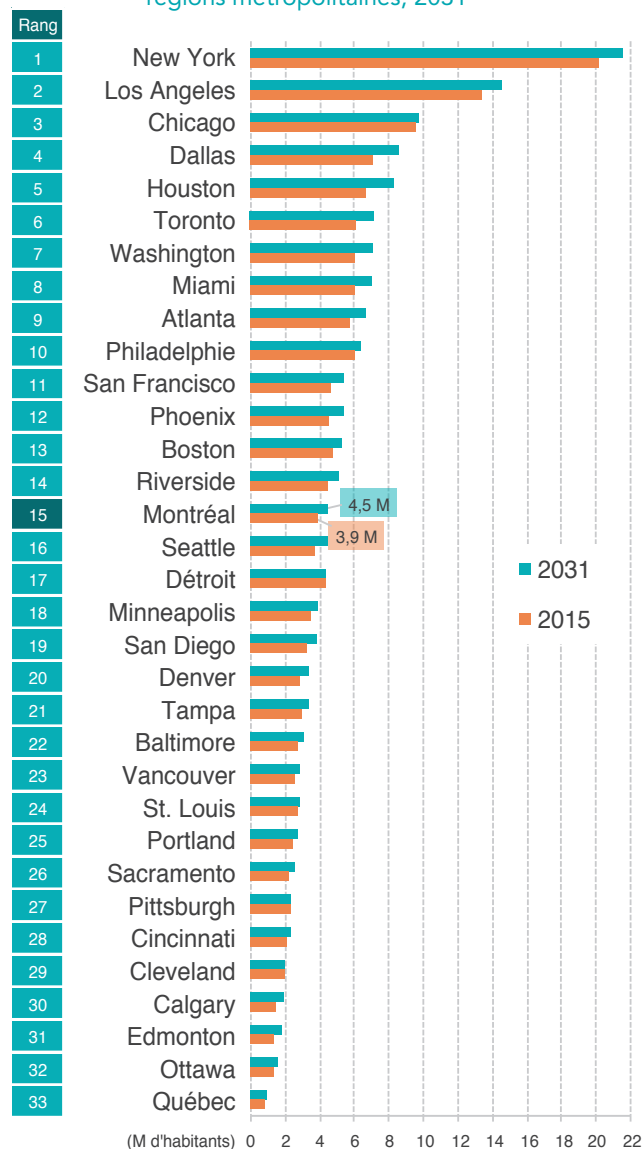
2.4 Projections démographiques

4,5 M D'HABITANTS DANS LE GRAND MONTRÉAL À L'HORIZON 2031

Si la tendance actuelle se maintient, en 2031, le Grand Montréal devrait se positionner au 15^e rang des régions métropolitaines les plus peuplées d'Amérique du Nord. La population du Grand Montréal dépassera ainsi la population de la région de Détroit, qui a connu une période de stagnation démographique entre 2010 et 2015.

Selon les dernières projections démographiques de l'ISQ, la population de la région atteindra alors 4,5 millions d'habitants.

FIGURE 21. Estimation de la population (en millions), régions métropolitaines, 2031



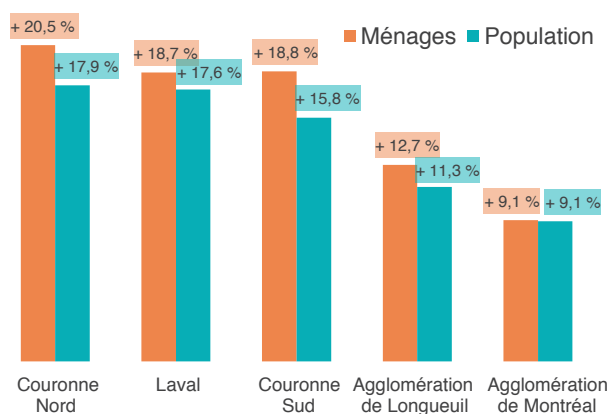
Note : L'estimation de la population présentée dans ce graphique est basée sur la croissance démographique observée entre 2010 et 2015. Pour le Grand Montréal et la région de Québec, le résultat a été ajusté afin de concorder avec les projections démographiques réalisées par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ).

Sources : ISQ, *Perspectives démographiques*, édition 2014; Statistique Canada, *Estimations annuelles de la population selon la région métropolitaine de recensement, Canada — Population au 1^{er} juillet 2006 à 2015*; US Census Bureau, *Annual Estimates of the Resident Population: April 1, 2010 to July 1, 2015*. Traitement : CMM, 2016.

221 000 NOUVEAUX MÉNAGES ET 492 000 NOUVEAUX HABITANTS D'ICI À 2031

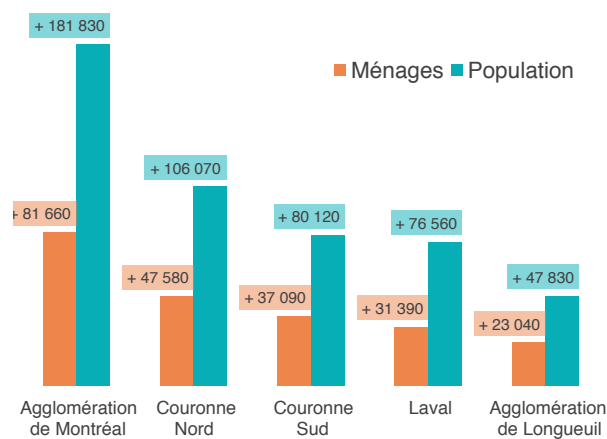
Cette croissance démographique représentera une augmentation de 492 000 nouveaux habitants et de 221 000 nouveaux ménages pour le Grand Montréal entre 2016 et 2031. Toujours selon les projections démographiques de l'ISQ, c'est la couronne Nord, suivie de Laval et de la couronne Sud, qui devrait enregistrer le plus haut taux de croissance dans les prochaines années.

FIGURE 22. Taux de croissance projeté de la population et des ménages, cinq secteurs du Grand Montréal, 2016-2031



Toutefois, en nombre absolu, c'est plutôt l'agglomération de Montréal qui devrait accueillir le plus grand nombre de nouveaux résidents (181 830) et de nouveaux ménages (81 660), suivie de la couronne Nord (106 070 personnes; 47 580 ménages), de la couronne Sud (80 120 personnes; 37 090 ménages), de Laval (76 560 personnes; 31 390 ménages) et de l'agglomération de Longueuil (47 830 personnes; 23 040 ménages).

FIGURE 23. Croissance projeté en nombre absolu de la population et des ménages, cinq secteurs du Grand Montréal, 2016-2031



Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques*, édition 2014. Traitement : CMM, 2015.

UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE STIMULÉE PRINCIPALEMENT PAR L'IMMIGRATION INTERNATIONALE AU CENTRE DE LA RÉGION, ET PAR LA MIGRATION INTRAMÉTROPOLITAINE ET L'ACCROISSEMENT NATUREL DANS LES COURONNES

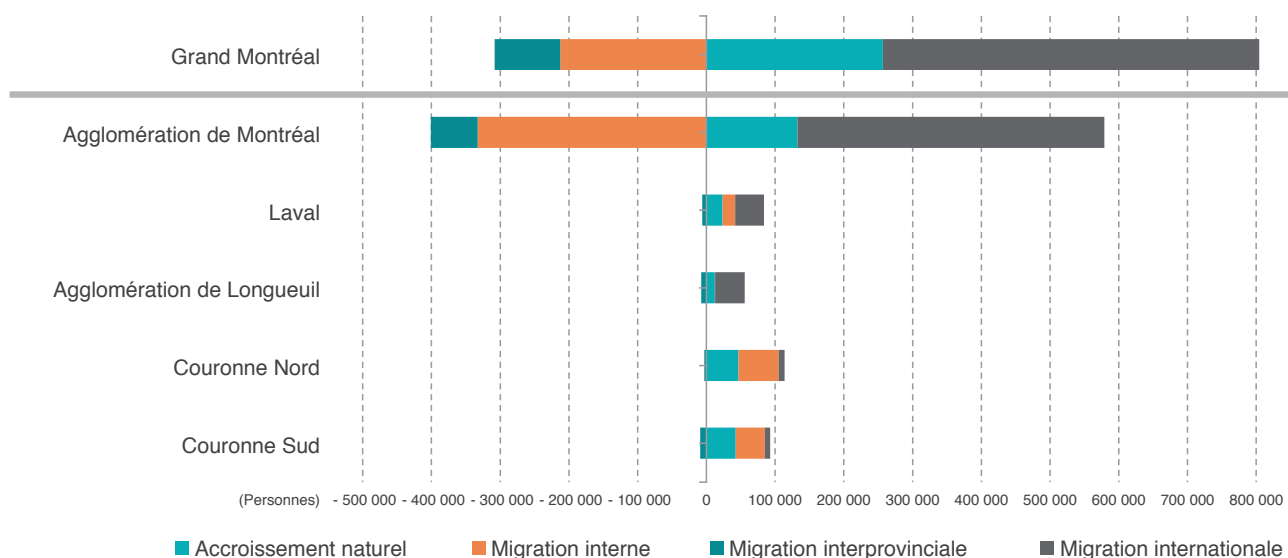
L'accroissement naturel devrait jouer un rôle positif dans la croissance démographique de chacun des cinq secteurs du Grand Montréal au cours des prochaines années. En effet, selon le scénario de référence des dernières projections démographiques de l'ISQ, entre 2016 et 2031, le nombre de naissances devrait dépasser le nombre de décès dans tous les grands secteurs du Grand Montréal.

Dans l'agglomération de Montréal, à Laval et dans l'agglomération de Longueuil, c'est la migration internationale qui devrait constituer le facteur d'accroissement démographique le plus important. Sur les 547 485 nouveaux habitants que le Grand Montréal devrait gagner grâce à l'immigration internationale, c'est l'île de Montréal qui en aura la part la plus importante, soit 446 325.

La migration interprovinciale est le seul facteur qui devrait avoir un impact négatif sur l'accroissement démographique de chacun des cinq secteurs du Grand Montréal. Au total, ce sont 95 296 habitants que le Grand Montréal devrait perdre entre 2016 et 2031 au profit d'une autre province ou d'un autre territoire canadien.

La migration interne, soit la migration à l'intérieur du Québec, devrait continuer à jouer un rôle favorable pour la croissance démographique de l'ensemble des secteurs du Grand Montréal à l'exception de l'agglomération de Montréal. En effet, Laval, l'agglomération de Longueuil et les couronnes devraient gagner des habitants au profit du reste du Québec, tandis que l'agglomération de Montréal est le seul secteur qui devrait en perdre d'ici à 2031. Cette situation s'explique principalement par les migrations de l'île de Montréal vers le reste de la région métropolitaine.

FIGURE 24. Composantes de l'accroissement démographique projeté, 2016-2031, Grand Montréal et ses cinq secteurs géographiques



	Estimation de la population totale		Accroissement total	Composante de l'accroissement			
	2016	2031		Accroissement naturel	Migration interne	Migration interprovinciale	Migration internationale
			2016-2031	2016-2031	2016-2031	2016-2031	2016-2031
Agglomération de Montréal	2 006 966	2 188 795	181 814	↑ 132 299	↓ -332 884	↓ -68 360	↑ 446 325
Laval	435 235	511 795	76 563	↑ 23 198	↑ 18 417	↓ -6 397	↑ 41 925
Agglomération de Longueuil	423 591	471 425	47 838	↑ 12 009	↑ 585	↓ -7 892	↑ 42 735
Couronne Nord ¹	606 657	715 634	109 003	↑ 46 476	↑ 58 563	↓ -3 367	↑ 8 610
Couronne Sud ²	527 749	611 031	83 279	↑ 42 354	↑ 42 338	↓ -9 280	↑ 7 890
Grand Montréal ³	4 000 198	4 498 680	498 497	↑ 256 336	↓ -212 981	↓ -95 296	↑ 547 485

¹ Les données présentées ici pour la couronne Nord incluent les municipalités de Saint-Placide (1 700 hab.) ainsi que la ville et la paroisse de l'Épiphanie (8 800 hab.), qui ne font pas partie de la CMM.

² Les données présentées ici pour la couronne Sud incluent les municipalités de Saint-Zotique (7 700 hab.), des Coteaux (5 200 hab.) et de Coteau-du-Lac (7 000 hab.), qui ne font pas partie de la CMM, et excluent les municipalités de Contrecoeur (7 200 hab.), de Calixa-Lavallée (500 hab.) et de Saint-Jean-Baptiste (3 200 hab.), qui font partie de la CMM.

³ Prendre en considération les deux notes précédentes.

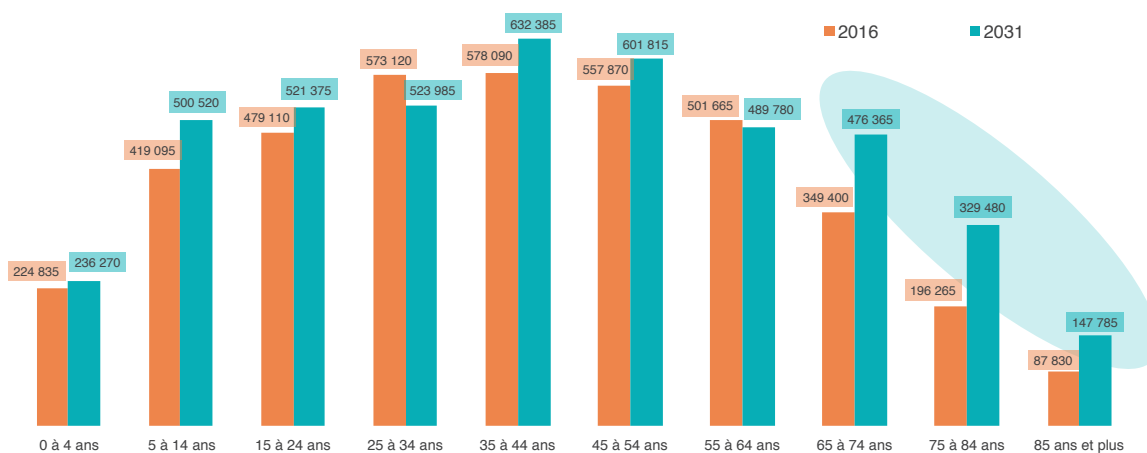
Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques*, édition 2014. Traitement : CMM, 2016.

LES 65 ANS ET PLUS : PRINCIPAL GROUPE D'ÂGE EN CROISSANCE D'ICI À 2031

Le vieillissement de la population se poursuivra dans le Grand Montréal entre 2016 et 2031, selon les dernières projections démographiques de l'ISQ. En effet, au cours des 15 prochaines années, la population de 65 ans et plus devrait fortement augmenter avec l'arrivée progressive des baby-boomers à l'âge de la retraite, cohorte née entre 1945 et 1965. Les autres cohortes qui devraient

connaître la plus forte croissance sont les 5 à 24 ans et les 35 à 54 ans. Le vieillissement devrait toutefois être moins accentué dans le Grand Montréal que dans le reste du Québec, où la population de 65 ans et plus devrait passer d'environ 20 % en 2016 à presque 30 % en 2031, alors qu'elle devrait passer de 16 % à 21 % au cours de la même période dans le Grand Montréal.

FIGURE 25. Projection de la population du Grand Montréal selon le groupe d'âge, 2016 et 2031

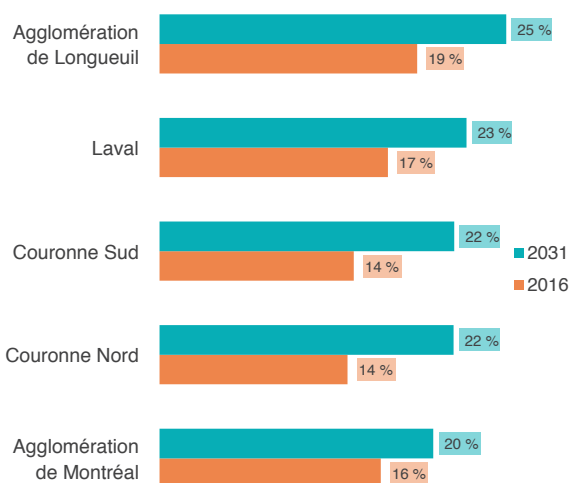


Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques*, édition 2014. Traitement : CMM, 2015.

À l'image de ce que l'on a observé dans la plupart des régions nord-américaines au cours des dernières années, le centre de la région du Grand Montréal devrait présenter un vieillissement de la population moins rapide que le reste de la région au cours des prochaines années.

Cette situation s'explique par le nombre important de nouveaux immigrants, plus jeunes en moyenne que l'ensemble de la population, qui devraient continuer de s'installer dans l'agglomération de Montréal, de même que par l'afflux de jeunes adultes (principalement de 20 à 25 ans) en provenance d'autres secteurs de la région métropolitaine ou du Québec.

FIGURE 26. Projection de la proportion de la population de 65 ans et plus, cinq secteurs géographiques, 2016 et 2031



Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques*, édition 2014. Traitement : CMM, 2015.

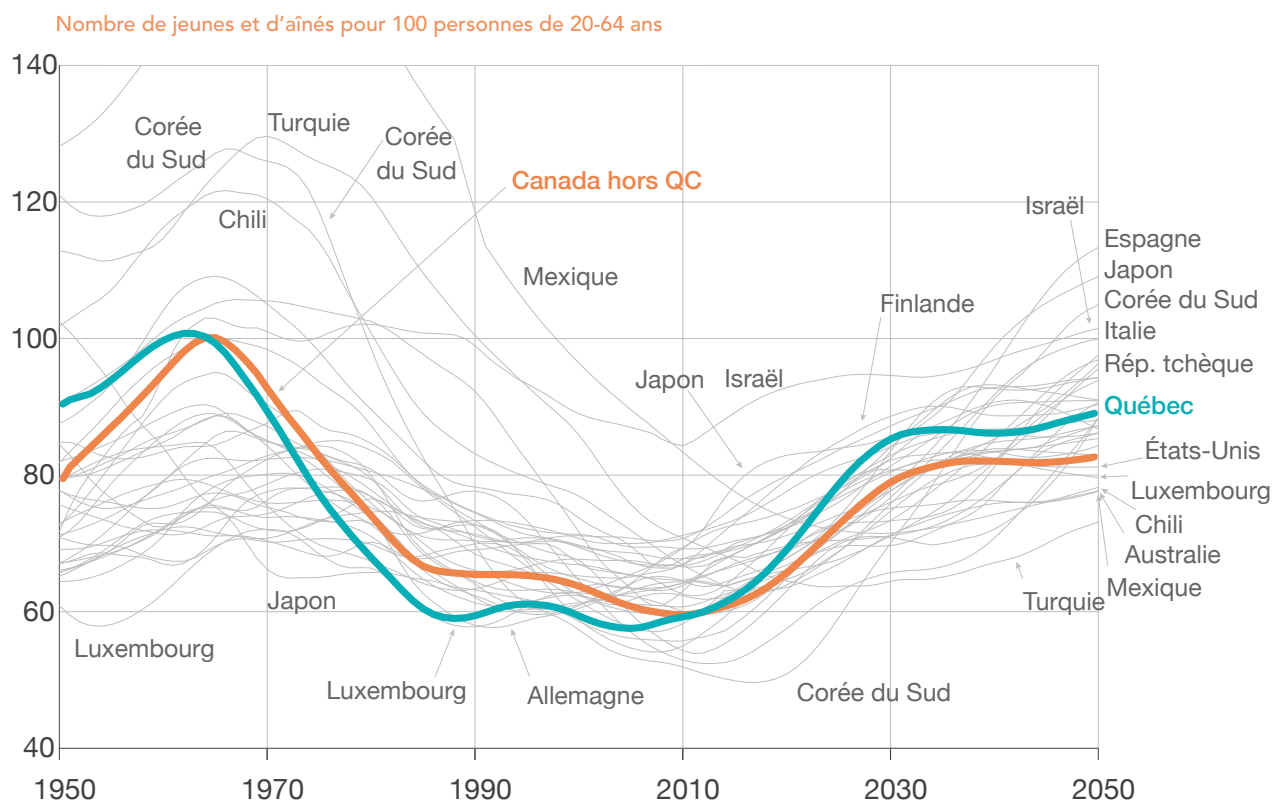
La part de la population âgée de 65 ans et plus sur l'île de Montréal devrait passer de 16 % en 2016 à 20 % en 2031, ce qui représente la plus faible hausse et le taux le plus bas des cinq secteurs pour 2031. Les couronnes connaîtront une importante augmentation de la part relative des 65 ans et plus, qui passera de 14 % en 2016 à près de 22 % en 2031. C'est l'agglomération de Longueuil qui devrait afficher en 2031 la part de la population de 65 ans et plus la plus élevée, soit 25 %, suivie de Laval avec 23 %.

Le vieillissement de la population n'est pas une tendance propre au Québec, mais touche la plupart des régions du monde à divers degrés. Une étude récente de l'ISQ qui compare le vieillissement démographique au Québec et dans les pays de l'OCDE montre que depuis le début des années 2010, avec l'arrivée des premiers baby-boomers (population née entre 1946 et 1965) à l'âge de la retraite, le rapport de dépendance démographique (RDD), soit le rapport entre la

population de 0-19 ans et de 65 ans et plus sur la population de 20-64 ans⁵ connaît une forte croissance dans les régions étudiées. Une des particularités du Québec est la vitesse à laquelle le RDD augmentera au cours de la période 2010-2031. En effet, alors qu'en 2010 la province présentait l'un des RDD les plus faibles de l'OCDE, en 2031, elle pourrait au contraire présenter l'un des RDD les plus élevés. Le rapport de dépendance démographique devrait par la suite se stabiliser pour finalement se situer dans la moyenne des pays de l'OCDE en 2050. Notons que d'ici à 2050, le RDD du Québec demeurera plus faible que ce qu'il était dans les années 1950 et 1960.

⁵ Le rapport de dépendance démographique (RDD) est une mesure de l'effort économique fourni par la population en âge de travailler afin de soutenir, de façon directe ou par leurs impôts, leurs enfants et leurs parents. Ce rapport correspond à la population généralement considérée comme étant à charge, soit les jeunes (0-19 ans) et les aînés (65 ans et plus), rapportée à la population dite en âge de travailler (20-64 ans).

FIGURE 27. Rapport de dépendance démographique (RDD), Canada hors Québec, Québec et pays de l'OCDE, 1950-2050



3.



ÉCONOMIE ET QUALITÉ DE VIE



3.1	Marché de l'emploi et base économique.....	48
3.2	Capital humain.....	52
3.3	Produit intérieur brut (PIB) et salaires.....	53
3.4	Coûts d'entreprise et coût de la vie.....	55
3.5	Indices de qualité de vie.....	57

3.1 Marché de l'emploi et base économique

13^e BASSIN D'EMPLOI EN AMÉRIQUE DU NORD

En 2014, la région métropolitaine de Montréal comptait 2,02 millions d'emplois, ce qui fait de la région le 13^e plus important bassin d'emploi en Amérique du Nord. Le nombre d'emplois dans la région a augmenté d'environ 300 000 travailleurs entre 2001 et 2014. Le taux d'emploi, soit le nombre de personnes en emploi exprimé en pourcentage de la population totale de 15 ans et plus, était de 60,7 % en 2014 dans le Grand Montréal, ce qui

place la région en milieu de peloton concernant cet indicateur du marché de l'emploi. Depuis 2001, le taux d'emploi dans la région a connu une relative stabilité comparativement à la majorité des régions métropolitaines étasuniennes où les taux d'emploi ont presque systématiquement baissé, et souvent de façon marquée. Dans le Grand Montréal, le taux d'emploi annuel a oscillé, au cours de la période 2001-2014, entre 60 et 63 %.

FIGURE 28. Emploi total, régions métropolitaines, 2001 et 2014

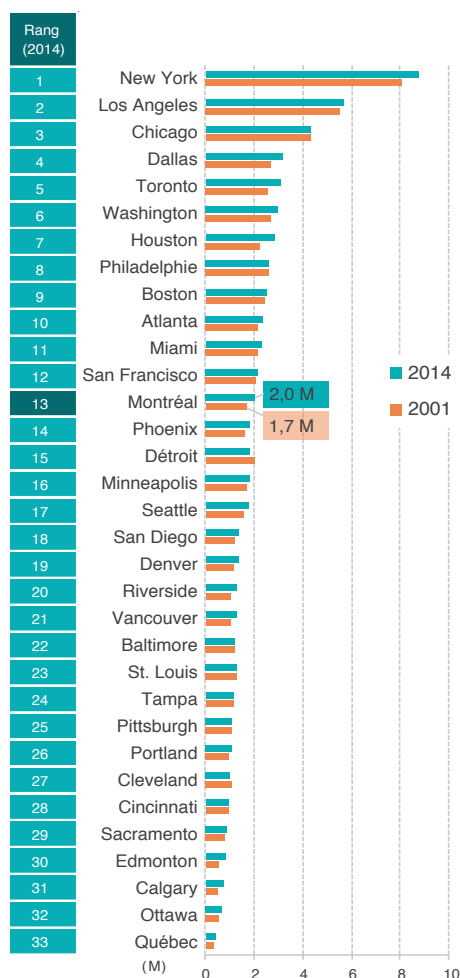
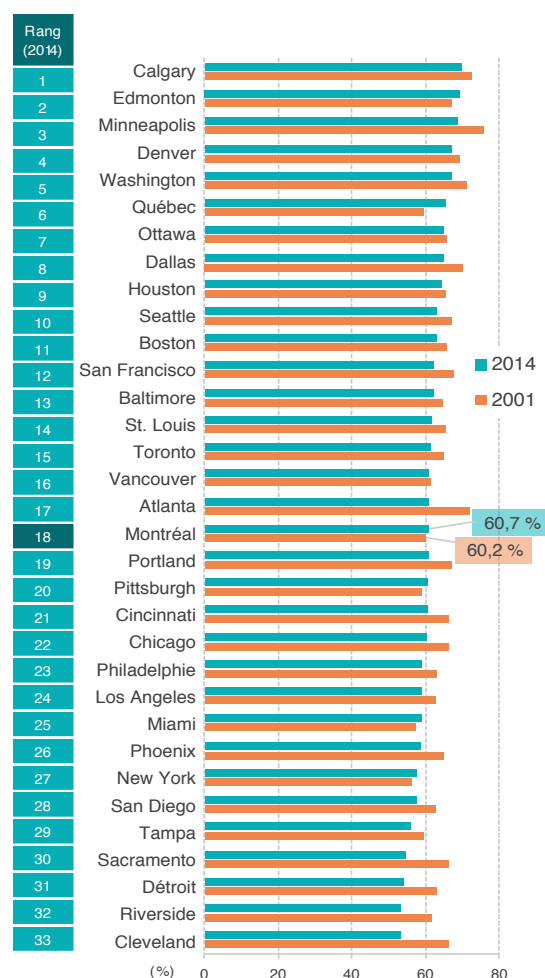


FIGURE 29. Taux d'emploi, régions métropolitaines, 2001 et 2014



Note :
- Pour le Grand Montréal, les données sont présentées à l'échelle de la RMR.
Sources : Statistique Canada, EPA, 2001 et 2014; Bureau of Labor Statistics, QCEW, 2001 et 2014. Traitement : CMM, 2015.

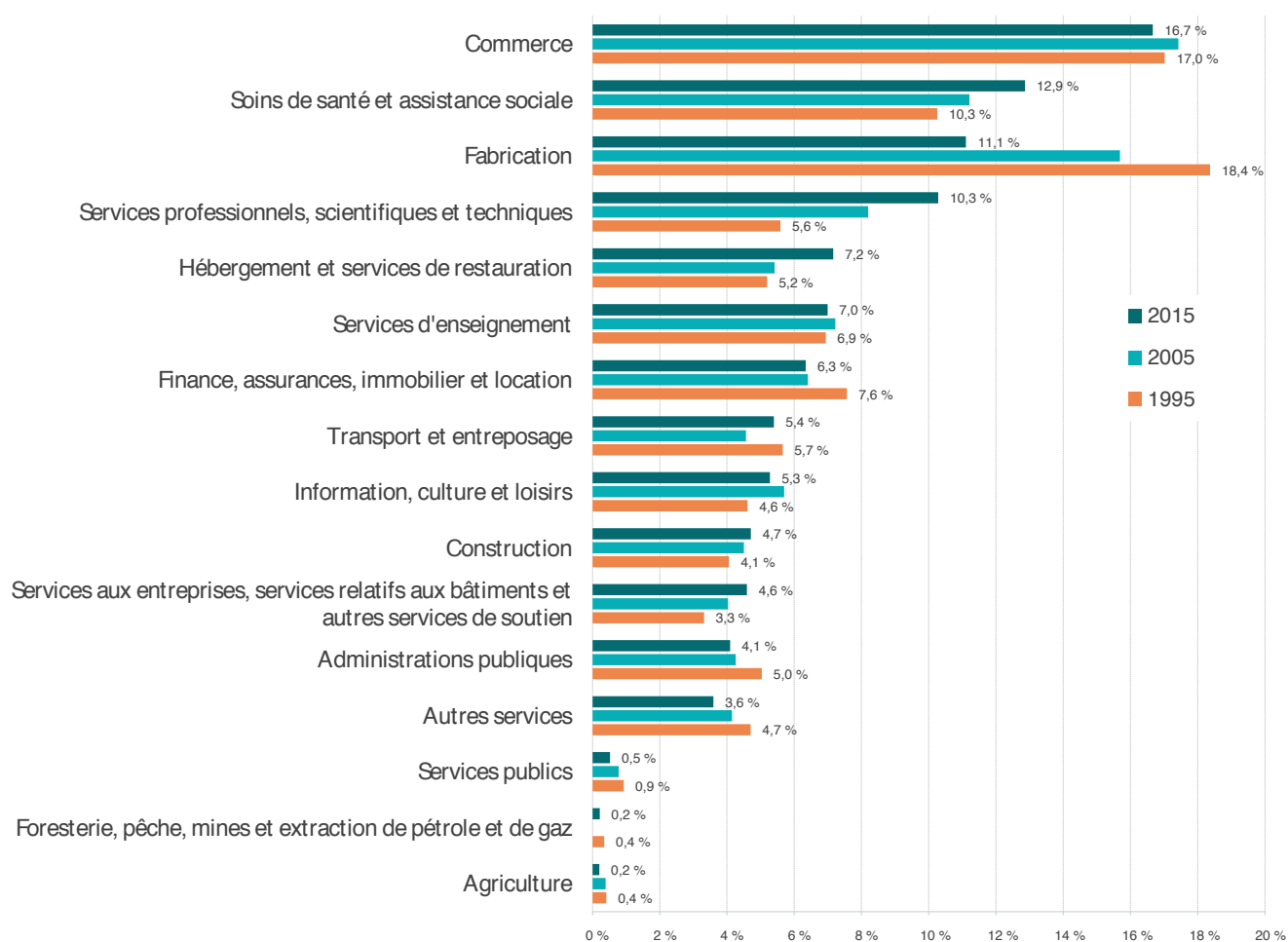
Notes :
- Pour le Grand Montréal, les données sont présentées à l'échelle de la RMR.
- Le taux d'emploi correspond au nombre de personnes occupées exprimé en pourcentage des personnes âgées de 15 ans et plus.
Sources : Statistique Canada, EPA, 2001 et 2014; Bureau of Labor Statistics, LAUS, 2001 et 2014. Traitement : CMM, 2015.

DES EMPLOIS TOUJOURS PLUS CONCENTRÉS DANS LES SECTEURS DES SERVICES ET DU SAVOIR

Au cours des 20 dernières années, la désindustrialisation de l'économie et la concentration des emplois dans les secteurs des services et du savoir s'est poursuivie dans la région. La tertiarisation de l'économie de la région s'observe notamment par la forte hausse de la part des emplois dans le secteur des services professionnels, scientifiques et techniques (de 5,6

à 10,3 % entre 1995 et 2015) et, dans une moindre mesure, dans le secteur des soins de santé et de l'assistance sociale (de 10,3 à 12,9 % entre 1995 et 2015). À l'inverse, la part de l'emploi dans l'industrie manufacturière (fabrication) a fortement baissé au cours des 20 dernières années, passant de 18,4 % de l'emploi total, en 1995, à 11,1 %, en 2015.

FIGURE 30. Part de l'emploi par grands secteurs d'activité, RMR de Montréal, 1995, 2005 et 2015



Note : Les données sont présentées à l'échelle de la RMR de Montréal.

Source : Statistique Canada, EPA 1995, 2005 et 2015. Traitement : CMM, 2016.

UNE BASE ÉCONOMIQUE QUI REPOSE SUR DE NOMBREUX SECTEURS INDUSTRIELS D'EXCELLENCE

En comparaison à l'ensemble de l'Amérique du Nord, le Grand Montréal présente une spécialisation de l'emploi dans une cinquantaine d'industries qui composent sa base économique.

Calculée à partir de quotients de localisation, la base économique d'une région regroupe les industries pour lesquelles la concentration de l'emploi est supérieure à ce qui est observé à l'échelle d'un ensemble géographique de référence, dans notre cas, le Canada et les États-Unis⁶.

Ainsi, les grands secteurs économiques pour lesquels la concentration relative de l'emploi est plus importante dans le Grand Montréal qu'à l'échelle de l'ensemble du continent nord-américain (Canada-É.-U.) sont :

- les services professionnels et techniques;
- le commerce de gros;
- les industries de l'information et de la culture;
- certaines industries manufacturières;
- certaines industries du transport, dont le transport terrestre de passagers et les services de soutien (aéroportuaires, portuaires et courtage);
- certains types de commerces de détail et d'instituts d'enseignement;
- le secteur des services immobiliers et financiers, dont l'intermédiation financière.

En ce qui concerne ce dernier secteur, Montréal se classait, en 2016, au 21^e rang des places financières internationales et au 7^e rang en Amérique du Nord, après Chicago, Toronto, Boston, San Francisco, Washington et New York, selon le Global Financial Center Index⁷.

⁶ Les quotients de localisation présentés dans le tableau 3 représentent le rapport entre la part de l'emploi d'un secteur économique x dans la RMR de Montréal et la part de l'emploi de ce même secteur économique dans l'ensemble du Canada et des États-Unis. Ainsi, lorsque le quotient de localisation est supérieur à 1, le nombre d'emplois concentrés dans la région est supérieur à ce que représente son poids dans l'ensemble du Canada et des États-Unis.

⁷ GFCI 19 (mars 2016). Le Global Financial Centres Index (GFCI) est un classement portant sur la compétitivité des centres financiers publié deux fois par année par Z/Yen Group. En mars 2016, il évaluait 86 centres financiers mondiaux. Depuis les débuts de ce classement en 2007, Montréal figure année après année parmi les 30 principaux centres financiers au monde.

TABLEAU 3. Base économique du Grand Montréal, 2011

Secteurs économiques	Quotient de localisation (> 1,25)	Emploi (> 1 000)
Commerce de gros	1,87	98 550
Cybercommerce et agents et courtiers	3,17	4 430
Matériaux de construction	2,37	14 365
Produits divers	2,31	11 745
Articles personnels et ménagers	2,29	25 420
Machines, matériel et fournitures	2,23	23 200
Véhicules automobiles et pièces	1,56	4 870
Information et culture	1,67	64 315
Éditeurs de logiciels	6,84	5 990
Télécommunications	2,04	25 535
Industries du film et de l'enr. sonore	1,87	9 965
Radio et télédiffusion (sauf payante)	1,55	8 035
Gestion de sociétés et d'entreprises	1,51	2 200
Services professionnels et techniques	1,39	163 860
Design	2,07	8 330
Publicité	1,77	11 340
Conception de systèmes informatiques	1,74	39 415
R-D scientifique	1,60	11 705
Génie et architecture	1,58	29 885
Comptabilité et tenue de livres	1,39	18 205
Études de marché, sondages, etc.	1,26	10 885
Transport	1,12	
Soutien (aéroport, port, courtiers, etc.)	1,72	16 220
Transp. terrestre (collectif, scolaire, taxi, etc.)	1,64	16 435
Transport aérien	1,43	9 635
Transport ferroviaire	1,39	4 500
Fabrication	1,10	
Produits aérospatiaux	2,84	25 940
Vêtement	2,76	9 660
Plastique	2,16	10 095
Produits en cuir	1,82	1 090
Impression	1,64	12 300
Produits pharmaceutiques	1,55	8 355
Meubles	1,53	8 555
Matériel électrique	1,53	7 960
Papier	1,39	7 425
Boissons	1,31	3 630
Instruments médicaux, de mesure, etc.	1,26	3 470
Commerce de détail	1,08	
Vêtements et accessoires vest.	1,93	34 200
Meubles et accessoires de maison	1,51	9 840
Produits de santé et de soins personnels	1,48	24 545
Alimentation	1,38	59 815
Finance et immobilier	1,05	
Immobilier, location et location à bail	1,60	7 520
Intermédiation financière	1,27	50 090
Enseignement	0,86	
Écoles techniques et de métiers	2,05	2 010
Cégeps et collèges communautaires	1,39	14 840
Autres (Beaux-Arts, sports, langues, etc.)	1,26	8 470
Autres		
Production et distribution d'électricité	1,50	14 695
Arts d'interprétation et sports-spectacles	1,43	12 840
Total - Tous les secteurs	1,00	1 800 080

Note : Les données sont présentées à l'échelle de la RMR de Montréal.

Sources : Statistique Canada, ENM 2011; U.S. Census Bureau, ACS et Bureau of Labor Statistics, QCEW. Traitement : CMM. 2015.

Bien que la part de l'emploi du Grand Montréal dans le secteur de la fabrication soit en forte diminution depuis les dernières décennies, certaines industries manufacturières sont importantes dans la base économique du Grand Montréal. C'est notamment le cas de l'industrie aérospatiale, l'industrie du vêtement et l'industrie du plastique.

En ce qui concerne l'aérospatiale, Montréal figure au 3^e rang des grands centres mondiaux pour cette industrie, après Toulouse et Seattle.

ENCADRÉ 1.

PLAN MÉTROPOLITAIN DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE (PMDE) 2015-2020 ET LA STRATÉGIE DES GRAPPES INDUSTRIELLES

Adopté par le conseil de la Communauté le 30 avril 2015, le PMDE 2015-2020 propose la stratégie économique de la Communauté pour orienter les efforts des acteurs du développement de la région et permettre au Grand Montréal d'atteindre son plein potentiel. Depuis 2005, le soutien aux grappes métropolitaines est le point central des plans métropolitains de développement économique de la Communauté. Le financement de certaines grappes métropolitaines en est à la fin de sa troisième phase de renouvellement triennal.

La présence des secrétariats de grappes est l'un des maillons forts de l'économie métropolitaine. Fruit d'une mobilisation industrielle derrière une vision commune, le succès des grappes métropolitaines et les retombées de leurs initiatives augmentent la compétitivité des secteurs industriels qu'elles représentent. La région métropolitaine compte neuf grappes structurées qui, au terme de la phase d'activation, ont su mobiliser les industriels, mettre de l'avant des projets et assurer une certaine reconnaissance internationale. Les grappes industrielles activées dans la région métropolitaine de Montréal comprennent l'aérospatiale, les sciences de la vie, les TIC, les technologies propres, la logistique et le transport, les services financiers, le cinéma et la télévision, l'aluminium et la mode.

Les grappes contribuent au rayonnement international de la région métropolitaine en favorisant l'attraction d'investissements directs étrangers et d'une main-d'œuvre hautement qualifiée.

Plan métropolitain de développement économique (PMDE) 2015-2020 :

http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20150430_pmde-2015-2020.web.pdf

Site de Grappes Montréal : <http://grappesmontreal.ca/accueil>

3.2 Capital humain

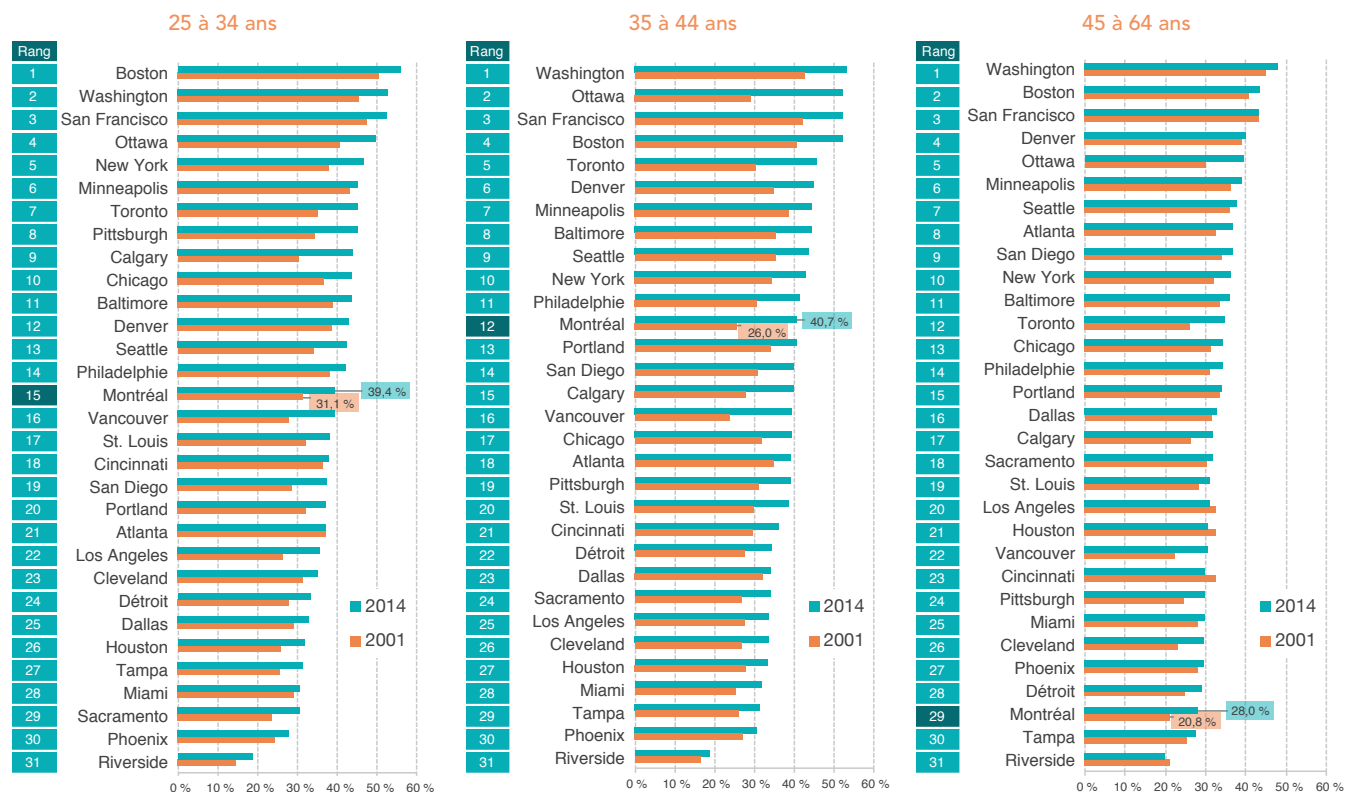
4^e PLUS IMPORTANTE HAUSSE DU TAUX DE DIPLOMATION UNIVERSITAIRE EN AMÉRIQUE DU NORD DEPUIS 2001

Longtemps classé dans le bas de peloton à l'échelle nord-américaine au sujet de la diplomation universitaire, le Grand Montréal a connu un rapide rattrapage à ce sujet au cours des dernières années. Entre 2001 et 2014, le taux de diplomation universitaire pour l'ensemble des 25 à 64 ans est passé de 25,1 à 34,2 % dans la RMR de Montréal, ce qui représente la 4^e plus importante hausse du taux de scolarisation universitaire parmi les grandes régions métropolitaines d'Amérique du Nord, juste derrière celles observées dans les régions canadiennes d'Ottawa, de Vancouver et de Toronto.

Chez les plus jeunes, soit les 25 à 34 ans, le taux de diplomation universitaire est passé de 31,1 à 39,4 % entre 2001 et 2014, alors que chez les 35 à 44 ans, ce taux est passé de 26 à 40,7 % au cours de la même période.

Enfin, chez les 45 à 64 ans, ce taux est passé de 20,8 à 28 % au cours de la même période. Chez ce groupe d'âge, le taux de scolarisation universitaire demeure toujours parmi les plus bas au sein des grandes régions métropolitaines nord-américaines.

FIGURE 31. Part de la population ayant un grade universitaire, selon le groupe d'âge, régions métropolitaines, 2001 et 2014



Note : Pour Montréal, les données sont présentées à l'échelle de la RMR de Montréal. Nous ne disposons pas des données pour les RMR de Québec et d'Edmonton.

Sources : Statistique Canada, EPA, 2001 et 2014; U.S. Census Bureau, ACS, 2001 et 2014. Traitement : CMM 2015.

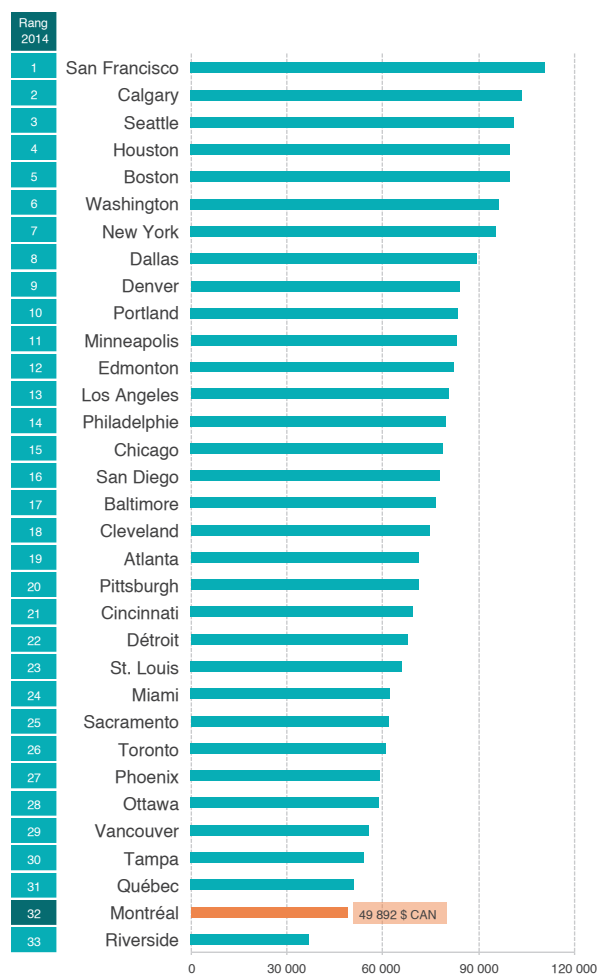
3.3 Produit intérieur brut (PIB) et salaires

UN PIB ET DES SALAIRES QUI DEMEURENT MODESTES COMPARATIVEMENT AUX AUTRES RÉGIONS D'AMÉRIQUE DU NORD

À l'exception des régions métropolitaines de l'Alberta, dont l'économie est largement tributaire de l'industrie pétrolière, les régions métropolitaines canadiennes peinent à atteindre un niveau de productivité similaire à celui des régions métropolitaines étasuniennes. Ainsi, en 2014, cinq des huit régions métropolitaines nord-

américaines présentant les produits intérieurs bruts (PIB) par habitant les plus bas sont canadiennes. Le Grand Montréal arrive au 32^e rang sur 33 pour son PIB par habitant, juste devant la région de Riverside, qui présente le plus faible taux de scolarisation universitaire parmi les grandes régions métropolitaines nord-américaines.

FIGURE 32. PIB par habitant (\$CAN courant), régions métropolitaines, 2014

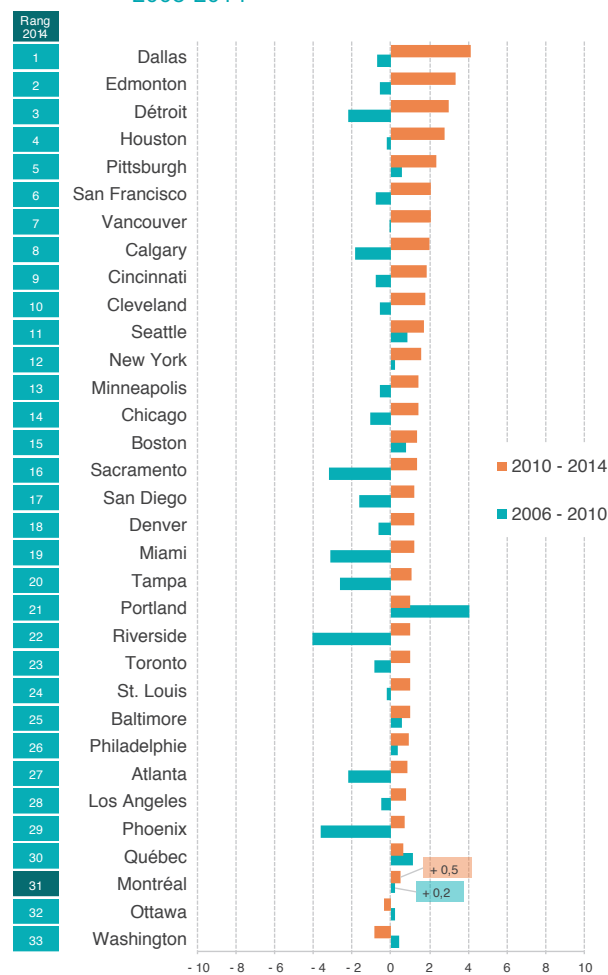


Notes :

- Les données pour les régions canadiennes qui sont fournies en dollars constants de 2002 par le Conference Board du Canada ont été converties en dollars courant de 2+014 à l'aide des données sur le PIB provincial fournies par Statistique Canada.
- Le PIB des régions étasuniennes est converti en dollars canadiens avec le taux de change en parité de pouvoir d'achat (PPA) de l'OCDE, qui vise à éliminer les différences de niveaux de prix existant entre pays.
- Pour le Grand Montréal, les données sont présentées à l'échelle de la RMR.

Sources : Conference Board du Canada; Statistique Canada, CANSIM- Comptes économiques nationaux : Provinces et territoires; Statistique Canada, Recensement de la population; Statistique Canada, Estimations démographiques annuelles : régions infraprovinciales; Bureau of Economic Analysis, Gross Domestic Product (GDP) by State and Metropolitan Area; US Census Bureau, Population Estimates. Traitement : CMM, 2016.

FIGURE 33. Variation du PIB (%) par habitant (\$CAN constant de 2014), régions métropolitaines, 2006-2014

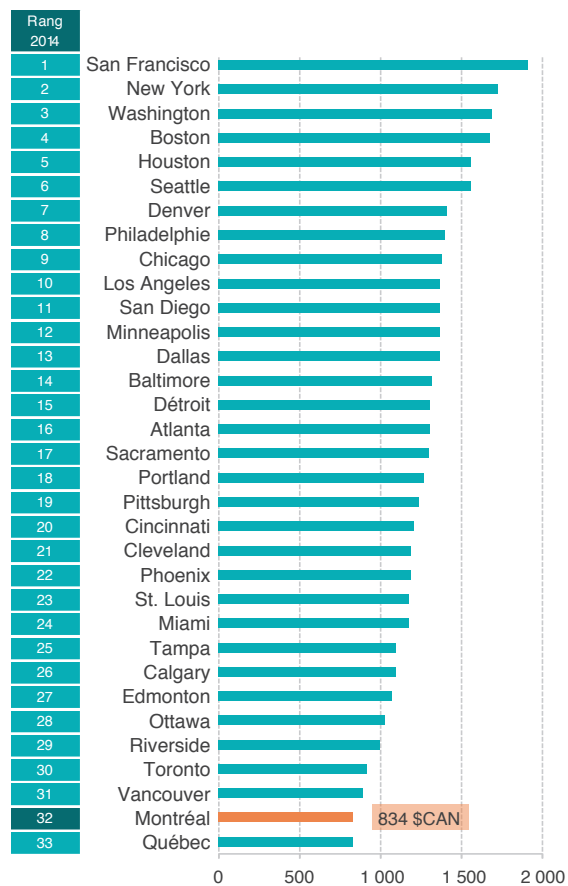


Des données empiriques en économie urbaine ont établi que l'éducation était un facteur clé de la productivité des métropoles⁸. Cependant, malgré le rattrapage scolaire des régions métropolitaines canadiennes (voir p. 52), leur productivité ne semble pas rattraper celle des régions étatsuniennes⁹.

Parallèlement, les salaires sont aussi plus faibles dans les régions métropolitaines canadiennes qu'étatsuniennes. Hormis Riverside, les salaires les plus faibles se trouvent dans les régions métropolitaines canadiennes. Le Grand Montréal se retrouve au 32^e rang sur 33, devant la région de Québec.

⁸ Voir notamment Glaeser, Edward L. et Albert Saiz (2004) « The Rise of the Skilled City ». *Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs* 5 : 47-94.
⁹ Aucun consensus n'existe pour expliquer la persistance de cet écart. Un calcul inadéquat du PIB ou des parités de pouvoir d'achat entre les États-Unis et le Canada fait partie des hypothèses pouvant expliquer la persistance de cet écart. Celui-ci pourrait également s'expliquer par des difficultés d'ajustement de l'appareil productif, qui se traduit par la surqualification croissante de la main-d'œuvre.

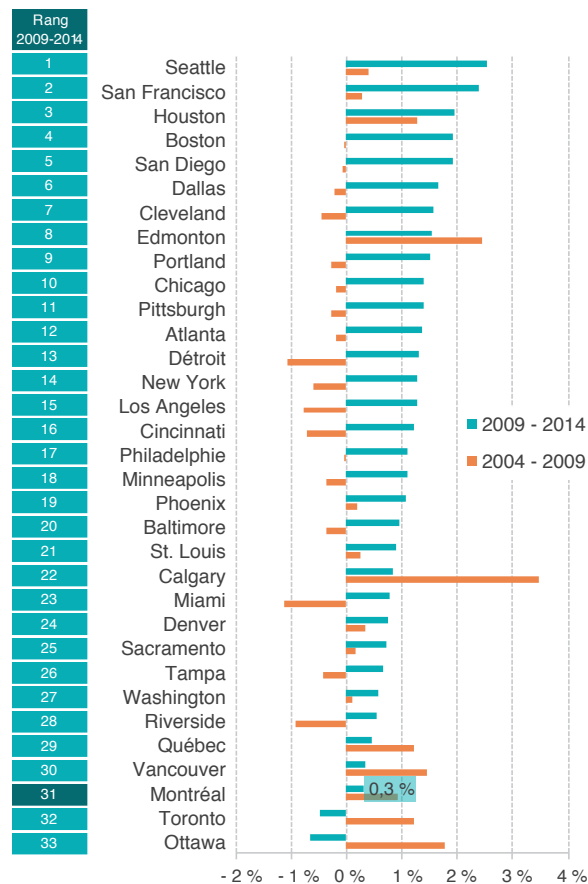
FIGURE 34. Salaire hebdomadaire moyen (\$CAN courant), régions métropolitaines, 2014



À la fin des années 2000, la Grande Récession a durement frappé les États-Unis, faisant stagner voire diminuer les salaires (en dollars constants). Comme la récession a relativement épargné les régions métropolitaines canadiennes, leurs salaires ont augmenté davantage qu'au sud de la frontière, bien que faiblement. De 2004 à 2009, les régions métropolitaines canadiennes de même que Houston ont eu les taux d'augmentation salariale les plus forts.

La croissance économique a continué à être mitigée au Canada dans les années 2010, à l'exception de l'Alberta. Par contre, l'emploi a repris à partir de 2011 aux États-Unis et le taux de chômage américain s'est contracté à 6,2 % en 2014, ce qui a fait augmenter les pressions salariales. La situation économique s'est donc inversée et les cinq régions métropolitaines canadiennes non albertaines ont obtenu les gains salariaux les plus faibles de 2010 à 2014.

FIGURE 35. Croissance (%) du salaire hebdomadaire moyen par habitant (\$CAN constant de 2014), régions métropolitaines, 2004-2014



Sources : Statistique Canada, EPA et *Indice des prix à la consommation*; U.S. Bureau of Labor Statistics, *QCEW, Consumer Price Index - All Urban Consumers*. Traitement : CMM, 2016.

3.4 Coûts d'entreprise et coût de la vie

DES COÛTS D'ENTREPRISE ET UN COÛT DE LA VIE PARMIS LES PLUS BAS

En contrepartie d'un PIB et de salaires relativement bas, les coûts d'exploitation d'entreprises et le coût de la vie dans le Grand Montréal et les autres métropoles canadiennes figurent également parmi les plus bas en Amérique du Nord.

Selon l'étude *Choix concurrentiels 2016* de la firme KPMG, qui compare les frais de démarrage et d'exploitation des entreprises dans plus de 100 villes réparties dans 10 pays¹⁰, Montréal est la métropole offrant les coûts d'entreprise les plus faibles, juste après la région de Québec et les régions de Mexico et de Monterrey, au Mexique.

Ces coûts d'entreprise relativement bas s'expliquent notamment par les bas salaires et récemment par la faible valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain et aux devises européennes. Montréal est aussi la 1^{re} métropole parmi les 20 plus grandes d'Amérique du Nord pour la compétitivité du fardeau fiscal des entreprises, tous secteurs confondus.

Parmi les industries pour lesquelles Montréal présente les coûts d'entreprise les plus avantageux en 2016 comparativement aux autres métropoles nord-américaines, on retrouve le secteur de la gestion d'essais cliniques, de la conception de jeux vidéo, des services financiers internationaux, des tests de systèmes électroniques, et de la recherche et du développement dans le domaine biomédical¹¹.

TABLEAU 4. Indice KPMG sur les coûts d'entreprise, 2010 et 2016
(51 villes avec les coûts d'entreprise les plus bas parmi les 111 villes couvertes par l'indice)

Métropoles	Rang		Indice			
	2010	2016	2010	2016		
Monterrey	1	1	-	81,5	76,5	↓
Mexico	2	2	-	82,1	78,6	↓
Québec	3	3	-	92,4	83,9	↓
Montréal	4	4	-	94,2	85,2	↓
Toronto	7	5	↓	95,8	85,6	↓
Vancouver	6	6	-	94,9	86,2	↓
Edmonton	10	7	↓	96,7	86,4	↓
Manchester	5	8	↑	94,7	86,4	↓
Calgary	-	9	-	nd	87,0	-
Rotterdam	46	10	↓	nd	87,5	-
Amsterdam	11	11	-	96,7	87,8	↓
Melbourne	12	12	-	96,7	88,8	↓
Rome	35	13	↓	100,9	89,1	↓
Marseille	47	14	↓	nd	89,4	-
Milan	26	15	↓	99,0	89,5	↓
Sydney	24	16	↓	98,9	90,1	↓
Brisbane	16	17	↑	97,3	90,3	↓
Paris	32	18	↓	100,1	91,7	↓
Osaka	43	19	↓	106,4	91,8	↓
Berlin	38	20	↓	101,7	91,9	↓
Francfort	41	21	↓	103,6	92,8	↓
Tokyo	44	22	↓	108,9	93,6	↓
Cincinnati	-	23	-	nd	94,0	-
Cleveland	-	24	-	nd	94,6	-
Indianapolis	15	25	↑	97,2	94,6	↓
Tampa	8	26	↑	96,0	94,6	↓
Atlanta	9	27	↑	96,3	95,1	↓
Miami	13	28	↑	97	95,4	↓
Londres	39	29	-	101,7	95,4	↓
St. Louis	18	30	↑	97,8	96,1	↓
Dallas	17	31	↑	97,7	96,2	↓
Phoenix	20	32	↑	98,1	96,2	↓
Baltimore	14	33	↑	97,1	96,5	↓
Détroit	22	34	↑	98,5	96,8	↓
Minneapolis	27	35	↑	99,0	96,8	↓
Pittsburgh	-	36	-	nd	97,0	-
Houston	19	37	↑	97,9	97,6	↓
Portland	25	38	↑	98,9	97,6	↓
Denver	30	39	↑	99,6	97,8	↓
Las Vegas	31	40	↑	99,8	98,0	↓
Chicago	23	41	↑	98,8	98,3	↓
Riverside	29	42	↑	99,5	98,5	↓
Sacramento	-	43	-	nd	98,5	-
Washington	28	44	↑	99,0	99,4	↑
Philadelphie	21	45	↑	98,3	99,8	↑
San Diego	36	46	↑	100,9	99,9	↓
Los Angeles	37	47	↑	101,4	100,8	↓
Seattle	33	48	↑	100,1	100,8	↑
Boston	34	49	↑	100,8	101,2	↑
San Francisco	42	50	↑	104,1	104,5	↑
New York	40	51	↑	102,0	104,7	↑

■ = Métropoles nord-américaines

Notes :

- L'indice 100 correspond aux coûts moyens des quatre plus grandes régions métropolitaines des États-Unis soit les régions de New York, de Los Angeles, de Chicago et de Dallas.
- Cet indice couvre la majorité des principales métropoles de 10 pays, soit l'Allemagne, l'Australie, le Canada, les États-Unis, la France, l'Italie, le Japon, le Mexique, les Pays-Bas et le Royaume-Uni.

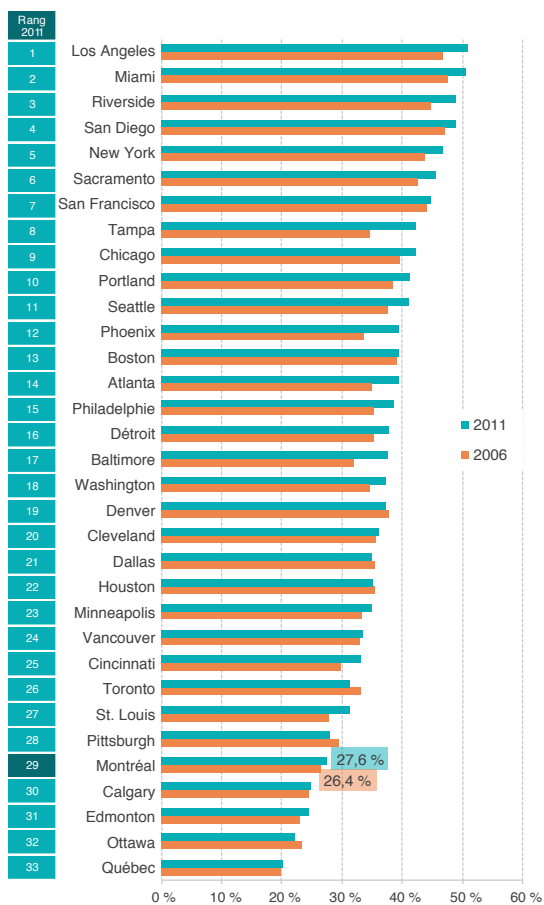
Source : KPMG, *Choix concurrentiels*, Éditions 2010 et 2016.
Traitement : CMM, 2016.

¹⁰ Ces dix pays sont l'Allemagne, l'Australie, le Canada, les États-Unis, la France, l'Italie, le Japon, le Mexique, les Pays-Bas et le Royaume-Uni.

¹¹ L'étude *Choix concurrentiels 2016* de KPMG mesure et analyse l'incidence des 26 principales composantes de coûts de 7 types d'entreprises du secteur des services et de 12 types d'entreprises du secteur de la fabrication.

En matière de dépenses liées au logement, la principale source de dépenses des ménages, le Grand Montréal figure parmi les régions métropolitaines nord-américaines les plus abordables par rapport aux revenus des ménages. Ainsi, en 2011, la proportion de ménages (propriétaires et locataires) consacrant 30 % et plus de leur revenu brut pour se loger était parmi les plus faibles en Amérique du Nord (27,6 %). Seules quatre régions, toutes canadiennes, présentent un marché de l'habitation plus abordable par rapport au revenu des ménages, soit les régions de Calgary, d'Edmonton, d'Ottawa et de Québec¹².

FIGURE 36. Proportion des ménages qui consacrent 30 % et plus de leur revenu brut pour se loger, régions métropolitaines, 2006 et 2011



Sources : Statistique Canada, Recensement de la population 2006 et ENM 2011; US Census Bureau, ACS, 2006 et 2011. Traitement : CMM, 2015.

L'Indice Mercer portant sur le coût de la vie dans 211 métropoles réparties sur six continents, montre également que le coût de la vie dans la région montréalaise est parmi les plus bas en Amérique du Nord. Cet indice est établi en fonction du coût de plus de 200 biens et services dont le logement, le transport, la nourriture, l'habillement et les loisirs.

En 2015, parmi les 22 métropoles nord-américaines prises en compte dans ce classement, seules Calgary et Ottawa présentaient un coût de la vie moins élevé qu'à Montréal.

TABLEAU 5. Indice Mercer du coût de la vie, métropoles d'Amérique du Nord, 2009 et 2015

Rang 2015 (sur 207 métropoles mondiales)	Rang 2009 (sur 143 métropoles mondiales)	Métropoles nord-américaines
16	8	New York
36	23	Los Angeles
37	34	San Francisco
42	50	Chicago
50	66	Washington
56	45	Miami
64	60	Boston
77	-	Dallas
92	63	Houston
103	75	Atlanta
106	84	Seattle
115	-	Minneapolis
119	93	Vancouver
122	114	Détroit
126	85	Toronto
130	117	Pittsburgh
130	99	St. Louis
133	97	Cleveland
135	109	Portland
140	103	Montréal
146	89	Calgary
162	121	Ottawa

Note : L'indice 2015 porte sur 207 métropoles contre 143 pour l'indice 2009. Celles-ci sont réparties sur six continents. Au Canada, Edmonton et Québec ne font pas partie de ce classement.

Source : Mercer, 2009-2015 Cost of Living Rankings. Traitement : CMM, 2016.

¹² Des données canadiennes plus spécifiques sur l'abordabilité et l'accès à la propriété sont disponibles en page 84.

3.5 Indices de qualité de vie

LA QUALITÉ DE VIE : UNE DES FORCES RECONNUES DE LA RÉGION

À l'échelle de l'Amérique du Nord, mais également à celle des grandes métropoles mondiales, Montréal est reconnue pour sa qualité de vie. Les facteurs les plus souvent énoncés dans les classements qui font de Montréal une métropole où il fait bon vivre sont notamment son caractère multiculturel, l'importance de l'offre en matière d'événements artistiques et culturels, la qualité des infrastructures, notamment en transport en commun, et le faible taux de criminalité.

Parmi les classements de qualité de vie mondialement reconnus, notons l'indice de qualité de vie *Mercer*, qui classe Montréal au 23^e rang des villes offrant la meilleure qualité de vie au monde et au 4^e en Amérique du Nord, derrière trois autres villes canadiennes : Ottawa, Toronto et Vancouver. Le classement annuel du *Economist Intelligence Unit* (EIU) sur la qualité de vie place quant à lui Montréal au 14^e rang mondial et au 4^e rang en Amérique du Nord, derrière Calgary, Toronto et Vancouver.

TABLEAU 6. Indice de qualité de vie *Mercer*, 2006 et 2016

Top 30		Métropoles
2016	2006	
1	4	Vienne
2	1	Zurich
3	5	Auckland
4	8	Munich
5	3	Vancouver
6	6	Dusseldorf
7	7	Frankfort
8	2	Genève
9	11	Copenhague
10	9	Sydney
11	13	Amsterdam
12	12	Wellington
13	16	Berlin
14	9	Berne
15	15	Toronto
15	17	Melbourne
17	18	Ottawa
18	26	Hambourg
19	18	Luxembourg
19	20	Stockholm
21	14	Bruxelles
21	21	Perth
23	22	Montréal
24	23	Nuremberg
26	34	Singapore
27	29	Adélaïde
28	28	San Francisco
28	-	Canberra
Top 40		Métropoles d'Amérique du Nord
32	25	Calgary
34	36	Boston
Top 50		Métropoles d'Amérique du Nord
43	41	Chicago
44	46	New York
46	47	Seattle
49	55	Los Angeles

■ = Métropoles nord-américaines

Note : L'indice *Mercer* porte sur une sélection de 230 métropoles.

Source : Mercer, *Quality of Living survey 2006 et 2015*.

Traitement : CMM, 2016.

TABLEAU 7. Indice de qualité de vie du EIU, 2010 et 2015

Top 30		Métropoles
2015	2010	
1	3	Melbourne
2	2	Vienne
3	1	Vancouver
4	4	Toronto
5	8	Adélaïde
5	5	Calgary
7	7	Sydney
8	8	Perth
9	10	Auckland
10	6	Helsinki
10	11	Zurich
12	12	Genève
13	14	Hambourg
14	16	Montréal
15	18	Francfort
15	18	Tokyo
17	12	Osaka
18	21	Brisbane
19	30	Honolulu
20	22	Berlin
21	23	Wellington
22	20	Copenhague
23	24	Oslo
24	14	Stockholm
24	25	Luxembourg
26	26	Amsterdam
27	27	Bruxelles
28	28	Munich
29	16	Paris
30	34	Lyon
Top 40		Métropoles d'Amérique du Nord
31	35	Washington
33	37	Atlanta
33	32	Chicago
36	41	Boston
37	37	Miami
39	29	Pittsburgh
40	44	Cleveland
40	41	Minneapolis
Top 50		Métropoles d'Amérique du Nord
46	45	Seattle
49	52	San Francisco

■ = Métropoles nord-américaines

Note : L'indice EIU porte sur une sélection de 140 métropoles.

Source : The Economist Intelligence Unit, *Global Liveability Ranking 2010 et 2015*. Traitement : CMM, 2016.

TAUX DE CRIMES VIOLENTS PARMIS LES PLUS FAIBLES DES GRANDES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES D'AMÉRIQUE DU NORD

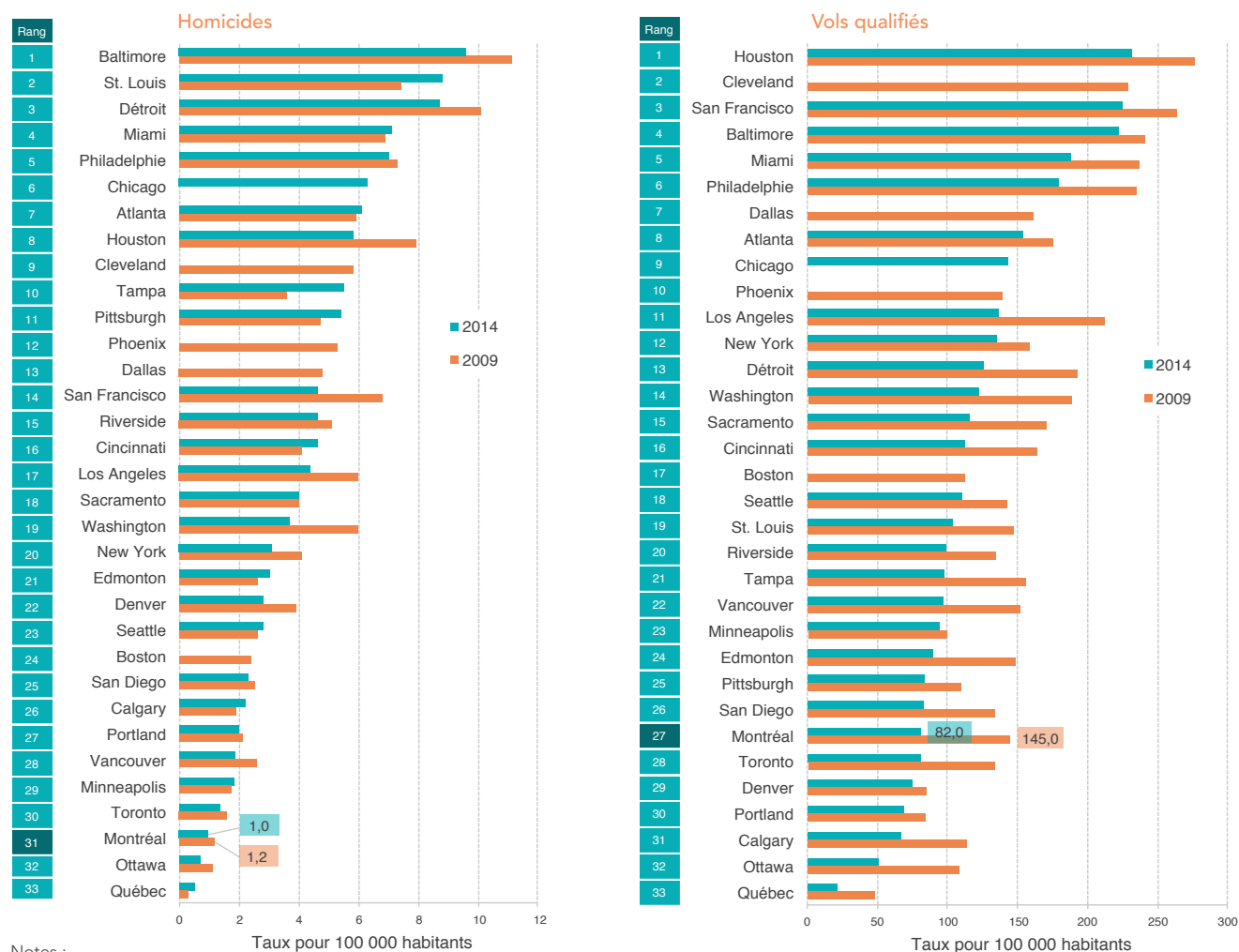
Le degré d'insécurité urbaine est un des facteurs clés affectant la qualité de vie et l'attractivité des grandes villes et des régions métropolitaines. Il s'agit d'ailleurs de l'un des critères centraux de plusieurs indices portant sur la qualité de vie. Au Canada, où les inégalités de revenus et le nombre d'armes en circulation sont plus faibles qu'aux États-Unis, le taux de criminalité y est également moins élevé.

Ainsi, le Grand Montréal présente, avec les régions d'Ottawa et de Québec, le plus faible taux d'homicide parmi les grandes régions métropolitaines d'Amérique du Nord. En ce qui

concerne les vols qualifiés, autre catégorie de crime dont les données sont comparables au Canada et aux États-Unis, le Grand Montréal se classe au 7^e rang des régions métropolitaines nord-américaines présentant le taux pour 100 000 habitants le plus bas.

De façon générale, les crimes violents sont en baisse dans les grandes régions métropolitaines nord-américaines. Dans le Grand Montréal, entre 2009 et 2014, le taux de vols qualifiés est passé de 145 à 82 pour 100 000 habitants et le taux d'homicides est passé de 1,2 à 1,0 pour 100 000 habitants.

FIGURE 37. Homicides et vols qualifiés, taux pour 100 000 habitants, régions métropolitaines, 2009 et 2014



Notes :

- Pour le Grand Montréal, les données sont présentées à l'échelle de la RMR.
- Les données pour Ottawa ne couvrent ici que la partie ontarienne de la RMR d'Ottawa-Gatineau.
- Tant au Canada qu'aux États-Unis, un vol qualifié est défini comme un vol qui comprend de la violence ou la menace de violence.

Sources : Statistique Canada, *Statistiques sur les crimes déclarés par la police au Canada, 2009, 2014*; Federal Bureau of Investigation, *Crime in the United States, 2009, 2014*. Traitement : CMM, 2015.

4.



OCCUPATION DU TERRITOIRE



4.1	Aires urbanisées et densité.....	62
4.2	Espaces industriels, commerciaux et à bureaux.....	68
4.3	Agriculture périurbaine et urbaine.....	74

4.1 Aires urbanisées et densité

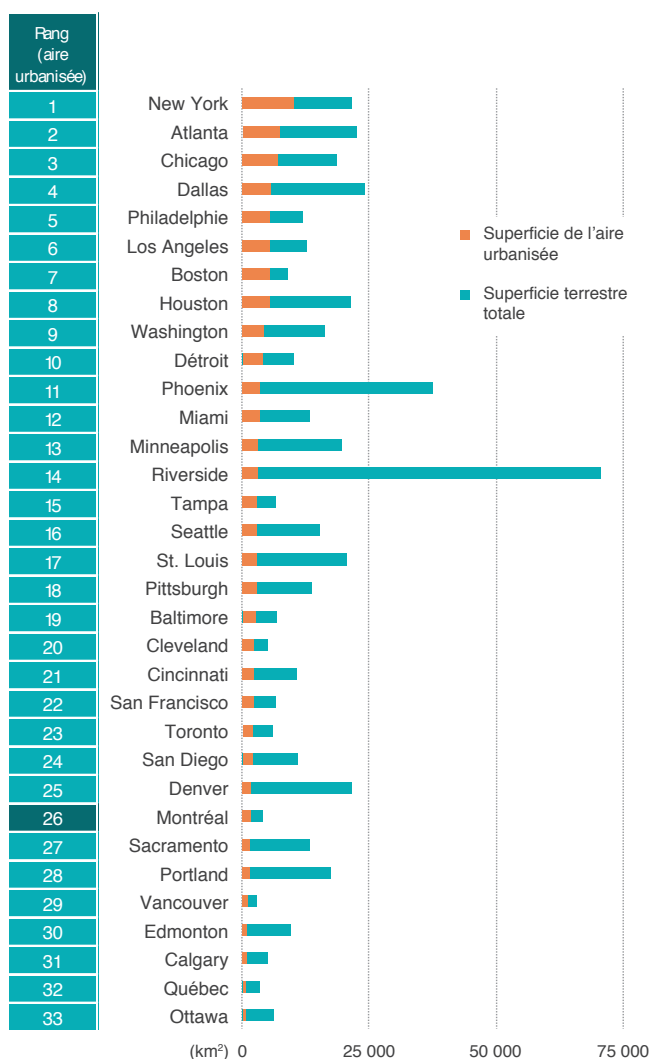
UNE AIRE URBANISÉE PARMIS LES PLUS COMPACTES EN AMÉRIQUE DU NORD

D'une superficie terrestre de 3 837 kilomètres carrés, le Grand Montréal présente l'un des plus petits territoires parmi les régions métropolitaines de comparaison. De façon générale, les régions métropolitaines canadiennes telles que définies par Statistique Canada s'étendent sur de moins vastes territoires que les régions étasuniennes définies par l'*Office of Management and Budget* (OMB). Cette situation s'explique notamment par la méthodologie employée pour délimiter les régions métropolitaines dans les deux pays. Alors qu'au Canada, ce sont les municipalités qui servent d'unités territoriales de base pour délimiter les régions métropolitaines, aux États-Unis, ce sont plutôt les comtés (*counties*), dont les superficies sont généralement plus vastes que celles des municipalités canadiennes.

Dans plusieurs régions métropolitaines nord-américaines, seule une portion relativement faible du territoire peut être qualifiée d'urbanisée, le reste étant couvert, notamment, par des terres agricoles ou des espaces naturels.

Dans le Grand Montréal, l'aire urbanisée est relativement compacte comparativement à la majorité des grandes régions métropolitaines nord-américaines. Alors que le Grand Montréal est au 16^e rang des régions les plus peuplées d'Amérique du Nord, il se classe au 26^e rang pour la superficie de son aire urbanisée, ce qui en fait l'une des régions métropolitaines les plus denses en Amérique du Nord.

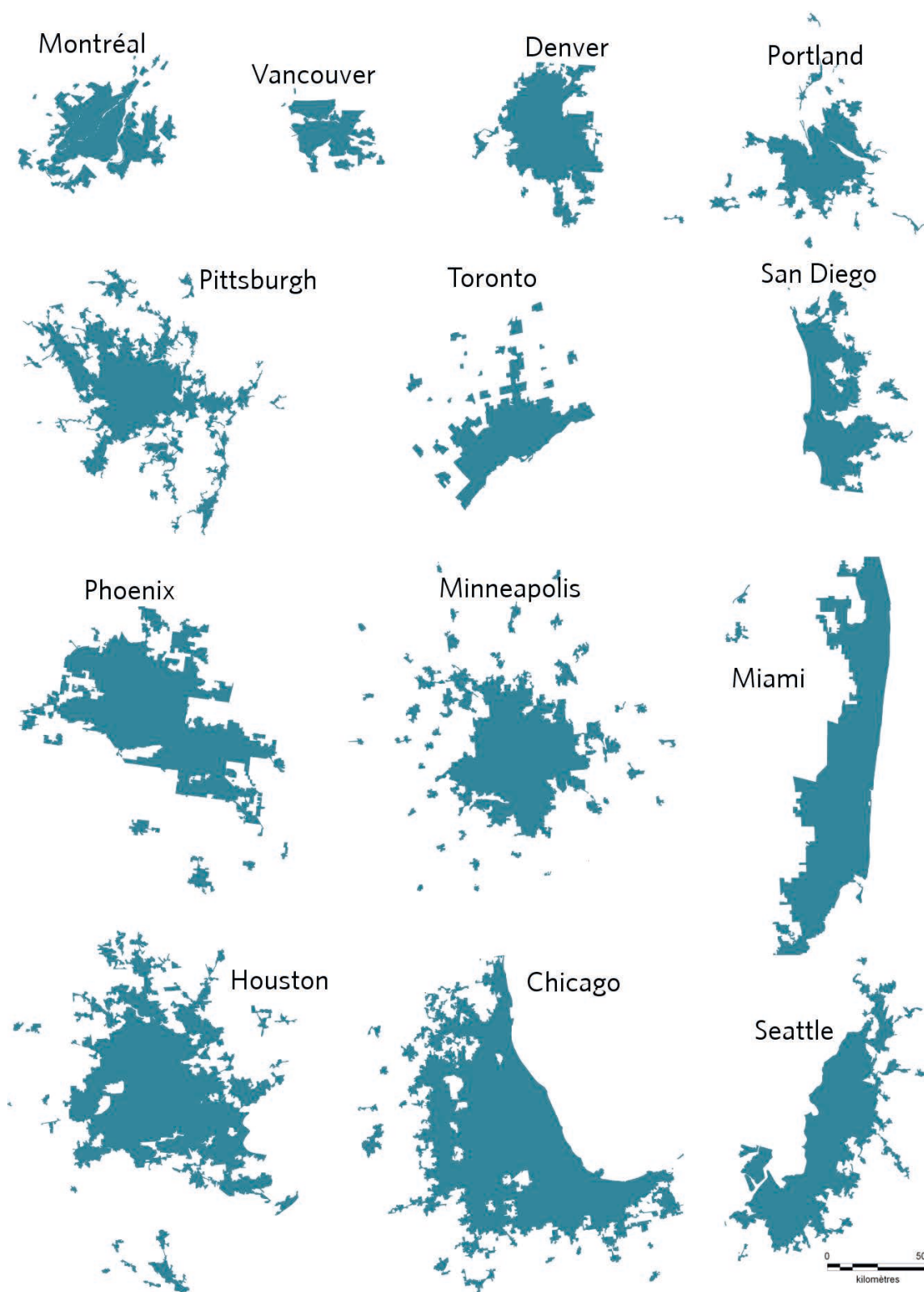
FIGURE 38. Superficie terrestre totale et aire urbanisée* en kilomètres carrés, régions métropolitaines



* Les aires urbanisées dont les superficies sont présentées dans cette figure sont définies par Statistique Canada et le US Census Bureau à l'aide de critères statistiques. Elles ont l'avantage d'être définies de façon relativement similaire au Canada comme aux États-Unis. Au Canada, les aires urbanisées correspondent aux *Centres de population* définies par Statistique Canada comme un regroupement d'îlots de diffusion d'au moins 400 habitants au kilomètre carré. Aux États-Unis, les aires urbanisées correspondent aux *Urban Areas* définies par le US Census Bureau comme un regroupement de *census block groups* de 390 habitants au kilomètre carré pour une population totale d'au moins 50 000 personnes. Dans certains cas, elles peuvent toutefois regrouper des terres agricoles ou boisées.

Sources : Statistique Canada, *Recensement de la population 2011*; US Census Bureau, *Census 2010*. Traitement : CMM, 2016.

CARTE 6. Aires urbanisées de certaines des principales régions métropolitaines nord-américaines telles que définies par Statistique Canada et le US Census Bureau



Note : Au Canada comme aux États-Unis, les aires urbanisées telles que définies par les agences statistiques peuvent regrouper certaines parcelles agricoles ou boisées.

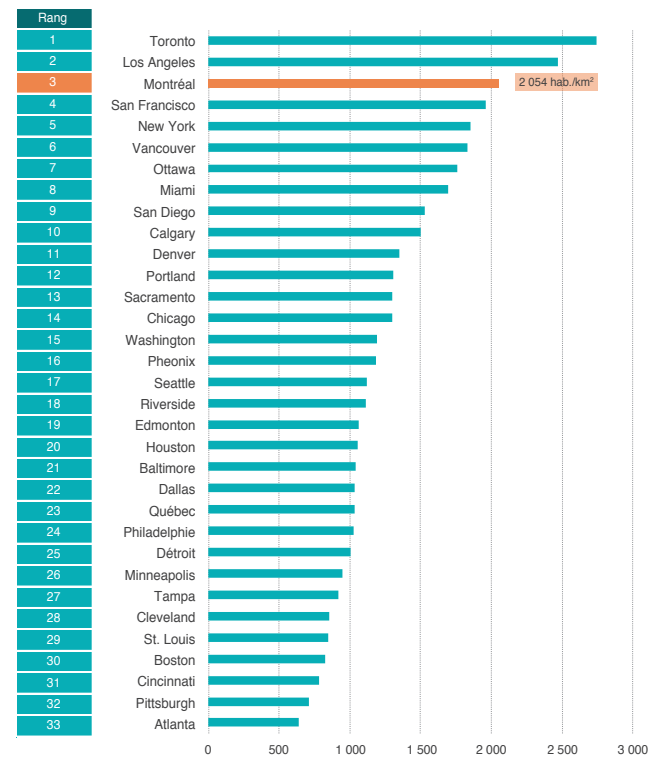
Sources : Statistique Canada, *Recensement 2011*; US Census Bureau, *US Census 2010*. Traitement : CMM, 2016.

3^e RÉGION AVEC LA PLUS FORTE DENSITÉ DE POPULATION

Parmi les grandes régions métropolitaines d'Amérique du Nord, le Grand Montréal figure au 3^e rang en matière de densité de population de son aire urbanisée (voir définition de l'aire urbanisée sous la figure 38), après Toronto et Los Angeles.

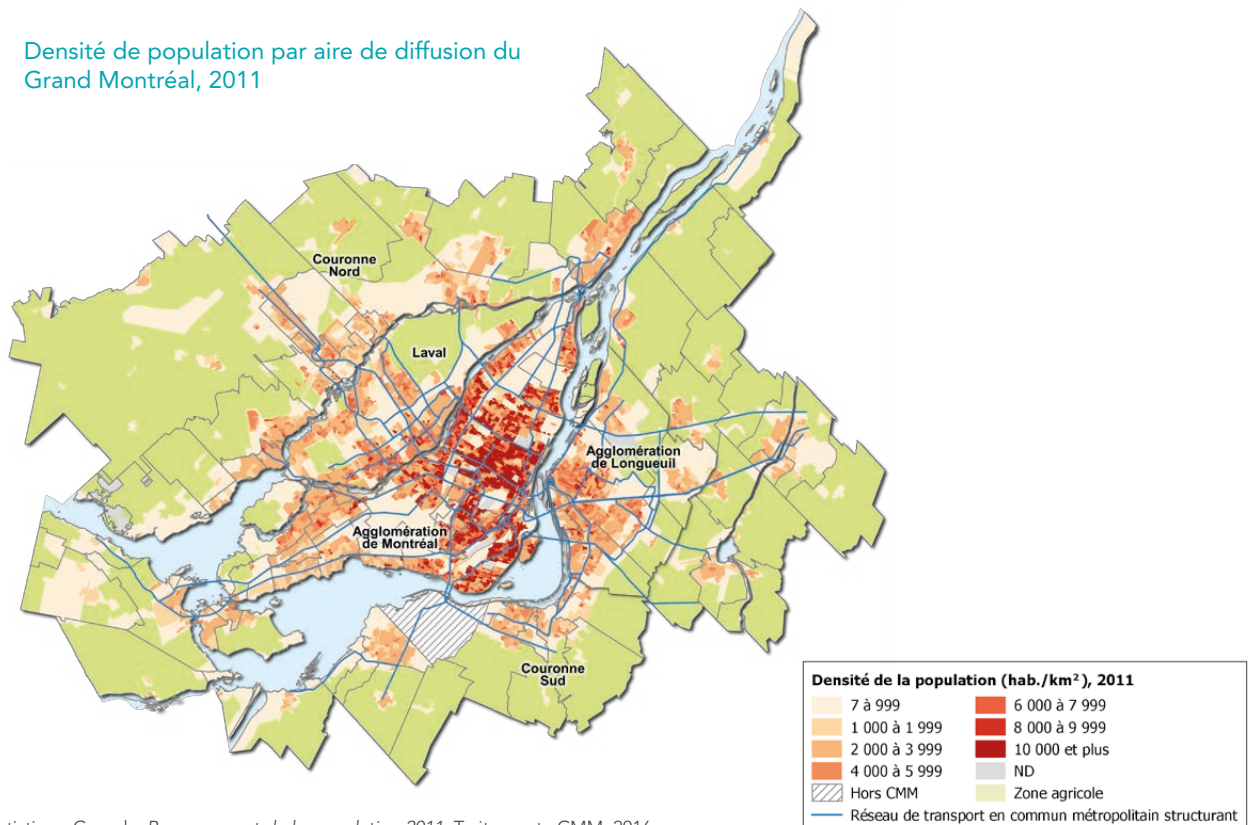
Une forte proportion de la population de la région demeure dans les quartiers denses du centre de la région, où l'on retrouve une présence importante de duplex et de triplex en rangée.

FIGURE 39. Densité de population de l'aire urbanisée (habitants/km²), régions métropolitaines



Sources : Statistique Canada, Recensement de la population 2011; US Census Bureau, US Census 2010. Traitement : CMM, 2016.

CARTE 7. Densité de population par aire de diffusion du Grand Montréal, 2011



Source : Statistique Canada, Recensement de la population 2011. Traitement : CMM, 2016.

FORTE DIMINUTION DE LA DENSITÉ DE LA RÉGION ENTRE 1971 ET 1991...

Bien que le Grand Montréal figure parmi les régions métropolitaines les plus denses d'Amérique du Nord, des données historiques compilées par Statistique Canada démontrent que la densité de population a fortement diminué dans la région entre 1971 et 1991.

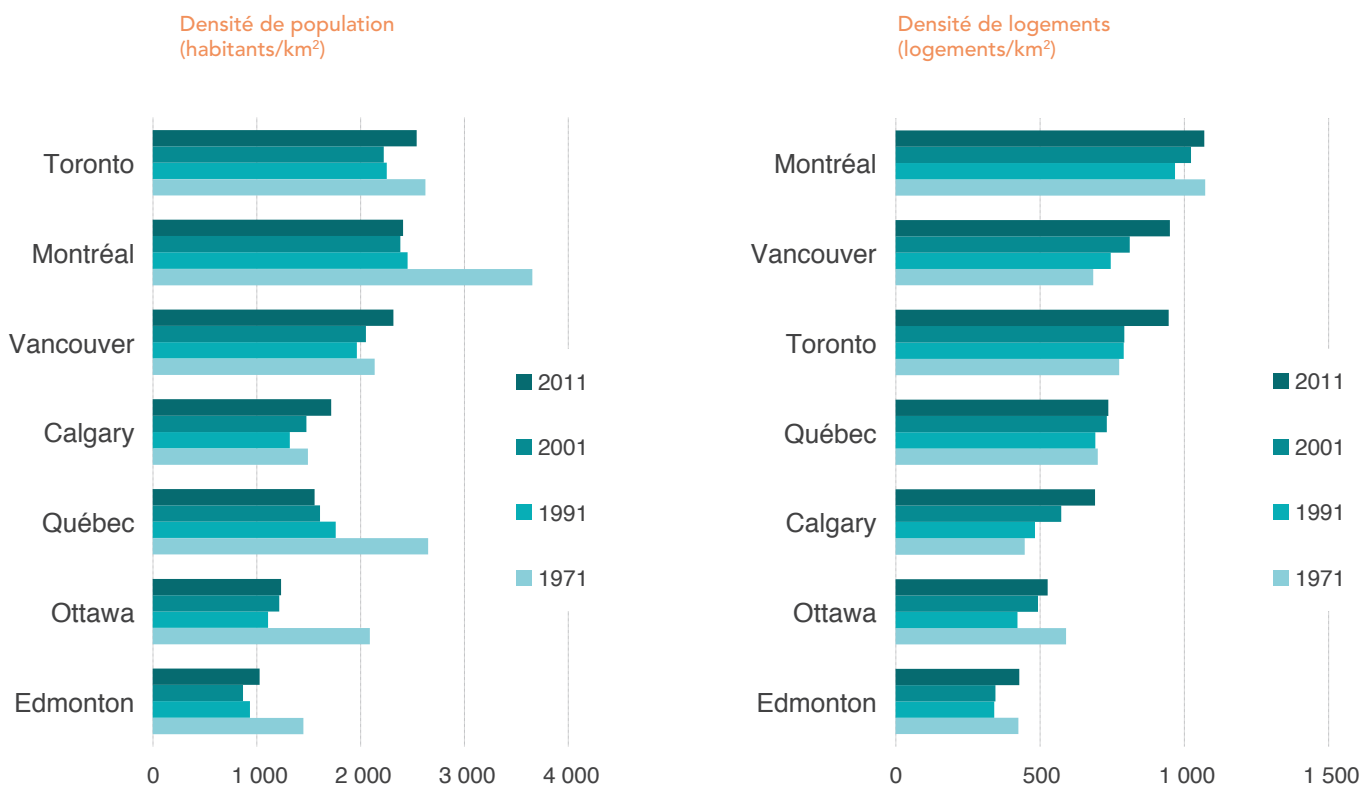
Durant cette période, la densité de population de la zone bâtie de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal est passée de 3 654 hab./km² à 2 452 hab./km². Cette période a été marquée par une diminution de la population de l'île de Montréal de 183 000 habitants et par une croissance démographique reposant entièrement sur le développement des banlieues de la région. Cette diminution de la densité entre 1971 et 1991 a touché, à des degrés divers, l'ensemble des grandes régions métropolitaines canadiennes. L'un des facteurs ayant contribué à ce phénomène est

la baisse rapide de la taille des ménages durant cette période. Ainsi, entre 1971 et 1991, la taille moyenne des ménages au Canada est passée de 3,5 à 2,7 personnes. Le nombre de ménages d'une personne a quant à lui augmenté, passant de 13 % à 23 % de l'ensemble des ménages, alors que le nombre de ménages comptant quatre personnes ou plus est tombé de 44 % à 28 %¹³.

La densité de logements dans la région est quant à elle demeurée beaucoup plus stable que la densité de population. Après avoir diminué entre 1971 et 1991, avec l'essor du développement de la maison unifamiliale, la densité de logements a connu une croissance entre 1991 et 2011.

¹³ Statistique Canada (2015). « La réduction de la taille des ménages au cours du dernier siècle, 1941 à 2011 ». <http://www5.statcan.gc.ca/olc-cel/olc/action?objId=11-630-X2015008&objType=46&lang=fr&limit=0>.

FIGURE 40. Population et logements par kilomètre carré de zone bâtie, principales RMR canadiennes, 1971-2011



Note : Pour le Grand Montréal, les données sont présentées à l'échelle de la RMR.

Source : Statistique Canada, Division de la statistique de l'environnement, de l'énergie et des transports, 2016. Traitement : CMM, 2016.

... MAIS UN DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL PLUS OPTIMAL AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES

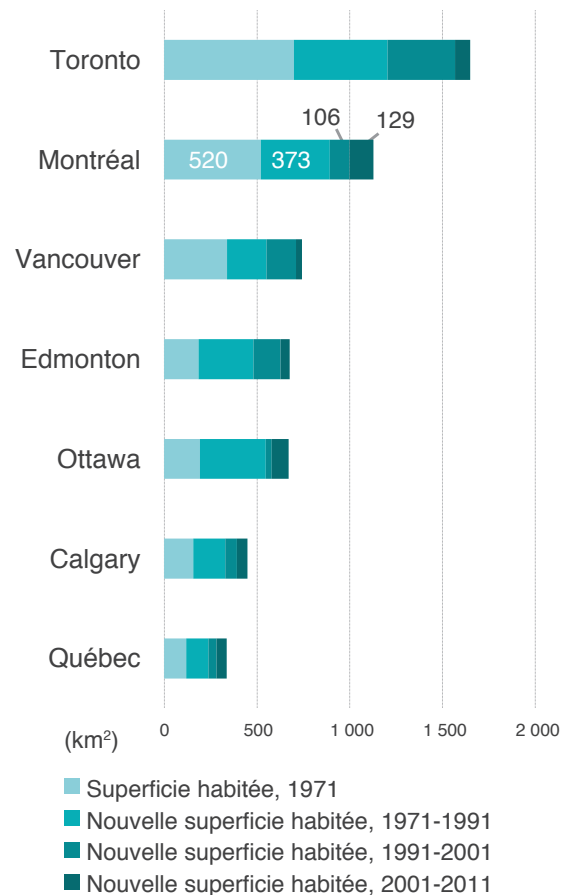
La croissance progressive de la densité de logements dans la région entre 1991 et 2011 est le reflet d'une meilleure optimisation de l'utilisation du sol à des fins résidentielles au cours de cette période¹⁴.

Entre 1971 et 1991, quelque 1 196 logements ont été ajoutés dans la région pour chaque nouveau kilomètre carré de zone habitée (+373 km²), alors que pour la période 2001-2011, c'est une augmentation de 1 836 logements qui a été observée pour chaque nouveau kilomètre carré de zone habitée (+129 km²).

L'optimisation de l'utilisation du sol à des fins résidentielles dans la région montréalaise au cours de la période 2001-2011 n'a toutefois pas été aussi importante que dans les régions de Calgary, d'Edmonton, de Calgary, de Vancouver et de Toronto. Dans ces deux dernières régions, plus de 5 000 logements ont été ajoutés pour chaque nouveau kilomètre carré de zone habitée entre 2001 et 2011.

Depuis 2011, par contre, la densification s'est poursuivie dans la région montréalaise avec, notamment, l'augmentation de la part de marché des logements à forte densité (voir p. 82), l'importance du redéveloppement résidentiel dans certains quartiers centraux de Montréal¹⁵, et l'entrée en vigueur, en 2012, du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD).

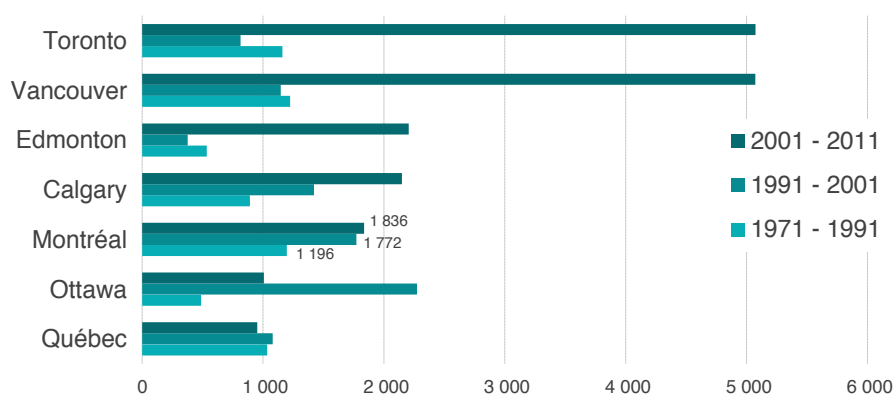
FIGURE 41. Zone habitée (km²), principales RMR canadiennes, 1971-2011



Note : La zone habitée correspond à la zone bâtie moins les routes.

Source : Statistique Canada, Division de la statistique de l'environnement, de l'énergie et des transports, 2016. Traitement : CMM, 2016.

FIGURE 42. Nouveaux logements pour chaque nouveau km² de zone habitée, principales RMR canadiennes, 1971-2011



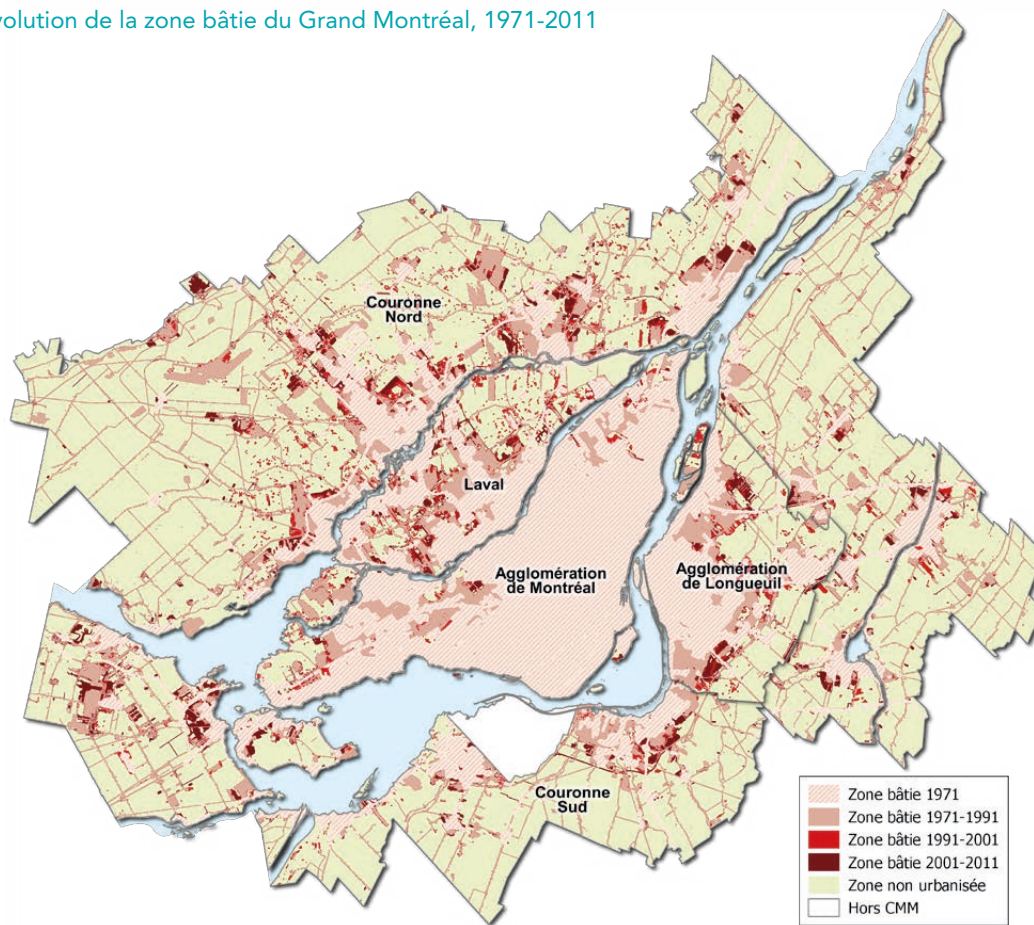
Note : La zone habitée correspond à la zone bâtie moins les routes.

Source : Statistique Canada, Division de la statistique de l'environnement, de l'énergie et des transports, 2016. Traitement : CMM, 2016.

¹⁴ Sur la question de la mesure de la consommation d'espace et de l'étalement urbain, voir : Commissariat général au développement durable (2012). « Urbanisation et consommation de l'espace, une question de mesure ». http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Revue_CGDD_etallement_urbain.pdf

¹⁵ Pour plus de détails sur la question de la densification dans la région, voir : CMM (2015) « Rapport de monitoring du PMAD, édition 2015 ». http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20150618_rapport-du-monitoring-pmad-2015.pdf

CARTE 8. Évolution de la zone bâtie du Grand Montréal, 1971-2011



Source : Statistique Canada, Division de la statistique de l'environnement, de l'énergie et des transports, 2016. Traitement : CMM, 2016.

ENCADRÉ 2

PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (PMAD)

Adopté le 8 décembre 2011 par le conseil de la Communauté, le premier *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) du Grand Montréal est entré en vigueur le 12 mars 2012, à la suite de l'avis favorable du gouvernement du Québec. Son adoption a fait suite à une importante consultation publique réalisée à l'automne 2011 auprès de la population, des groupes communautaires, des organismes, des municipalités locales et des municipalités régionales de comté (MRC) du Grand Montréal.

Le PMAD est le plan phare de la CMM. Il agit sur les éléments qui permettent de structurer l'urbanisation de la région métropolitaine afin de la rendre plus attractive et plus compétitive dans une perspective de développement durable. Il affirme notamment l'importance d'une saine gestion de l'urbanisation, mise sur une planification intégrée de l'aménagement et du transport et met de l'avant la protection et la mise en valeur des milieux naturels pour assurer l'attractivité et la compétitivité de la région. Le PMAD propose trois grandes orientations liées à l'aménagement, au transport et à l'environnement, desquelles découlent 15 objectifs et 33 critères.

Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD):

http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMAD.pdf

4.2 Espaces industriels, commerciaux et à bureaux

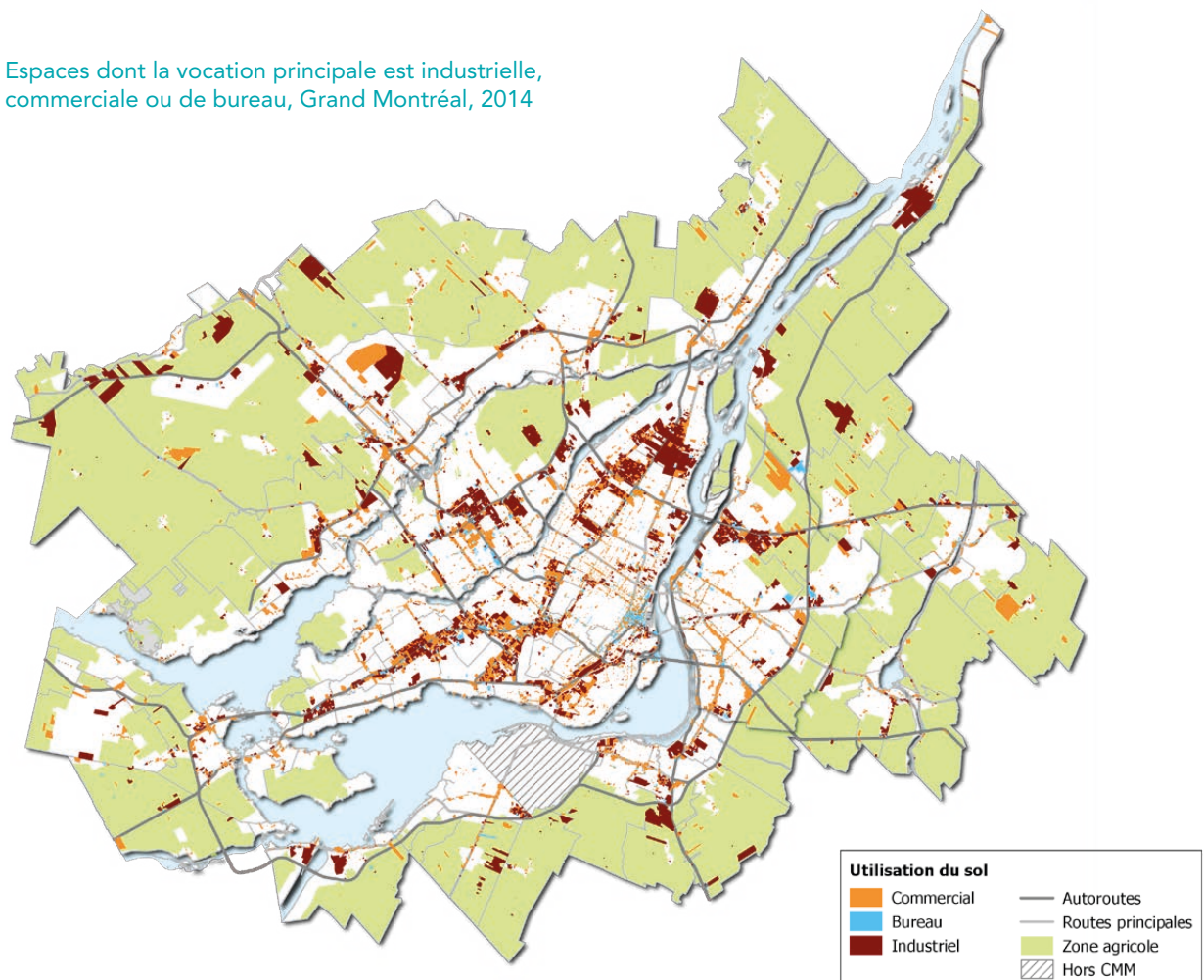
PRÈS DE 9 % DU TERRITOIRE TERRESTRE DU GRAND MONTRÉAL EST COMPOSÉ D'ESPACES INDUSTRIELS, COMMERCIAUX ET À BUREAUX

Les espaces industriels, commerciaux et à bureaux représentent, avec les espaces résidentiels, l'essentiel de la zone bâtie des régions métropolitaines.

Dans le Grand Montréal, selon le rôle d'évaluation foncière de 2014, 3,6 % du territoire terrestre du Grand Montréal était constitué d'espaces industriels, 4,8 % d'espaces commerciaux et 0,4 % d'espaces à bureaux.

Ces espaces sont au cœur des activités économiques des régions métropolitaines et l'équilibre entre l'offre et la demande pour ces types d'espaces est un facteur important pour le développement économique et un indicateur de l'utilisation optimale du territoire.

CARTE 9. Espaces dont la vocation principale est industrielle, commerciale ou de bureau, Grand Montréal, 2014

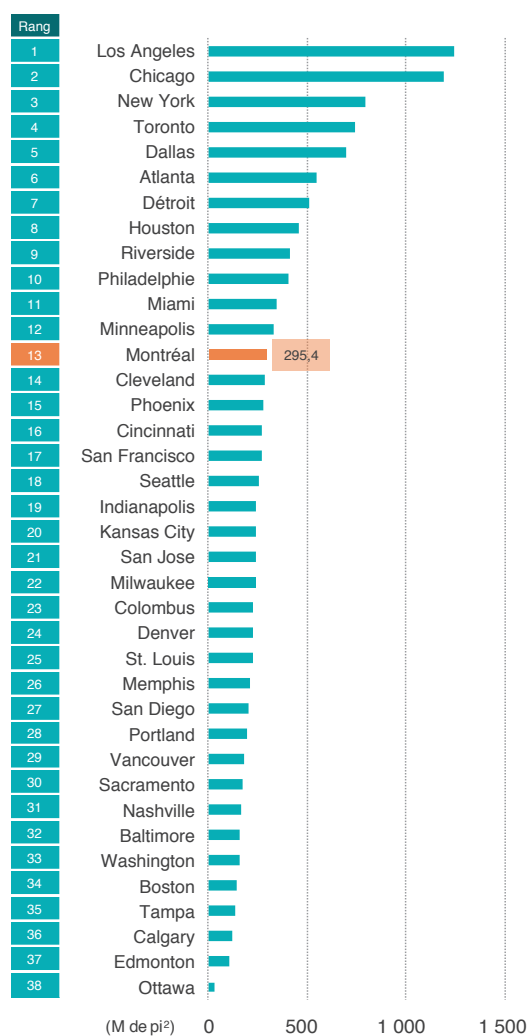


13^e RÉGION AVEC LA PLUS IMPORTANTE SUPERFICIE INDUSTRIELLE

En 2013, selon les données diffusées par la firme CBRE, le Grand Montréal figurait, avec ses 295,4 millions de pieds carrés d'espaces industriels (en ne considérant que les immeubles industriels de 20 000 pi² ou plus), au 13^e rang en Amérique du Nord pour ce qui est de la superficie industrielle.

En 2015, bien que les données ne soient pas encore disponibles pour l'ensemble des régions, la superficie d'espaces industriels dans le Grand Montréal atteignait 300,4 millions de pieds carrés.

FIGURE 43. Superficie en immeubles industriels (M de pi²), régions métropolitaines, 2013



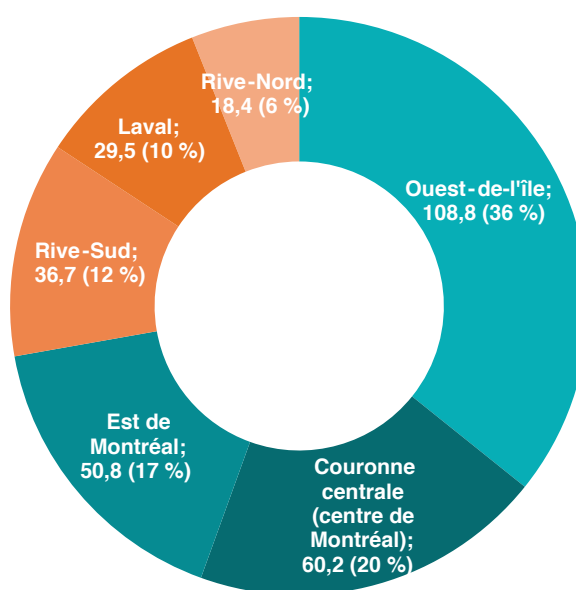
Notes :

- Prend en compte les immeubles industriels de 20 000 pi² ou plus.
- Aux États-Unis, certaines régions métropolitaines de moins de 2 millions d'habitants présentent un marché industriel important et ont été incluses dans ce graphique. Il s'agit des régions métropolitaines d'Indianapolis, de Kansas City, de San Jose, de Milwaukee, de Columbus, de Memphis et de Nashville.

Source : CBRE Recherche, T 3 2013. Traitement CMM : 2016.

Selon les données de CBRE, c'est dans le secteur Ouest-de-l'île (dans l'agglomération de Montréal) que l'on retrouve la plus importante proportion de superficies d'immeubles industriels de la région (36 %), suivi du secteur central de la ville de Montréal (20 %), de l'Est de Montréal (17 %), de la Rive-Sud (agglomération de Longueuil) (12 %), de Laval (10 %) et de la Rive-Nord (6 %).

FIGURE 44. Superficie en immeubles industriels (M de pi²), sous-marchés du Grand Montréal, 2015



Notes :

- Prend en compte les immeubles industriels de 20 000 pi² ou plus.
- CBRE présente ses données sur le taux de disponibilité des espaces industriels à l'échelle de 6 sous-secteurs du Grand Montréal : l'Est de Montréal (l'île de Montréal à l'est de Pie IX), l'Ouest de Montréal (incluant Vaudreuil-Dorion), la couronne centrale (correspond approximativement à la portion de l'île de Montréal située entre l'autoroute 15 et le boulevard Pie-IX, ainsi que Verdun, LaSalle, Côte Saint-Luc et Notre-Dame-de-Grâce), Laval, la Rive-Nord (correspond aux principaux territoires urbanisés de la couronne Nord) et la Rive-Sud (correspond à l'agglomération de Longueuil).

Source : CBRE Recherche, T 3 2015. Traitement CMM : 2016.

DES TAUX DE DISPONIBILITÉ D'ESPACES INDUSTRIELS QUI VARIENT ENTRE 4 ET 9 % SELON LE SECTEUR DE LA RÉGION

Le taux de disponibilité des espaces industriels est l'un des indicateurs clés permettant de mesurer l'adéquation entre l'offre et la demande de superficies industrielles dans un marché donné.

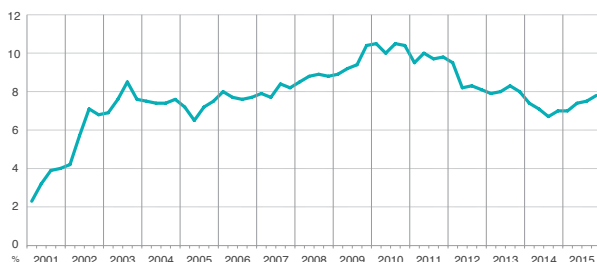
En 2015, le taux de disponibilité des espaces industriels dans le Grand Montréal se situait à 7,8 % au quatrième trimestre soit au-dessus de la moyenne canadienne (5,6 %), mais sous la moyenne étasunienne (9,4 %).

Comparativement à 2010, marqué par la crise économique aux États-Unis, le taux de disponibilité des espaces industriels a diminué dans la majorité des régions métropolitaines d'Amérique du Nord. C'est notamment le cas dans la région de Montréal, où 10,4 % de l'espace industriel était disponible au quatrième trimestre de 2010 contre 7,8 % au quatrième trimestre de 2015.

Au cours des 15 dernières années, le taux de disponibilité des espaces industriels dans le Grand Montréal a généralement oscillé entre 6 et 9 %. La région a toutefois connu une période de forte rareté en 2001-2002, avec des taux de disponibilité sous les 5 %, et quelques trimestres atteignant les 10 % au cours de la période 2009-2011.

Depuis le dernier trimestre 2012, à l'échelle des sous-marchés du Grand Montréal, ce sont dans les extrémités ouest et est de l'île de Montréal que les taux de disponibilité ont généralement été les plus élevés, soit généralement entre 8 et 10 %.

FIGURE 46. Taux de disponibilité des espaces industriels dans le Grand Montréal (%), 2001-2015

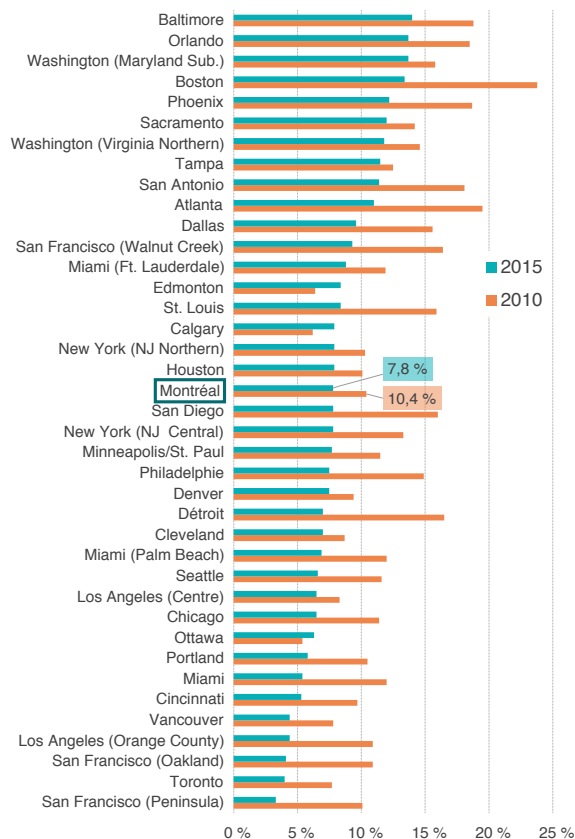


Note : Prend en compte les immeubles industriels de 20 000 pi² ou plus.
Source : CBRE Recherche, T1 2001 à T4 2015. Traitement : CMM, 2016.

Toutefois, en 2015, la Rive-Nord présentait le plus haut taux de disponibilité après l'Ouest-de-l'Île, soit près de 9 %.

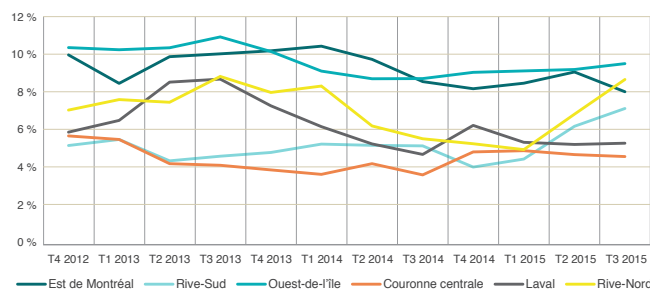
À l'opposé, c'est le centre de l'île de Montréal qui a généralement connu les taux de disponibilité les plus bas depuis 2012, soit entre 4 et 6 %.

FIGURE 45. Taux de disponibilité des espaces industriels (%), régions métropolitaines ou secteurs intramétropolitains, 2010 et 2015



Note : Prend en compte les immeubles industriels de 20 000 pi² ou plus.
Source : CBRE Recherche, T4 2015 et T4 2010. Traitement CMM : 2016.

FIGURE 47. Taux de disponibilité des espaces industriels (%), sous-marchés du Grand Montréal, 2012-2015



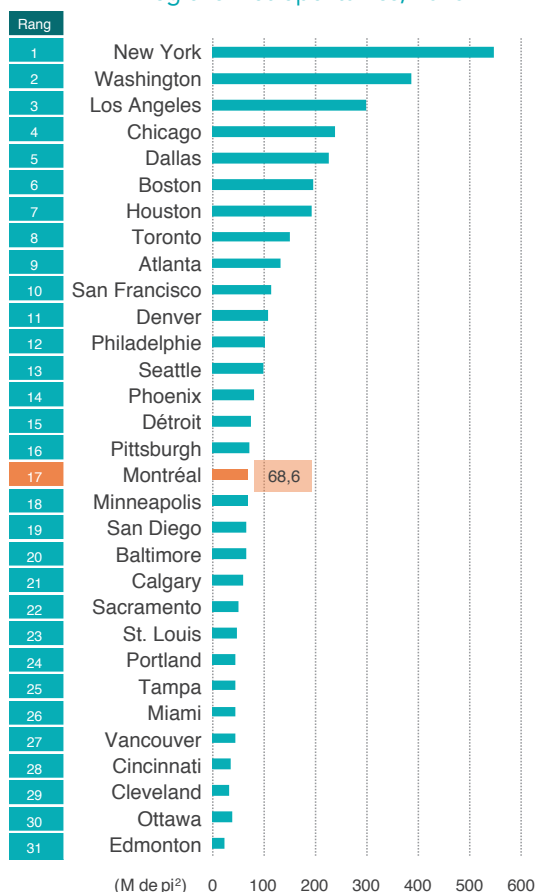
Note : Prend en compte les immeubles industriels de 20 000 pi² ou plus.
Source : Figure tirée de CBRE Recherche, T 3 2015.

17^e RÉGION AVEC LA PLUS IMPORTANTE SUPERFICIE D'ESPACES À BUREAUX

En 2013, selon les données diffusées par CBRE, le Grand Montréal figurait, avec ses 68,6 millions de pieds carrés d'espaces à bureaux, au 17^e rang en Amérique du Nord en matière de superficie à bureaux. En 2015, bien que les données ne soient pas encore disponibles pour l'ensemble des régions métropolitaines, la superficie d'espaces à bureaux dans le Grand Montréal atteignait 72,3 millions de pieds carrés, dont 61 % au centre-ville de Montréal. À l'échelle des régions métropolitaines canadiennes, les centres-villes regroupent généralement un peu plus de la moitié des espaces à bureaux.

Actuellement, près de 2,2 millions de pi² sont en construction dans la région de Montréal, ce qui représente près de 3 % de la superficie totale des espaces à bureaux que l'on retrouve actuellement dans la région. Bien que plusieurs projets de bureaux aient récemment été achevés au centre-ville de Montréal – c'est notamment le cas de la tour Deloitte, en 2015 – environ les deux tiers de l'espace à bureaux actuellement en chantier sont situés hors du centre-ville de Montréal. Parmi les principaux projets hors centre-ville, on retrouve la tour SSQ à Longueuil, les chantiers ABB et Green Cross ainsi que le campus de Saint-Laurent par Montoni. Au centre-ville, on retrouve notamment L'Avenue, un projet à usage mixte qui doit être livré au début de 2017.

FIGURE 48. Superficie des espaces à bureaux (M de pi²), régions métropolitaines, 2013



Source : CBRE Recherche, T 3 2013. Traitement CMM : 2016.

FIGURE 49. Superficie des espaces à bureaux (M de pi²), centre-ville et hors centre-ville, régions métropolitaines canadiennes, 2015

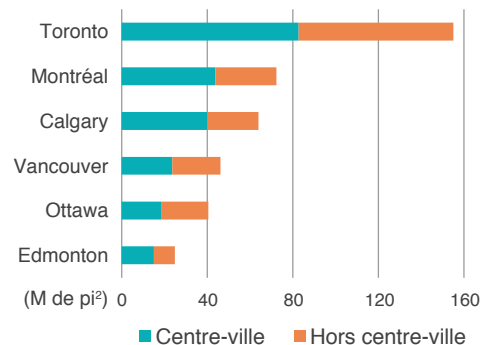
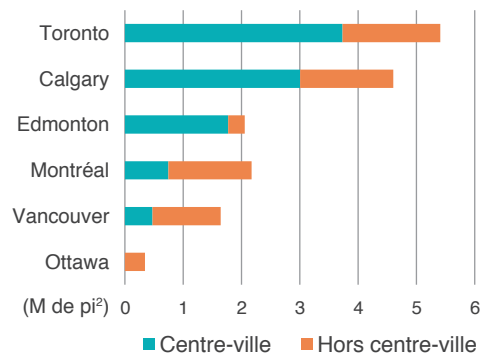


FIGURE 50. Superficie des espaces à bureaux en construction (M de pi²), centre-ville et hors centre-ville, régions métropolitaines canadiennes, 2015



Source : CBRE Recherche, T4 2015. Traitement CMM : 2016.

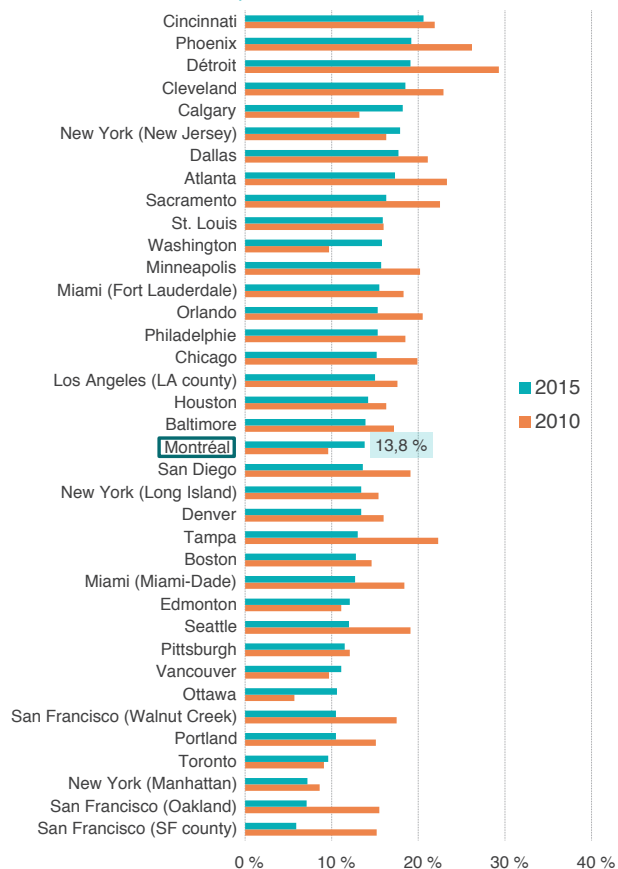
DES TAUX D'INOCCUPATION DES ESPACES À BUREAUX EN CROISSANCE, MAIS DANS LA MOYENNE NORD-AMÉRICAINE

En 2015, le taux d'inoccupation des espaces à bureaux dans le Grand Montréal se situait, au quatrième trimestre, à 13,8 %, ce qui représentait un taux similaire à la moyenne canadienne (12,2 %) et étasunienne (13,2 %).

Comparativement à cinq ans plus tôt (2010), le taux d'inoccupation des espaces à bureaux a diminué dans la majorité des régions métropolitaines étasuniennes, mais a augmenté dans les régions canadiennes. C'est notamment le cas dans la région de Montréal où 9,6 % des espaces à bureaux étaient disponibles au quatrième trimestre de 2010 contre 13,8 % au quatrième trimestre de 2015.

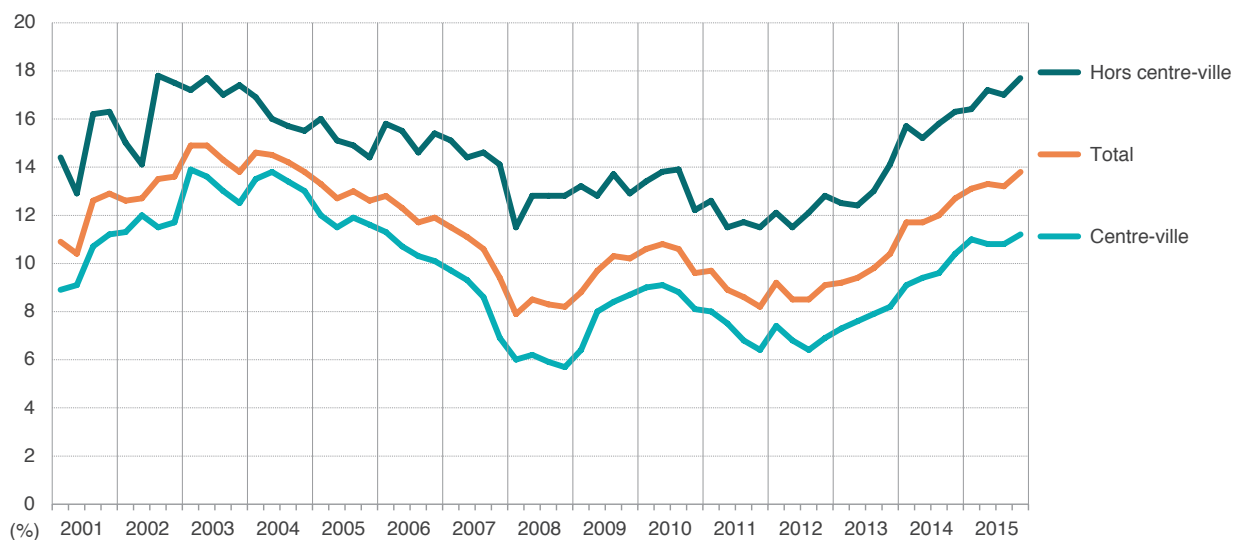
Parmi les facteurs expliquant la hausse du taux d'inoccupation des espaces à bureaux dans le Grand Montréal, on peut noter le fort volume de construction d'espaces à bureaux depuis 2013 combiné à la conversion d'immeubles industriels anciens en espaces à bureaux de style loft.

FIGURE 51. Taux d'inoccupation des espaces à bureaux, régions métropolitaines ou secteurs intramétropolitains, 2010 et 2015



Source : CBRE Recherche, T4 2010 et T4 2015. Traitement CMM : 2016.

FIGURE 52. Taux d'inoccupation des espaces à bureaux dans le Grand Montréal, centre-ville et hors centre-ville, 2001 à 2015



Source : CBRE Recherche. Traitement CMM : 2016.

MARCHÉ DES CENTRES COMMERCIAUX À L'ÉQUILIBRE

Selon les dernières données publiées par CBRE portant sur les espaces à louer dans les centres commerciaux, le taux d'inoccupation pour ce type d'espace¹⁶ était de 5 % dans le Grand Montréal¹⁷ au cours du deuxième semestre de 2015. Un taux d'inoccupation de 5 % correspond au taux d'équilibre généralement reconnu en matière d'occupation des espaces commerciaux.

À l'échelle des régions métropolitaines nord-américaines pour lesquelles les données sont disponibles, le Grand Montréal présentait un taux d'inoccupation parmi les plus bas, bien que plus élevé que dans les autres régions métropolitaines canadiennes.

Des données disponibles à l'échelle des régions métropolitaines canadiennes montrent que les taux d'inoccupation varient en fonction du type de centres commerciaux. Dans le Grand Montréal, toutefois, les écarts de taux d'inoccupation en fonction du type de centres commerciaux sont relativement faibles comparativement à la majorité des autres régions canadiennes.

C'est dans les mégacentres que le taux d'inoccupation était le plus bas en 2015, avec un taux d'inoccupation de 3,6 %, alors que ce taux était de 4,9 % pour les centres commerciaux régionaux, et de 5,3 % pour les centres commerciaux régionaux, et de 5,3 % pour les centres commerciaux de voisinage ou linéaires.

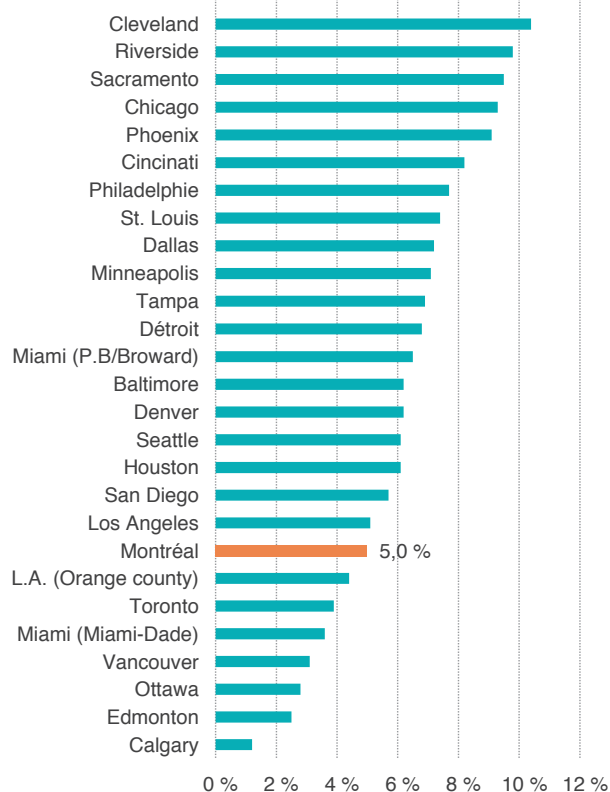
En plus des centres commerciaux, le Grand Montréal regroupe un ensemble d'artères commerciales importantes et structurantes pour la qualité de vie et le développement de la région. Dans la ville de Montréal, les commerces de 14 des principales artères commerciales et de 3 districts commerciaux (Vieux-Montréal, Destination centre-ville et le Quartier du canal) sont représentés par des Sociétés de développement commercial (SDC)¹⁸.

¹⁶ Les données de CBRE portant sur le Grand Montréal couvrent 180 propriétés appartenant à des fiduciaires de placement immobilier (FPI) et sociétés d'exploitation immobilière (SEI), et comprennent un total de 18,5 millions de pi² de superficie locative brute.

¹⁷ Le territoire de l'enquête de CBRE pour le Grand Montréal ne couvre pas le territoire de la couronne Sud, à l'exception de la ville de Vaudreuil-Dorion.

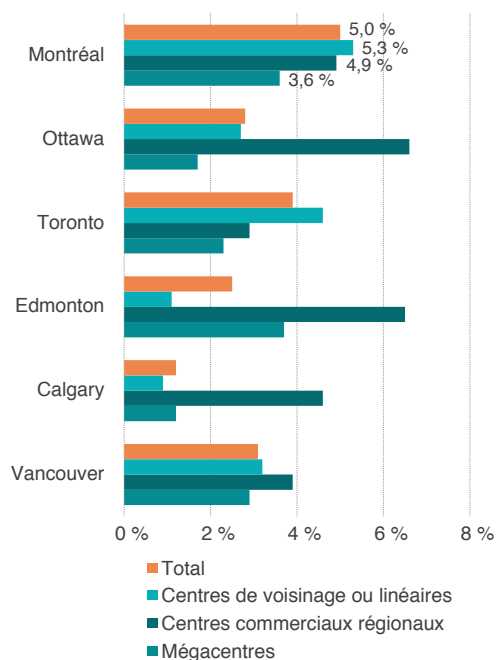
¹⁸ Site de l'Association des sociétés de développement commercial de Montréal.

FIGURE 53. Taux d'inoccupation des locaux en centres commerciaux (%), régions métropolitaines, 2015



Source : CBRE Recherche, 2015 (T2 ou Q4 selon la disponibilité des données par région). Traitement : CMM, 2016.

FIGURE 54. Taux d'inoccupation des locaux commerciaux par type de centres commerciaux (%), régions métropolitaines canadiennes, 2015



Source : CBRE Recherche, T2 2015. Traitement : CMM, 2016.

4.3 Agriculture périurbaine et urbaine

PRÈS DE 58 % DE LA RÉGION EN ZONE AGRICOLE

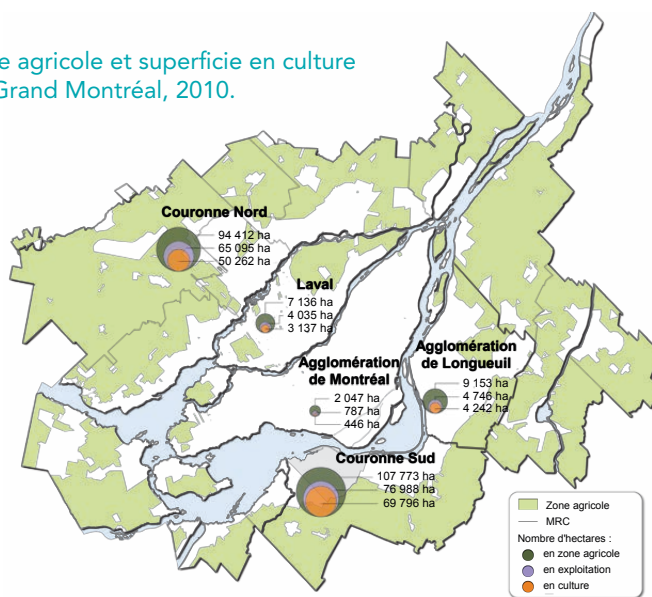
Dans les zones périurbaines des grandes régions métropolitaines nord-américaines, les terres agricoles couvrent souvent d'importantes superficies. La vitalité de l'agriculture dans plusieurs de ces régions s'explique souvent par la qualité des sols que l'on y retrouve, mais également par la présence de nombreuses entreprises liées à l'industrie agroalimentaire et à l'accès à un vaste bassin de consommateurs.

Dans le Grand Montréal, les terres cultivées font partie de la zone agricole protégée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. Cette zone couvre une superficie de 220 373 hectares, soit près de 58 % de la superficie terrestre totale de la région, dont un peu plus de 130 000 hectares de terres en culture ou en pâturage. Le reste de la zone

agricole est principalement couverte de boisés, de milieux humides, d'habitations et de bâtiments, d'infrastructures (routes, lignes de transport d'énergie électrique, etc.) ainsi que de terres en friche. À cet égard, selon les dernières estimations datant de l'été 2015, les friches agricoles, soit les terres agricoles laissées à l'abandon, couvrent une superficie de plus de 6 300 hectares, soit 3 % de la zone agricole protégée.

Avec à peine 3,5 % de la zone agricole protégée du Québec, la région métropolitaine génère 13,6 % du PIB agricole de la province. L'agriculture est aussi le premier maillon d'une importante industrie agroalimentaire métropolitaine qui génère 238 300 emplois, soit 46 % de l'emploi agroalimentaire du Québec et 12 % de l'emploi métropolitain total.

CARTE 10. Zone agricole et superficie en culture du Grand Montréal, 2010.



Sources : CPTAQ, Rapport annuel 2014; MAPAQ, Enregistrement des exploitations agricoles du Québec, 2004 (mise à jour de janvier 2005) et 2010 (mise à jour de juillet 2012).

TABLEAU 8. Quelques indicateurs liés à l'agriculture dans le Grand Montréal

Superficie de la zone agricole, 2015			PIB brut aux prix de base pour l'industrie de la culture agricole et de l'élevage, 2013		Emplois dans l'industrie agroalimentaire, 2014						
Ha	En % de la superficie terrestre métropolitaine	En % de la zone agricole québécoise	M\$	En % du PIB québécois pour cette industrie	Cultures agricoles, élevage, chasse et pêche	Grossistes-distributeurs de produits alimentaires et de boissons	Fabrication d'aliments et de boissons	Magasins d'alimentation	Services de restauration	Total	En % de l'emploi dans l'industrie agroalimentaire québécoise
220 373	57,6 %	3,5 %	523,5	13,6 %	7 100	13 700	36 000	65 900	115 600	238 300	45,7 %

Sources : CPTAQ, Rapport annuel 2015; ISQ, Produit intérieur brut aux prix de base 2007-2013; Statistique Canada, EPA 2014. Traitement : CMM, 2016.

6^e RÉGION RÉGION MÉTROPOLITAINE NORD-AMÉRICAINE OÙ LA PROPORTION DE TERRES CULTIVÉES EST LA PLUS IMPORTANTE

Situé dans la plaine fertile du Saint-Laurent, le Grand Montréal se classe au sixième rang des régions métropolitaines nord-américaines avec la plus forte proportion de son territoire couverte par des terres en culture. C'est le cas de 33,5 % de la superficie terrestre de la région, ce qui représente 128 469 hectares (en excluant les terres en pâturage)¹⁹.

Une des caractéristiques des exploitations agricoles du Grand Montréal est qu'elles sont composées en forte proportion (84 %) de terres cultivées – utilisées principalement pour la culture des céréales et des protéagineux – et en faible proportion pour le pâturage et pour d'autres usages, dont l'exploitation forestière.

C'est également le cas dans d'autres régions comme Chicago, Miami, Minneapolis, Détroit, Toronto et St. Louis, où les terres cultivées représentent plus de 75 % des superficies des exploitations agricoles.

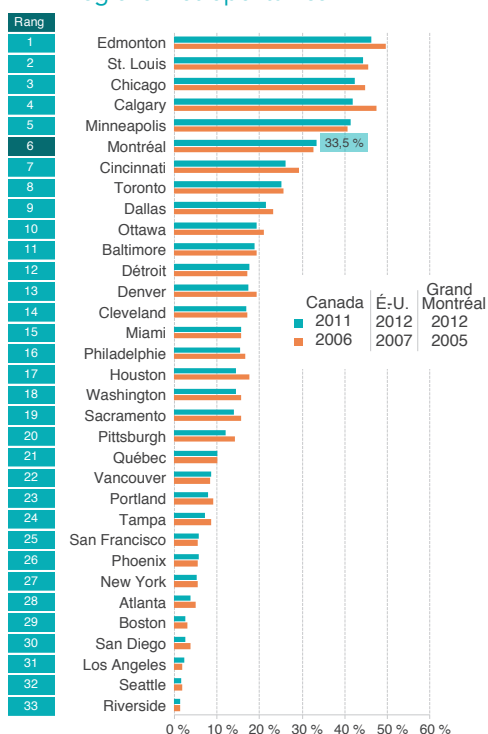
Dans plusieurs autres régions, en particulier dans le sud des États-Unis, ce sont plutôt les terres en pâturage qui couvrent la plus grande proportion des exploitations agricoles. Également, dans certaines régions comme Boston, New York, Atlanta ou Québec, d'importantes proportions des exploitations agricoles sont composées de terres boisées.

Les terres agricoles métropolitaines font face à d'importantes pressions liées au développement urbain. Dans la majorité des régions métropolitaines nord-américaines, la superficie des terres cultivées a d'ailleurs diminué au cours des dernières années. Ce ne fut toutefois pas le cas dans le Grand Montréal où la proportion des terres cultivées, sur la superficie terrestre totale, est passée de 32,7 % à 33,5 % entre 2005 et 2012²⁰.

¹⁹ Lorsque l'on prend en considération les terres en pâturage, cette proportion monte à 34,1 % pour un total de 130 882 hectares en 2012.

²⁰ La proportion des terres cultivées ou en pâturage est quant à elle passée de 33,4 % en 2005 à 34,1 % en 2012.

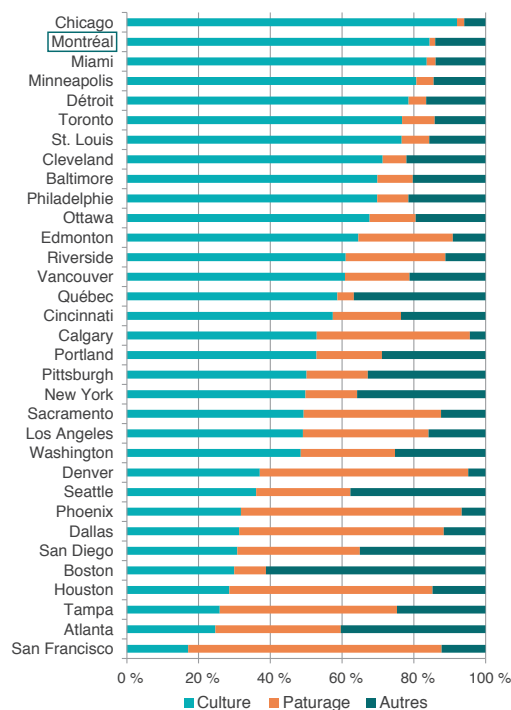
FIGURE 55. Part du territoire terrestre en terres cultivées*, régions métropolitaines



* Excluant les terres en pâturage.

Sources : USDA, *Census of agriculture 2012 et 2007*, Statistique Canada, *Recensements agricoles 2006 et 2011*, MAPAQ, *Enregistrement des exploitations agricoles du Québec, 2004 (mise à jour de janvier 2005) et 2010 (mise à jour de juillet 2012)*. Traitement : CMM, 2016.

FIGURE 56. Répartition des superficies exploitées par des entreprises agricoles par type d'usage, régions métropolitaines (Grand Montréal et É.-U. : 2012; Reste du Canada : 2011)

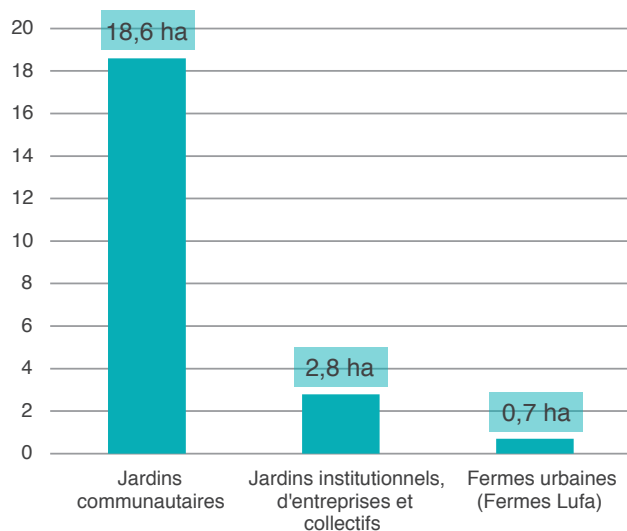


AGRICULTURE URBAINE : DE NOUVEAUX ESPACES À METTRE EN VALEUR

L'agriculture urbaine, soit la culture de plantes comestibles ou l'élevage d'animaux dans les villes, se distingue notamment de l'agriculture rurale ou périurbaine par le fait qu'elle se pratique généralement sur de petites surfaces. Elle vise souvent à produire un complément alimentaire et utilise une technologie souvent moins mécanisée que l'agriculture en milieu périurbain ou rural.

Selon les dernières données publiées conjointement par le Laboratoire sur l'agriculture urbaine (AU/LAB) et le Collectif de recherche en aménagement paysager et agriculture urbaine durable (CRAPAUD), on compte dans la région plus de 20 hectares consacrés à des projets d'agriculture urbaine tels que les jardins communautaires, collectifs, institutionnels et d'entreprises.

FIGURE 57. Hectares consacrés à des projets d'agriculture urbaine dans le Grand Montréal, 2016



Note : Les projets d'agriculture périurbaine réalisés dans la zone agricole de l'Ouest de l'île de Montréal n'ont pas été intégrés à ce graphique.

Source : Laboratoire sur l'agriculture urbaine (AU/LAB) et le Collectif de recherche en aménagement paysager et agriculture urbaine durable (CRAPAUD), *Agriculture urbaine MTL.*, Fermes Lufa.

C'est dans la ville de Montréal que se concentre la grande majorité des projets d'agriculture urbaine de la région. La ville de Montréal a une longue tradition en matière d'agriculture urbaine, celle-ci ayant adopté un programme municipal de jardins communautaires dès 1975. Aujourd'hui, on compte 95 jardins communautaires animés par plus

de 12 000 jardiniers. Depuis 2002, la gestion des jardins communautaires est assumée par chacun des arrondissements. La ville de Montréal regroupe également plus de 70 jardins collectifs soutenus par la Ville et les sociétés paramunicipales. Ces jardins sont généralement créés par des organismes communautaires, des écoles ou des associations de locataires. Contrairement au jardin communautaire, qui consiste en une parcelle de culture divisée en petits jardinets où chacun est cultivé de manière autonome par un individu ou une famille, le jardin collectif est composé d'une parcelle unique jardinée conjointement par un groupe de membres.

Ailleurs dans la région, le AU/LAB en partenariat avec le CRAPAUD ont répertorié sur leur plateforme *Agriculture urbaine MTL.*, 12 jardins collectifs ou communautaires à Laval, quatre à Longueuil et un à Brossard.

Un autre volet de l'agriculture urbaine consiste en la mise sur pied de projets commerciaux permettant notamment de créer des circuits courts alimentaires, de réduire les émissions de gaz à effet de serre engendrées par le transport des aliments et de diminuer l'effet d'îlots de chaleur.

Une des pratiques innovantes en matière d'agriculture urbaine commerciale consiste en l'agriculture sur toit. Ce type de culture permet de récupérer des espaces perdus pour en faire des espaces agricoles productifs. Conçue par Les Fermes Lufa, c'est dans la région montréalaise que la première serre commerciale sur toit au monde a vu le jour. Fondées en 2009, les Fermes Lufa regroupent aujourd'hui deux serres sur toit, l'une dans l'arrondissement d'Achunsiac, à Montréal, et l'autre à Laval.

Depuis quelques années, des serres urbaines ainsi que d'autres projets d'agriculture urbaine à vocation commerciale émergent au cœur de plusieurs grandes villes d'Amérique du Nord.

ENCADRÉ 3

PLAN D'ACTION MÉTROPOLITAIN DE MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE ET DES ACTIVITÉS AGRICOLES 2016-2020

Considérant l'importance des activités agricoles et agroalimentaires sur le territoire métropolitain, le PMAD invite les MRC et les agglomérations du Grand Montréal à se doter d'outils régionaux de développement et de mise en valeur de la zone agricole.

Afin de les épauler et d'explorer des pistes de réflexion concernant l'ensemble du territoire agricole métropolitain, un plan d'action a été élaboré en concertation avec les principaux partenaires concernés.

Action phare de ce plan, la mise en place d'une banque métropolitaine de terres agricoles devrait permettre la mise en relation des propriétaires et des demandeurs de terre afin de favoriser l'établissement ou la consolidation de nouvelles entreprises agricoles, tout en contribuant à l'atteinte de l'objectif inscrit au PMAD visant l'augmentation de 6 % des superficies cultivées à l'échelle métropolitaine.

Par ailleurs, d'autres thèmes ont été au cœur des discussions lors de l'élaboration du plan, tels l'innovation, le développement durable du territoire agricole, la reconnaissance de la multifonctionnalité de l'agriculture et la protection des bois et des corridors d'intérêt métropolitain situés en zone agricole. Des mesures en ce sens seront donc entreprises au cours des prochaines années.

Plan d'action métropolitain de mise en valeur du territoire et des activités agricoles 2016-2020 :
http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20160225_PAMAA_2016-2020.pdf



5.



HABITATION ET DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL



5.1	Mises en chantier résidentielles	80
5.2	Typologie de logement	81
5.3	Accessibilité à la propriété	84
5.4	Logements locatifs et logements sociaux et abordables	85
5.5	Développement résidentiel en aires TOD	90
5.6	Espaces résidentiels disponibles et horizon de développement	95

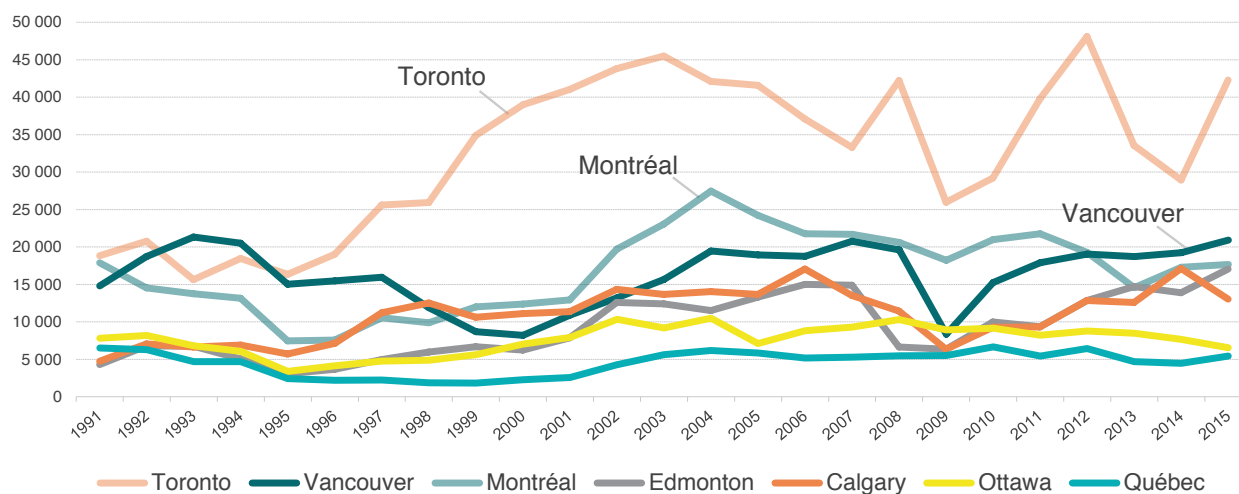
5.1 Mises en chantier résidentielles

UNE MOYENNE ANNUELLE DE 20 100 NOUVEAUX LOGEMENTS AU COURS DES 15 DERNIÈRES ANNÉES

Entre le milieu des années 1990 et le milieu des années 2000, le Grand Montréal a connu une période de forte croissance des mises en chantier résidentielles. Cette période de croissance a culminé en 2004, avec quelque 27 400 mises en chantier résidentielles. Leur nombre a par la suite progressivement diminué. En 2015, 17 640 mises en chantier ont été dénombrées dans la région.

En moyenne, depuis 2001, il s'est construit annuellement 20 100 nouveaux logements dans le Grand Montréal, contre 38 200 dans la région métropolitaine de Toronto, 17 100 dans la région de Vancouver, 12 600 dans la région de Calgary, 11 900 dans la région d'Edmonton, 8 700 dans la région d'Ottawa et 5 300 dans la région de Québec.

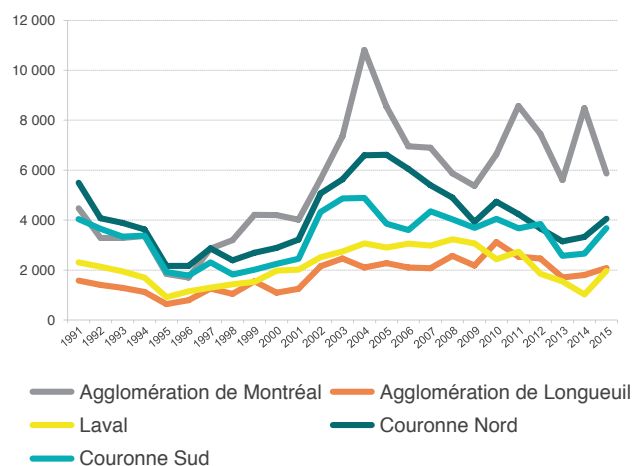
FIGURE 58. Mises en chantier résidentielles, principales régions métropolitaines canadiennes, 1991-2015



Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement, Relevé des mises en chantier et des achèvements 1991 à 2015. Traitement : CMM, 2016.

Depuis 2001, 34,6 % des nouveaux logements du Grand Montréal ont été construits dans l'agglomération de Montréal, contre 23,4 % dans la couronne Nord, 18,8 % dans la couronne Sud, 12,3 % à Laval et 10,9 % dans l'agglomération de Longueuil.

FIGURE 59. Mises en chantier résidentielles, cinq secteurs du Grand Montréal, 1991-2015



Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement, Relevé des mises en chantier et des achèvements 1991 à 2015. Traitement : CMM, 2016.

5.2 Typologie de logement

RÉGION PRÉSENTANT LA PLUS FAIBLE PROPORTION DE MAISONS INDIVIDUELLES

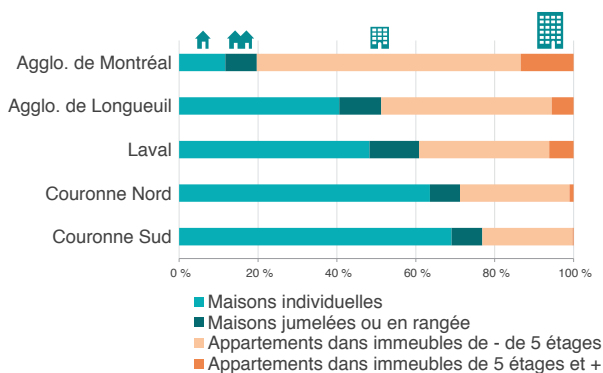
La densité démographique plus élevée dans le Grand Montréal que dans la majorité des autres grandes régions métropolitaines nord-américaines (voir p. 64) s'explique notamment par la présence d'une forte proportion de logements en immeubles d'habitation.

En effet, c'est dans le Grand Montréal que l'on retrouve la plus forte proportion de ménages demeurant en appartement (59,2 %) et, en contrepartie, la plus faible proportion de ménages demeurant en maison individuelle (31,9 %). Quelque 8,6 % des ménages demeurent dans des maisons jumelées ou en rangée.

Les logements du Grand Montréal en immeubles d'habitation sont principalement (à 85,6 %) des appartements dans de petits immeubles de moins de cinq étages, ainsi que des appartements en mode locatif (à 72,7 %). Deux tiers d'entre eux (69 %) ont été construits avant 1981.

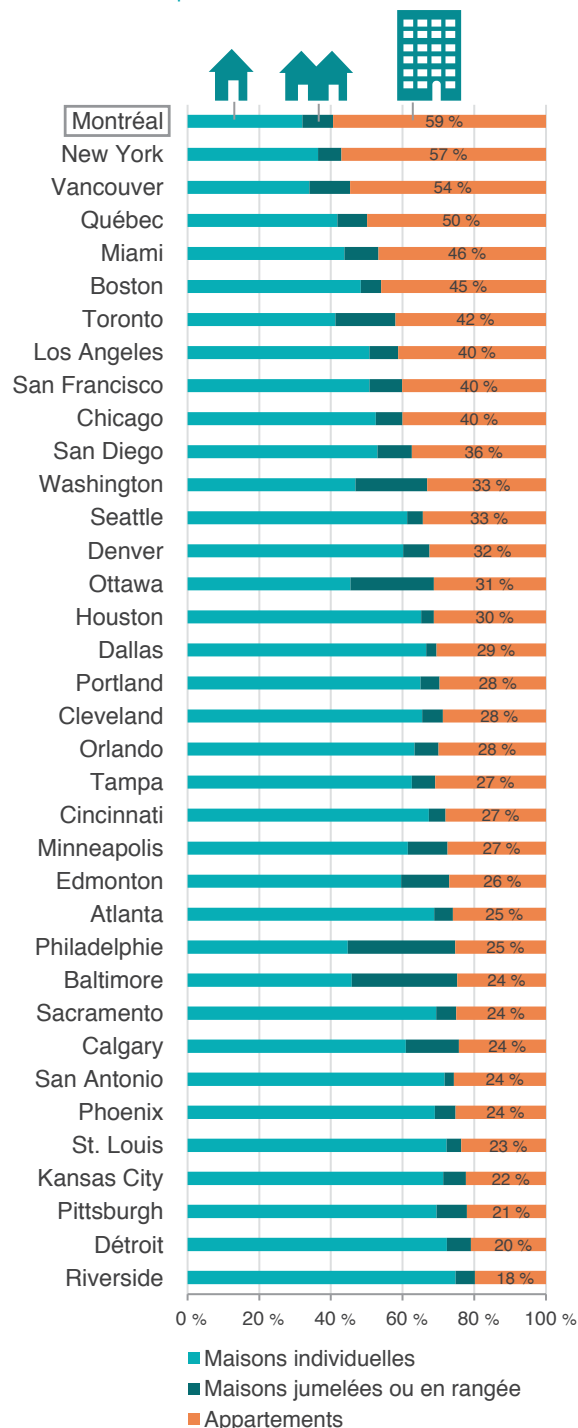
Enfin, les appartements sont principalement concentrés au centre de la région, soit dans l'agglomération de Montréal et, dans une moindre mesure, dans l'agglomération de Longueuil et à Laval.

FIGURE 60. Répartition par type de logements privés, cinq secteurs du Grand Montréal, 2011



Source : Statistique Canada, Recensement de la population 2011. Traitement : CMM, 2016.

FIGURE 61. Répartition des logements privés occupés par type de logement, régions métropolitaines, 2011



Sources : Statistique Canada, Recensement de la population 2011; US Census Bureau, ACS 2011. Traitement : CMM, 2016.

HAUSSE DE LA PART DE MARCHÉ DES PRODUITS RÉSIDENTIELS À FORTE DENSITÉ PARTOUT DANS LA RÉGION...

Après une période de plus de 30 ans durant laquelle le développement résidentiel dans le Grand Montréal a reposé principalement sur la construction de maisons individuelles, le marché de la construction résidentielle s'est rapidement transformé dans le Grand Montréal au cours des années 2000 pour s'orienter davantage vers des logements à plus forte densité. Ainsi, la part de marché des appartements, en particulier des logements en copropriété, mais également des logements locatifs (voir figure 70 en p. 86), a fortement augmenté, passant de 36,7 % de

l'ensemble des mises en chantier en 2000 à 80,2 % en 2014.

L'augmentation de la part de marché des mises en chantier d'appartements ne touche pas uniquement le centre de la région, mais bien chacun des cinq grands secteurs du Grand Montréal, et en particulier les couronnes Nord et Sud ainsi que Laval. En 2015, les appartements représentaient, et de façon marquée, le principal marché immobilier dans chacun des cinq secteurs du Grand Montréal.

FIGURE 62. Parts de marché des mises en chantier par type de logement, Grand Montréal et ses cinq secteurs



Source : SCHL, Relevés des mises en chantier et des achèvements, 1991 à 2015. Traitement : CMM, 2016.

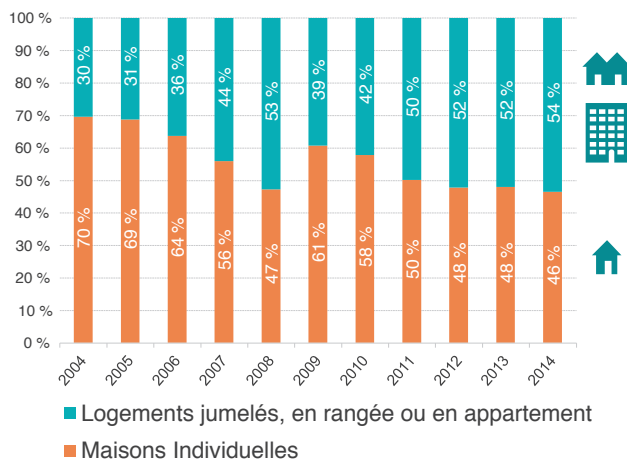
...ET DANS TOUTES LES GRANDES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES NORD-AMÉRICAINES

La tendance à la construction de logements à plus forte densité n'est pas unique au Grand Montréal. En effet, bien que le paysage des régions métropolitaines soit composé principalement de maisons individuelles (voir figure 61), on constate depuis quelques années une augmentation de la part de marché des logements à forte et à moyenne densité (appartements ou maisons jumelées et en rangée) dans presque toutes les régions métropolitaines nord-américaines.

En 2014, dans 17 des 33 régions métropolitaines étudiées, plus de la moitié des permis de bâtir résidentiels étaient octroyés pour la construction de logements à moyenne et forte densité alors que dix ans plus tôt, ce n'était le cas que pour 6 régions, toutes situées au Canada, à l'exception de la région de New York.

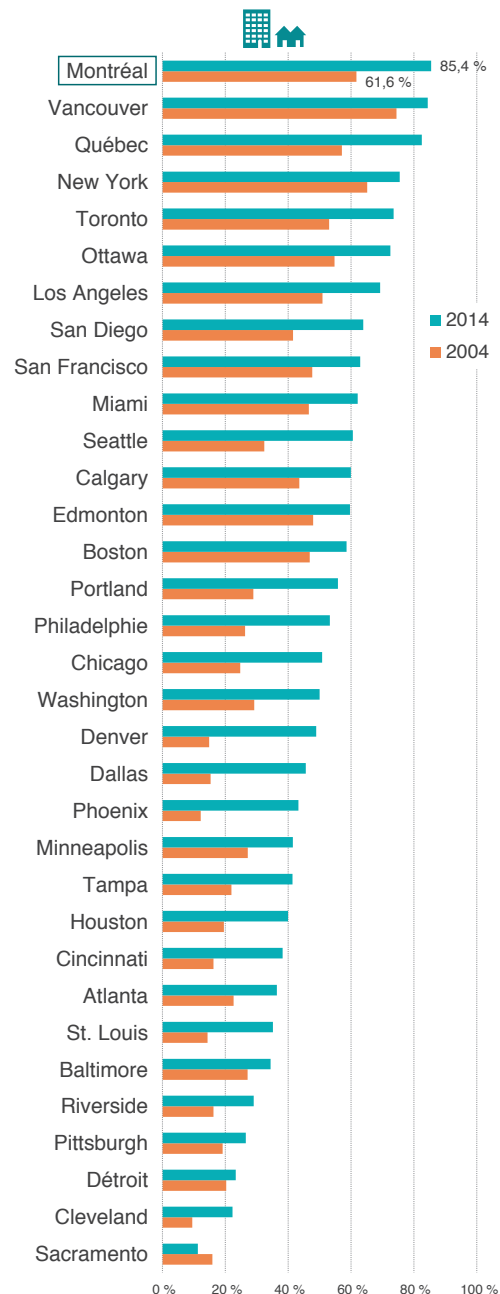
En moyenne, pour l'ensemble des grandes régions métropolitaines canadiennes et étasuniennes, un peu plus de la moitié (54 %) des logements autorisés en 2014 étaient des logements à moyenne ou à forte densité, alors que c'était le cas pour un peu moins du tiers d'entre eux (30 %) en 2004. À noter qu'en 2009, aux États-Unis et dans certaines régions canadiennes, à la suite de l'effondrement du marché immobilier, la construction résidentielle

FIGURE 63. Part des permis de bâtir résidentiels par typologie de logements, grandes régions métropolitaines nord-américaines, 2004 à 2014



et en particulier la construction d'appartements en immeubles d'habitation a fortement diminué. La part des permis de bâtir pour ce type de logement a ainsi diminué, pour ensuite poursuivre sa croissance à partir de 2010.

FIGURE 64. Part des permis de bâtir résidentiels octroyés pour la construction de logements à forte et à moyenne densité*, régions métropolitaines, 2004 et 2014



* Logements en appartements ou maisons jumelées et en rangée.

5.3 Accessibilité à la propriété

3^e RÉGION CANADIENNE OÙ L'ACCESSIBILITÉ À LA PROPRIÉTÉ EST LA PLUS LIMITÉE

L'augmentation de la part des ménages composés d'une seule personne ainsi que le vieillissement des ménages (voir p. 34-36 et p. 43) sont des tendances lourdes favorisant la demande de logements plus compacts. Depuis le début des années 2000, la hausse de la densité résidentielle dans le Grand Montréal coïncide également avec une diminution de l'abordabilité du logement, favorisant la construction de logements en copropriété moins chers que la maison individuelle.

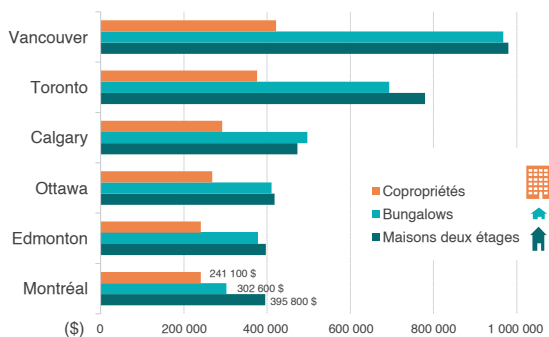
Bien que le prix du logement dans le Grand Montréal demeure le plus bas parmi les principales régions métropolitaines canadiennes, la *Mesure de l'accessibilité RBC*, qui calcule le coût (versements hypothécaires, taxes foncières et services publics) de différents types de propriété en pourcentage du revenu médian avant impôt des ménages, démontre que le Grand Montréal est le troisième marché canadien où l'accessibilité à la propriété

est la moins favorable pour les futurs acheteurs, après les régions de Vancouver et de Toronto²¹. Ces trois régions sont aussi celles où l'accessibilité à la propriété s'est le plus détériorée depuis le début des années 2000.

Dans le Grand Montréal, l'accessibilité à la propriété s'est rapidement détériorée au début des années 2000, tant pour les maisons individuelles que pour les copropriétés, et ce, jusqu'à la crise financière de l'automne 2008. L'accessibilité a, par la suite, connu une période de soubresauts et tend à s'améliorer depuis le début 2014, avec la stabilisation de la valeur des propriétés et les taux hypothécaires historiquement bas.

²¹ Un autre indice d'abordabilité reconnu au Canada est l'Indice d'abordabilité Desjardins (IAD). Celui-ci ne présente pas de données ventilées par type de logement, mais classe également le Grand Montréal comme le troisième marché au Canada où l'accessibilité à la propriété est la plus limitée, après Vancouver et Toronto.

FIGURE 65. Prix courant pour différents types de logement, régions métropolitaines canadiennes, 2015



Note : Les données pour la région de Québec ne sont pas disponibles.

FIGURE 66. Coûts de propriété en % du revenu médian des ménages, régions métropolitaines canadiennes, 2015

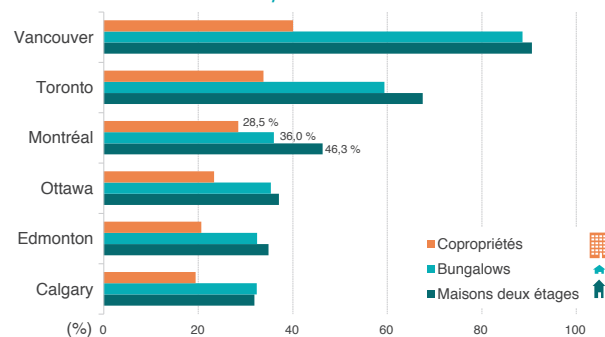
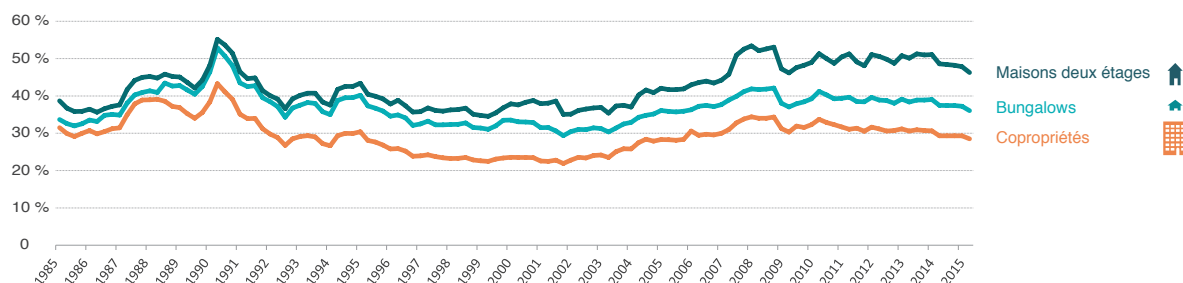


FIGURE 67. Coûts de propriété en % du revenu médian des ménages, Grand Montréal, 1985-2015



Source : Mesure d'abordabilité RBC. Traitement : CMM, 2016.

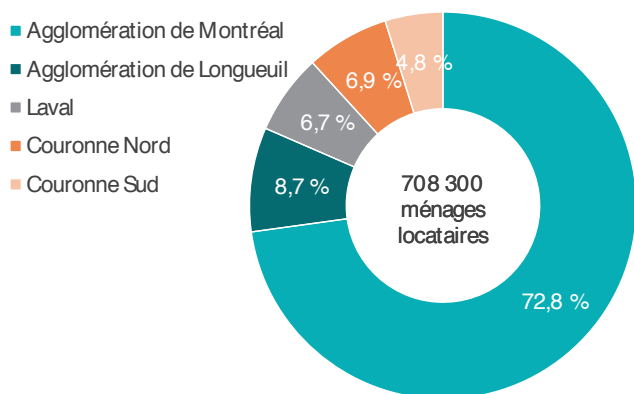
5.4 Logements locatifs et logements sociaux et abordables

5^e RÉGION MÉTROPOLITAINE NORD-AMÉRICAINE PRÉSENTANT LA PLUS FORTE PROPORTION DE MÉNAGES LOCATAIRES

En matière d'habitation, une des particularités du Grand Montréal est son important parc de logements locatifs. Près de la moitié (45,3 %) des 1 565 000 logements privés occupés du Grand Montréal sont des logements locatifs, en grande majorité (75,2 %) construits avant 1981. Le Grand Montréal est la cinquième grande région métropolitaine nord-américaine à présenter la plus forte proportion de ménages locataires, après les régions de San Francisco, San Diego, New York et Los Angeles.

À l'échelle intramétropolitaine, 72,8 % des ménages locataires de la région demeurent dans l'agglomération de Montréal contre 8,7 % dans l'agglomération de Longueuil, 6,9 % dans la couronne Nord, 6,7 % à Laval et 4,8 % dans la couronne Sud.

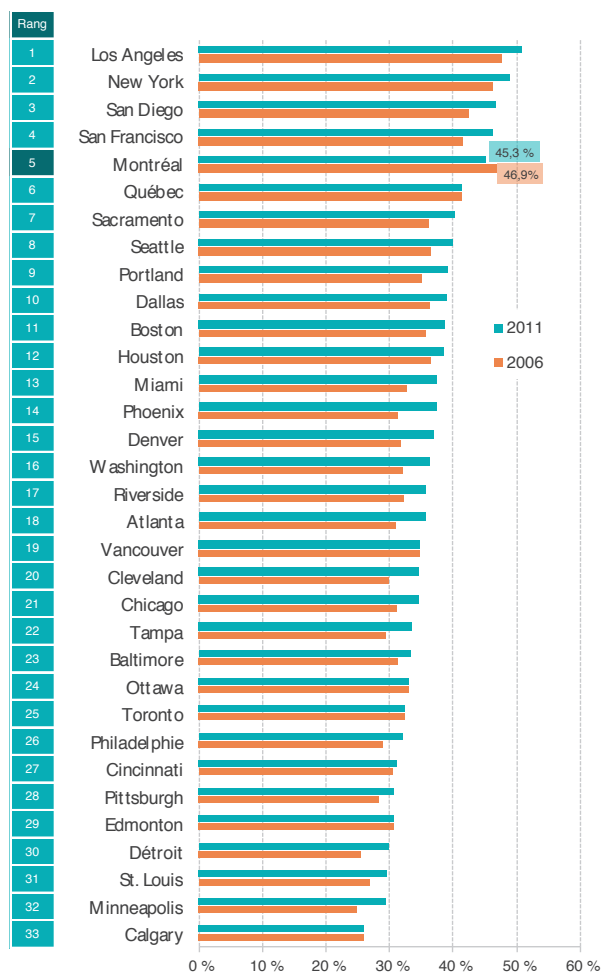
FIGURE 68. Répartition des ménages locataires dans le Grand Montréal, 2011



Source : Statistique Canada, ENM 2011. Traitement : CMM, 2015.

Bien que le nombre de ménages locataires dans la région demeure important, leur proportion dans l'ensemble des ménages a diminué au cours des années 2000, passant de 49,9 % à 45,3 % entre 2001 et 2011. Pour la période plus récente de 2006-2011, durant laquelle la crise économique a touché de plein fouet plusieurs régions métropolitaines nord-américaines, le Grand Montréal a été la seule région à voir sa proportion de ménages locataires diminuer.

FIGURE 69. Proportion des ménages privés demeurant en logements locatifs, régions métropolitaines, 2006 et 2011



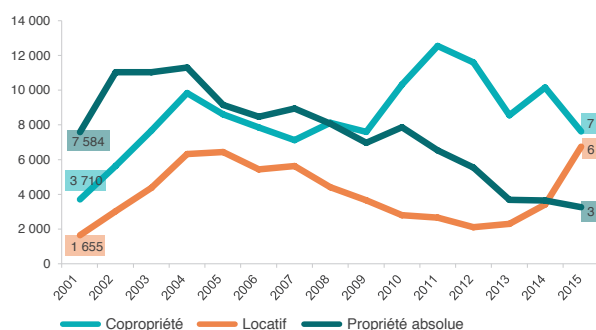
Sources : Statistique Canada, Recensement de la population 2006 et ENM 2011; U.S. Census Bureau, ACS 2006 et 2011. Traitement : CMM, 2015.

CROISSANCE, DEPUIS 2013, DES MISES EN CHANTIER DE LOGEMENTS LOCATIFS

Après une diminution des mises en chantier de logements locatifs dans le Grand Montréal entre 2006 et 2012, on observe depuis 2013 une hausse de celles-ci. Au cours des cinq dernières années, il est estimé que les logements en résidence privée pour personnes âgées et les logements abordables subventionnés ont représenté près de 75 % des nouveaux logements locatifs²².

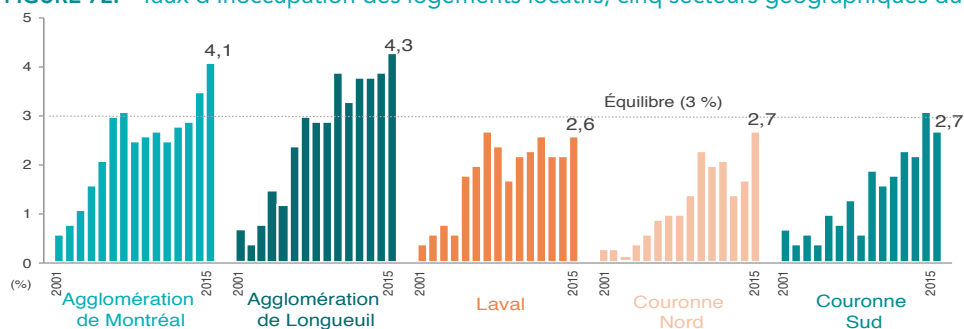
Bien que les logements locatifs soient fortement concentrés dans l'agglomération de Montréal (72,8 %), les nouveaux logements locatifs sont davantage répartis sur l'ensemble du territoire. Ainsi, parmi les 12 472 logements locatifs mis en chantier dans le Grand Montréal depuis 2013, 34 % sont situés dans l'agglomération de Montréal, 22 % dans la couronne Nord, 18 % dans la couronne Sud, 13 % dans l'agglomération de Longueuil et 12,4 % à Laval.

FIGURE 70. Mises en chantier résidentielles par marché visé, Grand Montréal, 2001 à 2015



Source : SCHL, *Relevés des mises en chantier*, 2001 à 2015. Traitement : CMM, 2016.

FIGURE 72. Taux d'inoccupation des logements locatifs, cinq secteurs géographiques du Grand Montréal, 2001 à 2015



Source : SCHL, *Relevés des mises en chantier*, 2001 à 2015, compilation spéciale. Traitement : CMM, 2016.

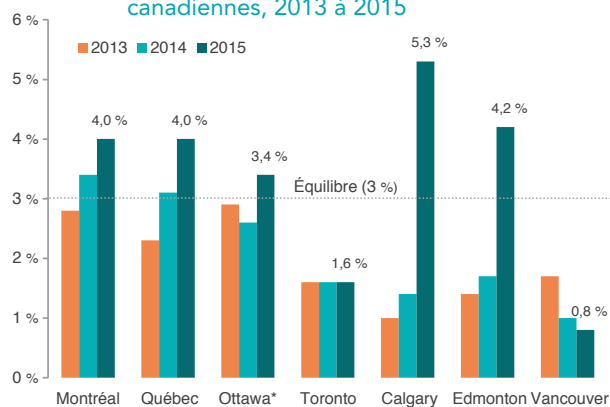
²²CMM (2016). « Logements locatifs : hausse du taux d'inoccupation et des mises en chantier dans le Grand Montréal », *Perspective Grand Montréal*, n° 30, 8 p. http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/periodique/30_Perspective.pdf

LE TAUX D'INOCCUPATION DES LOGEMENTS LOCATIFS ATTEINT 4 % POUR UNE PREMIÈRE FOIS DEPUIS LA FIN DES ANNÉES 1990

Le taux d'inoccupation des logements locatifs, un des indicateurs clés de l'analyse des besoins en matière de logements locatifs, a atteint 4 % en 2015 dans le Grand Montréal. Il s'agit d'un taux légèrement supérieur à 3 %, le taux reconnu d'équilibre du marché. En 2015, parmi les grandes régions métropolitaines canadiennes, seules Toronto et Vancouver présentent des taux d'inoccupation sous le seuil d'équilibre de 3 %.

Par contre, à l'échelle intramétropolitaine, on constate des pénuries récurrentes de logements locatifs dans certaines zones de la couronne Nord et de Laval²³.

FIGURE 71. Taux d'inoccupation des logements locatifs, principales régions métropolitaines canadiennes, 2013 à 2015



*Seule la partie ontarienne de la RMR d'Ottawa-Gatineau est prise en compte.

Source : SCHL, *Enquête sur les logements locatifs*, octobre 2001 à octobre 2015. Traitement : CMM, 2016.

²³CMM, loc. cit.

PRÈS DE 230 000 MÉNAGES LOCATAIRES ÉPROUVENT DES PROBLÈMES D'ACCESSIBILITÉ FINANCIÈRE AU LOGEMENT

Pour la plupart des ménages, les coûts liés à l'habitation représentent l'une des principales dépenses. Pour les ménages à faible revenu, en grande majorité locataires, un ratio élevé des coûts du logement par rapport au revenu peut avoir des répercussions importantes sur leur qualité de vie. À cet égard, la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) considère qu'un ménage locataire ne devrait pas consacrer 30 % ou plus de son revenu brut pour se loger. En 2011, 277 400 ménages locataires du Grand Montréal, soit un ménage locataire sur trois, consacraient 30 % et plus de leur revenu brut pour l'habitation²⁴, et, de ces ménages, 228 100 étaient à faible revenu²⁵.

Entre 2006 et 2011, le nombre de ménages locataires consacrant 30 % et plus de leur revenu total aux coûts d'habitation a augmenté de 16 600 ménages et, parmi ceux-ci, 14 400 sont à faible revenu.

Parmi les 228 100 ménages locataires à faible revenu de la région qui connaissent des problèmes d'accessibilité financière au logement, plus de la moitié, soit 135 530 ménages, consacrent plus de 50 % de leur revenu au loyer.

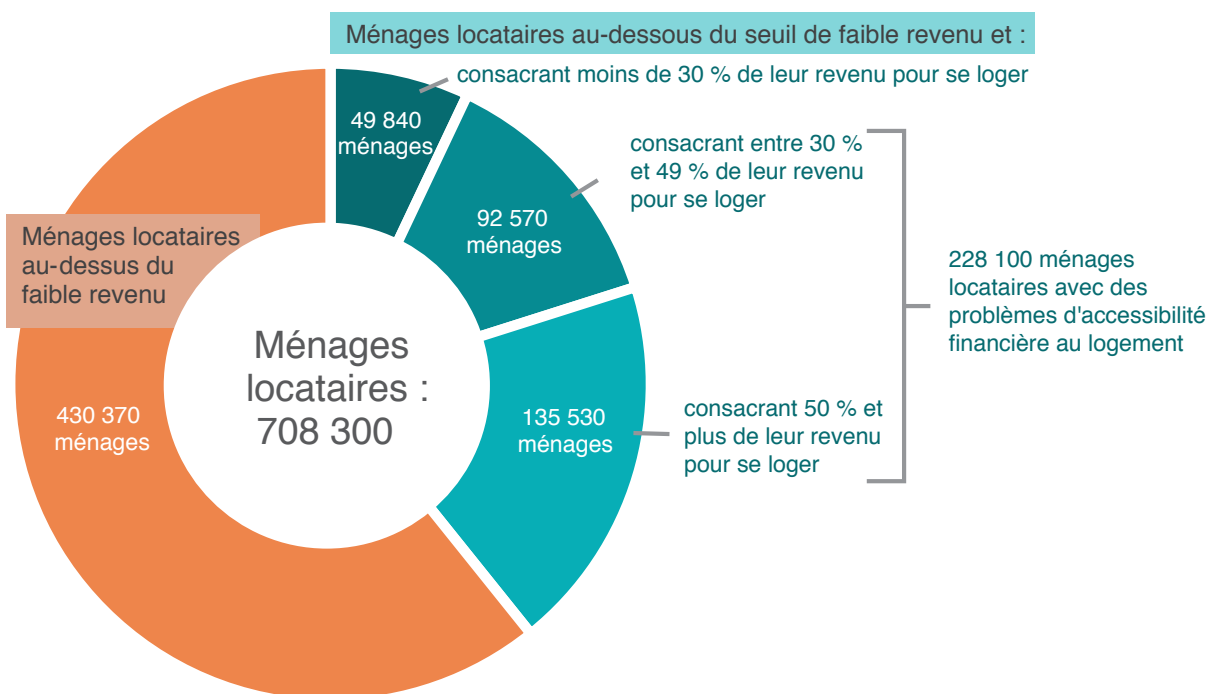
Les personnes seules, les jeunes, les personnes âgées et les immigrants récents sont les catégories de ménages les plus enclins à éprouver des problèmes d'accessibilité financière au logement²⁶.

²⁴ Ces coûts comprennent le prix du loyer, l'électricité, le chauffage, les services municipaux, etc.

²⁵ Les ménages considérés ici comme des ménages à faible revenu sont ceux dont le revenu équivaut à 50 % ou moins du revenu médian des ménages de la CMM.

²⁶ Pour plus de détails concernant les ménages éprouvant des problèmes d'accessibilité financière au logement locatif par type de ménage, vous pouvez consulter le *Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable (PAMLSA), 2015-2020* de la CMM : <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/logement-social/plans-en-logement-social/plan-action-logement-social/>.

FIGURE 73. Ménages locataires du Grand Montréal selon leur situation en matière d'accessibilité financière au logement, 2011



Note : Les ménages considérés ici comme des ménages à faible revenu sont ceux dont le revenu équivaut à 50 % ou moins du revenu médian des ménages de la CMM.

Source : Statistique Canada, ENM 2011. Traitement : CMM, 2016.

PLUS FAIBLE PROPORTION DE LOGEMENTS SUBVENTIONNÉS DANS LE GRAND MONTRÉAL QUE DANS LES AUTRES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES CANADIENNES

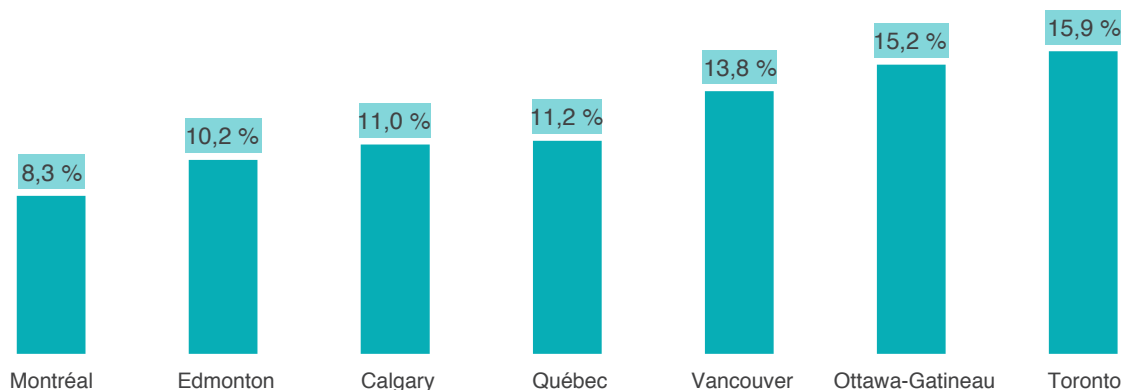
Un logement est qualifié de « social » lorsque le loyer est fixé en fonction des revenus des ménages alors qu'un logement est qualifié d'« abordable » lorsque son loyer est inférieur au loyer médian du marché et qu'il bénéficie d'un programme d'aide gouvernementale. Dans le Grand Montréal, les plus récentes données compilées par la CMM²⁷ démontrent que plus de la moitié (55,7 %) des logements sociaux et abordables sont plus spécifiquement des logements sociaux en habitations à loyer modique (30 485 unités) et des logements dont les ménages bénéficient d'un supplément au loyer du programme de Supplément au loyer (PSL) (10 906 unités). Les logements abordables, quant à eux, prennent principalement la forme de logements en coopératives d'habitation et d'organismes à but non lucratif (OBNL) relevant d'anciens programmes de la SCHL et de la Société d'habitation du Québec (SHQ) (24 813 unités dont 22 746 unités sans PSL) et, depuis 1997, des logements AccèsLogis Québec (9 978 unités dont 6 136 unités sans PSL) et de logements du volet social et communautaire du programme Logement abordable Québec (LAQ) (4 101 unités). Les logements sociaux et abordables

du Grand Montréal sont concentrés à 79,9 % dans l'agglomération de Montréal, où demeurent 72,8 % des ménages locataires de la région.

Au Canada, des données issues de l'Enquête nationale auprès des ménages (ENM) de Statistique Canada permettent de comparer les régions métropolitaines entre elles en ce qui concerne la proportion des ménages locataires demeurant dans un logement subventionné. Ces logements subventionnés (ou à loyer indexé) sont définis par Statistique Canada comme étant des logements dont le loyer est déterminé en fonction du revenu, des logements sociaux, des logements sans but lucratif, des habitations à loyer modique, ainsi que des logements dont les locataires bénéficient de programmes gouvernementaux d'aide au logement, de suppléments au loyer ou d'allocations au logement.

Parmi les principales régions métropolitaines canadiennes, c'est dans la région de Montréal que la proportion de ménages locataires ayant accès à un logement subventionné est la plus faible (8,3 %), loin derrière les régions métropolitaines de Vancouver (13,8 %), d'Ottawa (15,2 %) et de Toronto (15,9 %).

FIGURE 74. Proportion de ménages locataires demeurant dans un logement subventionné, principales RMR du Canada, 2011



Source : Statistique Canada, ENM 2011. Traitement : CMM, 2016.

²⁷ Pour plus de détails, voir : CMM (2014). « Offre et besoins en logements sociaux et abordables dans le Grand Montréal ». Les Cahiers métropolitains, N° 3 : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/periodique/cahiersMetropolitains_no03.pdf

ENCADRÉ 4

PLAN D'ACTION MÉTROPOLITAIN POUR LE LOGEMENT SOCIAL ET ABORDABLE (PAMLSA), 2015-2020

Faisant suite au *Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable (PAMLSA), 2009- 2013*, le PAMLSA, 2015-2020 poursuit plusieurs objectifs visant l'amélioration des conditions de vie de la population du Grand Montréal ayant de la difficulté à se loger. Certaines actions ayant trait au financement des programmes sont au cœur même des interventions de la Communauté et ont été reconduites. Soulignons que la CMM investit annuellement près de 45 M\$ en logement social.

D'autre part, afin de faire écho au contexte en évolution, la CMM propose de nouveaux axes d'intervention. Par exemple, la CMM estime que, non seulement les travaux de rénovation du parc HLM devraient faire l'objet de remboursements, mais aussi, sous certaines conditions, les travaux de régénération de certains ensembles immobiliers HLM fortement dégradés. D'autres actions concernent les mesures à prendre alors que les conventions d'exploitation avec la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) viennent à échéance.

Ce plan a également été développé avec une attention particulière pour favoriser une synergie avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) notamment en favorisant la pérennité et l'inclusion de nouveaux projets de logement social dans les aires TOD (Transit-Oriented Development) et le long des corridors de transport en commun. Le PAMLSA propose, pour y parvenir, une stratégie en trois volets visant d'une part, une meilleure connaissance des dynamiques à l'œuvre, d'autre part, la diffusion de connaissances par la production de guides, l'organisation d'ateliers, l'accompagnement de projets, etc., et enfin, l'exploration de la possibilité pour la Communauté de soutenir financièrement la réalisation de projets visant la conservation et le développement du logement social et abordable dans ces secteurs.

Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable (PAMLSA), 2015-2020 : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20150618_pamlsa-2015-2020.pdf

5.5 Développement résidentiel en aires TOD

LE GRAND MONTRÉAL : PARMIS LES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES PRÉSENTANT LA PLUS FORTE PROPORTION DE MÉNAGES EN AIRES TOD

Partout en Amérique du Nord, des stratégies et des outils de planification locale ou métropolitaine sont mis en place afin de favoriser le développement aux abords des stations de transport en commun à haute capacité, existantes ou planifiées, comme les gares de train, les stations de métro ou les stations de Service Léger sur Rail (SLR). Ce type de développement appelé développement TOD pour *Transit-Oriented Development*, vise l'aménagement de quartiers mixtes (mixité sociale et mixité des usages) de moyenne à haute densité propices au transport en commun et au transport actif (voir encadré en p. 93).

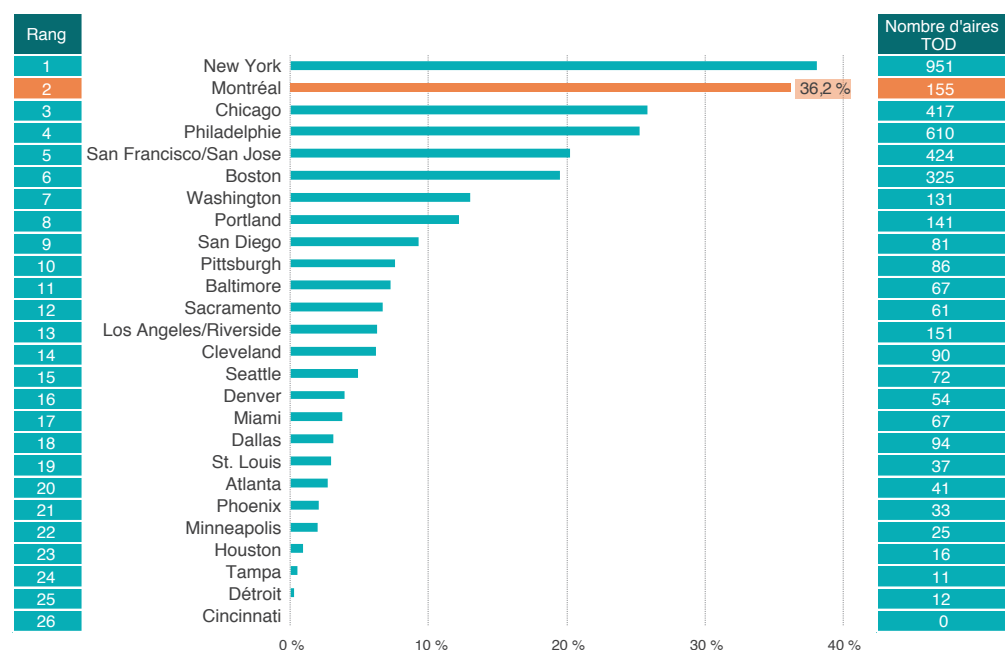
Des données compilées par la CMM ainsi que par le *Center for Transit-Oriented Development (CTOD)* permettent de mettre en lumière l'importance, quant au nombre et au poids démographique, des quartiers situés à proximité des stations de transport en commun à haute capacité dans le Grand Montréal et dans les grandes régions métropolitaines étasuniennes. Ces données

offrent également un éclairage sur certaines caractéristiques de ces quartiers nommés ici « aires TOD »²⁸.

On constate que la proportion des ménages demeurant dans les aires TOD est plus importante dans le Grand Montréal (36,2 %, répartis dans 155 aires TOD) que dans les régions métropolitaines étasuniennes, à l'exception de la région de New York (38,1 %, répartis dans 951 aires TOD). Les autres régions étasuniennes présentant les plus fortes proportions de ménages dans les aires TOD sont Chicago (25,8 %; 417 aires TOD), Philadelphie (25,2 %; 610 aires TOD), San Francisco/San Jose (20,2 %; 424 aires TOD) et Boston (19,5 %; 325 aires TOD).

²⁸ Ce que nous désignons ici par aires TOD sont les quartiers situés à proximité des stations de transport en commun à haute capacité. Elles peuvent inclure des quartiers qui n'ont pas été développés en fonction des principes d'aménagement TOD axés notamment sur la mixité (sociale et fonctionnelle), la densité, et la convivialité des déplacements actifs. Concernant les principes d'aménagement TOD, on peut consulter le document suivant : CMM (2011). « Guide d'aménagement pour les aires de TOD » : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pm2011/documentation/20111004_guideAiresTOD.pdf

FIGURE 75. Proportion des ménages demeurant dans les aires TOD
(2011 pour le Grand Montréal et 2010 pour les É.-U.)



Notes :

- Pour les États-Unis, les données sont compilées sur la base des *Transit Regions* définies par le CTOD. Les limites territoriales des *Transit Regions* sont généralement similaires à celles des Metropolitan Statistical Areas (MSA). Parmi les différences les plus importantes, les MSA de San Francisco et de San Jose, ainsi que celles de Los Angeles et de Riverside, présentant des réseaux de transport en commun à haute capacité relativement intégrés, ont été combinées afin de délimiter les *Transit Regions*.
- Les aires TOD du Grand Montréal ont été délimitées dans le PMAD de la CMM et se situent dans un rayon de 500 m à 1 km autour des stations. Aux États-Unis, les aires TOD telles que délimitées par le CTOD se situent dans un rayon de 800 m (0,5 mille) des stations.

Sources : Statistique Canada, *Recensement de la population 2011*; Center for Transit-Oriented Development (CTOD), *TOD Database*. Traitement : CMM, 2016.

ENTRE 2001 ET 2011, 23,9 % DE LA CROISSANCE DES MÉNAGES DU GRAND MONTRÉAL S'EST FAIT DANS LES AIRES TOD

Au cours des années 2000, seules quatre des régions étudiées ont concentré 20 % et plus de la croissance des ménages dans les aires TOD. Il s'agit des régions de New York (34,4 %), de San Francisco/San Jose (31,2 %), de Montréal (23,9 %) et de Boston (20 %).

Bien que le développement au sein de plusieurs aires TOD ait été planifié il y a plusieurs années, voire des décennies, sans avoir fait l'objet d'une planification intégrée basée sur l'ensemble des principes TOD, les aires TOD existantes présentent généralement des formes d'aménagement compactes, favorisant le transport durable. Les données compilées démontrent que la densité de population de même que la part modale du transport durable (déplacements à pied, en vélo et en transport en commun) sont systématiquement plus élevées dans les aires TOD que dans l'ensemble des aires urbanisées métropolitaines.

Par ailleurs, la présence de logements locatifs, qui représente un indicateur de la mixité sociale des quartiers, est généralement importante à proximité des stations de transport en commun à haute capacité, et davantage que dans l'ensemble du territoire métropolitain. Dans le Grand Montréal, 61,7 % des ménages demeurant en aires TOD sont locataires alors que cette proportion est de 45,3 % dans l'ensemble du territoire. Toutefois, bien que la proportion des ménages locataires demeure élevée dans les aires TOD d'Amérique du Nord, différentes études ont démontré que les quartiers situés à proximité des stations de transport en commun à haute capacité étaient particulièrement touchés par la gentrification²⁹.

²⁹ À ce sujet, voir notamment Pollack et al. (2010). « Maintaining Diversity In America's Transit-Rich Neighborhoods : Tools for Equitable Neighborhood Change » : http://nuweb9.neu.edu/dukakiscenter/wp-content/uploads/TRN_Equity_final.pdf; Jones (2015). « Transit-Oriented Development and Gentrification in Metro Vancouver's Low-Income SkyTrain Corridor » : <http://neighbourhoodchange.ca/documents/2015/07/vancouver-skytrain-corridor.pdf>; ou Grube-Cavers et Patterson (2013). « Urban rapid rail transit and gentrification in Canadian urban centres : A survival analysis approach » : <https://www.cirrelt.ca/DocumentsTravail/CIRRELT-2013-06.pdf>.

FIGURE 76. Part de la croissance des ménages de la région métropolitaine concentrée dans les aires TOD (2001-2011 pour Grand Montréal et 2000-2010 pour É.-U.)

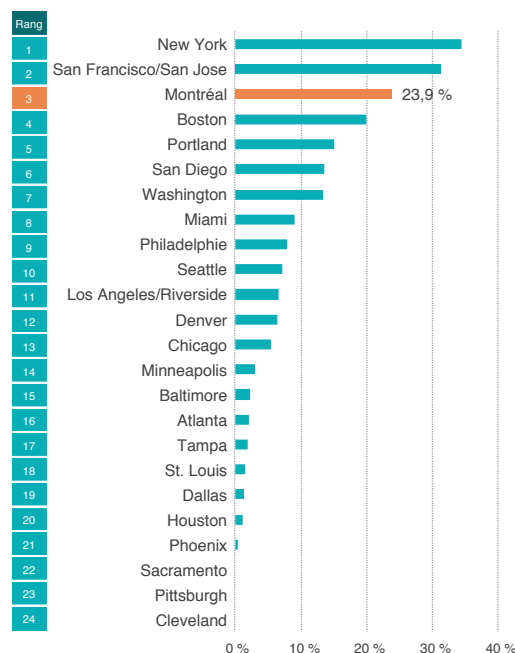
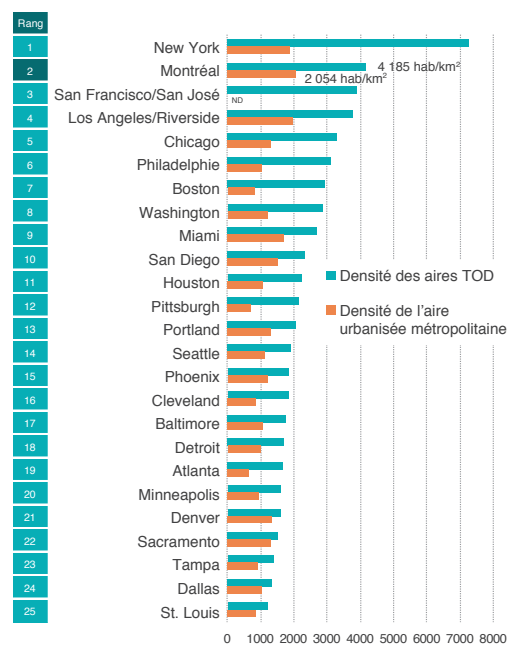


FIGURE 77. Densité de population (habitants par km²), aires TOD et ensemble de l'aire urbanisée métropolitaine* (2011 pour Grand Montréal et 2010 pour É.-U.)



*L'aire urbanisée dans les régions étatsuniennes correspond aux *Urban Areas* telles que définies par le US Census. Pour le Grand Montréal, elle correspond aux *Centres de population* tel que définis par Statistique Canada (voir note de la figure 38 en p. 62 pour plus de détails).

Sources : Statistique Canada, Recensement de la population 2001 et 2011 et ENM 2011; Center for Transit-Oriented Development (CTOD), *TOD Database*. Traitement : CMM, 2016

FIGURE 78. Part des déplacements domicile-travail réalisée en transport en commun, aires TOD et ensemble de la région métropolitaine (2011 pour Grand Montréal et 2010 pour É.-U.)

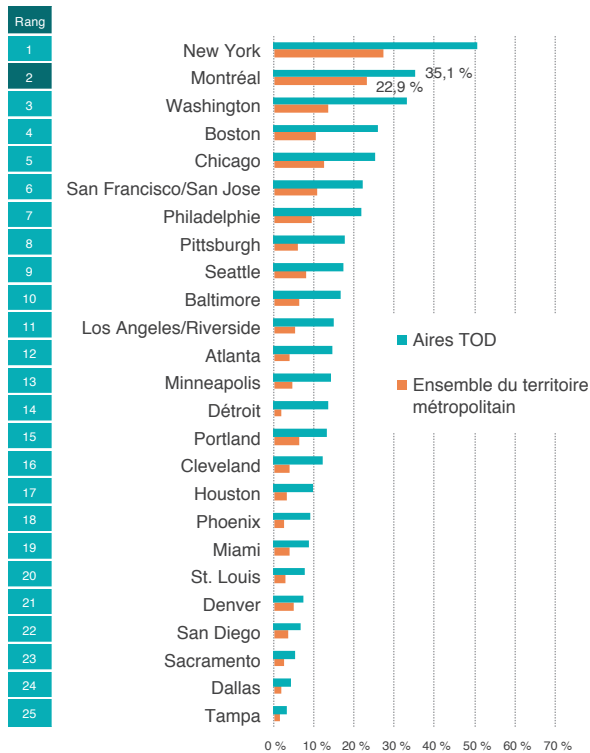


FIGURE 79. Part des déplacements domicile-travail réalisée en transport actif, aires TOD et ensemble de la région métropolitaine (2011 pour Grand Montréal et 2010 pour É.-U.)

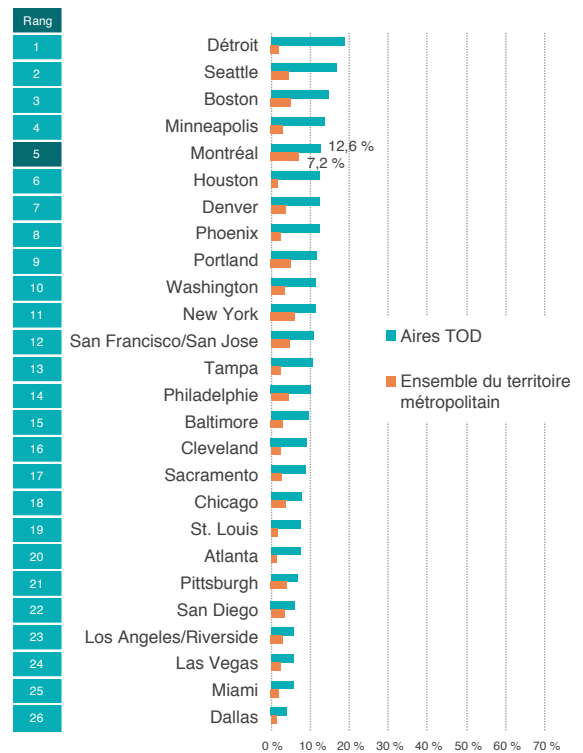
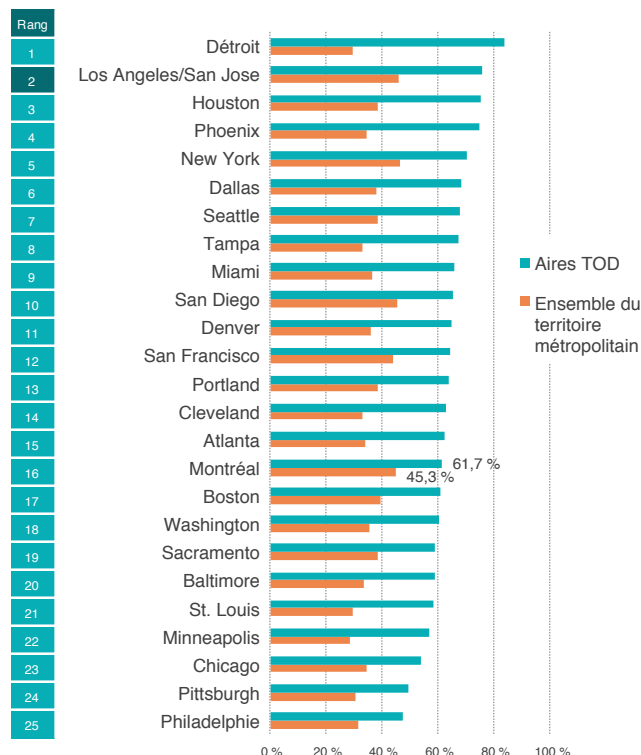
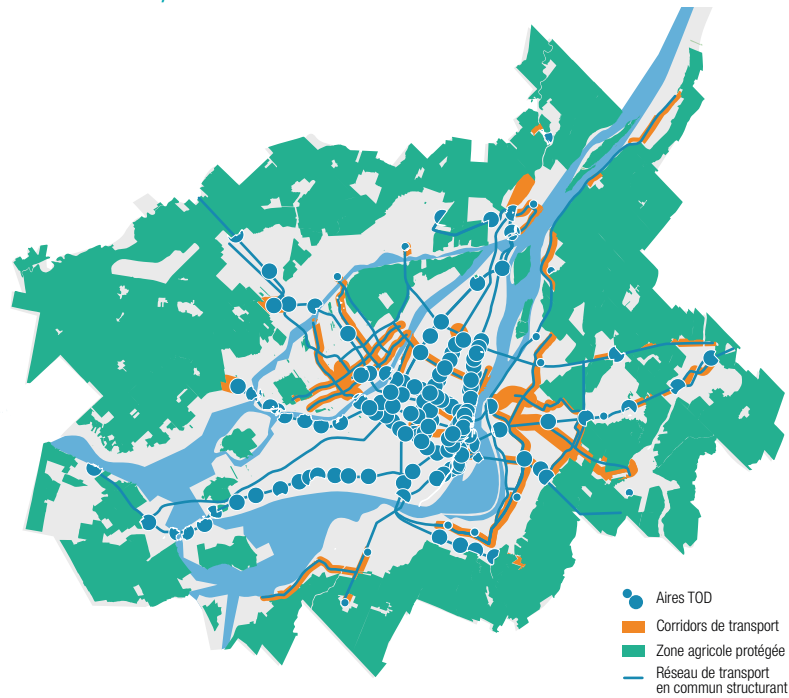


FIGURE 80. Proportion des ménages locataires, aires TOD et ensemble de la région métropolitaine (2011 pour Grand Montréal et 2010 pour É.-U.)



Note : Pour les États-Unis, les données sont compilées sur la base des *Transit Regions* définies par le CTOD. Les limites territoriales des *Transit Regions* sont généralement similaires à celles des Metropolitan Statistical Areas (MSA). Parmi les différences les plus importantes, les MSA de San Francisco et de San Jose, ainsi que celles de Los Angeles et de Riverside, qui présentent des réseaux de transport en commun à haute capacité relativement intégrés, ont été combinées afin de former une même *Transit Region*.

Sources : Statistique Canada, Recensement et ENM 2011; Center for Transit-Oriented Development (CTOD), *TOD Database*; US Census Bureau. Traitement : CMM, 2016.

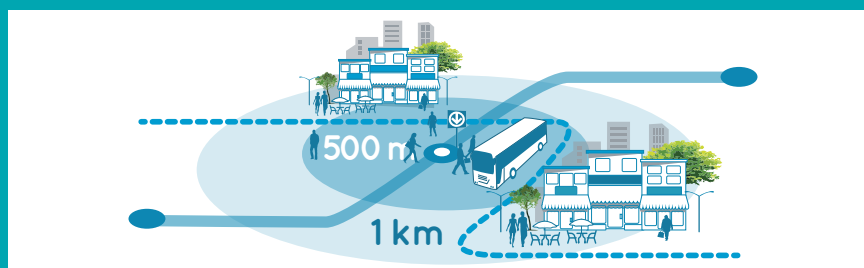


ENCADRÉ 5

RÉSUMÉ DES AVANTAGES LIÉS À LA RÉALISATION DE QUARTIERS TOD

La réalisation de quartiers de type TOD favorise l'amélioration de la qualité de vie urbaine et contribue simultanément à l'atteinte de plusieurs objectifs :

- l'augmentation du nombre de ménages et d'emplois localisés dans l'aire d'influence du réseau de transport collectif structurant afin d'améliorer l'accessibilité aux emplois pour un nombre accru de travailleurs;
- l'amélioration de l'accessibilité par transport collectif et actif aux services de proximité;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment par le rapprochement des résidences et des lieux d'activités humaines, ainsi que la réduction de la congestion routière;
- l'optimisation des investissements publics, tant municipaux que gouvernementaux;
- l'augmentation de la valeur foncière et une meilleure réponse aux besoins diversifiés en logement;
- l'amélioration de la santé de la population en réduisant la dépendance à l'automobile et en favorisant les déplacements actifs (vélo, marche);
- la réduction des impacts de l'élargissement de l'empreinte urbaine sur les milieux naturels et agricoles.



PROGRAMMES MÉTROPOLITAINS D'AIDE FINANCIÈRE À LA CONCEPTION DE PROJETS NOVATEURS TOD

En mai 2012, la Communauté s'engageait à appuyer financièrement, à parts égales avec le gouvernement du Québec, la conception de projets novateurs de type TOD dans le cadre du Fonds d'initiative et de rayonnement de la métropole (FIRM). Dans le cadre de ce programme, six projets sont en cours de réalisation et l'aide financière accordée s'élève à 100 000 \$ par projet.

En février 2013, dans la foulée de l'adoption de la Stratégie immobilière pour la région métropolitaine de Montréal et dans le cadre du Fonds de développement métropolitain, le conseil de la Communauté adoptait également un *Programme d'aide financière à la conception de l'aménagement d'aires TOD* (programme TOD) et accordait une somme de 1 million de dollars à son démarrage. À l'hiver et au printemps 2015, le comité exécutif de la Communauté a résolu d'accorder une aide financière jusqu'à concurrence d'un montant maximum de 100 000 \$ pour chacun des onze projets retenus.

Ainsi, au total, 1,7 million de dollars seront mis à contribution dans le cadre de 17 projets novateurs au sein de 14 villes du Grand Montréal. Cette initiative engage notamment les parties prenantes à :

- réaliser des études ou une planification détaillée de l'aire TOD dans le cadre d'une démarche qui se veut inclusive et ouverte;
- appliquer les principes évoqués au critère 1.1.3 du PMAD portant sur l'aménagement des aires TOD dans l'élaboration de leur projet de démonstration et dépasser les attentes du PMAD;
- travailler de concert avec la Communauté et les principaux partenaires, dont notamment le gouvernement, l'Agence métropolitaine de transport (AMT), les autorités organisatrices de transport (AOT) et la MRC, pour chercher à optimiser l'application de ces principes.

Pour plus de détails : <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/programmes-et-reglements-en-amenagement/aide-financiere-a-la-conception-de-projets-novateurs-tod/>

5.6 Espaces résidentiels disponibles et horizon de développement

DES ESPACES VACANTS ET À REDÉVELOPPER SUFFISANTS POUR ACCUEILLIR LA CROISSANCE PROJÉTÉE DES MÉNAGES D'ICI À 2031

Les dernières estimations mettant en relation les projections des nouveaux ménages et la capacité d'accueil dans le Grand Montréal (figure 81) démontrent que chacun des cinq grands secteurs de la région dispose de suffisamment d'espaces résidentiels vacants et à redévelopper pour accueillir les 221 000 nouveaux ménages attendus d'ici à 2031 (voir p. 41).

En effet, ces estimations montrent que si la densité résidentielle brute des logements construits dans les prochaines années se maintient au niveau de celle enregistrée entre 2010 et 2013³⁰, le Grand Montréal serait en mesure d'accueillir près de 300 000 nouveaux ménages si on tient uniquement compte des espaces vacants résidentiels, et près de 500 000 nouveaux ménages si on considère également les espaces à redévelopper³¹.

Notons que les espaces à redévelopper sont des terrains déjà construits, mais ayant été identifiés comme des espaces à redévelopper à vocation résidentielle/mixte. Ainsi, bien qu'ils ne soient pas actuellement vacants, ces espaces permettent d'accroître l'espace résidentiel disponible en raison du potentiel de redéveloppement qu'ils offrent.

Des estimations ciblées sur les 155 aires TOD du Grand Montréal et basées sur les seuils de densité prescrits par le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) démontrent que la capacité d'accueil aux abords des stations de transport en commun à haute capacité était de 128 300 ménages en 2014. Rappelons que le PMAD prévoit concentrer 40 % de la croissance des ménages du Grand Montréal dans les aires TOD dans un horizon 2011-2031.

³⁰ La densité résidentielle brute globale (en aires TOD et hors aires TOD) observée pour les logements construits entre 2010 et 2013 et prise en compte dans le calcul des estimations de la capacité d'accueil a été de 117 log./ha pour l'agglomération de Montréal, de 28 log./ha pour l'agglomération de Longueuil, de 39 log./ha pour Laval et de 22 log./ha pour la couronne Nord et la couronne Sud. En vertu des seuils minimaux de densité prescrits par le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD), entré en vigueur en 2012, les densités résidentielles pourront être appelées à augmenter au cours des prochaines années par rapport à la densité observée entre 2010 et 2013. Une augmentation de cette densité aura pour incidence d'augmenter la capacité d'accueil.

³¹ L'estimation de la capacité d'accueil des espaces résidentiels/mixtes à redévelopper est basée sur l'hypothèse que 50 % de ces espaces peuvent être utilisés à des fins résidentielles.

FIGURE 81. Horizon de développement selon le potentiel d'accueil estimé et la projection des nouveaux ménages, le Grand Montréal et ses cinq secteurs géographiques, 2016-2031



Sources : CMM, *Superficie des espaces vacants et superficie des espaces à redévelopper*; MAMOT, *Rôles d'évaluation 2011 à 2014*; ISQ, *Perspectives démographiques, édition 2014*. Traitement : CMM, 2015.



6.



TRANSPORT



6.1	Transport collectif et automobile.....	100
6.2	Transport actif.....	106
6.3	Transport des marchandises.....	113

6.1 Transport collectif et automobile

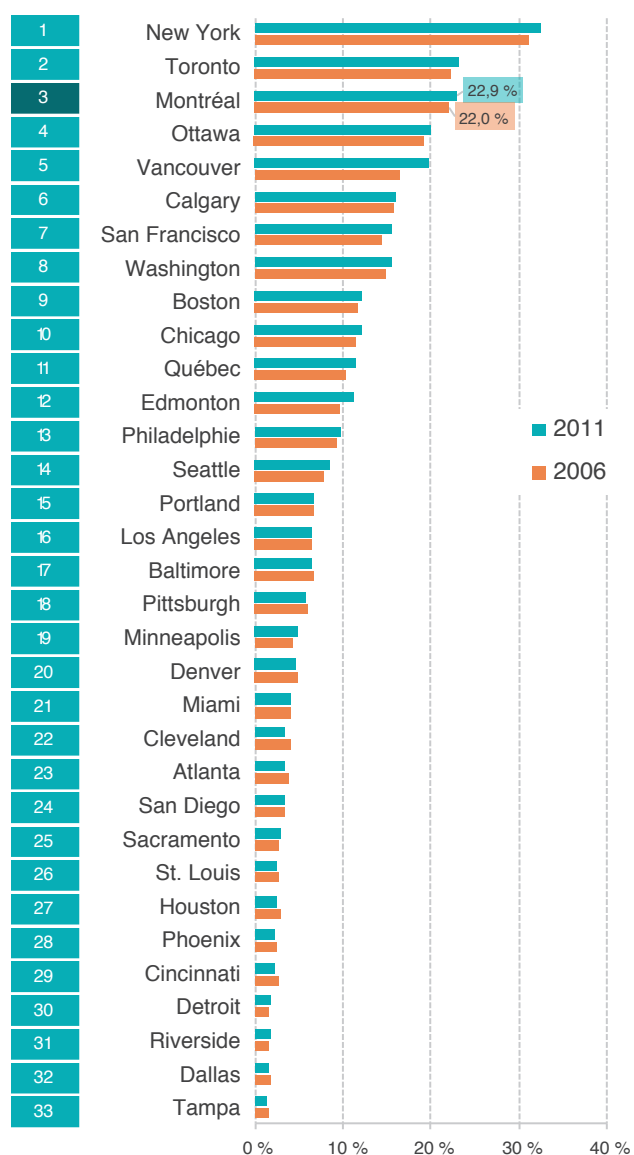
3^e RÉGION MÉTROPOLITAINE NORD-AMÉRICAINE PRÉSENTANT LA PLUS FORTE PROPORTION DE NAVETTEURS UTILISANT LE TRANSPORT EN COMMUN POUR SE RENDRE AU TRAVAIL

La mise en place de mesures et d'aménagements visant à augmenter l'utilisation du transport en commun (TC) et du transport actif font partie des principales stratégies métropolitaines de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

En 2011, l'automobile était toujours le principal mode de transport pour les déplacements entre le domicile et le travail dans l'ensemble des grandes régions métropolitaines d'Amérique du Nord. Les régions canadiennes se distinguent toutefois en affichant des parts modales du transport collectif plus élevées que dans la grande majorité des régions métropolitaines américaines. À 22,9 %, la grande région de Montréal se démarque par sa forte part modale du transport collectif pour les déplacements domicile-travail. Elle se classe ainsi au troisième rang en Amérique du Nord, derrière New York (31,1 %) et Toronto (23,3 %).

Au cours de la période 2006-2011, on constate que dans le Grand Montréal comme dans la dizaine d'autres régions métropolitaines où le transport en commun est le plus utilisé, la proportion des travailleurs utilisant le transport en commun pour se rendre au travail a augmenté. Au contraire, dans plusieurs régions où le transport en commun est moins utilisé, on constate une diminution de la part modale du transport en commun. C'est le cas, notamment, dans les régions de Cleveland, Atlanta, St. Louis, Houston ou Phoenix.

FIGURE 82. Part des navetteurs utilisant principalement le transport en commun pour se rendre au travail, régions métropolitaines, 2006 et 2011



Sources : Statistique Canada, Recensement de la population 2006 et ENM 2011; US Census Bureau, ACS 2006 et 2011. Traitement : CMM, 2016.

MONTRÉAL, 4^e MÉTROPOLÉ NORD-AMÉRICAINNE LA MIEUX DESSERVIE EN TRANSPORT EN COMMUN

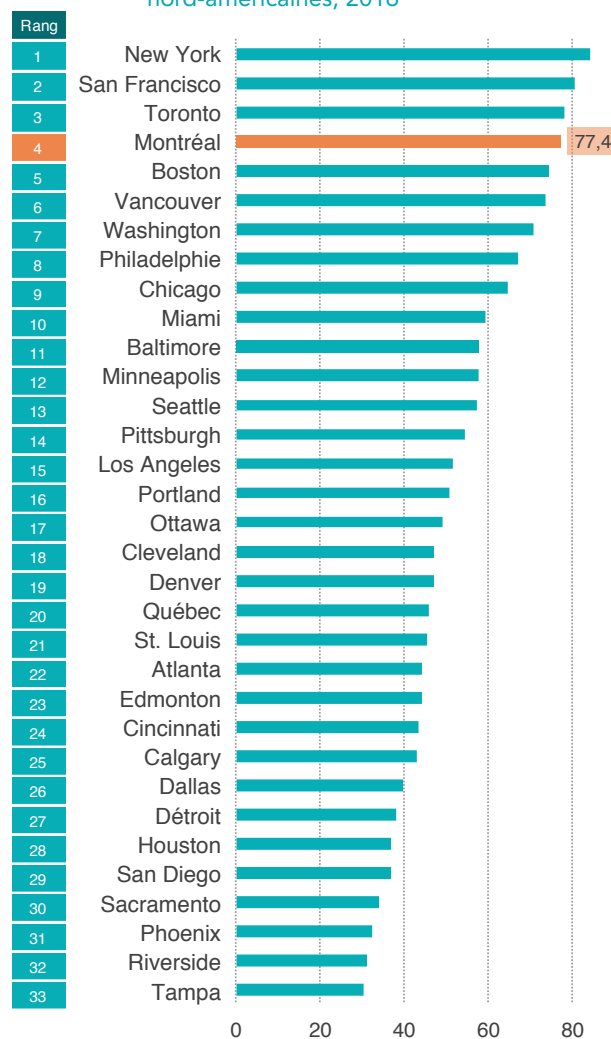
L'accessibilité spatiale à des services de transport en commun de qualité fait partie des facteurs clés favorisant leur utilisation par les citoyens. À cet égard, le *Transit Score* est un indice composite développé par *Walk Score* qui évalue, en fonction d'un certain nombre de critères, le degré d'accessibilité et la qualité de l'offre de services en matière de transport en commun pour certaines grandes villes nord-américaines.

Selon le *Transit Score*, la ville de Montréal présente la meilleure accessibilité au transport en commun en Amérique du Nord (indice de 77,4) après Toronto (78,1), San Francisco (80,4) et New York (84,1).

À noter que les neuf métropoles présentant les *Transit Score* les plus élevés se retrouvent également parmi celles où la proportion des déplacements domicile-travail réalisés en transport en commun est la plus élevée (figure 82).

Indice <i>Transit Score</i>	
90–100	« Paradis de l'usager du transport en commun »
70–89	Excellente accessibilité au transport en commun La plupart des déplacements peuvent être faits en transport en commun
50–69	Bonne accessibilité au transport en commun De nombreuses options de transport en commun à proximité
25–49	Dépendance à la voiture Peu d'options de transport en commun à proximité
0–24	Grande dépendance à la voiture Presque toutes les courses quotidiennes nécessitent une voiture

FIGURE 83. Indice *Transit Score*, métropoles nord-américaines, 2016



Source : Walk Score®, *Transit Score*, juin 2016. Traitement : CMM, 2016.

MÉTHODOLOGIE DU TRANSIT SCORE

1/ Calcul du score « brut »

Les valeurs de toutes les trajectoires de transport en commun disponibles à proximité d'un point sont additionnées. La valeur d'un itinéraire est définie par le niveau de service (fréquence par semaine) multiplié par le poids du mode de transport considéré (2 pour le transport ferroviaire, 1,5 pour les téléphériques, traversiers et autres, 1 pour le bus) puis par un facteur prenant en compte la distance à l'arrêt le plus proche.

2/ Normalisation du score de 0 à 100

Les scores sont ensuite normalisés de 0 à 100. L'échelle est logarithmique, car les données varient beaucoup d'une ville à l'autre et les effets ne sont pas linéaires : par exemple, l'impact d'une ligne de bus supplémentaire dans une petite ville peut dépasser celui de l'ajout d'une dizaine de lignes à New York. La valeur 100 a été fixée à partir des scores du centre des villes de San Francisco, Chicago, Boston, Portland et Washington.

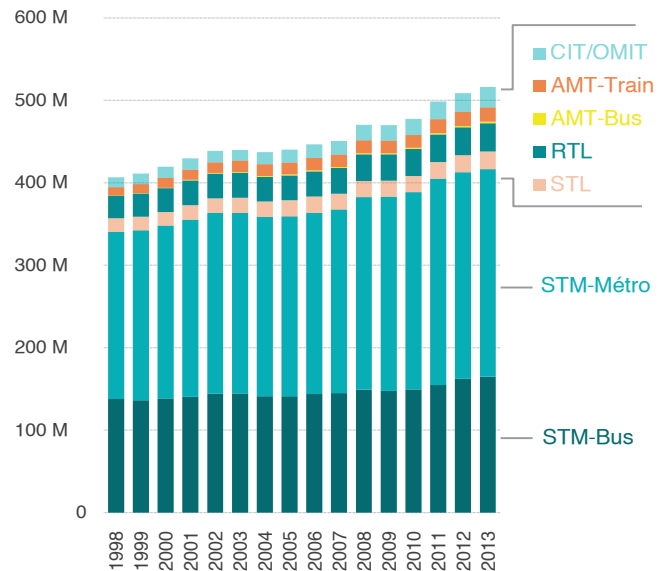
Source : Walkscore.com

LES BANLIEUES MONTRÉALAISES, AU 4^e RANG DES BANLIEUES NORD-AMÉRICAINES POUR L'UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN

Comparativement aux villes-centres des régions métropolitaines, les banlieues présentent généralement des densités de population et d'emplois moins favorables à l'implantation d'un important service de transport en commun. Ces banlieues, qui regroupent généralement plus de la moitié de la population métropolitaine (voir p. 29), présentent rarement des parts modales du transport en commun pour les déplacements domicile-travail excédant les 10 %.

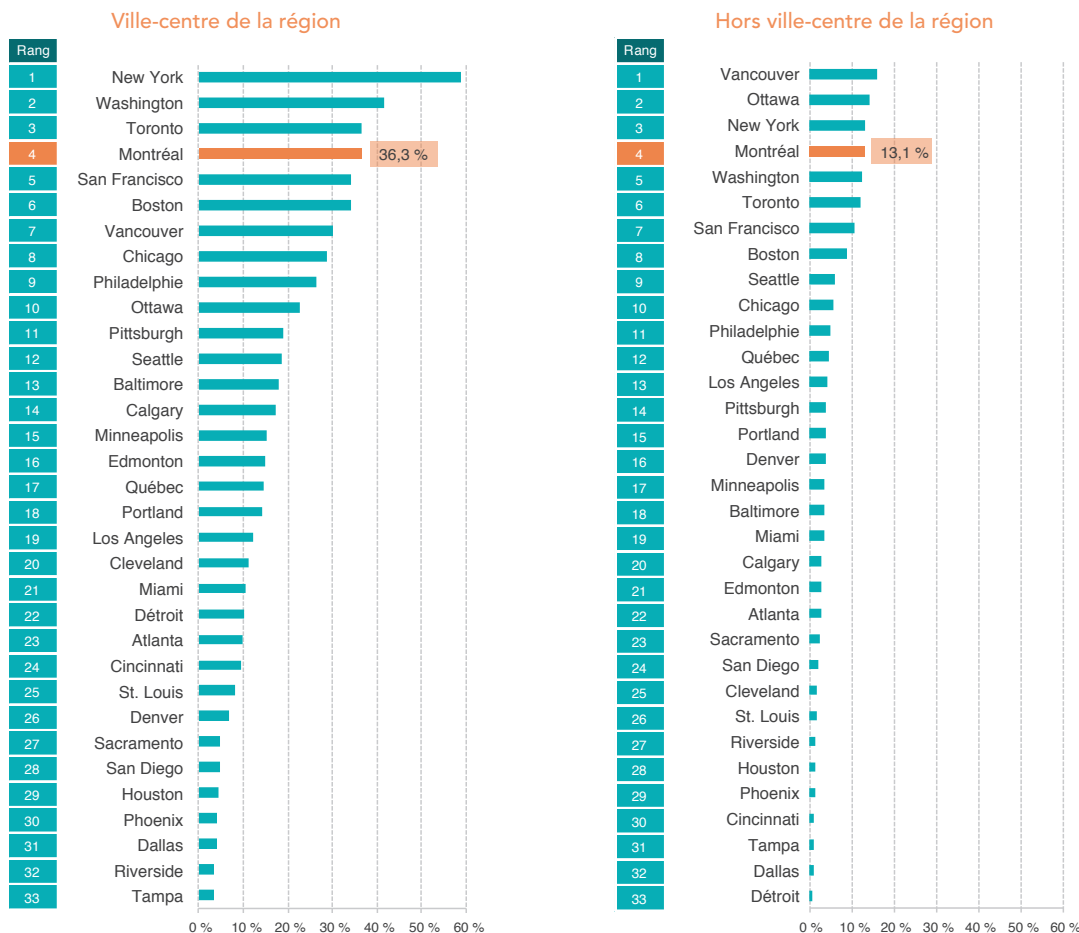
En comparaison, dans les grandes villes comme New York, Washington, Toronto, San Francisco Boston, ou Montréal, qui disposent notamment d'un système de métro, plus du tiers des déplacements pour le travail est réalisé en transport en commun.

FIGURE 84. Achalandage annuel des réseaux de transport en commun du Grand Montréal, 1998-2013



Source : Agence métropolitaine de Transport. Traitement : CMM, 2016.

FIGURE 85. Part des navetteurs utilisant principalement le transport en commun pour se rendre au travail selon le lieu de résidence (ville-centre ou hors ville-centre des régions métropolitaines), 2011



Sources : Statistique Canada, ENM 2011; US Census Bureau, ACS 2011. Traitement : CMM, 2016.

Dans le Grand Montréal, à l'extérieur de la ville de Montréal, la part modale du transport en commun pour les déplacements domicile-travail atteint 13,1 %, ce qui représente la 4^e plus importante part modale TC pour les déplacements domicile-travail parmi les banlieues nord-américaines. Le service de transport en commun y est actuellement assuré par le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL), le réseau de trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), neuf conseils intermunicipaux de transport (CIT), un conseil régional de transport (CRT Lanaudière), un organisme municipal et intermunicipal de transport (OMIT Sainte-Julie) et le réseau de métro de la STM, dans le cas de Longueuil et Laval³².

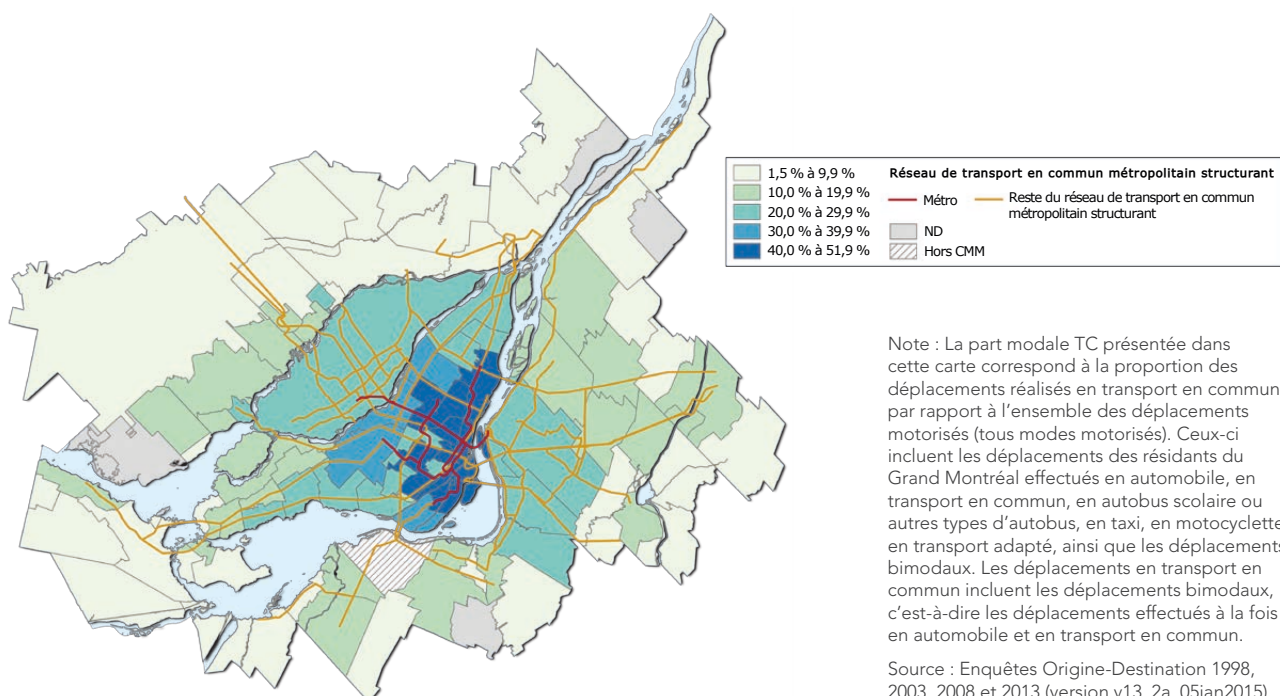
Alors que les données de navettage diffusées par Statistique Canada et présentées dans les pages précédentes permettent d'établir des comparaisons entre différentes régions nord-

américaines quant aux déplacements domicile-travail, les données des enquêtes Origine-Destination tenues aux cinq ans dans la région de Montréal ont l'avantage de couvrir l'ensemble des motifs de déplacements (le travail, mais également les études, les achats ou les loisirs). Ces dernières données démontrent qu'à l'intérieur même de la ville de Montréal, plusieurs quartiers centraux à forte densité résidentielle et bien desservis par le réseau de transport en commun, notamment par le réseau de métro, présentent des parts modales en transport en commun (tous motifs) en période de pointe du matin qui dépassent les 40 %. C'est le cas des arrondissements du Plateau-Mont-Royal (52 %), Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension (49 %), Verdun (46 %), Ville-Marie (43 %), Rosemont-La Petite-Patrie (43 %), Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (43 %), Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (43 %) et Le Sud-Ouest (42 %).

À l'extérieur de l'île de Montréal, quelques municipalités présentent des parts modales du transport en commun qui varient entre 20 et 30 %. C'est le cas de Saint-Lambert (29 %), Brossard (28 %), Longueuil (24 %), Deux-Montagnes (23 %), Lorraine (21 %) et Laval (21 %).

³² À noter qu'en vertu de la Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, adoptée en mai 2016, l'AMT sera abolie et remplacée par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) qui gèrera la planification et la tarification, ainsi que par le Réseau de transport métropolitain (RTM). Ce dernier remplacera également les CIT, l'OMIT et le CRT qui opèrent actuellement dans la région et s'occupera de l'exploitation des trains de banlieue et des bus sur les territoires pour les couronnes Nord et Sud.

CARTE 12. Part modale du transport en commun (tous motifs) en pointe AM (6 h - 9 h) par lieu d'origine du déplacement, municipalités du Grand Montréal et arrondissements de Montréal, 2013.



LÉGÈRE DIMINUTION DE LA PART MODALE DU TRANSPORT EN COMMUN ENTRE 2008 ET 2013

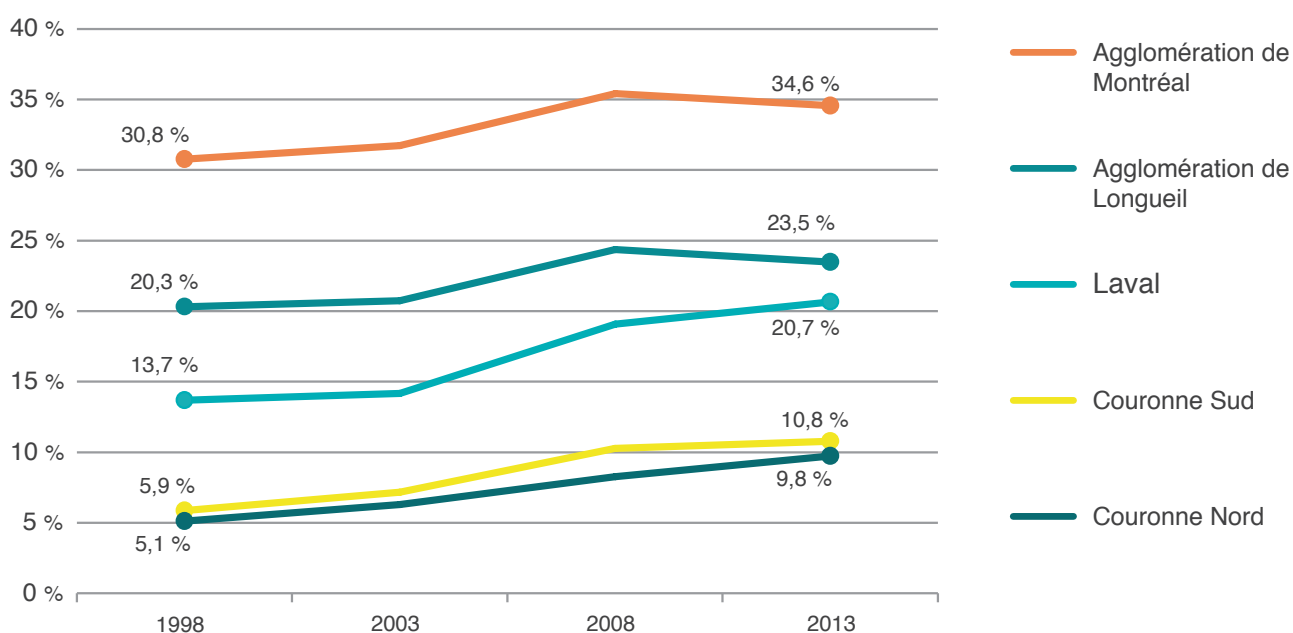
Bien que l'achalandage du transport en commun ait augmenté au cours des dernières années dans la région, la proportion des déplacements réalisés en transport en commun pour l'ensemble des motifs de déplacements (travail, études, achats et loisirs) a légèrement diminué entre 2008 et 2013, passant de 25 % à 24,7 %.

À l'échelle des secteurs géographiques du Grand Montréal, on observe toutefois une hausse de la part modale du transport en commun à Laval et

dans les couronnes Nord et Sud. Cette hausse peut être attribuée à la bonification de l'offre de services, tels que le prolongement du métro à Laval, les ajouts de service sur les lignes de trains de banlieue, de service d'autobus et de places de stationnement incitatif dans ces secteurs.

Cependant, dans les agglomérations de Montréal et de Longueuil, on observe une baisse de la part modale du transport en commun entre 2008 et 2013.

FIGURE 86. Part modale du transport en commun pour les déplacements motorisés (tous motifs) en période de pointe AM (6 h - 9 h), selon le secteur d'origine du déplacement, 1998-2013



Note : La part modale TC présentée dans cette figure correspond à la proportion des déplacements réalisés en transport en commun par rapport à l'ensemble des déplacements motorisés (tous modes motorisés). Ceux-ci incluent les déplacements des résidents du Grand Montréal effectués en automobile, en transport en commun, en autobus scolaire ou autres types d'autobus, en taxi, en motocyclette, en transport adapté, ainsi que les déplacements bimodaux. Les déplacements en transport en commun incluent les déplacements bimodaux, c'est-à-dire les déplacements effectués à la fois en automobile et en transport en commun.

Source : Enquêtes Origine-Destination 1998, 2003, 2008 et 2013 (version v13_2a_05jan2015). Traitement : CMM, 2016.

9^e RÉGION AVEC LA CONGESTION AUTOMOBILE LA PLUS IMPORTANTE EN AMÉRIQUE DU NORD ET AUGMENTATION DU TAUX DE MOTORISATION DANS LA RÉGION ENTRE 2009 ET 2013

Suite à la baisse des déplacements automobiles observée dans la région entre 2003 et 2008, la période 2008-2013 a été caractérisée par une augmentation substantielle de ce type de déplacements. Ainsi, en période de pointe du matin, le nombre de déplacements en automobile a augmenté de 14,4 % alors que le nombre de déplacements en transport en commun a augmenté de 8,6 %.

Parallèlement à la hausse des déplacements en automobile dans la région entre 2008 et 2013, le nombre de voitures dans la région a continué de croître plus rapidement que la population. Ainsi, le taux de motorisation, c'est-à-dire le nombre d'automobile par habitant, a augmenté, et ce, dans chacun des cinq secteurs géographiques de la région.

À noter que les dernières estimations du ministère des Transports du Québec chiffraient à 1,9 milliard les coûts annuels de la congestion dans le Grand Montréal (en 2008).

En 2016, selon l'indice de congestion TomTom, qui mesure la proportion de temps perdu dans la congestion pour l'ensemble des déplacements automobiles comptabilisés par rapport au temps de déplacement dans une situation de libre circulation (sans congestion), la région de Montréal se classait, parmi les régions de comparaison, au 9^e rang de celles qui connaissent la congestion routière la plus importante³³. Selon cet indice, les temps moyens de déplacements automobiles dans la région de Montréal sont de 26 % plus importants que ce qu'ils seraient dans une situation de libre circulation³⁴.

³³ Pour plus de détails sur l'indice de congestion TomTom voir : https://www.tomtom.com/fr_ca/trafficindex/about

³⁴ À noter qu'un indice de congestion élevé ne signifie pas nécessairement des temps de déplacement automobile plus long. Les régions plus étalées peuvent en effet présenter des temps de déplacements plus importants mais un indice de congestion relativement faible. Pour plus de détails sur les temps de déplacements dans les régions métropolitaines étasuniennes, voir : US Census bureau (2011) : « Commuting in the United States : 2009 » : <http://www.census.gov/prod/2011pubs/acs-15.pdf>

FIGURE 87. Nombre de déplacements des résidents du Grand Montréal en période de pointe AM (6 h - 9 h) selon le mode de transport motorisé, 1998-2013

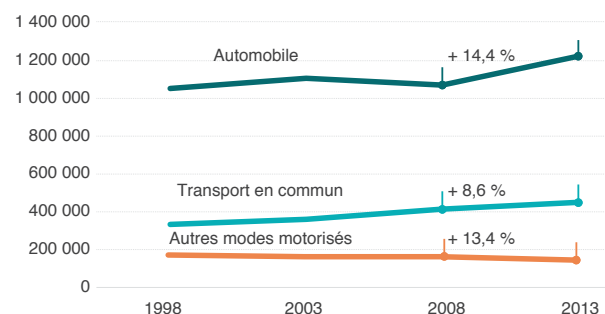
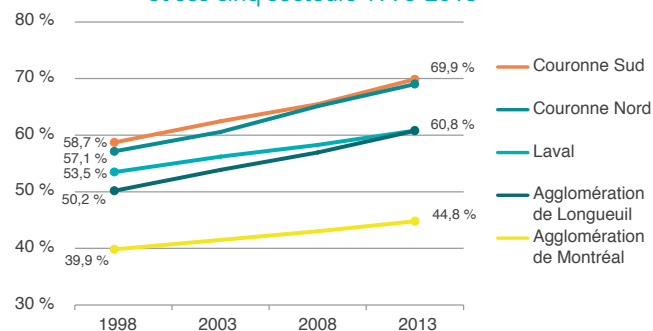
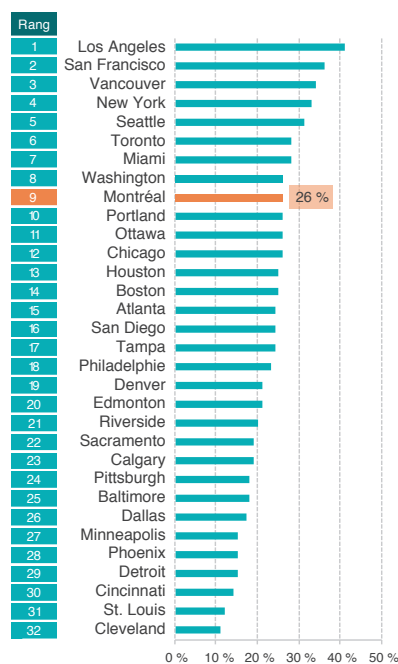


FIGURE 88. Taux de motorisation dans le Grand Montréal et ses cinq secteurs 1998-2013



Source : Enquêtes Origine-Destination 1998, 2003, 2008 et 2013 (version v13_2a_05jan2015). Traitement : CMM, 2016.

FIGURE 89. Indice TomTom de la congestion automobile, régions métropolitaines, 2016



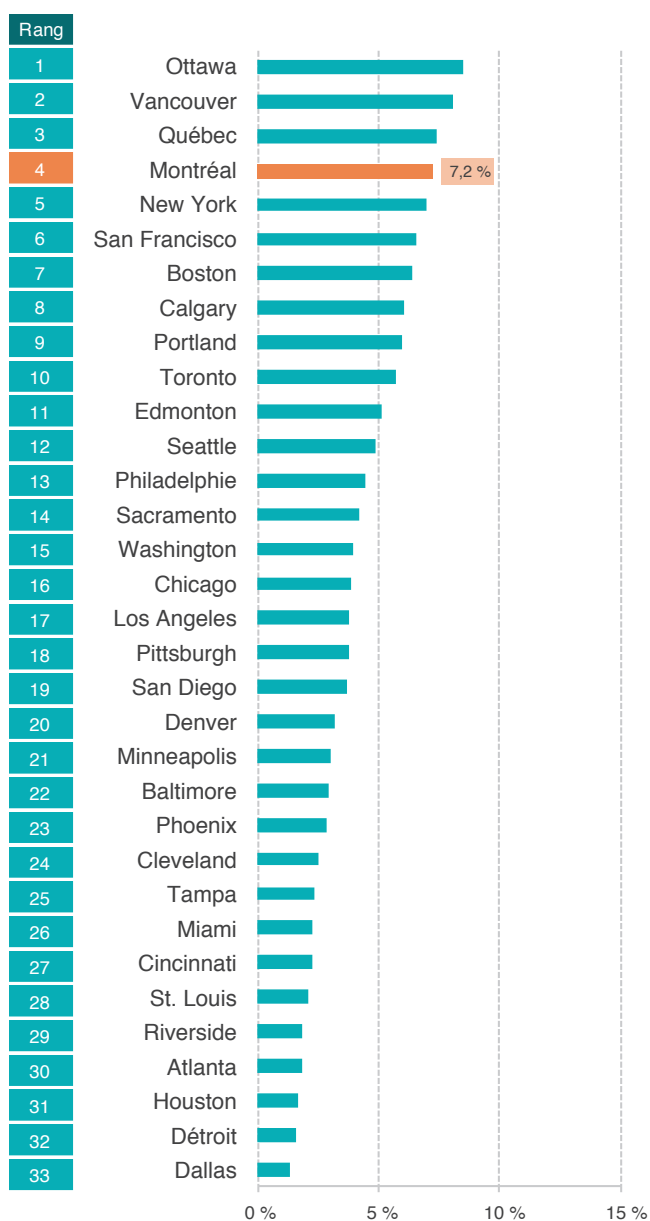
Source : TomTom, TomTom Traffic Index 2016. Traitement : CMM, 2016.

6.2 Transport actif

4^e RÉGION PRÉSENTANT LA PLUS FORTE PROPORTION DE NAVETTEURS UTILISANT LE TRANSPORT ACTIF POUR SE RENDRE AU TRAVAIL

Tout comme pour la part modale du transport en commun, les grandes régions métropolitaines canadiennes se démarquent des régions étasuniennes par leur plus forte proportion de travailleurs utilisant principalement des modes de transport actif (la marche ou le vélo) pour se rendre au travail. En effet, parmi les 33 régions nord-américaines de comparaison, ce sont des régions canadiennes qui occupent les quatre premiers rangs pour ce type de déplacement, soit les régions d'Ottawa (8,5 %), de Vancouver (8,1 %), de Québec (7,5 %), et de Montréal (7,2 %).

FIGURE 90. Part des navetteurs utilisant principalement le transport actif pour se rendre au travail, régions métropolitaines, 2011



Note : Pour les régions canadiennes, les données couvrent spécifiquement la semaine du 1^{er} au 7 mai 2011.

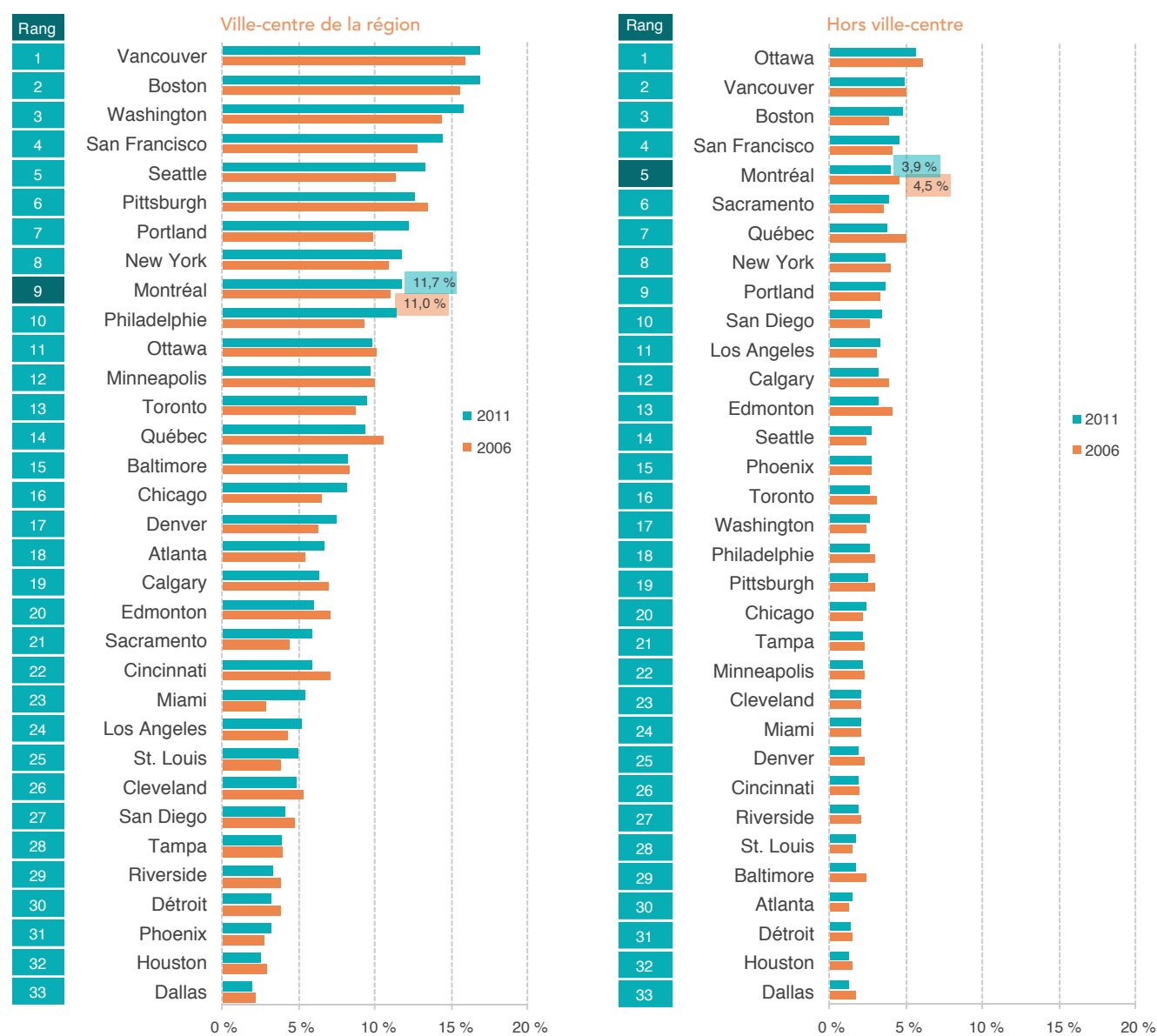
Sources : Statistique Canada, ENM 2011; US Census Bureau, ACS 2011.
 Traitement : CMM, 2016.

Dans les villes-centres des régions métropolitaines, on observe généralement une plus forte densité de population ainsi qu'une plus grande mixité des fonctions que dans les secteurs plus périphériques de ces régions, ce qui favorise les déplacements en transport actif. Ainsi, dans la ville de Montréal comme dans l'ensemble des villes-centres des autres régions de comparaison, la part modale du transport actif pour les déplacements domicile-travail est plus élevée que dans le reste de la région.

La ville de Montréal se classe au 9^e rang des grandes villes nord-américaines avec la plus forte proportion de déplacements domicile-travail réalisés en transport actif alors que les banlieues de la région (Grand Montréal - hors ville-centre) se classent au 5^e rang parmi les banlieues nord-américaines.

Dans la ville de Montréal, la proportion de déplacements domicile-travail réalisés en transport actif a augmenté entre 2006 et 2011, passant de 11 % à 11,7 %, alors qu'elle a plutôt diminué dans le reste de la région, passant de 4,5 % à 3,9 %.

FIGURE 91. Part des navetteurs utilisant principalement le transport actif pour se rendre au travail selon le lieu de résidence (ville-centre ou hors ville-centre des régions métropolitaines), 2006 et 2011



MONTRÉAL, 11^e MÉTROPOLÉ NORD-AMÉRICAINNE EN MATIÈRE D'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNIÈRE

En favorisant une utilisation moins intensive de l'automobile, les quartiers et les villes propices à la marche ont des impacts positifs à la fois sur l'environnement et sur la santé des populations.

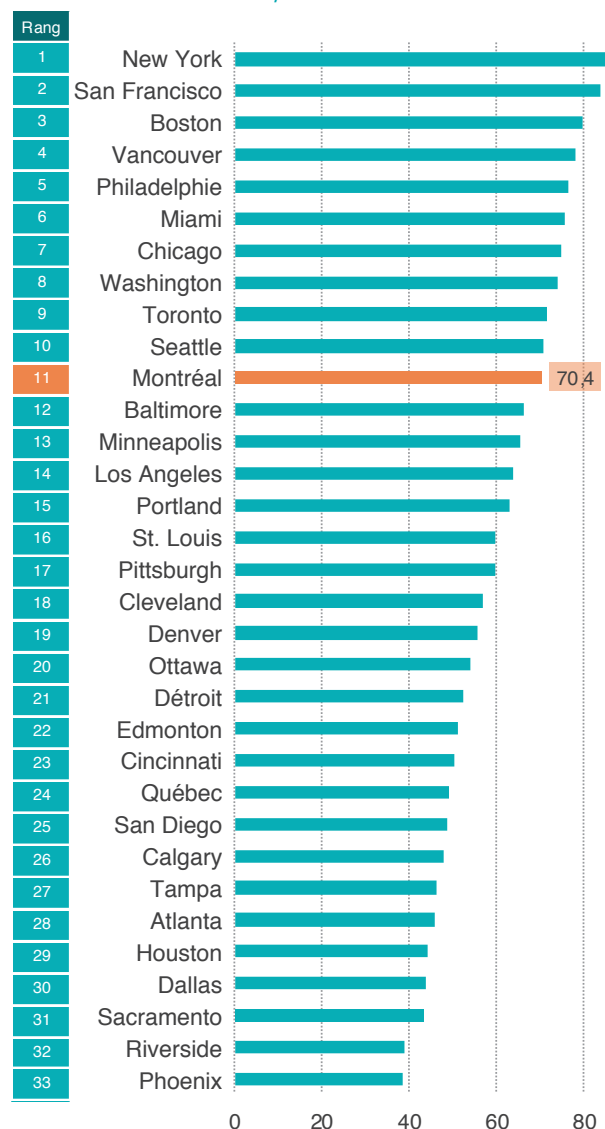
Les caractéristiques qui encouragent la marche incluent la proximité entre les résidences et certains types de commerces et de services (épicerie, restaurants, magasins, cafés, banques, parcs, écoles, bibliothèques et loisirs) et un design urbain favorisant la connectivité des rues et l'accès à des trottoirs.

En matière d'accessibilité piétonnière, *Walk Score* est un indice reconnu permettant de classer les villes en fonction de la facilité avec laquelle les résidents peuvent accomplir leurs courses quotidiennes à pied, sans forcément utiliser leur voiture.

Parmi les grandes villes nord-américaines, la ville de Montréal arrive au 11^e rang en Amérique du Nord pour ce qui est de l'accessibilité piétonnière, avec un indice *Walk Score* de 70,4.

Indice <i>Walk Score</i>	
90–100	« Paradis du marcheur » Les courses quotidiennes ne nécessitent pas de voiture
70–89	Très propice à la marche La plupart des courses peuvent être accomplies à pied
50–69	Relativement propice à la marche Certaines courses peuvent être accomplies à pied
25–49	Dépendance à la voiture Quelques commodités seulement sont accessibles à pied
0–24	Grande dépendance à la voiture Presque toutes les courses quotidiennes nécessitent une voiture

FIGURE 92. Indice *Walk Score*, métropoles nord-américaines, 2016



Source : Walk score®, février 2016. Traitement : CMM, 2016.

MÉTHODOLOGIE DE L'INDICE WALK SCORE

Afin de mesurer le potentiel piétonnier d'une localité, l'indice *Walk Score* mesure la distance de marche entre les adresses et un ensemble de commodités ou services (épicerie, restaurants, magasins, cafés, banques, parcs, écoles, bibliothèques et centre de loisirs). Les points sont attribués en fonction de la distance aux commodités pour chaque catégorie. Les commodités situées à moins de 5 minutes à pied (.25 miles) obtiennent le maximum de points et aucun point n'est attribué aux commodités situées à plus de 30 minutes. À certaines catégories, comme les épicerie et les restaurants, on applique un coefficient de pondération plus élevé pour rendre compte des destinations associées à un plus grand nombre de déplacements à pied.

L'indice *Walk Score* prend également en compte la convivialité des parcours en analysant la densité de population, la distance entre les îlots parcourus et la densité des intersections.

Source : Walkscore.com

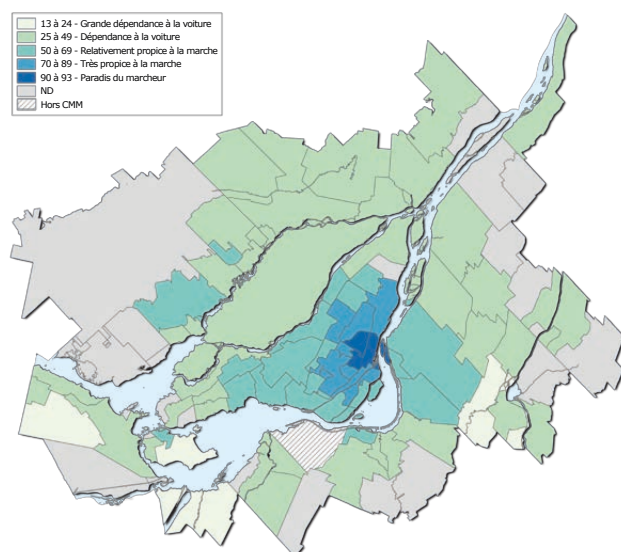
À l'échelle des municipalités du Grand Montréal et des arrondissements de Montréal, on constate des variations importantes en matière d'accessibilité piétonnière. Ainsi, sur l'île de Montréal, la majorité des villes et arrondissements centraux peuvent être qualifiés de très propices à la marche. Les arrondissements du Plateau Mont-Royal et de Ville-Marie sont d'ailleurs qualifiés de « paradis du marcheur » selon la terminologie de *Walk Score*, avec des indices de 93 et 91 respectivement.

Dans les pointes est et ouest de l'île de Montréal de même qu'à Laval et dans les couronnes, les résidents sont généralement dépendants de leur

voiture pour accomplir leurs courses quotidiennes. À l'extérieur de l'île de Montréal, sept municipalités sont toutefois qualifiées par l'indice *Walk Score* de relativement propices à la marche pour effectuer les courses quotidiennes. Il s'agit des municipalités de Sainte-Thérèse (63), de Saint-Lambert (59), de Longueuil (56), de Brossard (52), de L'Île-Perrot (51), de Saint-Eustache (51) et de Sainte-Catherine (50).

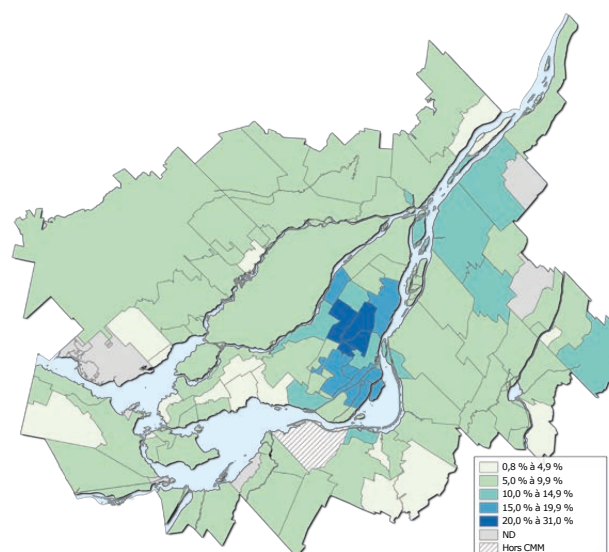
De façon générale, ce sont dans les quartiers centraux de l'île de Montréal où les indices *Walk Score* sont relativement élevés que la part modale des déplacements à pied est la plus élevée dans la région (cartes 13 et 14).

CARTE 13. Indice *Walk Score* des municipalités du Grand Montréal et des arrondissements de Montréal, 2016



Source : Walk Score®, février 2016. Traitement : CMM, 2016.

CARTE 14. Proportion des déplacements à pied dans les municipalités du Grand Montréal et des arrondissements de Montréal (tous motifs), 24 h, 2013



Origine	Déplacements à pied			
	2008	2013	Variation (%)	Part modale 2013
Agglomération de Montréal	621 274	665 239	7,1	14,5%
Agglomération de Longueuil	66 396	63 822	-3,9	7,4%
Laval	41 813	45 487	8,8	5,7%
Couronne Nord	69 593	65 490	-5,9	6,5%
Couronne Sud	58 922	60 044	1,9	7,3%
Total	857 998	900 082	4,9	11,1%

Source : Enquêtes Origine-Destination 2008 et 2013 (version v13_2a_05jan2015). Traitement : CMM, 2016.

MONTRÉAL, 2^e MÉTROPOLÉ CYCLABLE EN AMÉRIQUE DU NORD

Selon le dernier classement réalisé par la firme danoise Copenhagenize Design Company, Montréal fait partie des 20 villes les plus cyclables parmi un échantillon de 122 métropoles mondiales de plus de 600 000 habitants. Ce classement se base sur 13 paramètres dont l'étendue des infrastructures cyclables, la part modale du vélo, le sentiment de sécurité des cyclistes, l'acceptation sociale et la présence d'un programme de vélos en libre-service.

À l'échelle de l'Amérique du Nord, la ville de Montréal arrive au 2^e rang des métropoles les plus cyclables, après la ville de Minneapolis. À noter que la ville de Montréal offre un réseau cyclable de plus de 730 kilomètres, un système de vélos en libre-service composé de 460 stations et 5 200 BIXI ainsi qu'un réseau de stationnements pour vélos.

Alors que les villes européennes dominent toujours ce palmarès, plusieurs villes nord-américaines sont en hausse dans ce classement. C'est le cas de Minneapolis, mais également de New York, de San Francisco, de Portland et de Washington D.C., qui se trouvent maintenant dans le top 30 mondial des villes cyclables, de même que Chicago et Philadelphie, qui apparaissent dans le top 40.

TABLEAU 9. Copenhagenize Index, 2013 et 2015

	Rang 2015	Rang 2013	Villes
	1	2	Copenhague
	2	1	Amsterdam
	3	3	Utrecht
	4	-	Strasbourg
	5	8	Eindhoven
	6	9	Malmö
	7	6	Nantes
	8	5	Bordeaux
	9	7	Antwerp
	10	4	Seville
	11	17	Barcelona
	12	10	Berlin
	13	-	Ljubljana
	14	-	Buenos Aires
	15	11	Dublin
	16	-	Vienna
	17	19	Paris
	18	-	Minneapolis
	19	20	Hamburg
	20	14	Montréal
			Villes d'Amérique du Nord
Top 30			New York
			San Francisco
			Portland
			Washington D.C
			Villes d'Amérique du Nord
Top 40			Chicago
			Philadelphie

Source : Copenhagenize Index 2013 et 2015. Traitement : CMM, 2016.

6^e RANG POUR LA PART MODALE DU VÉLO POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

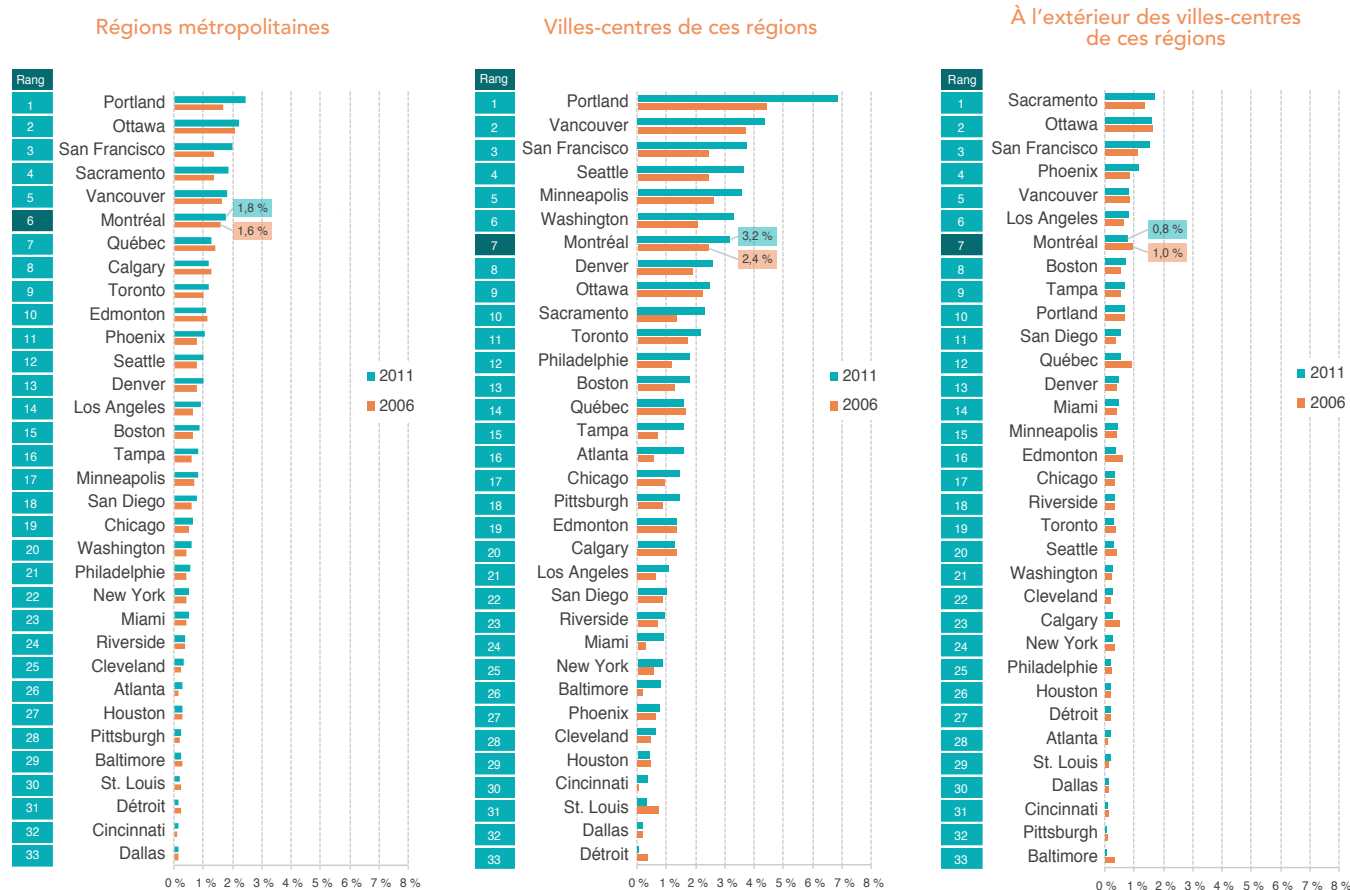
En 2011, dans le Grand Montréal, 1,8 % des navetteurs utilisaient le vélo comme principal mode de transport pour se rendre au travail. Cette statistique place le Grand Montréal au 6^e rang des régions nord-américaines où l'utilisation du vélo pour les déplacements au travail est la plus importante.

Entre 2006 et 2011, on constate une augmentation de la proportion des navetteurs utilisant principalement le vélo dans la très grande majorité des régions métropolitaines nord-américaines. À l'échelle intramétropolitaine toutefois, c'est dans les villes-centres que l'on observe généralement ces augmentations. Celle-ci n'est probablement pas étrangère au développement, depuis 2007, de nombreux systèmes de vélo en libre-service partout

en Amérique du Nord et en particulier au cœur des quartiers centraux³⁵. Hors des villes-centres, toutefois, l'utilisation du vélo comme mode de transport pour les déplacements domicile-travail est souvent en décroissance. C'est notamment le cas dans le Grand Montréal, où, entre 2006 et 2011, la part de l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail est passée de 2,4 à 3,2 % dans la ville de Montréal, alors qu'elle est passée de 1 % à 0,8 % à l'extérieur de celle-ci.

³⁵ Pour plus de détails sur l'implantation des systèmes de vélo en libre-service en Amérique du Nord, on peut consulter MINETA TRANSPORTATION INSTITUTE (2014). « Public Bikes in North America During a Period of Rapid Expansion : Understanding Business Models, Industry Trends and User Impacts ». <http://transweb.sjsu.edu/PDFs/research/1131-public-bikesharing-business-models-trends-impacts.pdf>.

FIGURE 93. Part des navetteurs utilisant le vélo comme principal mode de transport pour se rendre au travail, 2006 et 2011



Note : Pour les régions canadiennes, les données couvrent spécifiquement la semaine du 1^{er} au 7 mai 2011.

Sources : Statistique Canada, Recensement de la population 2006 et ENM 2011; US Census Bureau, ACS 2006 et 2011. Traitement : CMM, 2016.

DES DÉPLACEMENTS À VÉLO EN FORTE HAUSSE AU CENTRE DE LA RÉGION

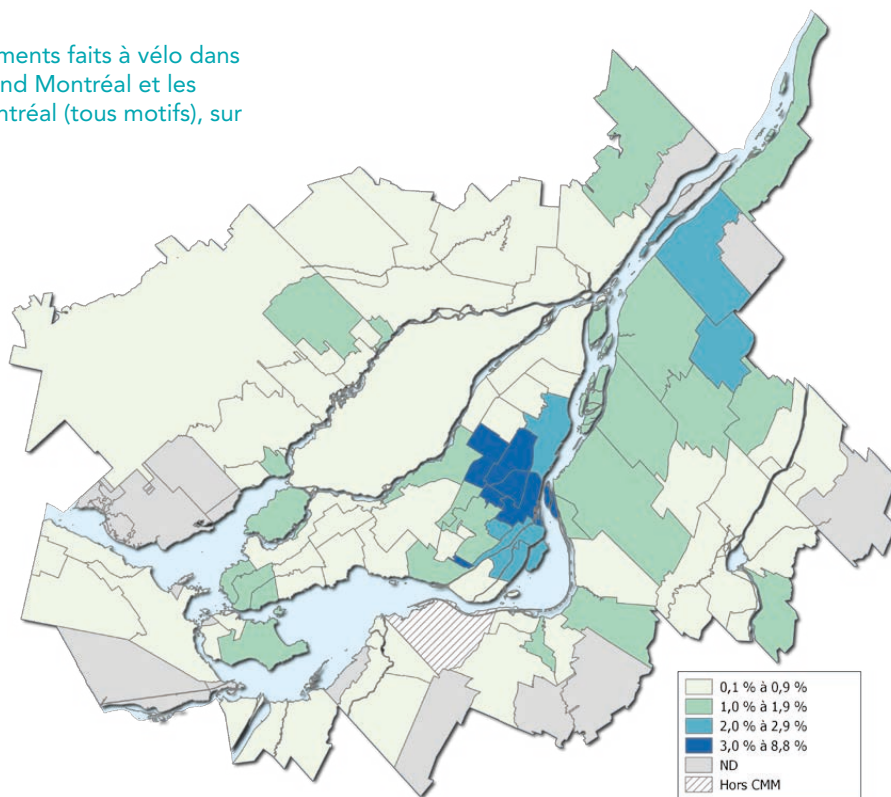
La carte 15 présente des données provenant de la dernière Enquête Origine-Destination et illustre la proportion de l'ensemble des déplacements (travail, études, achats, loisirs) réalisés à vélo à l'échelle des municipalités du Grand Montréal et des arrondissements de la ville de Montréal.

On y constate que la grande majorité des territoires présentant des parts modales vélo de plus de 2 % sont situés au centre de l'île de Montréal. Cinq arrondissements et une municipalité de l'agglomération de Montréal se démarquent par des parts modales vélo supérieures à 3 %, soit Le

Plateau-Mont-Royal (8,8 %), Rosemont–La Petite-Patrie (5,4 %), Outremont (3,9 %), Montréal-Ouest (3,9 %), Ville-Marie (3,5 %) et Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension (3,4 %).

Entre 2008 et 2013, à l'échelle des cinq secteurs géographiques du Grand Montréal, le nombre de déplacements à vélo (tous motifs) a augmenté de 53,3 % dans l'agglomération de Montréal, 16,5 % à Laval et 3,3 % dans l'agglomération de Longueuil. Dans les deux couronnes, toutefois, le nombre de déplacements à vélo a diminué de 25,1 % dans la couronne Sud et de 16,1% dans la couronne Nord.

CARTE 15. Proportion des déplacements faits à vélo dans les municipalités du Grand Montréal et les arrondissements de Montréal (tous motifs), sur 24h, 2013



Origine	Déplacements vélo, tous motifs, 24h			Part modale	
	2008	2013	Variation (%)	2008	2013
Agglomération de Montréal	75 675	116 001	53,3	1,8%	2,5%
Agglomération de Longueuil	9 537	9 852	3,3	1,2%	1,1%
Laval	3 714	4 327	16,5	0,5%	0,5%
Couronne Nord	8 501	7 136	-16,1	1,0%	0,7%
Couronne Sud	8 648	6 476	-25,1	1,2%	0,8%
Total	106 076	143 791	35,6	1,5%	1,8%

6.3 Transport des marchandises

2^e PORT EN IMPORTANCE DANS LE NORD-EST DU CONTINENT

Le Grand Montréal bénéficie d'une localisation géographique et d'infrastructures de transport qui en font une plaque tournante du transport des marchandises dans le nord-est de l'Amérique du Nord. La région regroupe plusieurs infrastructures intermodales permettant de faire l'interface entre les différents types de transport de marchandises, qu'ils soient maritime, ferroviaire, routier ou aérien.

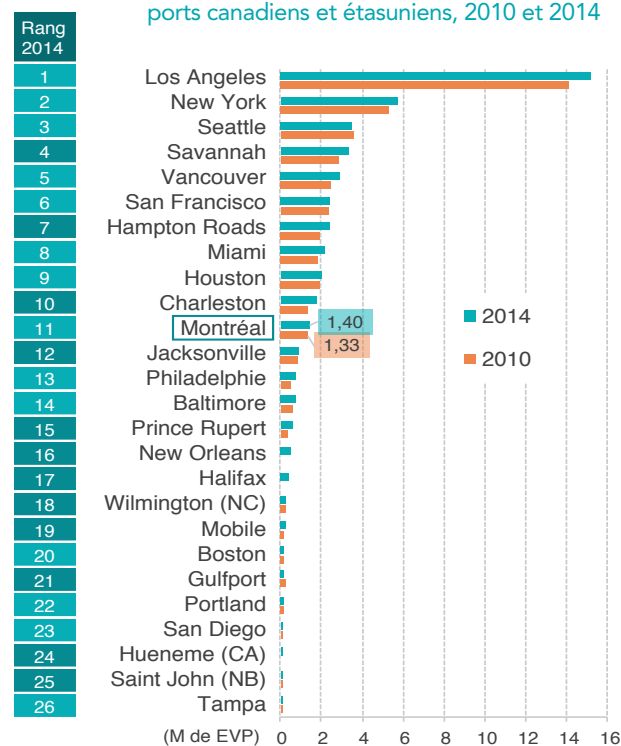
Le port, avec sa situation géographique stratégique à l'intérieur même du continent et l'intermodalité de ses installations, est l'une des principales portes d'entrée en Amérique du Nord pour les marchandises en provenance d'Europe. En ce qui concerne le trafic par conteneur, le port de Montréal est le deuxième en importance dans le nord-est du continent après celui de New York-New Jersey. En 2015, 1,45 million de conteneurs équivalent vingt pieds (EVP), ont transité par le port de Montréal (+15,3 % depuis 2005), pour un total de 13,1 millions de tonnes métriques de marchandises (+17,6 % depuis 2005). À cela s'ajoutent 18,9 tonnes métriques de marchandises en vrac ou non conteneurisées (+36,6 % depuis 2005)³⁶.

Parmi les principaux produits qui transitent par le port de Montréal, on retrouve les produits pétroliers (essence à moteur, mazout, pétrole brut, huile diesel), les grains et céréales, les produits alimentaires, le minerai de fer, les produits forestiers et un ensemble d'autres marchandises conteneurisées.

Le port possède un système ferroviaire interne lui permettant d'acheminer la marchandise aux deux réseaux ferroviaires qui desservent la région, soit le *Canadien National* et le *Canadien Pacifique*, ainsi qu'une route privée à l'intérieur de l'espace portuaire assurant la desserte des terminaux et la jonction avec le réseau routier.

³⁶Source : Port de Montréal

FIGURE 94. Trafic conteneurisé, en millions de conteneurs équivalent vingt pieds (EVP), dans les principaux ports canadiens et étasuniens, 2010 et 2014

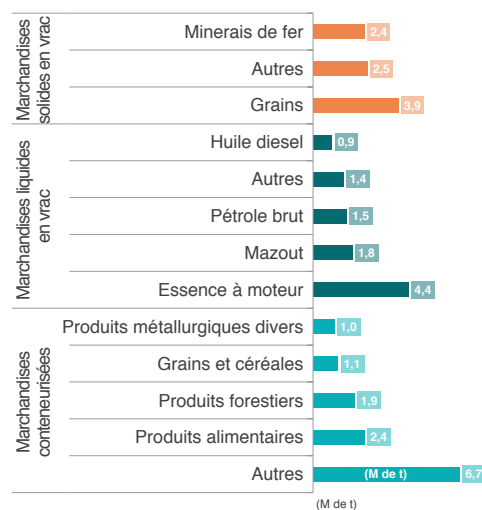


■ = Régions métropolitaines de moins de 2 M d'habitants

Note : Ce classement prend en compte l'ensemble des ports à conteneurs au sein d'une même région métropolitaine.

Source : American Association of Port Authority. *North American Port Container Traffic*. Traitement : CMM, 2016.

FIGURE 95. Principales marchandises conteneurisées ou en vrac transigeant par le port de Montréal, en millions de tonnes métriques, 2015

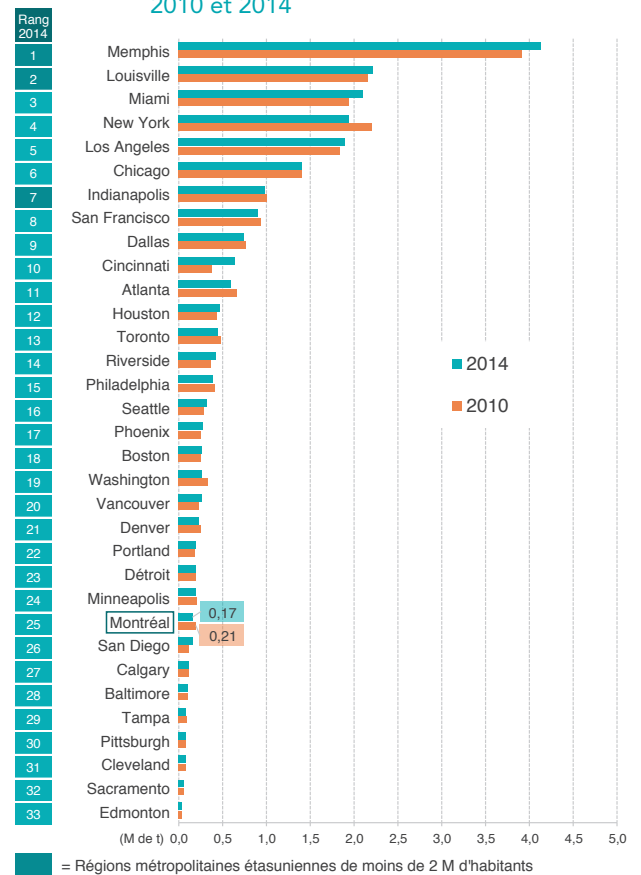


Source : Port de Montréal, 2015. Traitement : CMM, 2016.

La région regroupe également d'autres centres intermodaux de transport importants qui favorisent la livraison des marchandises, notamment en direction du sud de l'Ontario et du Midwest américain, en direction des régions de Boston et de New York ainsi que vers les provinces maritimes. Ces installations sont notamment les terminaux intermodaux de Côte-Saint-Luc et de Taschereau et les zones de fret de l'aéroport international Montréal-Trudeau et de l'aéroport international Montréal-Mirabel.

Le réseau autoroutier est également un élément central de l'intermodalité dans le Grand Montréal. Celui-ci se déploie sur presque 1 600 kilomètres. Les flux de camions lourds générés par la région de Montréal se concentrent surtout dans l'axe Québec-Toronto avec une densité plus élevée entre Drummondville et Cornwall. Les déplacements de biens manufacturés divers, de produits alimentaires et de produits forestiers comptent pour environ 42 % des déplacements qui ont pour origine ou destination la région de Montréal contre un tiers pour les déplacements effectués à vide³⁷.

FIGURE 96. Marchandises chargées et déchargées, en millions de tonnes métriques, dans les principaux aéroports canadiens et étasuniens, 2010 et 2014



Note : Ce classement prend en compte l'ensemble des aéroports internationaux au sein d'une même région métropolitaine.

Sources : The Airports Council International - North America (ACI-NA) et sites Internet associés aux aéroports de moindre importance. Traitement : CMM, 2016.

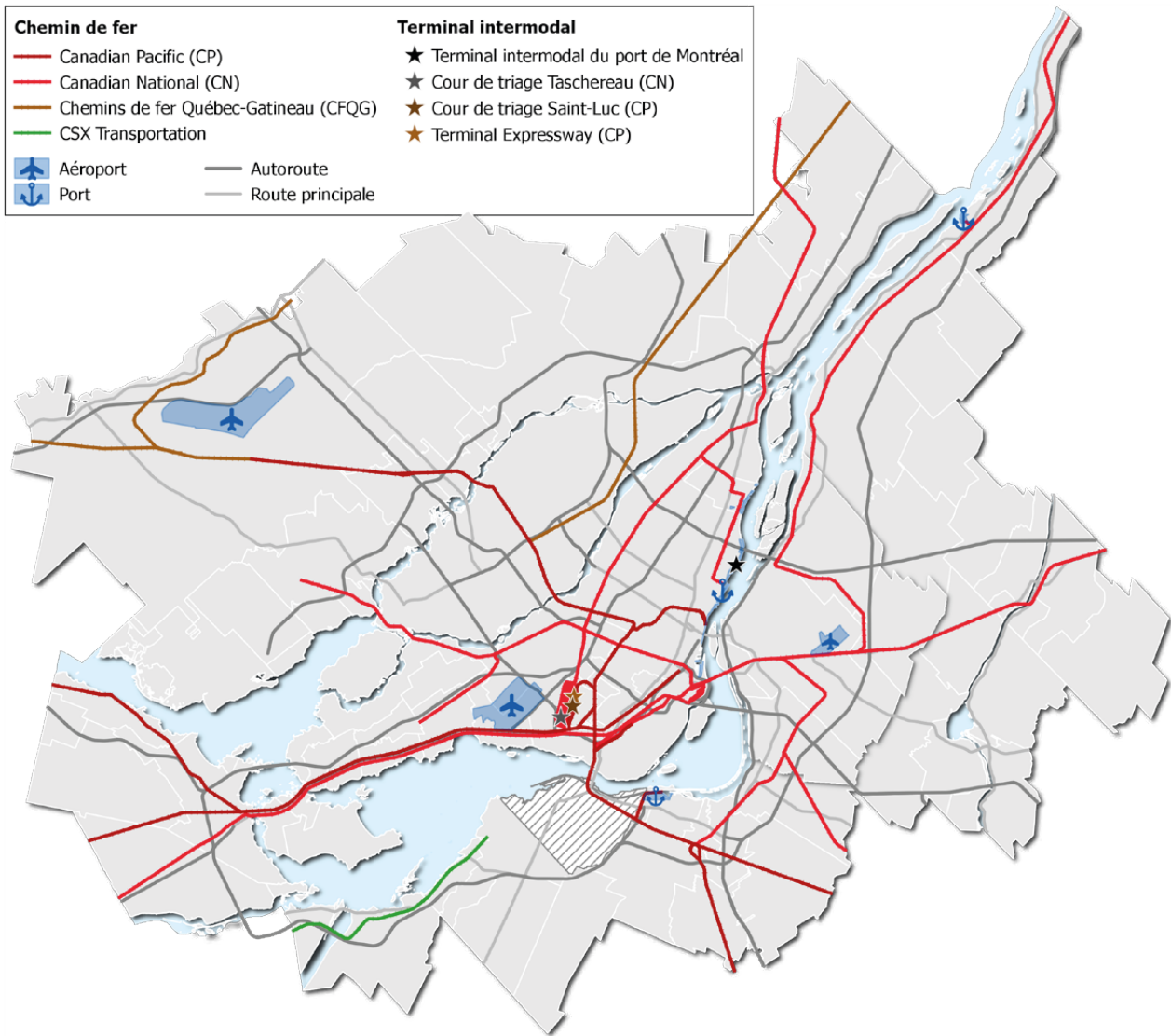
CARTE 16. Flux du camionnage interurbain participant au marché du territoire de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal, semaine d'automne de 2006-2007



Source : CPCS (2013). *Étude multimodale du transport des marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable*.

³⁷ Pour plus de détails sur le transport des marchandises dans le Grand Montréal, vous pouvez notamment consulter : CPCS (2013). « Étude multimodale du transport des marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable ». Bloc 3, volume 4 : <http://www.cargo-montreal.ca/wp-content/uploads/2015/08/Bloc-3-Volume-4.pdf>.

CARTE 17. Principales infrastructures liées au transport des marchandises, Grand Montréal, 2016



Source : CMM, 2016.

7.



ENVIRONNEMENT



7.1	Couvert boisé.....	118
7.2	Espaces bleus.....	122
7.3	Aires protégées.....	124
7.4	Qualité de l'air.....	127
7.5	Gestion des matières résiduelles.....	131

7.1 Couvert boisé

UN COUVERT BOISÉ LIMITÉ COMPARATIVEMENT AUX AUTRES GRANDES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES NORD-AMÉRICAINES

La présence d'arbres et de boisés dans les villes et les grandes régions métropolitaines engendre des bénéfices importants sur un ensemble de dimensions, que l'on pense à leurs impacts positifs sur la qualité de l'air, sur la gestion des eaux pluviales, sur le maintien de la biodiversité et, grâce à l'ombre qu'ils procurent, sur les économies d'électricité et la réduction des îlots de chaleur.

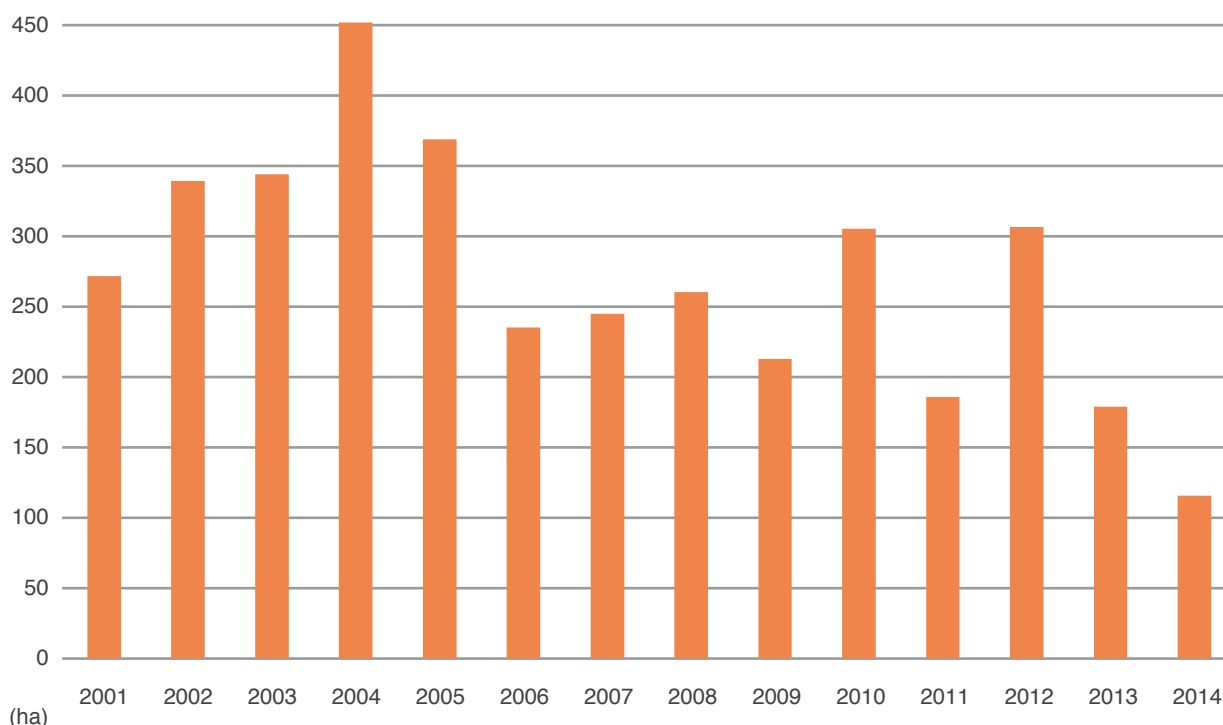
Des données récentes diffusées par le *Global Forest Watch* et compilées pour la CMM à l'échelle des régions métropolitaines nord-américaines par le *World Resources Institute* indiquent que le couvert boisé s'étendait, en 2014, sur une

superficie de 88 325 hectares, soit environ 23 % de la superficie terrestre totale du Grand Montréal³⁸.

Ces données montrent également que la région a connu une perte de son couvert boisé de 3 819 hectares entre 2001 et 2014, contre une augmentation (succession végétale et reboisement) de 221 hectares pour la période 2001-2012.

³⁸ Les données du couvert boisé diffusées par le *Global Forest Watch* ont été recueillies grâce à des images Landsat, couvrant la période 2000 à 2014 à une résolution de 30 mètres par pixel. Chaque pixel est considéré boisé si plus de 30 % de celui-ci est couvert par des arbres de cinq mètres de hauteur et plus. La méthodologie employée ici est différente de celle utilisée par la CMM pour la période 2009, qui visait à identifier uniquement les boisés de 0,5 hectare et plus. Ceux-ci couvraient 19,2 % du territoire terrestre du Grand Montréal.

FIGURE 97. Perte de couvert boisé dans le Grand Montréal, 2001-2014



Perte de couvert boisé (2001-2014) : **3 819 ha**

Gain de couvert boisé (2001-2012) : **221 ha**

Note: En raison de variations entre la méthodologie utilisée pour calculer les pertes et celle utilisée pour calculer les gains de couvert boisé, la perte «net» ne peut être calculée en soustrayant le gains des pertes de couvert boisé.

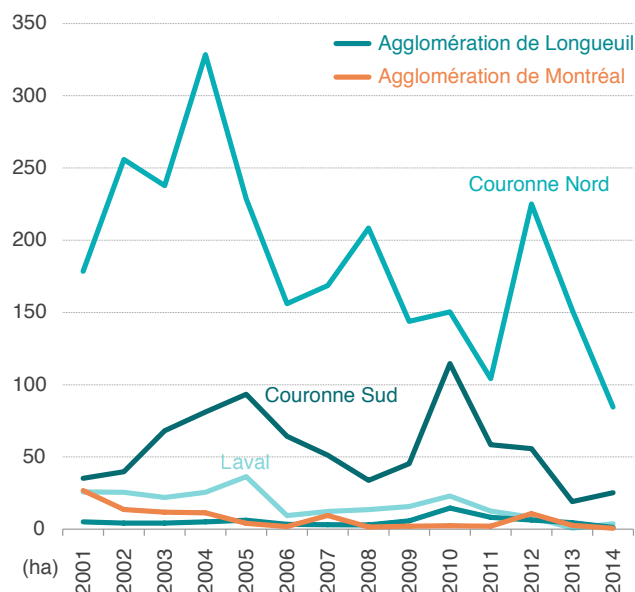
Source : Hansen/UMD/Google/USGS/NASA. Compilation spéciale réalisée par le World Resources Institute. Traitement : CMM, 2016.

À l'échelle des cinq secteurs géographiques du Grand Montréal, le couvert boisé est réparti comme suit : 45,1 % dans la couronne Nord, 36,5 % dans la couronne Sud, 6,7 % dans les agglomérations de Montréal et de Longueuil respectivement, et 5,1 % à Laval.

Les pertes de superficie boisée entre 2001 et 2014 ont été particulièrement importantes dans la couronne Nord, où 68,7 % des pertes du Grand Montréal ont été enregistrées. Ce secteur est aussi, après l'agglomération de Montréal, celui qui a connu la plus forte croissance démographique au cours de cette période, en accueillant 26 % de la croissance de la population de la région.

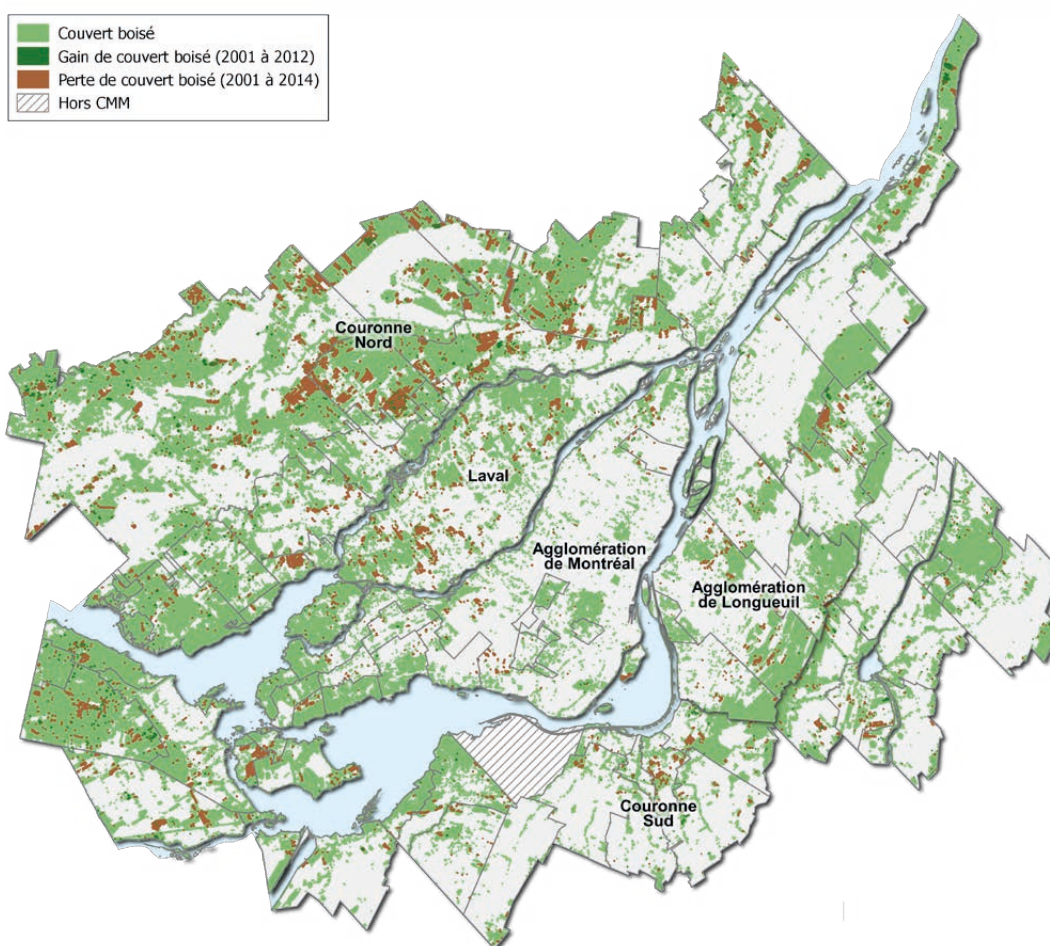
La couronne Sud a cumulé 20,6 % des pertes, contre 6,1 % pour Laval, 2,7 % pour l'agglomération de Montréal et 2 % pour l'agglomération de Longueuil.

FIGURE 98. Perte de couvert boisé (ha) entre 2001 et 2014, cinq secteurs géographiques du Grand Montréal



Source : Hansen/UMD/Google/USGS/NASA. Compilation spéciale réalisée par le World Resources Institute. Traitement : CMM, 2016.

CARTE 18. Évolution du couvert boisé du Grand Montréal, 2001-2014



Source : Hansen/UMD/Google/USGS/NASA. Compilation spéciale réalisée par le World Resources Institute. Carte réalisée par la CMM, 2016.

14^e RANG DES RÉGIONS AYANT PERDU LA PLUS FORTE PROPORTION DE COUVERT BOISÉ DEPUIS LE DÉBUT DES ANNÉES 2000

Avec 23,2 % de son territoire en couvert boisé, le Grand Montréal se classe au 24^e rang des régions métropolitaines nord-américaines avec la plus forte proportion de couvert boisé.

Alors que les zones périurbaines de régions telles que Seattle, Boston, Québec, Portland ou New York, sont principalement boisées, la zone périurbaine du Grand Montréal est, en raison de la qualité de ses sols, consacrée en forte proportion à l'agriculture (voir p. 74). Cette caractéristique de la région explique en grande partie la faible couverture boisée du Grand Montréal en comparaison à la majorité des autres régions métropolitaines nord-américaines.

Plusieurs autres régions avec d'importantes superficies de terres en culture présentent également de plus faibles proportions de couvert

boisé. C'est notamment le cas des régions de Minneapolis, d'Edmonton, de Calgary et de Chicago, où la part du territoire terrestre en couvert boisé est, comme dans le Grand Montréal, sous la barre des 25 %.

Au cours des années 2000, le développement urbain a eu un impact sur le couvert boisé de l'ensemble des régions métropolitaines nord-américaines et le Grand Montréal n'y fait pas exception. Le Grand Montréal a perdu 4,1 % de son couvert boisé entre 2001 et 2014, ce qui en fait la 14^e région ayant perdu la plus forte proportion de couvert boisé depuis le début des années 2000. Comparativement aux pertes, les gains en superficie boisée ont été relativement limités (0,2 % entre 2001 et 2012).

FIGURE 99. Part du territoire terrestre en couvert boisé, régions métropolitaines, 2014

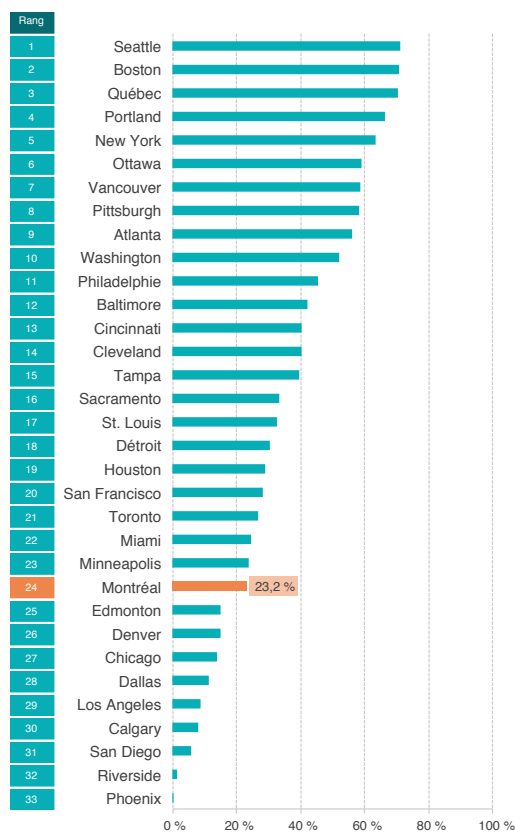
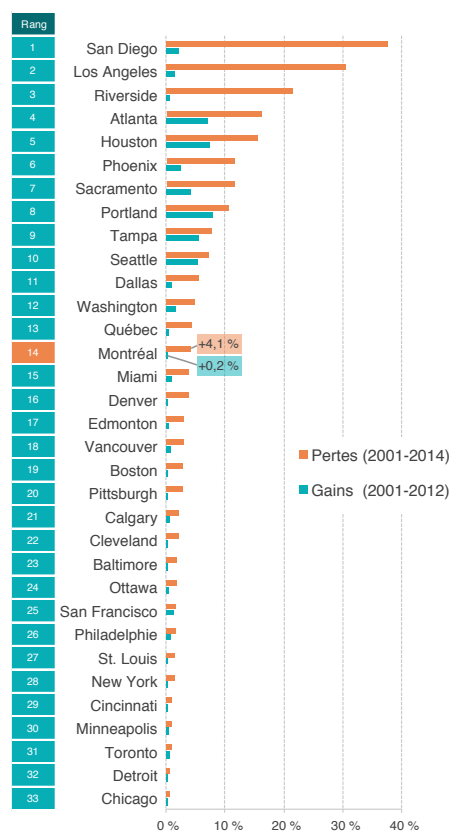


FIGURE 100. Variation du couvert boisé (%), régions métropolitaines, 2001-2014



ENCADRÉ 7

**STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE DE LUTTE CONTRE L'AGRILE DU FRÊNE 2014-2024
ET PLAN MÉTROPOLITAIN DE REBOISEMENT**

La Stratégie métropolitaine de lutte contre l'agrile du frêne 2014-2024, adoptée le 18 septembre 2014 par la CMM, est issue de la volonté des municipalités du Grand Montréal. La Stratégie vise à assurer une coordination métropolitaine, en complémentarité avec les actions des municipalités.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la Stratégie sont :

- de mettre en œuvre une action d'envergure métropolitaine pour ralentir la progression de l'agrile du frêne et gérer les impacts de l'infestation;
- d'améliorer la résilience de la forêt urbaine pour faire face à d'autres épidémies et catastrophes.

Une des principales mesures prévues par la stratégie est l'adoption, par toutes les municipalités du Grand Montréal, d'un plan d'action local contre l'agrile du frêne. Les travaux de la Stratégie portent notamment sur la sensibilisation, la mobilisation et l'accompagnement des municipalités.

L'agrile du frêne provoque la mort de nombreux frênes. Alors que nombre de municipalités de la Communauté cherchent à augmenter le couvert arboré de leur territoire, le passage de l'infestation réduit la présence des arbres en milieu urbain.

L'axe 2 de la Stratégie métropolitaine de lutte contre l'agrile du frêne prévoit l'élaboration d'un Plan métropolitain de reboisement. Ce plan répond au deuxième objectif de la Stratégie qui est d'améliorer la résilience de la forêt urbaine pour faire face à d'autres épidémies et catastrophes. Le plan s'inscrit dans une toile de fond qui dépasse la seule problématique de l'impact du passage de l'agrile du frêne sur le territoire métropolitain. Le Plan métropolitain de reboisement doit viser à la fois l'atténuation de la perte de frênes qu'occasionne le passage de l'agrile sur le territoire de du Grand Montréal et la contribution à l'objectif du PMAD de hausser à 30 % le couvert forestier du Grand Montréal.

Le plan de reboisement en préparation comprendra des mesures et du financement pour pallier et atténuer la perte des frênes, consolider les milieux naturels d'intérêt et contribuer à leur connectivité.

Stratégie métropolitaine de lutte contre l'agrile du frêne 2014-2024 :
http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20140918_agrileFreneFaitsSaillantsStrategie.pdf

7.2 Espaces bleus

12 % DU TERRITOIRE TOTAL EN ZONE AQUATIQUE

Un réseau hydrographique métropolitain s'étirant sur plus de 1 800 kilomètres de berges, composé de plusieurs plans d'eau et de plusieurs îles, distingue le Grand Montréal des autres régions métropolitaines nord-américaines. Le cœur de la région est situé dans un immense archipel composé de l'île de Montréal et de l'île Jésus, les deux plus grandes îles de la région, de quelques îles de taille moyenne telles que l'île Perrot, l'île des Sœurs, l'île Bizard et l'île Charron, ainsi qu'une myriade d'îles de petite superficie situées sur le fleuve Saint-Laurent, la rivière des Prairies et la rivière des Mille-Îles. Parmi les autres importants cours d'eau de la région, on retrouve les rivières Richelieu, Des Outaouais, Châteauguay et L'Assomption.

Au total, les plans d'eau occupent 12 % de la superficie totale du Grand Montréal. Si l'on exclut les régions métropolitaines côtières dont les limites territoriales empiètent sur les océans et les Grands Lacs, le Grand Montréal figure comme la région métropolitaine d'Amérique du Nord présentant la plus importante proportion de surface aquatique.

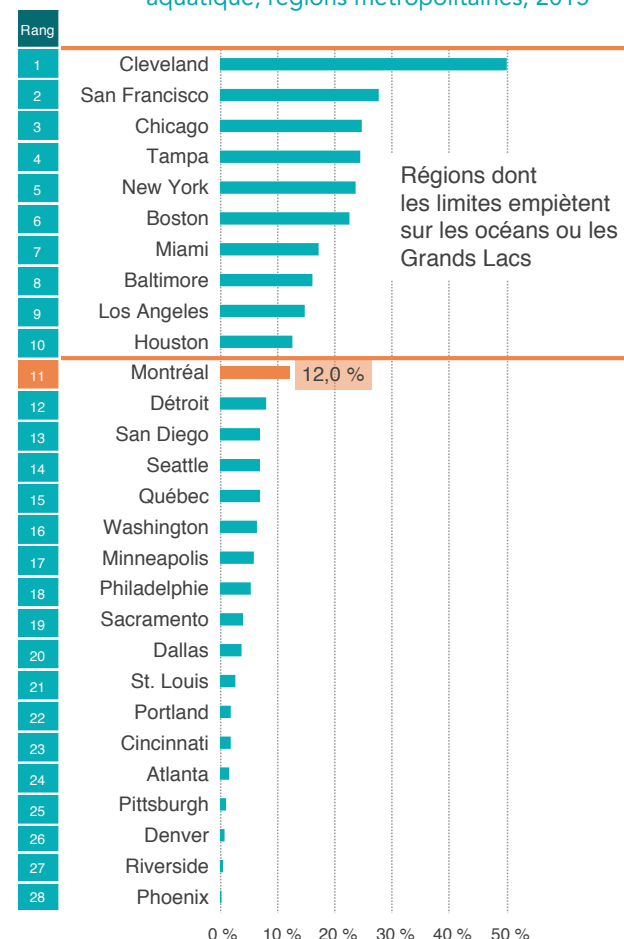
En ce qui concerne la qualité de l'eau en rive pour les activités de contact direct avec l'eau telle que la baignade, l'agglomération de Montréal et Laval disposent de programmes de suivi qui permettent de déterminer les secteurs propices pour ce type d'activités³⁹.

En 2014, au cours des 20 semaines d'été durant lesquelles s'échelonne le programme sur les rives de l'île de Montréal, 61 % des sites d'échantillonnage (soit 59 des 86 sites) se sont avérés propices aux activités de contact direct avec l'eau (figure 102). La saison 2014 se compare ainsi à la moyenne observée pour la période 1999-2014, qui est de 60 %. L'ensemble des sites situés autour de l'île Bizard se

sont montrés propices à la baignade, contre 79 % de ceux du bassin de La Prairie, 64 % de ceux du lac Saint-Louis, 53 % de ceux du fleuve Saint-Laurent et 47 % de ceux de la rivière des Prairies (figure 102).

À Laval (figure 102), au cours des 9 semaines d'été durant lesquelles s'échelonne le programme d'échantillonnage, 19 % des sites situés sur les rives de la rivière des Mille-Îles (soit 3 des 16 sites) ont été propices aux activités de contact direct avec l'eau. Sur les rives lavalloises de la rivière des Prairies, cette proportion a été de 50 % (soit 8 des 16 sites).

FIGURE 101. Proportion du territoire en superficie aquatique, régions métropolitaines, 2015

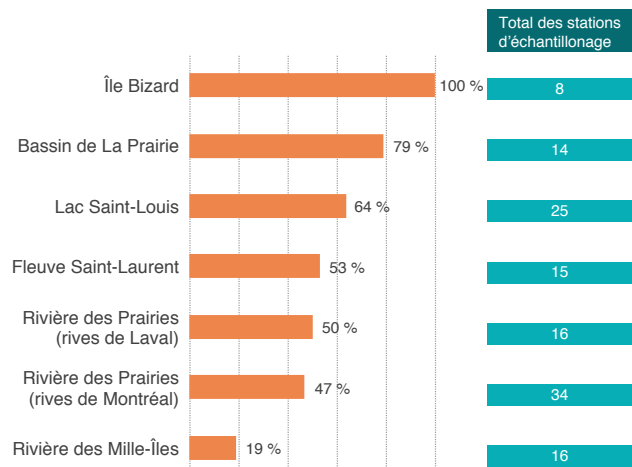


Note : Les données ne sont pas disponibles pour les régions métropolitaines canadiennes autres que Montréal et Québec (CMQ).

Sources : CMM, CMQ, MAMOT, US Census, TIGERweb Nation-Based Data Files. Traitement : CMM, 2016.

³⁹ À la Ville de Montréal, ce suivi est réalisé par le Réseau de suivi du milieu aquatique (RSMA). À Laval, la campagne d'échantillonnage d'eau des rives ceinturant l'île Jésus est réalisée par la Ville de Laval, en partenariat avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDEELCC) et l'organisme Éco-Nature.

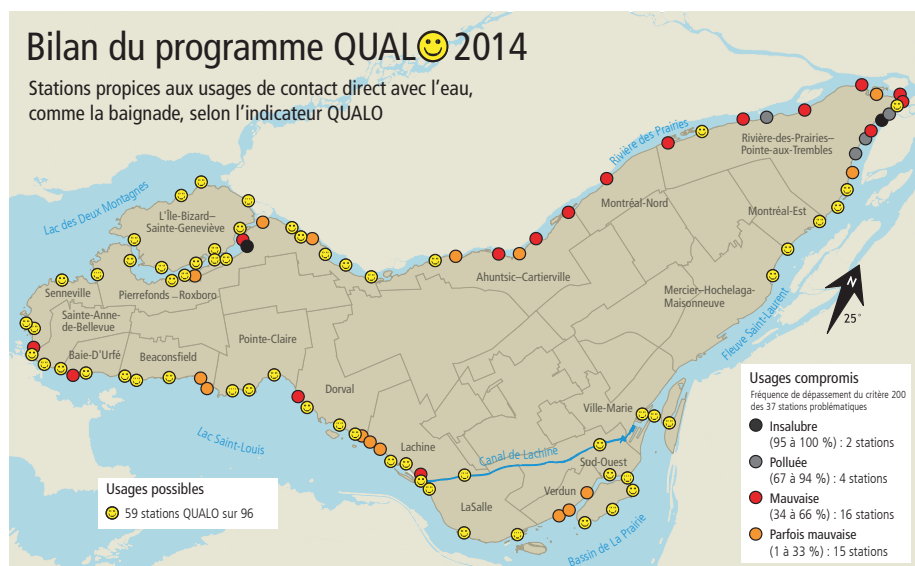
FIGURE 102. Proportion des stations d'échantillonnage des villes de Montréal et de Laval où l'eau est propice aux activités de contact direct avec l'eau, principaux plans d'eau, 2014 (Montréal) - 2015 (Laval)



Note : Les résultats pour les stations de la rivière des Mille-Îles et de la rivière des Prairies, à Laval, ont été calculés à partir des données de la *Campagne d'échantillonnage en rive 2015* fournies par la ville de Laval, en appliquant le critère du MDDELCC sur qualité des eaux de baignade. C'est ce même critère qui est utilisé par le programme QUALO du RSMA qui couvre les rives de l'agglomération de Montréal.

Sources : Ville de Montréal, *Portrait 2014 de la qualité des plans d'eau à Montréal*, Ville de Laval, *Campagne d'échantillonnage en rive 2015*. Traitement : CMM, 2016.

CARTE 19. Qualité de l'eau à des fins d'activités de contact direct avec l'eau sur les rives de l'agglomération de Montréal, 2014



CRITÈRE DE QUALITÉ DE L'EAU DU MDDELCC POUR LA PROTECTION DES ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES ET DE L'ESTHÉTIQUE

Le critère de qualité des eaux de baignade applicable actuellement au Québec est le suivant (MDDELCC, 2013) : La moyenne géométrique d'un minimum de six échantillons prélevés lors d'un même échantillonnage ne doit pas dépasser 200 coliformes fécaux (UFC), avec un maximum de 10 % des échantillons supérieurs à 400 UFC/100 ml. Lorsque moins de dix échantillons sont prélevés, pas plus d'un échantillon ne doit excéder 400 UFC/100 ml.

C'est ce même critère qui est utilisé par le programme QUALO du RSMA qui couvre les rives de l'agglomération de Montréal.

Pour plus de détails sur les critères de qualité des eaux de baignade applicables, au Québec, au Canada et ailleurs dans le monde, voir : MDDELCC (2010). « La gestion des eaux de baignade, Un monde de différences! » : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/recreative/VECTEUR-mai2010-DBrouillette.pdf>

7.3 Aires protégées

9^e RÉGION PRÉSENTANT LA PLUS IMPORTANTE PROPORTION DE SON TERRITOIRE EN AIRES PROTÉGÉES

Selon les plus récentes données diffusées par le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) en partenariat avec l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), les aires protégées couvrent environ 15,4 % de la superficie des terres et des eaux intérieures de la planète et 3,4 % de la superficie mondiale des océans. Elles stockent 15 % du carbone terrestre mondial et contribuent notamment à diminuer la déforestation, à réduire la destruction des habitats et la disparition d'espèces, et peuvent fournir des espaces de contact privilégié avec les milieux naturels⁴⁰.

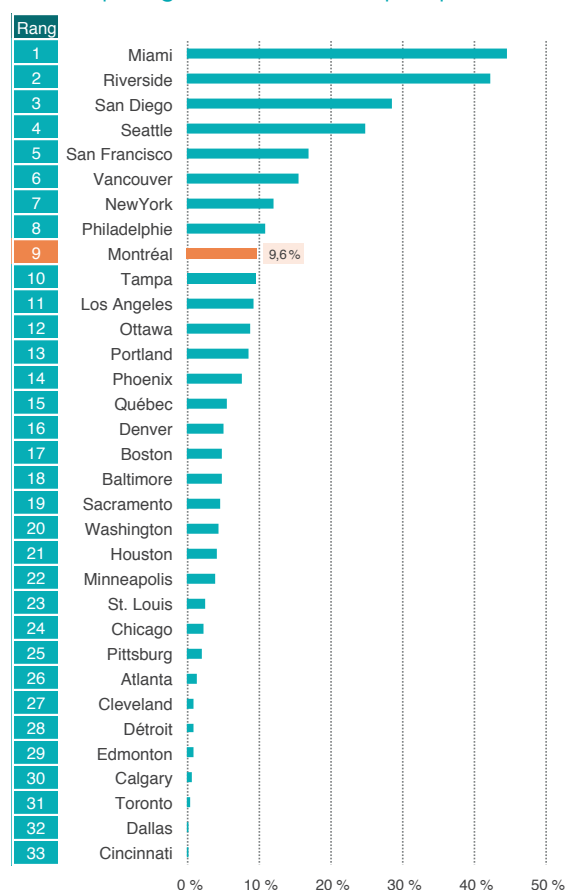
L'UICN, qui définit l'aire protégée comme « un territoire, en milieu terrestre ou marin, géographiquement délimité, dont l'encadrement juridique et l'administration visent spécifiquement à assurer la protection et le maintien de la diversité biologique et des ressources naturelles et culturelles associées », a élaboré un système reconnu mondialement de critères permettant l'identification et la classification des aires protégées.

À l'échelle des régions métropolitaines nord-américaines, où une part souvent importante du territoire est urbanisée ou consacrée à des activités agricoles, la proportion du territoire en aires protégées reconnue par l'UICN est généralement limitée et dépasse rarement les 10 %.

C'est ce que démontre l'analyse des données géoréférencées de la *World Database on Protected Areas*, projet commun entre le PNUE et l'UICN, qui constitue la base de données utilisée pour le suivi des objectifs internationaux en matière d'aires protégées⁴¹.

Le Grand Montréal se classe au 9^e rang des régions métropolitaines nord-américaines quant à la proportion de son territoire en aires protégées (9,6 %). Parmi les régions avec les plus fortes proportions de territoire en aires protégées, on retrouve la région de Miami, dont près de la moitié du territoire est situé dans les aires protégées de la zone des Everglades, les régions de Riverside et de San Diego, dont les superficies protégées sont situées principalement en milieux désertiques, ou Seattle, dont les superficies protégées sont situées principalement dans les montagnes Rocheuses.

FIGURE 103. Proportion du territoire métropolitain en aires protégées (terrestres et aquatiques)*, 2014



*Ne comprend pas les aires marines protégées, soit les aires protégées situées en mer. Dans le cas des régions métropolitaines côtières, la superficie des aires protégées terrestres et en eau intérieure a été reportée sur la superficie totale hors océans ou hors Grand Lacs. Aucune aire protégée n'a été répertoriée sur les portions métropolitaines situées dans les Grands Lacs.

Sources : CMM à partir de la *World Database on Protected Areas* (UNEP/IUCN); MDDELCC, *Registre des aires protégées*. Traitement : CMM, 2016.

⁴⁰ Pour plus de détails sur la question, voir PNUE (2014). « Protected Planet, Report 2014 ». http://wdpa.s3.amazonaws.com/WPC2014/protected_planet_report.pdf

⁴¹ L'objectif 11 du Plan stratégique pour la diversité biologique 2011-2020 (Objectifs d'Aichi) vise à ce que « D'ici à 2020, au moins 17 % des zones terrestres et d'eaux intérieures et 10 % des zones marines et côtières, y compris les zones qui sont particulièrement importantes pour la diversité biologique et les services fournis par les écosystèmes, sont conservées au moyen de réseaux écologiquement représentatifs et bien reliés d'aires protégées gérées efficacement et équitablement et d'autres mesures de conservation effectives par zone, et intégrées dans l'ensemble du paysage terrestre et marin. ». La cible de 17 % de protection des zones terrestres et d'eaux intérieures a été reprise comme objectif de protection du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de la CMM.

9,6 % DU TERRITOIRE TOTAL DU GRAND MONTRÉAL EN AIRES PROTÉGÉES

Au Québec, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) a le devoir, de par la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*, de tenir un registre des aires protégées et de procéder à sa mise à jour. Pour ce faire, il doit tenir compte des catégories reconnues de l'UICN. Les aires protégées du Grand Montréal enregistrées au registre comprennent notamment trois parcs nationaux du Québec (le parc national d'Oka, le parc national des Îles-de-Boucherville et le parc national du Mont-Saint-Bruno), plusieurs réserves naturelles, des refuges fauniques, des milieux naturels de conservation volontaire et près d'une dizaine d'autres désignations d'aires protégées.

En 2014, les aires protégées du Grand Montréal couvraient 41 956 hectares, soit 9,6 % de la superficie totale (aquatique et terrestre) du territoire, 61,7 % de la superficie aquatique et 2,5 % de la superficie terrestre.

Quelque 32 323 hectares d'aires protégées étaient situés en milieu aquatique (77 %) en 2014 et 9 632 hectares en milieu terrestre (23 %). En comparaison avec 2012, il s'agit d'une diminution de la superficie des aires protégées en milieu aquatique (-179 hectares), mais d'une augmentation de la superficie des aires protégées en milieu terrestre (+ 446 hectares).

CARTE 20. Aires protégées du Grand Montréal reconnues par l'UICN, 2014

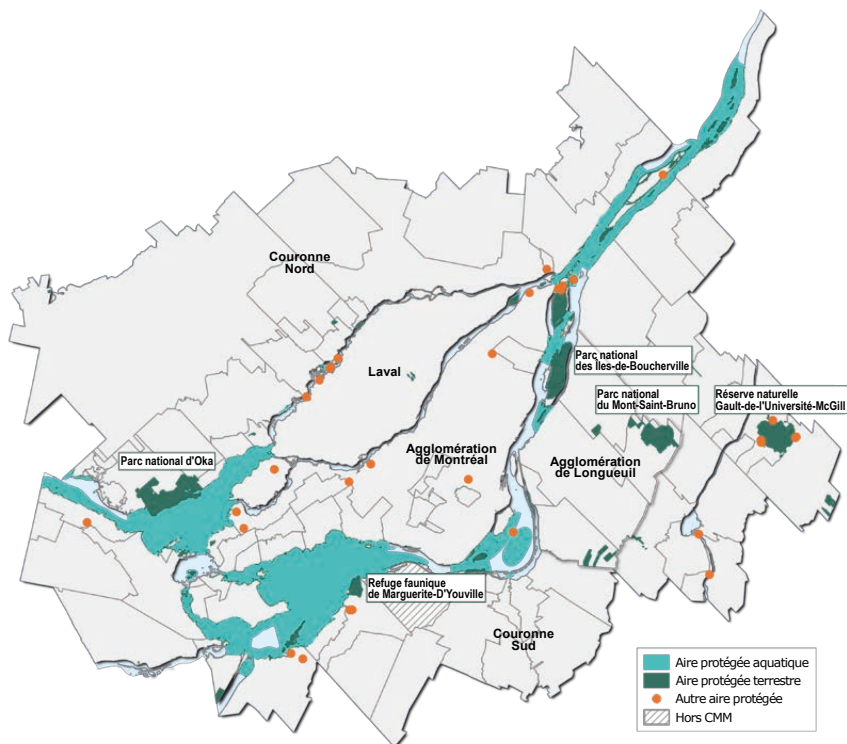


FIGURE 104. Proportion de la superficie aquatique, de la superficie terrestre et de la superficie totale située en aires protégées, Grand Montréal, 2014

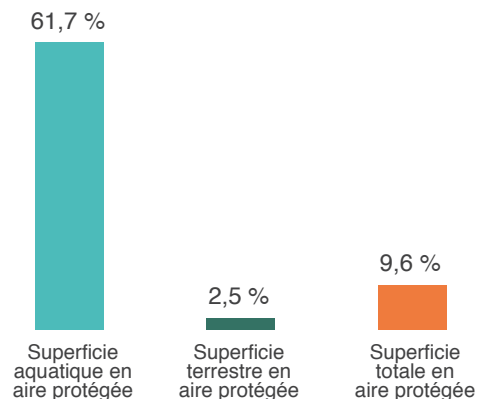
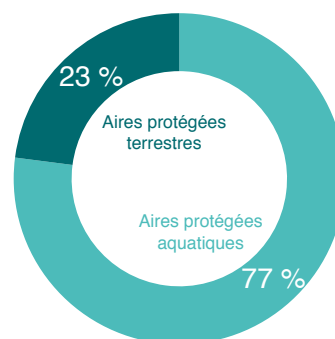


FIGURE 105. Répartition terrestre/aquatique des aires protégées du Grand Montréal, 2014



PLAN D'ACTION POUR LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS

En matière d'environnement, le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) mise sur une région métropolitaine avec un environnement protégé et mis en valeur. Pour ce faire, le PMAD a pour objectif de protéger 17 % du territoire de la région ainsi que de mettre en place une Trame verte et bleue visant à protéger le capital naturel de la région, à en favoriser l'accès et à faire de ce patrimoine un symbole de l'identité métropolitaine.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PMAD, les élus des municipalités de la Communauté ont adopté une démarche collaborative qui s'est traduite par la création de la Table des maires et mairesses pour la protection et la mise en valeur des milieux naturels du Grand Montréal. Cette table a vu le jour lors du Forum des maires et mairesses pour la protection et la mise en valeur des milieux naturels du Grand Montréal, tenu le 12 mai 2015. Les municipalités se sont ainsi dotées d'une plateforme d'échanges sur les meilleures pratiques et les outils à leur disposition pour soutenir la mise en place de la Trame verte et bleue.

À la suite de la tenue du forum, le comité exécutif de la CMM a confié à la commission de l'environnement le mandat de lui soumettre une proposition de plan d'action pour la protection et la mise en valeur des milieux naturels sur le territoire de la CMM. Ce mandat s'inscrit dans la volonté d'identifier l'ensemble des mesures pouvant être mises à contribution pour atteindre les objectifs inscrits au PMAD en matière d'environnement.

Dès lors, un travail de recherche et d'analyse a été entrepris en vue d'alimenter les travaux de la commission de l'environnement. Pour mener à terme ce plan d'action métropolitain, plusieurs activités sont prévues afin de mobiliser les parties prenantes (décideurs, chercheurs, professionnels, société civile) sur l'importance d'atteindre l'objectif de protéger 17 % du territoire du Grand Montréal et la volonté de hausser à 30 % le couvert forestier et les mesures à mettre de l'avant pour y arriver.

7.4 Qualité de l'air

En 2014, Environnement Canada a fait paraître une étude comparant la qualité de l'air dans plusieurs régions métropolitaines nord-américaines et européennes pour lesquelles des données comparables étaient disponibles.

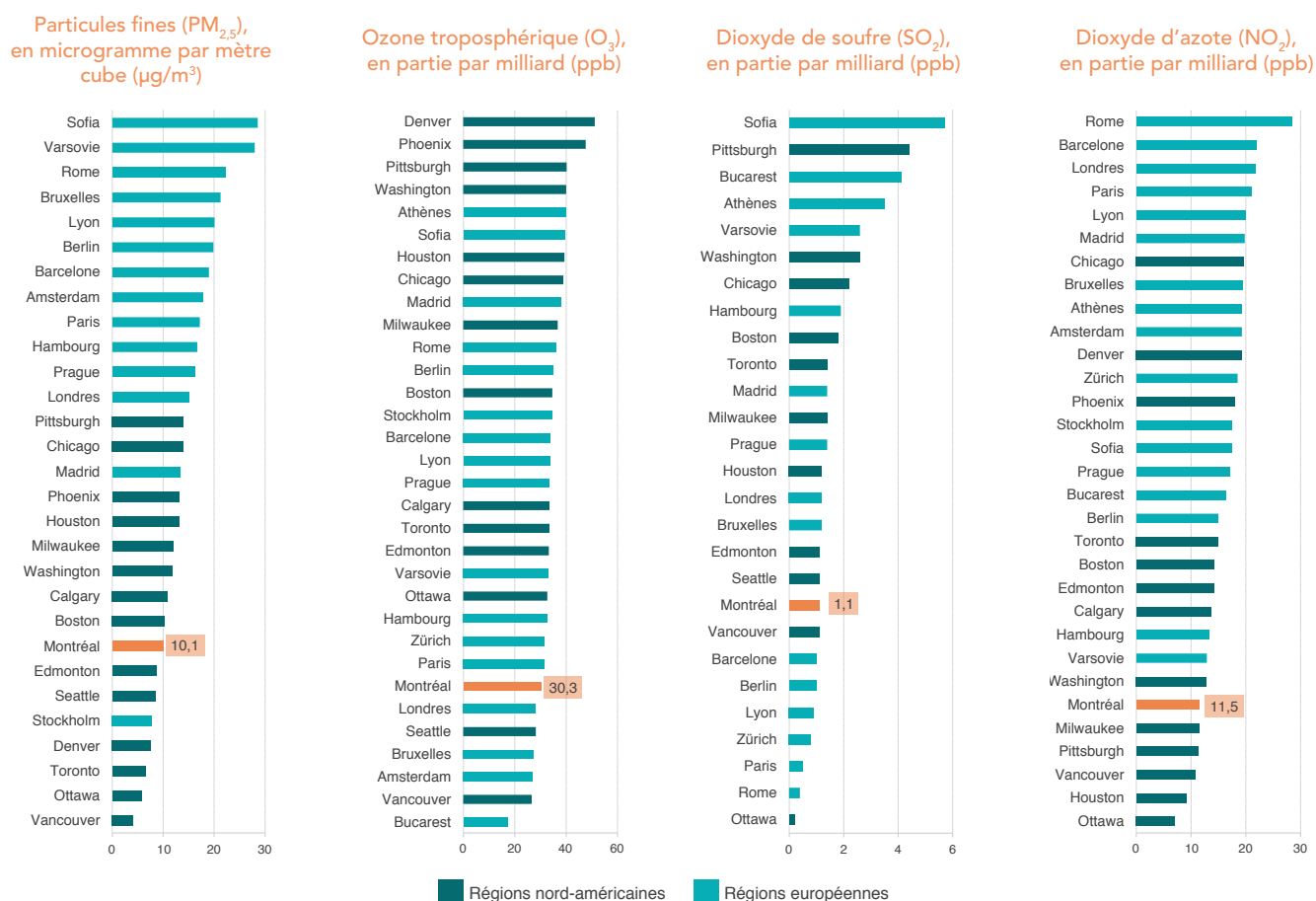
On y présente la concentration moyenne mesurée en 2011 de quatre des principaux polluants atmosphériques, soit les particules fines ($PM_{2,5}$), l'ozone (O_3), le dioxyde de soufre (SO_2) et le dioxyde d'azote (NO_2) (on retrouve les détails concernant ces polluants en p. 128).

En ce qui concerne les concentrations annuelles de $PM_{2,5}$, Montréal présente des concentrations plus faibles que la majorité des régions étasuniennes et européennes de comparaison. Toutefois, au

Canada, seule la région de Calgary présentait des concentrations de $PM_{2,5}$ plus élevées que Montréal.

Montréal présente également des concentrations d' O_3 , de SO_2 et de NO_2 relativement faible comparativement aux autres régions métropolitaines de comparaison. En Amérique du Nord, seules Seattle et Vancouver présentent des concentrations plus basses d' O_3 , et seules Vancouver et Ottawa présentent des concentrations plus basses de SO_2 . En ce qui concerne le NO_2 , Montréal présente des concentrations inférieures à celles observés dans toutes les régions européennes, mais plus élevés que dans les régions de Milwaukee, Pittsburgh, Vancouver, Houston et Ottawa.

FIGURE 106. Concentrations moyennes annuelles de particules fines ($PM_{2,5}$), d'ozone (O_3), de dioxyde de soufre (SO_2) et de dioxyde d'azote (NO_2) pour certaines régions métropolitaines nord-américaines et européennes, 2011



Note : Les indicateurs de concentration de particules fines ($PM_{2,5}$), de dioxyde de soufre (SO_2) et de dioxyde d'azote (NO_2) sont basés sur la moyenne annuelle des concentrations quotidiennes moyennes sur une période de 24 heures. L'indicateur d'ozone (O_3) est basé sur la moyenne annuelle des concentrations quotidiennes maximales sur une période de huit heures.

Source : Environnement Canada (2014). *Comparaison à l'échelle internationale de la qualité de l'air en milieu urbain*. Traitement : CMM, 2016.

LES PARTICULES FINES (PM_{2,5})

Les particules fines (PM_{2,5}) sont constituées de minuscules particules solides et de fines gouttelettes liquides qui restent en suspension dans l'air. Elles sont émises directement dans l'air par les automobiles, les camions, la combustion de bois dans les foyers, l'industrie, les incendies de forêt et le brûlage de déchets. Les PM_{2,5} peuvent également se former dans l'air à la suite de réactions impliquant d'autres polluants comme les oxydes de soufre (SO_x), les oxydes d'azote (NO_x), les composés organiques volatils (COV) et l'ammoniac (NH₃). L'ozone troposphérique (O₃) et les PM_{2,5} sont les deux composantes principales du smog. Lorsqu'elles pénètrent profondément dans les poumons, même en petites quantités, les PM_{2,5} peuvent entraîner de graves problèmes de santé (ex., maladies cardiovasculaires et respiratoires). Les PM_{2,5} peuvent avoir des effets néfastes sur la végétation et les structures, contribuer à la brume sèche et réduire la visibilité.

L'OZONE (O₃)

L'ozone (O₃) dans la haute atmosphère (10 à 50 km de la surface terrestre) protège la terre des rayons ultraviolets dangereux du soleil. Dans la partie inférieure de l'atmosphère et au niveau du sol, l'O₃ est nocif pour la santé humaine. Il peut entraîner des problèmes respiratoires, diminuer la fonction pulmonaire et aggraver l'asthme et d'autres maladies pulmonaires. L'O₃ n'est pas directement émis, mais il se forme dans la basse atmosphère (troposphère) lorsque des gaz précurseurs tels que les oxydes d'azote (NO_x) et les composés organiques volatils (COV) réagissent à la lumière du soleil. L'O₃ est l'un des deux principaux composants du smog estival, l'autre composant regroupant les particules fines (PM_{2,5}). L'O₃ peut endommager la végétation et les matières comme le caoutchouc.

LE DIOXYDE DE SOUFRE (SO₂)

Le dioxyde de soufre (SO₂) est un gaz émis lorsqu'un combustible, ou une matière première contenant du soufre, est brûlé ou utilisé dans des procédés industriels comme la fusion de minerais métalliques. Les principales sources d'émissions de SO_x au Canada sont la combustion de combustible pour la production d'électricité et le chauffage ainsi que les procédés de l'industrie de la fonte et de l'affinage des métaux non ferreux, et de l'industrie du pétrole et du gaz. Les émissions de SO₂ contribuent aux retombées acides et sont un précurseur important des particules fines (PM_{2,5}). De fortes concentrations de SO₂ peuvent avoir des effets nocifs sur les systèmes respiratoires humains et animaux, et peuvent endommager la végétation.

LE DIOXYDE D'AZOTE (NO₂)

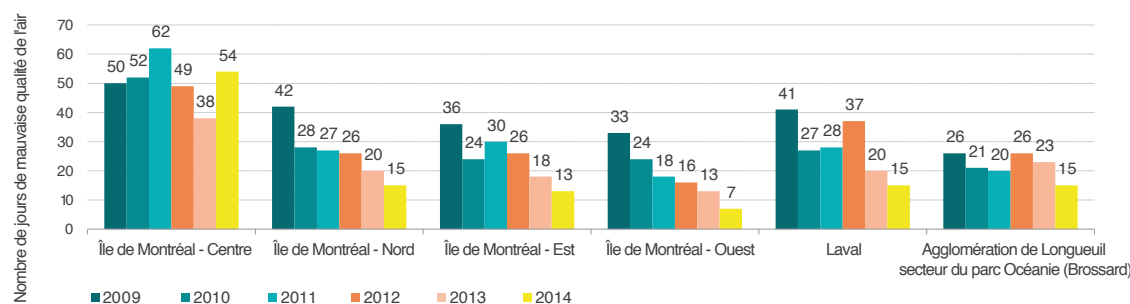
Le dioxyde d'azote (NO₂) appartient à un groupe de substances contenant de l'azote qui sont appelées oxydes d'azote (NO_x). Les NO_x sont émis dans l'atmosphère par des procédés de combustion à haute température, comme ceux des moteurs de voitures, des centrales électriques et des procédés industriels. Bien que la plus grande partie des NO_x soient émis sous forme d'oxyde nitreux (NO), ce dernier, une fois dans l'air, réagit avec les composés organiques volatils et l'ozone pour former du NO₂. Les principales sources de NO_x au Canada sont les véhicules routiers, les véhicules hors route, l'industrie du pétrole et du gaz ainsi que l'utilisation des combustibles pour la production d'électricité et le chauffage. Le NO₂ joue un rôle important dans la formation d'ozone (O₃) dans l'atmosphère. C'est un précurseur des particules fines (PM_{2,5}) et il contribue aux dépôts acides et à l'eutrophisation. Le NO₂ a également des effets nocifs sur la santé : il peut irriter les poumons, affaiblir la fonction pulmonaire et augmenter la sensibilité aux allergènes chez les personnes atteintes d'asthme.

DIMINUTION DU NOMBRE DE JOURS DE MAUVAISE QUALITÉ DE L'AIR ENTRE 2009 ET 2014

Dans le Grand Montréal, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) diffuse, en partenariat avec le Réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA) de la Ville de Montréal, des données sur le nombre de jours durant lesquels l'indice de qualité de l'air (IQA) a été « bon », « acceptable » ou « mauvais » sur l'île de Montréal – dont le territoire est subdivisé en quatre sous-régions – à Laval et dans l'agglomération de Longueuil.

Une journée de mauvaise qualité de l'air est une journée durant laquelle la concentration moyenne des particules fines ($PM_{2,5}$) sur trois heures est supérieure à 35 microgrammes par mètre cube ($\mu g/m^3$), ou lorsque la concentration moyenne d'ozone sur une heure est plus élevée que 82 parties par milliard (ppb) à au moins une station de la région météorologique (ou sous-région dans le cas de l'île de Montréal). Les journées de mauvaise qualité de l'air incluent les journées de smog pendant lesquelles les concentrations élevées de $PM_{2,5}$ doivent toucher une forte proportion des stations de la région à l'étude⁴².

FIGURE 108. Nombre de journées de l'année avec un mauvais indice de la qualité de l'air, régions météorologiques du Grand Montréal, 2009 à 2014



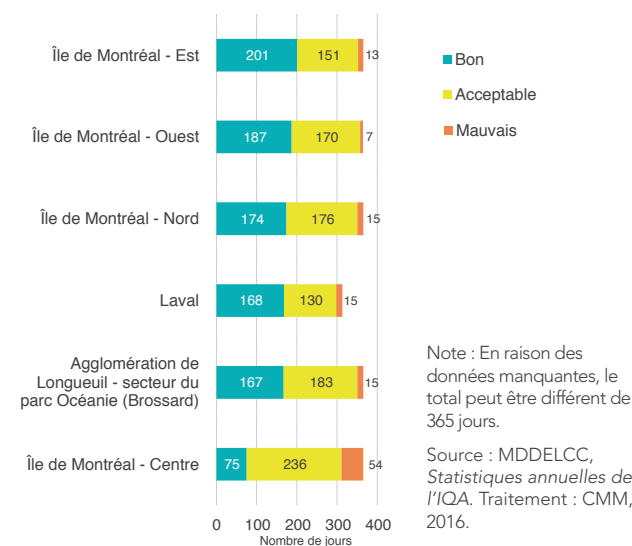
Source : MDDELCC, *Statistiques annuelles de l'IQA*. Traitement : CMM, 2016.

⁴² Pour le Réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA) de la Ville de Montréal (RSQA), une journée de mauvaise qualité de l'air est qualifiée de jour de smog lorsque des concentrations élevées de $PM_{2,5}$ sont mesurées sur plus de 75 % du territoire de l'agglomération montréalaise. En général, lors d'un jour de smog, les concentrations de $PM_{2,5}$ demeurent élevées pendant 24 heures et parfois plus longtemps.

C'est dans le secteur du centre de l'île de Montréal que le nombre annuel de journées avec une mauvaise qualité de l'air est le plus élevé. Entre 2009 et 2014, ce nombre a varié entre 38 et 62 jours. À noter que les journées de mauvaise qualité de l'air dans ce secteur sont principalement imputables à la présence d'un panache de fumée aux heures de repas provenant du four à bois d'une pizzeria à proximité d'une des stations d'échantillonnage⁴³.

Dans les autres secteurs, de façon générale, on constate depuis 2009, une lente diminution du nombre de journées avec une mauvaise qualité de l'air.

FIGURE 107. Nombre de journées de l'année en fonction de l'indice de qualité de l'air, régions météorologiques du Grand Montréal, 2014



Note : En raison des données manquantes, le total peut être différent de 365 jours.

Source : MDDELCC, *Statistiques annuelles de l'IQA*. Traitement : CMM, 2016.

⁴³ Tel que mentionné dans le Bilan 2014 de la qualité de l'air à Montréal : « Lorsqu'un événement local se produit, tel que le panache d'un four à pizza ou un feu d'artifice, c'est toute la journée qui entre dans la catégorie « mauvaise », et ce, malgré le fait que seulement quelques heures de cette journée ont été perturbées par de fortes concentrations de particules fines ». Pour plus de détails voir : Ville de Montréal (2015). « Bilan environnemental 2014 - Qualité de l'air à Montréal ». Service de l'environnement : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RSQA_BILAN2014_FR.PDF

LES TRANSPORTS ET LA COMBUSTION DE BOIS RÉSIDENTIELLE : DEUX PRINCIPALES SOURCES D'ÉMISSION DES PARTICULES FINES

Les particules fines ($PM_{2,5}$) sont les principaux polluants associés à la mauvaise qualité de l'air et au smog dans la région montréalaise.

Bien qu'à l'échelle du Grand Montréal, on ne dispose pas de données concernant le poids des activités émettrices de $PM_{2,5}$, un bilan sur la question a été réalisé par le Réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA) de la Ville de Montréal à l'échelle de l'agglomération de Montréal.

Ce bilan démontre que la combustion de bois commerciale par des pizzérias et des boulangeries de bagels utilisant des fours à bois contribue à 3 % des émissions de particules fines de l'agglomération. Quelque 13 % des émissions proviennent de sources industrielles, alors que les deux principales sources d'émissions de particules fines sont la combustion de bois résidentielle, qui contribue pour 39 % des émissions, et le transport, qui contribue pour 45 % des émissions de particules fines dans l'agglomération de Montréal.

En ce qui concerne la concentration des particules fines dans l'air de l'agglomération de Montréal, la moyenne triennale des concentrations moyennes

annuelles de $PM_{2,5}$ a été de $9,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour la période 2012-2014, ce qui est sous le seuil de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ établi pour 2015 dans le cadre des Normes canadiennes de qualité de l'air ambiant (NCQAA). La situation tend à s'améliorer puisque, depuis la période 2009-2011, on observe une diminution graduelle des concentrations de $PM_{2,5}$ dans l'air (figure 110).

Toutefois, afin d'atteindre une concentration de particules fines sous la norme de $8,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ établie pour 2020, des efforts importants devront être faits, en particulier en matière de réduction des $PM_{2,5}$ liées au transport et à l'utilisation du bois de chauffage⁴⁴, soit les deux principales activités émettrices de $PM_{2,5}$ dans l'agglomération de Montréal.

⁴⁴ À cet égard, il est important de noter qu'en vertu du Règlement sur les appareils et les foyers à combustible solide de la Ville de Montréal, en vigueur dans les 19 arrondissements de la ville depuis le 24 août 2015, quiconque possède un appareil ou un foyer à combustible solide doit :

- cesser de l'utiliser durant les avertissements de smog;
- le déclarer à la Ville de Montréal au cours des 120 jours suivant l'adoption du règlement;
- cesser de l'utiliser, dès le 1^{er} octobre 2018, sauf s'il fait l'objet d'une reconnaissance par l'EPA (Environmental Protection Agency) selon laquelle il n'émet pas plus de $2,5 \text{ g}/\text{h}$ de particules fines dans l'atmosphère.

FIGURE 109. Bilan des émissions de particules fines ($PM_{2,5}$), agglomération de Montréal

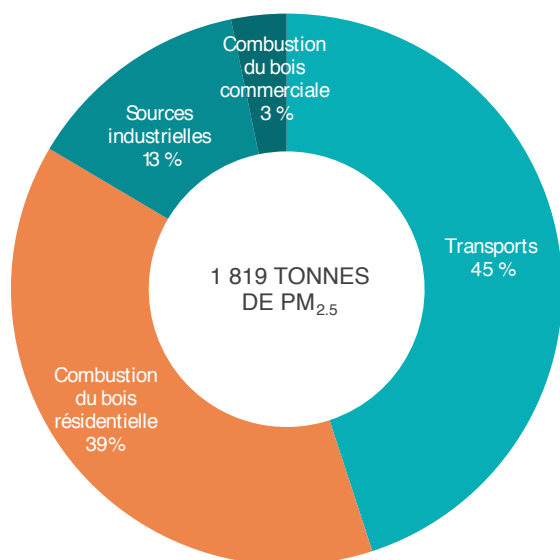
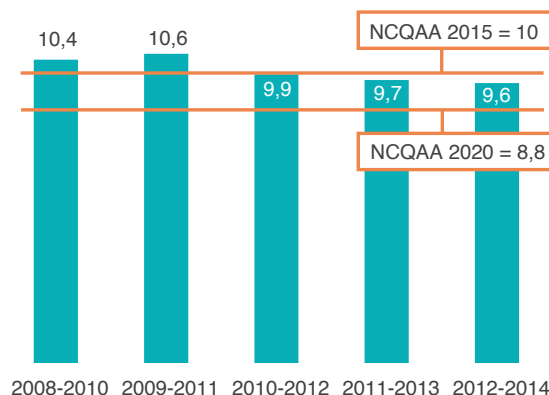


FIGURE 110. Moyennes triennales des concentrations moyennes annuelles de particules fines ($PM_{2,5}$), en $\mu\text{g}/\text{m}^3$, agglomération de Montréal



Source : Ville de Montréal, *Bilan environnemental 2014 - Qualité de l'air à Montréal*. Traitement : CMM, 2016.

7.5 Gestion des matières résiduelles

LES MATIÈRES RECYCLABLES RÉCUPÉRÉES À PRÈS DE 60 %

En 2012, les résidants du Grand Montréal ont disposé de plus de 640 000 tonnes d'imprimés, de contenants et d'emballages recyclables. Quelque 375 000 tonnes, soit 59 % des matières recyclables ont été récupérées, principalement par les services de collecte sélective, mais également par le système de consignation publique sur les contenants de bière et de boissons gazeuses. Le reste, soit près de 265 000 tonnes en 2012, continue d'être acheminé vers des lieux d'enfouissement.

La collecte sélective des matières recyclables est maintenant offerte aux résidants de toutes les municipalités du Grand Montréal.

Déjà significativement présente dans la majeure partie du territoire en 2006, l'implantation de la collecte sélective s'est rapidement étendue. Les rendements unitaires moyens se sont accrus de façon importante grâce, notamment, au remplacement des équipements domiciliaires (dans plusieurs secteurs de la région, les petits bacs de récupération ont été remplacés par des bacs roulants de plus grande capacité) et d'un passage à la collecte pêle-mêle (sans aucun tri des matières déposées dans les bacs).

FIGURE 111. Taux de récupération dans le Grand Montréal (par la collecte sélective et le système public de consignation), 2006 et 2012

2006 268 041 tonnes



46 % taux de récupération

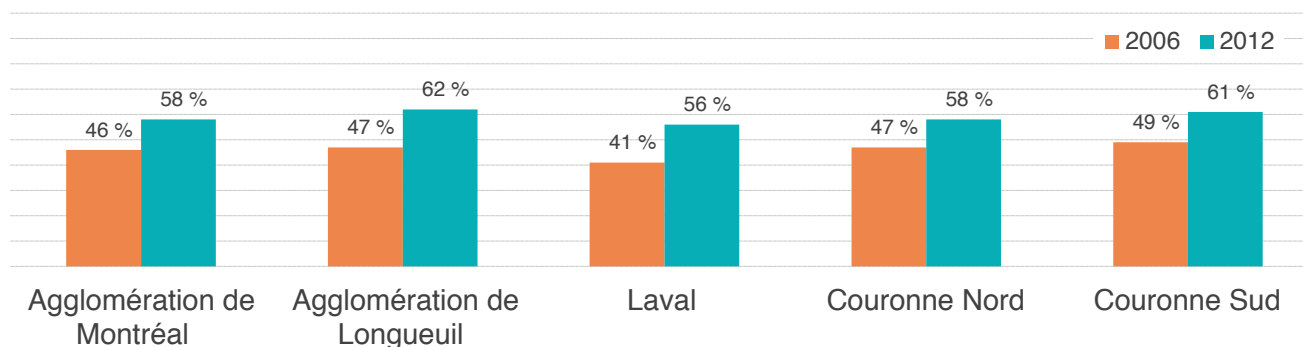
2012 375 383 tonnes



59 % taux de récupération

Source : CMM, Tableau de bord du PMGMR.

FIGURE 112. Taux de récupération des matières recyclables dans les secteurs du Grand Montréal, 2006 et 2012



Source : CMM, Tableau de bord du PMGMR.

VALORISATION DES RÉSIDUS ALIMENTAIRES : PRÈS DE 10 % DES MÉNAGES SONT MAINTENANT DESSERVIS PAR DES COLLECTES PORTE-À-PORTE

En 2012, les municipalités du Grand Montréal ont collecté près de 800 000 tonnes de matières organiques (résidus verts et résidus alimentaires)⁴⁵ dont environ 700 000 tonnes se sont retrouvées dans les ordures ménagères et près de 100 000 tonnes ont été dirigées vers la valorisation organique, essentiellement par compostage.

Des collectes saisonnières de résidus verts porte-à-porte sont déjà implantées sur l'ensemble du territoire métropolitain. Un réseau d'écocentres permet déjà à 93,5 % de la population d'aller se départir de ses résidus verts, complétant ainsi le service offert de porte en porte.

Le grand défi lié à la valorisation des résidus organiques consiste maintenant à implanter la récupération des résidus alimentaires et à s'assurer de la participation de la population.

Bien que la région soit en attente de l'implantation de nouvelles installations de traitement sur le territoire pour la valorisation des résidus alimentaires⁴⁶, plusieurs municipalités ont déjà implanté la collecte pour ce type de matière.

⁴⁵ À cela s'ajoutent près de 400 000 tonnes de boues résiduaires municipales ainsi que les quantités de résidus agroalimentaires et d'autres matières organiques produites par les industries, commerces et institutions (ICI), pour lesquelles aucune donnée précise n'est disponible, mais que la CMM estime à 500 000 tonnes.

⁴⁶ L'implantation de neuf nouvelles installations de biométhanisation et de compostage est prévue par les municipalités du Grand Montréal pour la période 2016-2022 dans quatre des cinq secteurs du Grand Montréal. Ces installations sont principalement destinées à traiter les matières résiduelles produites par les résidences (résidus alimentaires, résidus verts et autres résidus assimilables).

TABLEAU 10. Collecte des résidus alimentaires (RA) sur le territoire du Grand Montréal, décembre 2014

Secteurs	Municipalités locales, arrondissements, quartiers	Début	Nombre d'unités d'occupation desservies par la collecte des RA	Collecte des RA et des RV
Agglomération de Montréal	Côte Saint-Luc	2008	5 000 unités	Séparée
	Pointe-Claire	2008	6 000 unités	Combinée
	Westmount	2008	4 662 unités	Séparée
	Le Plateau Mont-Royal	2008	5 350 unités	Séparée
	Rosemont-La Petite-Patrie	2010	53 226 unités	Séparée
	Verdun	2011	5 300 unités	Séparée
	Dorval	2011	4 846 unités	Combinée
	Dollard Des Ormeaux	2012	12 966 unités	Combinée
	Kirkland	2012	6 200 unités	Combinée
	Outremont	2012	1 922 unités	Séparée
	Le Sud-Ouest	2013	14 000 unités	Séparée
	Villeray–St-Michel–Parc Extension	2013	8 020 unités	Séparée
	Sainte Anne de Bellevue	2013	1 585 unités	Combinée
	Senneville	2013	364 unités	Combinée
	Mercier–Hochelaga-Maisonneuve	2014	3 225 unités	Séparée
	Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles	2014	5 000 unités	Séparée
	Montréal-Ouest	2014	1 976 unités	Combinée
Mont-Royal	2014	500 unités	Combinée	
Agglomération de Longueuil	Aucun territoire	-	aucune unité	-
Laval	Champfleury, Laval des Rapides et Chomedey	1996	6 750 unités	Combinée
Couronne Nord	Saint-Sulpice	2008	1 512 unités	Combinée
	Charlemagne	2008	3 129 unités	Combinée
	Saint-Placide	2008	720 unités	Combinée
	Terrebonne	2013	1 050 unités	Combinée
Couronne Sud	Saint-Mathieu	2008	876 unités	Combinée
	Saint-Isidore	2008	1 020 unités	Combinée
Total (CMM)	26 municipalités locales, arrondissements et quartiers	-	155 199 unités	-

Note : RA=résidus alimentaires; RV=résidus verts.

Source : CMM, *Collecte et valorisation des matières organiques*. Fiche technique dans le cadre du Projet de Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles (PMGMR), 2015-2020.

Ainsi, entre décembre 2012 et décembre 2014, le nombre d'unités d'habitations desservies par des collectes des résidus alimentaires a presque doublé dans la région, passant de 81 775 à 155 199 unités. La proportion de ménages desservis par ce type de collecte est ainsi passée de 5,2 % à 9,5 % en deux ans.

En date de décembre 2014, parmi les ménages desservis par une collecte des résidus alimentaires, 90,3 % demeuraient dans l'agglomération de Montréal, 4,3 % à Laval, 4,1 % dans la couronne Nord et 1,2 % dans la couronne Sud.

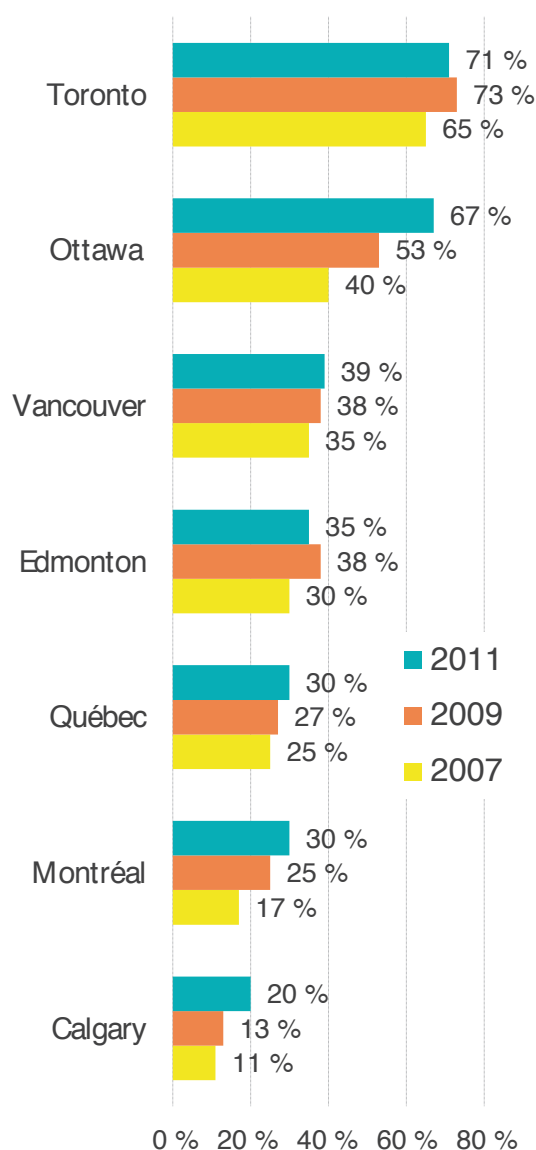
Parmi les 26 territoires (municipalités, arrondissements ou quartiers) du Grand Montréal offrant une collecte des résidus alimentaires (tableau 10), 16 proposent des collectes combinées des résidus alimentaires et des résidus verts.

À l'échelle des régions métropolitaines canadiennes, les données provenant de l'*Enquête sur l'environnement et les ménages* de Statistique Canada et portant sur les habitudes de compostage des ménages indiquent que la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal accusait, en 2011, un certain retard en matière de compostage.

En effet, ces données démontrent qu'en 2011, la proportion des ménages de la RMR de Montréal qui participait à des activités de compostage de résidus alimentaires ou de résidus verts grâce à une collecte porte-à-porte était plus faible que dans les régions métropolitaines d'Edmonton, de Vancouver, d'Ottawa et de Toronto.

Cette proportion a toutefois connu une forte augmentation entre 2007 et 2011 et est passée de 17 % à 30 %. Avec l'augmentation de la couverture des services de collecte au cours des dernières années, notamment en matière de collecte de résidus alimentaires (voir tableau 10), on peut présumer que la proportion des ménages participant au compostage dans la région a augmenté de façon significative depuis 2011.

FIGURE 113. Proportion des ménages qui participent à des activités de compostage (alimentaires, résidus verts ou les deux) par la collecte porte-à-porte, principales régions métropolitaines de recensement, 2007-2011



Source : Statistique Canada, *Enquête sur l'environnement et les ménages 2007 à 2011*.
Traitement : CMM, 2016.

PLAN MÉTROPOLITAIN DE GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES (PMGMR), 2015-2020

En matière d'environnement, la CMM doit adopter et maintenir un plan de gestion des matières résiduelles. Le premier *Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles* (PMGMR) est entré en vigueur en 2006. Depuis, le gouvernement du Québec a révisé sa *Politique québécoise de gestion des matières résiduelles* (Décret 100-2011) et a adopté un plan d'action pour la période 2011-2015. Le projet de PMGMR 2015-2020 s'aligne sur les orientations et les objectifs gouvernementaux tout en tenant compte des grands enjeux métropolitains.

Bien que des efforts d'optimisation et une certaine hausse de la performance liée à la récupération des matières recyclables soient attendus, les prochaines années seront principalement consacrées à l'atteinte des objectifs de recyclage des matières organiques. Financées par les gouvernements du Québec et du Canada, des installations de biométhanisation et de compostage sont aujourd'hui à la phase de planification. Le déploiement des installations visant les matières organiques, prévu pour être complété d'ici à 2022, fait en sorte que la CMM doit planifier l'atteinte des objectifs sur un horizon 2020-2025.

Le PMGMR s'applique aux 82 municipalités du territoire de la CMM ainsi qu'aux municipalités de Saint-Placide et de L'Épiphanie (ville et paroisse).

Projet de Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles (PMGMR), 2015-2020 : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20160428_projetPmgmr-2015-2020.pdf

LISTE DES FIGURES

Un grand nombre des données présentées dans les figures de ce cahier peuvent être téléchargées dans les sections [Grand Montréal en statistiques](#) et [Comparaison nord-américaines](#) de l'[Observatoire Grand Montréal](#).

Figure 1.	Nombre d'organismes de planification métropolitaine créés ou réformés dans les pays de l'OCDE, par décennie	23
Figure 2.	Proportion des organismes de planification métropolitaine des pays de l'OCDE selon le ou les champs de compétence exercés.....	23
Figure 3.	Population totale (en millions), régions métropolitaines, 2001 et 2015.....	26
Figure 4.	Taux de croissance annuelle moyen (TCAM) de la population (%), régions métropolitaines, 2004-2009 et 2010-2015.....	28
Figure 5.	Part de la population qui demeure dans la ville-centre, régions métropolitaines, 2001 et 2014.....	29
Figure 6.	Répartition de la croissance démographique métropolitaine entre la ville-centre et le reste de la région métropolitaine, 2006-2009 et 2010-2014.....	30
Figure 7.	Taux de croissance de la population (%), cinq secteurs du Grand Montréal, 1961-2015.....	31
Figure 8.	Évolution du poids démographique (%), cinq secteurs du Grand Montréal, 1961-2015.....	31
Figure 9.	Solde de la migration interrégionale pour les cinq secteurs du Grand Montréal, 2001-2015.....	32
Figure 10.	Composantes de l'accroissement démographique, régions métropolitaines, 2010-2015.....	33
Figure 11.	Solde annuel moyen de l'immigration internationale, régions métropolitaines, 2010-2015.....	33
Figure 12.	Proportion et variation de la population de 65 ans et plus dans les villes-centres et hors villes-centres des régions métropolitaines	35
Figure 13.	Proportion des ménages avec enfants de moins de 18 ans à la maison, régions métropolitaines, 2001 – 2011	36
Figure 14.	Proportion des ménages avec enfants de moins de 18 ans à la maison, ville-centre et hors ville-centre des régions métropolitaines, 2011	36
Figure 15.	Proportion de la population immigrante dans la population totale, cinq secteurs du Grand Montréal, 2011	37
Figure 16.	Proportion des immigrants du Grand Montréal selon les principaux pays de naissance, 2011.....	37
Figure 17.	Proportion des immigrants récents détenant un baccalauréat ou un diplôme universitaire supérieur au baccalauréat, régions métropolitaines, 2011	38
Figure 18.	Taux de chômage des immigrants et des non-immigrants, principales régions métropolitaines canadiennes, 2011	38
Figure 19.	Part de la population dont la principale langue parlée à la maison est uniquement le français (régions de Montréal et de Québec) ou uniquement l'anglais (autres régions métropolitaines), 2011.....	39
Figure 20.	Utilisation du français dans le Grand Montréal, 2001 et 2011.....	39
Figure 21.	Estimation de la population (en millions), régions métropolitaines, 2031	40
Figure 22.	Taux de croissance projeté de la population et des ménages, cinq secteurs du Grand Montréal, 2016-2031.....	41
Figure 23.	Croissance projeté en nombre absolu de la population et des ménages, cinq secteurs du Grand Montréal, 2016-2031	41
Figure 24.	Composantes de l'accroissement démographique projeté, 2016-2031, Grand Montréal et ses cinq secteurs géographiques	42
Figure 25.	Projection de la population du Grand Montréal selon le groupe d'âge, 2016 et 2031.....	43
Figure 26.	Projection de la proportion de la population de 65 ans et plus, cinq secteurs géographiques, 2016 et 2031.....	43
Figure 27.	Rapport de dépendance démographique (RDD), Canada hors Québec, Québec et pays de l'OCDE, 1950-2050	44
Figure 28.	Emploi total, régions métropolitaines, 2001 et 2014	48
Figure 29.	Taux d'emploi, régions métropolitaines, 2001 et 2014	48
Figure 30.	Part de l'emploi par grands secteurs d'activité, RMR de Montréal, 1995, 2005 et 2015	49
Figure 31.	Part de la population ayant un grade universitaire, selon le groupe d'âge, régions métropolitaines, 2001 et 2014	52
Figure 32.	PIB par habitant (\$CAN courant), régions métropolitaines, 2014.....	53
Figure 33.	Variation du PIB (%) par habitant (\$CAN constant de 2014), régions métropolitaines, 2006-2014	53
Figure 34.	Salaires hebdomadaires moyens (\$CAN courant), régions métropolitaines, 2014.....	54

Figure 35.	Croissance (%) du salaire hebdomadaire moyen par habitant (\$CAN constant de 2014), régions métropolitaines, 2009-2014	54
Figure 36.	Proportion des ménages qui consacrent 30 % et plus de leur revenu brut pour se loger, régions métropolitaines, 2006 et 2011	56
Figure 37.	Homicides et vols qualifiés, taux pour 100 000 habitants, régions métropolitaines, 2009 et 2014	58
Figure 38.	Superficie terrestre totale et aire urbanisée en kilomètres carrés, régions métropolitaines	62
Figure 39.	Densité de population de l'aire urbanisée (habitants/km ²), régions métropolitaines	64
Figure 40.	Population et logements par kilomètre carré de zone bâtie, principales RMR canadiennes, 1971-2011	65
Figure 41.	Zone habitée (km ²), principales RMR canadiennes, 1971-2011	66
Figure 42.	Nouveaux logements pour chaque nouveau km ² de zone habitée, principales RMR canadiennes, 1971-2011	66
Figure 43.	Superficie en immeubles industriels (M de pi ²), régions métropolitaines, 2013	69
Figure 44.	Superficie en immeubles industriels (M de pi ²), sous-marchés du Grand Montréal, 2015	69
Figure 45.	Taux de disponibilité des espaces industriels (%), régions métropolitaines ou secteurs intramétropolitains, 2010 et 2015	70
Figure 46.	Taux de disponibilité des espaces industriels dans le Grand Montréal (%), 2001-2015	70
Figure 47.	Taux de disponibilité des espaces industriels (%), sous-marchés du Grand Montréal, 2012-2015	70
Figure 48.	Superficie des espaces à bureaux (M de pi ²), régions métropolitaines, 2013	71
Figure 49.	Superficie des espaces à bureaux (M de pi ²), centre-ville et hors centre-ville, régions métropolitaines canadiennes, 2015	71
Figure 50.	Superficie des espaces à bureaux en construction (M de pi ²), centre-ville et hors centre-ville, régions métropolitaines canadiennes, 2015	71
Figure 51.	Taux d'inoccupation des espaces à bureaux, régions métropolitaines ou secteurs intramétropolitains, 2010 et 2015	72
Figure 52.	Taux d'inoccupation des espaces à bureaux dans le Grand Montréal, centre-ville et hors centre-ville, 2001 à 2015	72
Figure 53.	Taux d'inoccupation des locaux en centres commerciaux (%), régions métropolitaines, 2015	73
Figure 54.	Taux d'inoccupation des locaux commerciaux par type de centres commerciaux (%), régions métropolitaines canadiennes, 2015	73
Figure 55.	Part du territoire terrestre en terres cultivées, régions métropolitaines	75
Figure 56.	Répartition des superficies exploitées par des entreprises agricoles par type d'usage, régions métropolitaines	75
Figure 57.	Hectares consacrés à des projets d'agriculture urbaine dans le Grand Montréal, 2016	76
Figure 58.	Mises en chantier résidentielles, principales régions métropolitaines canadiennes, 1991-2015	80
Figure 59.	Mises en chantier résidentielles, cinq secteurs du Grand Montréal, 1991-2015	80
Figure 60.	Répartition par type de logements privés, cinq secteurs du Grand Montréal, 2011	81
Figure 61.	Répartition des logements privés occupés par type de logement, régions métropolitaines, 2011	81
Figure 62.	Parts de marché des mises en chantier par type de logement, Grand Montréal et ses cinq secteurs	82
Figure 63.	Part des permis de bâtir résidentiels par typologie de logements, grandes régions métropolitaines nord-américaines, 2004 à 2014	83
Figure 64.	Part des permis de bâtir résidentiels octroyés pour la construction de logements à forte et à moyenne densité, régions métropolitaines, 2004 et 2014	83
Figure 65.	Prix courant pour différents types de logement, régions métropolitaines canadiennes, 2015	84
Figure 66.	Coûts de propriété en % du revenu médian des ménages, régions métropolitaines canadiennes, 2015	84
Figure 67.	Coûts de propriété en % du revenu médian des ménages, Grand Montréal, 1985-2015	84
Figure 68.	Répartition des ménages locataires dans le Grand Montréal, 2011	85
Figure 69.	Proportion des ménages privés demeurant en logements locatifs, régions métropolitaines, 2006 et 2011	85
Figure 70.	Mises en chantier résidentielles par marché visé, Grand Montréal, 2001 à 2015	86
Figure 71.	Taux d'inoccupation des logements locatifs, principales régions métropolitaines canadiennes, 2013 à 2015	86
Figure 72.	Taux d'inoccupation des logements locatifs, cinq secteurs géographiques du Grand Montréal, 2001 à 2015	86
Figure 73.	Ménages locataires du Grand Montréal selon leur situation en matière d'accessibilité financière au logement, 2011	87
Figure 74.	Proportion de ménages locataires demeurant dans un logement subventionné, principales RMR du Canada, 2011	88
Figure 75.	Proportion des ménages demeurant dans les aires TOD	90
Figure 76.	Part de la croissance des ménages de la région métropolitaine concentrée dans les aires TOD	91
Figure 77.	Densité de population (habitants par km ²), aires TOD et ensemble de l'aire urbanisée métropolitaine	91

Figure 78.	Part des déplacements domicile-travail réalisée en transport en commun, aires TOD et ensemble de la région métropolitaine	92
Figure 79.	Part des déplacements domicile-travail réalisée en transport actif, aires TOD et ensemble de la région métropolitaine.....	92
Figure 80.	Proportion des ménages locataires, aires TOD et ensemble de la région métropolitaine.....	92
Figure 81.	Horizon de développement selon le potentiel d'accueil estimé et la projection des nouveaux ménages, le Grand Montréal et ses cinq secteurs géographiques, 2016-2031	96
Figure 82.	Part des navetteurs utilisant principalement le transport en commun pour se rendre au travail, régions métropolitaines, 2006 et 2011.....	100
Figure 83.	Indice <i>Transit Score</i> , métropoles nord-américaines, 2016.....	101
Figure 84.	Achalandage des réseaux de transport en commun du Grand Montréal, 1998-2014.....	102
Figure 85.	Part des navetteurs utilisant principalement le transport en commun pour se rendre au travail selon le lieu de résidence (ville-centre ou hors ville-centre des régions métropolitaines), 2011.....	102
Figure 86.	Part modale du transport en commun pour les déplacements motorisés (tous motifs) en période de pointe AM (6 h - 9 h), selon le secteur d'origine du déplacement, 1998-2013.....	104
Figure 87.	Nombre de déplacements des résidents du Grand Montréal en période de pointe AM (6 h - 9 h) selon le mode de transport motorisé, 1998-2013	105
Figure 88.	Taux de motorisation dans le Grand Montréal et ses cinq secteurs 1998-2013	105
Figure 89.	Indice TomTom de la congestion automobile, régions métropolitaines, 2016	105
Figure 90.	Part des navetteurs utilisant principalement le transport actif pour se rendre au travail, régions métropolitaines, 2011.....	106
Figure 91.	Part des navetteurs utilisant principalement le transport actif pour se rendre au travail selon le lieu de résidence (ville-centre ou hors ville-centre des régions métropolitaines), 2006 et 2011.....	107
Figure 92.	Indice <i>Walk Score</i> , métropoles nord-américaines, 2016.....	108
Figure 93.	Part des navetteurs utilisant le vélo comme principal mode de transport pour se rendre au travail, 2006 et 2011	111
Figure 94.	Trafic conteneurisé, en millions de conteneurs équivalent vingt pieds (EVP), dans les principaux ports canadiens et étasuniens, 2010 et 2014	113
Figure 95.	Principales marchandises conteneurisées ou en vrac transigeant par le port de Montréal, en millions de tonnes métriques, 2015.....	113
Figure 96.	Marchandises chargées et déchargées, en millions de tonnes métriques, dans les principaux aéroports canadiens et étasuniens, 2010 et 2014.....	114
Figure 97.	Perte de couvert boisé dans le Grand Montréal, 2001-2014	118
Figure 98.	Perte de couvert boisé (ha) entre 2001 et 2014, cinq secteurs géographiques du Grand Montréal	119
Figure 99.	Part du territoire terrestre en couvert boisé, régions métropolitaines, 2014.....	120
Figure 100.	Variation du couvert boisé (%), régions métropolitaines, 2001-2014.....	120
Figure 101.	Proportion du territoire en superficie aquatique, régions métropolitaines, 2015	122
Figure 102.	Proportion des stations d'échantillonnage des villes de Montréal et de Laval où l'eau est propice aux activités de contact direct avec l'eau, principaux plans d'eau, 2014 (Montréal) - 2015 (Laval).....	123
Figure 103.	Proportion du territoire métropolitain en aires protégées (terrestres et aquatiques), 2014.....	124
Figure 104.	Proportion de la superficie aquatique, de la superficie terrestre et de la superficie totale située en aires protégées, Grand Montréal, 2014	125
Figure 105.	Répartition terrestre/ aquatique des aires protégées du Grand Montréal, 2014.....	125
Figure 106.	Concentrations moyennes annuelles de particules fines (PM _{2,5}), d'ozone (O ₃), de dioxyde de soufre (SO ₂) et de dioxyde d'azote (NO ₂) pour certaines régions métropolitaines nord-américaines et européennes, 2011.....	127
Figure 107.	Nombre de journées de l'année en fonction de l'indice de qualité de l'air, régions météorologiques du Grand Montréal, 2014	129
Figure 108.	Nombre de journées de l'année avec un mauvais indice de la qualité de l'air, régions météorologiques du Grand Montréal, 2009 à 2014.....	129
Figure 109.	Bilan des émissions de particules fines (PM _{2,5}), agglomération de Montréal	130
Figure 110.	Moyennes triennales des concentrations moyennes annuelles de particules fines (PM _{2,5}), en µg/m ³ , agglomération de Montréal.....	130
Figure 111.	Taux de récupération dans le Grand Montréal (par la collecte sélective et le système public de consignation), 2006 et 2012.....	131
Figure 112.	Taux de récupération des matières recyclables dans les secteurs du Grand Montréal, 2006 et 2012	131
Figure 113.	Proportion des ménages qui participent à des activités de compostage (alimentaires, résidus verts ou les deux) par la collecte porte-à-porte, principales régions métropolitaines de recensement, 2007-2011.....	133

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.	Population des secteurs, MRC et municipalités du Grand Montréal, 2015.....	7
Tableau 2.	Régions métropolitaines nord-américaines et leurs organismes de planification.....	22
Tableau 3.	Base économique du Grand Montréal, 2011.....	50
Tableau 4.	Indice KPMG sur les coûts d'entreprise, 2010 et 2016.....	55
Tableau 5.	Indice Mercer du coût de la vie, métropoles d'Amérique du Nord, 2009 et 2015.....	56
Tableau 6.	Indice de qualité de vie Mercer, 2006 et 2016.....	57
Tableau 7.	Indice de qualité de vie du EIU, 2010 et 2015.....	57
Tableau 8.	Quelques indicateurs liés à l'agriculture dans le Grand Montréal.....	74
Tableau 9.	Copenhagenize Index, 2013 et 2015.....	110
Tableau 10.	Collecte des résidus alimentaires (RA) sur le territoire du Grand Montréal, décembre 2014.....	132

LISTE DES CARTES

Carte 1.	33 régions métropolitaines nord-américaines de comparaison.....	4
Carte 2.	Le Grand Montréal dans le système urbain du nord-est de l'Amérique du Nord.....	5
Carte 3.	Le Grand Montréal, ses cinq secteurs géographiques et ses 82 municipalités.....	6
Carte 4.	Population totale 2015 et ménages 2011, cinq secteurs du Grand Montréal.....	27
Carte 5.	Distribution de la population dans le Grand Montréal, 2011.....	27
Carte 6.	Aires urbanisées de certaines des principales régions métropolitaines nord-américaines telles que définies par Statistique Canada et le US Census Bureau.....	63
Carte 7.	Densité de population par aire de diffusion du Grand Montréal, 2011.....	64
Carte 8.	Évolution de la zone bâtie du Grand Montréal, 1971-2011.....	67
Carte 9.	Espaces dont la vocation principale est industrielle, commerciale ou de bureau, Grand Montréal, 2014.....	68
Carte 10.	Zone agricole et superficie en culture du Grand Montréal, 2010.....	74
Carte 11.	Aires TOD du Grand Montréal, 2016.....	93
Carte 12.	Part modale du transport en commun (tous motifs) en pointe AM (6 h - 9 h) par lieu d'origine du déplacement, municipalités du Grand Montréal et arrondissements de Montréal, 2013.....	103
Carte 13.	Indice <i>Walk Score</i> des municipalités du Grand Montréal et des arrondissements de Montréal, 2016.....	109
Carte 14.	Proportion des déplacements à pied dans les municipalités du Grand Montréal et les arrondissements de Montréal (tous motifs), 24 h, 2013.....	109
Carte 15.	Proportion des déplacements faits à vélo dans les municipalités du Grand Montréal et les arrondissements de Montréal (tous motifs), sur 24h, 2013.....	112
Carte 16.	Flux du camionnage interurbain participant au marché du territoire de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal, semaine d'automne de 2006-2007.....	114
Carte 17.	Principales infrastructures liées au transport des marchandises, Grand Montréal, 2016.....	115
Carte 18.	Évolution du couvert boisé du Grand Montréal, 2001-2014.....	119
Carte 19.	Qualité de l'eau à des fins d'activités de contact direct avec l'eau sur les rives de l'agglomération de Montréal, 2014.....	123
Carte 20.	Aires protégées du Grand Montréal reconnues par l'UICN, 2014.....	125

LISTE DES ENCADRÉS

Encadré 1.	Plan métropolitain de développement économique (PMDE) 2015-2020 et la stratégie des grappes industrielles.....	51
Encadré 2.	Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).....	67
Encadré 3.	Plan d'action métropolitain de mise en valeur du territoire et des activités agricoles 2016-2020.....	77
Encadré 4.	Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable (PAMLSA), 2015-2020.....	89
Encadré 5.	Résumé des avantages liés à la réalisation de quartiers TOD.....	93
Encadré 6.	Programmes métropolitains d'aide financière à la conception de projets novateurs TOD.....	94
Encadré 7.	Stratégie métropolitaine de lutte contre l'agrile du frêne 2014-2024 et Plan métropolitain de reboisement.....	121
Encadré 8.	Plan d'action pour la protection et la mise en valeur des milieux naturels.....	126
Encadré 9.	Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles (PMGMR), 2015-2020.....	134

Notes

A series of horizontal dotted lines for writing notes.

Notes

Lined area for notes with horizontal dotted lines.

Connaissez-vous votre Grand Montréal ?



D É C R I R E • C O M P A R E R • C O M P R E N D R E

La Communauté métropolitaine de Montréal
vous invite à découvrir l'**Observatoire Grand Montréal**

Un outil interactif sur Internet pour mieux connaître
votre région et ses 82 municipalités.

<http://cmm.qc.ca/donnees-et-territoire/observatoire-grand-montreal>



Communauté métropolitaine
de Montréal

Observatoire
Grand Montréal