

Étalement urbain : le dit et le non dit

Chronique du 9 janvier 2020

Entame

Tout d'abord, concernant ma chronique de mardi sur le cheval, je voudrais attirer votre attention sur le magnifique article publié dans Le Devoir d'hier par Vincent Laliberté, en tant qu'opinion du lecteur, sous le titre « *Pourquoi devrait-on se préoccuper du sort des cochers ?* » À lire, **ABSOLUMENT**.

La publication lundi dernier (6 janvier) d'une étude de la CMM portant sur l'étalement urbain, en lien principalement avec ses effets négatifs en termes de motorisation et de congestion, s'est imposé comme le sujet du jour.

J'attendais la publication par l'ISQ des données de population 2019 avant d'aborder le sujet dans une chronique. L'actualité m'impose d'en parler sans plus tarder.

Concernant l'étalement urbain, il y a le dit, le plus ou moins dit et le non dit. Vous commencez à me connaître : **j'aime mettre le doigt là où ça fait mal**.

Je plonge donc dans le sujet sans plus tarder... en vous réservant le non dit pour la fin.

Le dit

Les ménages, surtout des familles, qui déménagent en lointaine banlieue invoquent :

- Les prix d'accès à la propriété :
 - On s'éloigne jusqu'à être capable de payer son hypothèque;
- La recherche de quiétude, de verdure, de sécurité pour ses enfants, bref, d'une qualité de vie que n'offrirait pas Montréal... et que Laval et Longueuil offriraient de moins en moins;
 - Ce qui n'est pas très gentil pour ceux qui n'ont d'autre choix que d'élever leur famille à Montréal et dans les parties les plus anciennes de Laval et Longueuil.

Le plus ou moins dit

La CMM a exercé ses fonctions à partir 1^e janvier 2002. La mission qui lui avait été confiée par les gouvernements Bouchard et Landry était précisément de freiner l'étalement urbain, suivant la politique cadre adoptée à cette fin en juin 2001, le *Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal 2001-2021*.

Dès l'origine et de façon plus marquée depuis l'adoption du PMAD, fin 2011, la CMM a tant bien que mal rempli sa mission :

- En n'acceptant aucune demande de dézonage agricole;
- En imposant des cibles de densité, particulièrement élevées en périphérie des accès aux modes lourds de transport collectif;
- En imposant des contributions financières pour des équipements d'envergure métropolitaine.
- Et en imposant des contributions financières pour le transport collectif et le logement social... lesquelles ne s'élèvent toujours qu'à un maigre 20 \$ par habitant.

Contribution des couronnes Sud et Nord au logement social et au transport collectif
(suivant la Richesse foncière uniformisée - RFU)

Transport collectif	(a)	8 700 000,00 \$
Logement social	(b)	13 000 000,00 \$
Les deux contributions	(c = a + b)	21 700 000,00 \$
Population 2019	(d)	1 118 142
Contribution par habitant	(e = c / d)	19,41 \$

Note 1 : La contribution au logement social est fixée à 1¢ par 100 \$ d'évaluation par la CMM et le détail des contributions par municipalité est indiqué à son budget 2020. Le budget 2019 de l'ARTM indique le revenu total, mais sans répartition par municipalités. Puisque dans le cas des contributions au logement social il peut être établi que les couronnes Nord et Sud contribuent à hauteur de 23,6 % du total et que la base de calcul est la même, à savoir le RFU, l'application de cette proportion au total des contributions suivant la RFU donne pour les couronnes une contribution de 13 M\$.

Note 2 : Le total des contributions au transport collectif apparaissant au budget 2019 de l'ARTM est de 55 M\$.

Note 3 : Le total des contributions au logement social apparaissant au budget 2020 de la CMM est de 36,5 M\$.

Le **premier plus ou moins dit** est qu'il suffit qu'une municipalité soit située hors du périmètre métropolitain pour échapper à ces obligations, ce qui explique :

- Que Saint-Jérôme au Nord et Saint-Jean-sur Richelieu au Sud se soient battues pour ne pas être incluses au territoire de la CMM;
- Que ces deux municipalités, comme d'autres jouxtant le périmètre métropolitain, connaissent une croissance démographique exceptionnelle depuis 2001;
- Que l'on y construise surtout des quartiers d'unifamiliales, de très faible densité;
- Qu'à cette fin, les MRC concernées finissent toujours par obtenir les dézonages agricoles souhaités;
- Bref, que l'on y pratique une approche de développement urbain à l'exact opposé de celle prétendument souhaitée.

Le **second plus ou moins dit** est qu'à des fins purement électoralistes :

- Les gouvernements qui se sont succédés depuis 20 ans à Québec ont toléré cette situation;
- Pire, ils s'en sont fait les complices de diverses façons, notamment :
 - En fermant les yeux sur les nombreuses dérogations aux politiques officielles de l'État en matière d'aménagement, de transport et d'environnement;
 - En étant sourd aux demandes de la CMM que son territoire soit élargi;
 - En accordant systématiquement les dézonages demandés par les municipalités hors CMM;
 - En fournissant mécaniquement les services découlant de la croissance démographique effrénée des municipalités hors CMM, au premier titre les écoles primaires;
 - Saint-Lin-Laurentides, Saint-Colomban et Sainte-Sophie, totalisant 55 000 habitants, comptent pas moins de 12 écoles primaires;
 - Dont deux, de magnifiques bâtiments, furent inaugurées à la rentrée 2019 : l'école Le Triolet à Saint-Colomban et l'école Du Ruisseau, à Saint-Lin-Laurentides;
 - Quand à Montréal des milliers d'élèves se contentent de roulottes !

Le non dit... presque un tabou

Je vais soulever ici un sujet délicat, à titre d'hypothèse :

- *L'identitaire* ne serait-il pas depuis 50 ans l'un des moteurs, à ce jour inavoué, de notre boulimie d'étalement urbain ?

Depuis 30 ans, me fondant sur la publication cyclique des données de recensement, je documente à titre personnel ce qui apparaît être une corrélation entre, d'une part, les taux de croissance démographique des municipalités de la région métropolitaine et, d'autre part, la proportion des Francophones (français langue maternelle) et des immigrants qui en composent la population. À titre provisoire, il m'apparaît justifié d'avancer :

- Que ce furent les Francophones de Montréal qui ont massivement quitté cette ville pour Laval, Longueuil et les proches couronnes dans les années 1970 à 1990 ;
- Que ce sont depuis lors principalement ces mêmes Francophones qui quittent Laval, Longueuil et les proches couronnes pour des couronnes de plus en plus lointaines;
- Le tableau qui suit montre que l'hyper étalement actuel en couronne Nord apparaît effectivement être alimenté quasi exclusivement par des Francophones.

Municipalités immédiatement limitrophes au territoire de la CMM
Le Quatuor du Nord, municipalités championnes de l'étalement urbain

	Population				Français langue maternelle	Immigrants
	2001	2018	2001-2018			
Saint-Lin-Laurentides	12 660	22 169	9 509	75%	96,7%	2,3%
Saint-Colomban	7 729	16 784	9 055	117%	95,4%	2,9%
Saint-Jérôme	50 780	77 476	26 696	53%	95,3%	4,3%
Sainte-Sophie	9 197	16 758	7 561	82%	96,6%	2,7%
Quatuor du Nord	67 706	111 018	43 312	64%	95,7%	3,6%
Agglomération Montréal	1 850 367	2 029 379	179 012	10%	48,7%	34,0%
RMR Saguenay	154 940	162 057	7 117	5%	98,7%	1,3%

Sources : Population : ISQ, chiffres annuels, par municipalité. Langue et immigrants : Statistique Canada, recensement 2016.

Note 1 : Langue = *Langue maternelle français* divisé par *Réponses uniques*.

Note 2 : Immigrants = *Immigrants* divisé par *Total*.

Note 3 : L'année 2001 est celle qui a immédiatement précédé l'entrée en vigueur de la CMM, le 1^e janvier 2002.

Que l'on se comprenne bien :

- Je n'ignore pas que l'éloignement progressif tient d'abord et avant tout à des considérations économiques et à la conception légitime chez les uns et les autres du concept de la qualité de vie;

Je dis simplement :

- De un, que le facteur décisionnel « identitaire » mériterait d'être mieux documenté au regard de la problématique de l'étalement urbain excessif en région métropolitaine de Montréal;
- De deux, que si ce facteur s'avérait faire effectivement partie du problème, nous, comme société, et au premier chef nos gouvernements, devrions nous en saisir et, avec tout le doigté que cela impose, trouver les façons d'en atténuer les conséquences négatives pour nos politiques publiques en aménagement, en transport et en environnement.