

Forum régional sur l'énergie des Laurentides

27 janvier 2011

Perspectives pour la région des Laurentides face à 3
enjeux clefs : Aménagement du territoire et
urbanisme, transport, efficacité énergétique

Florence JUNCA ADENOT PH D, directrice du FORUM Urba 2015
Département d'études urbaines et touristiques, ESG
UQAM

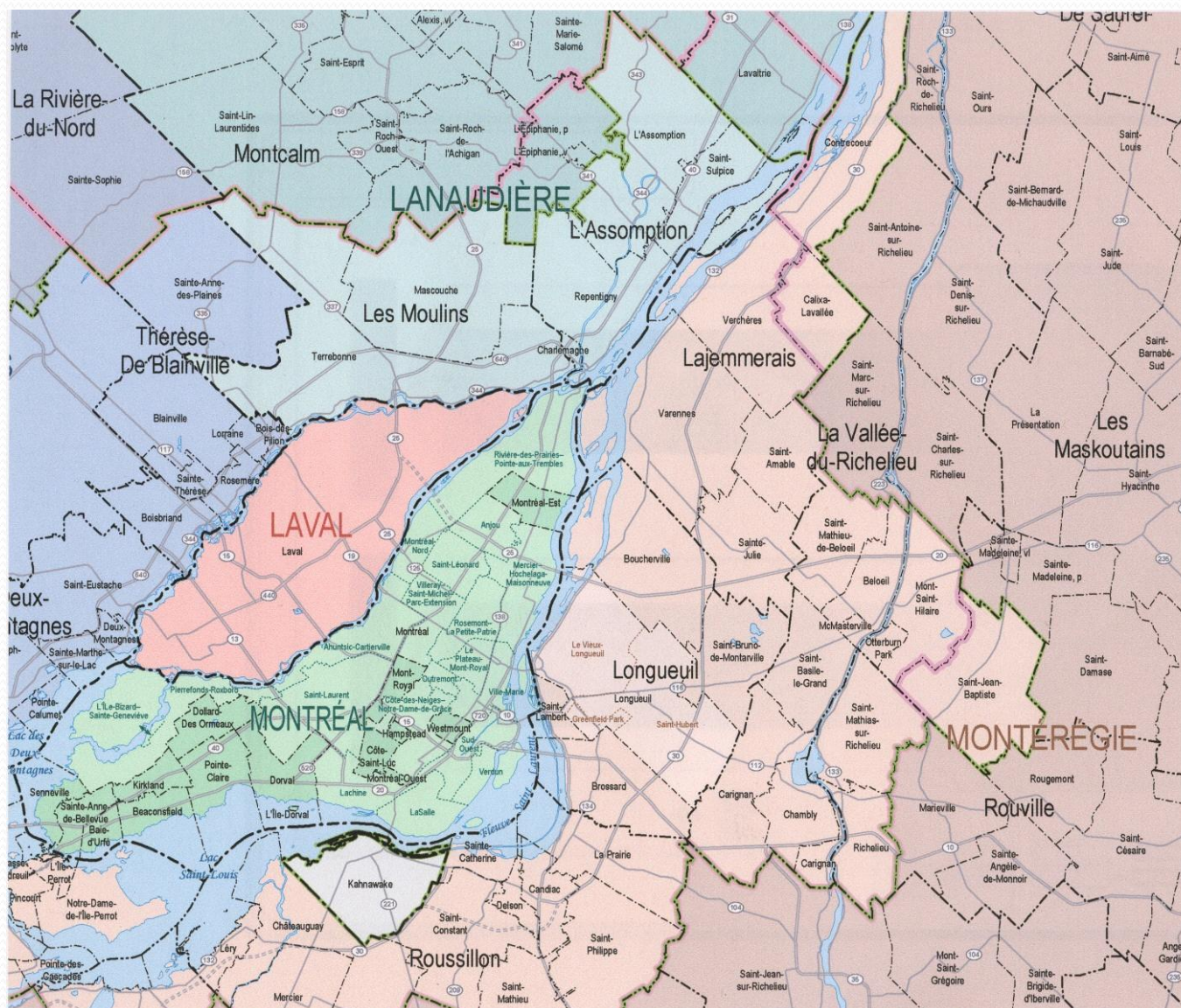
Table des matières

- Positionnement de la région des Laurentides
- Stabilisation démographique et vieillissement = Impacts
- Les contraintes environnementales = les opportunités à saisir
- Les nouvelles formes de mobilité comme infrastructures de développement des Laurentides
- Un cocktail de solutions

Le territoire métropolitain 2009

• Population	3 684 000
• Villes	82
• Superficie	3 838 km ²
• Emplois	1 880 400

Carte CMM



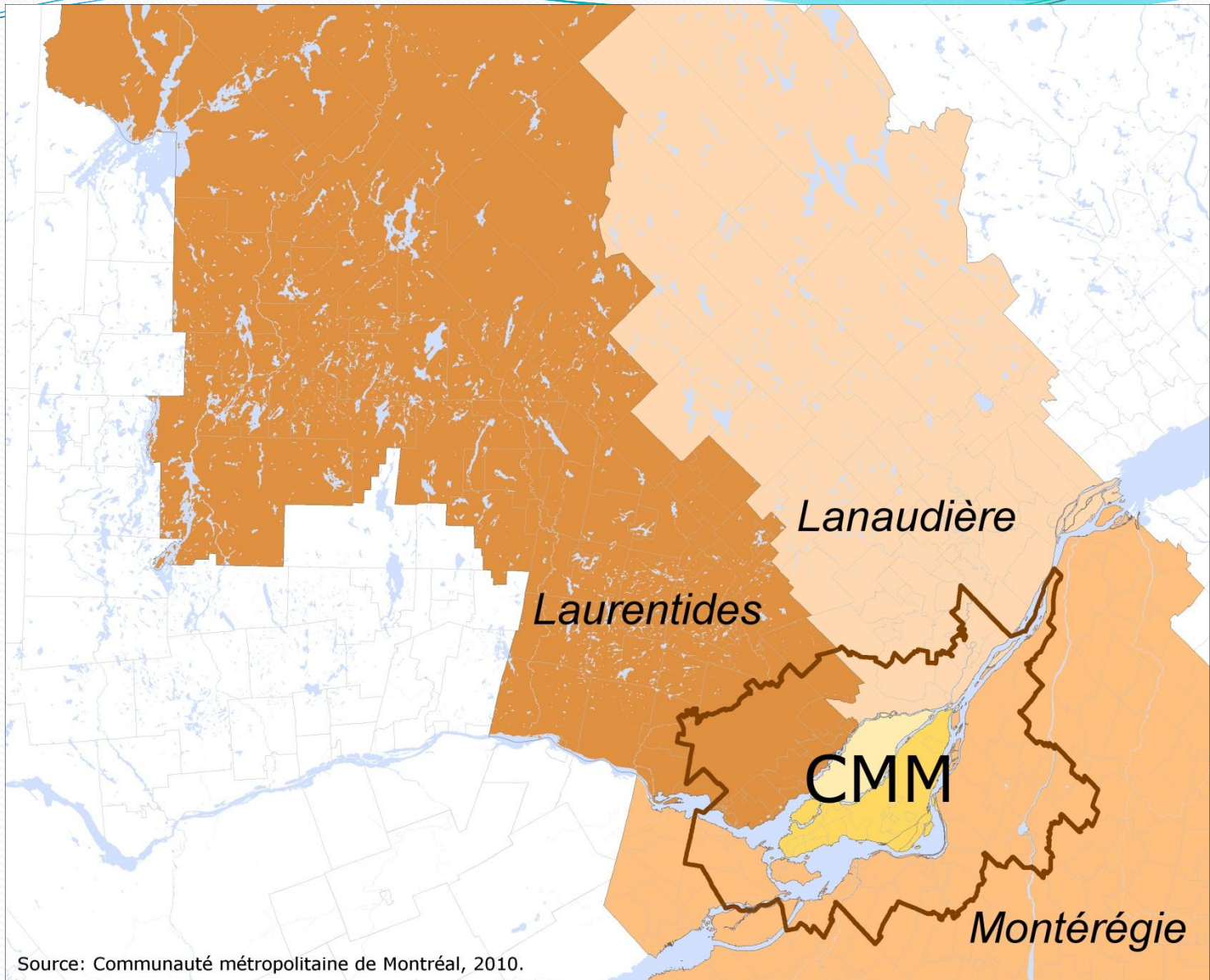
Description qualitative de la région des Laurentides

- 8 municipalités régionales de comté
- 83 municipalités
- Chef lieu : Ville de Saint Jérôme
- Population : 543 874 (2010) soit 7% de la population du Québec
- Superficie : 21 563 KM²
- Densité : 25.2 habitant par KM²
- Économie : Le tourisme, la forêt, les matériels de transport, les produits alimentaires
- 273 000 emplois
- Croissance démographique : La plus élevée des régions du Québec depuis 1990, bonne croissance jusqu'en 2026 mais vieillissement accéléré
- Milieu homogène : Francophone à 90%

La région des Laurentides 2009

	Dans CMM	Hors CMM
Population (2009)	279 700,00	262 716,00
Villes	14	68
Superficie (km ²)	878,75	20 684,25

Source : Forum Urba 2015, 2010



STATISTIQUES GÉNÉRALES Laurentides et ensemble du Québec

Revenu personnel et ses composantes par habitant, Laurentides et ensemble du Québec, 2005-2009

	2005 ^r	2006 ^r	2007 ^r	2008 ^r	2009 ^p	TCAM ¹ 2009/2005
	\$/hab.					%
Laurentides						
Revenu d'emploi	22 869	23 447	24 307	24 957	25 166	2,4
Revenu de placement	3 338	3 629	3 902	3 801	3 522	1,3
Transferts des administrations publiques	4 248	4 575	4 821	5 009	5 285	5,6
Autres sources de revenu	92	101	97	100	96	1,2
Revenu personnel	30 546	31 752	33 127	33 867	34 068	2,8
<i>Moins :</i>						
Impôts, cotisations et autres transferts	7 630	7 930	8 235	8 284	7 931	1,0
<i>Égale :</i>						
Revenu personnel disponible	22 916	23 822	24 893	25 583	26 137	3,3
Ensemble du Québec						
Revenu d'emploi	21 675	22 296	23 253	23 930	24 216	2,8
Revenu de placement	3 406	3 643	3 921	3 919	3 582	1,3
Transferts des administrations publiques	4 601	4 916	5 182	5 546	5 674	5,4
Autres sources de revenu	143	153	150	155	151	1,3
Revenu personnel	29 826	31 008	32 505	33 550	33 623	3,0
<i>Moins :</i>						
Impôts, cotisations et autres transferts	7 225	7 525	7 815	7 900	7 592	1,2
<i>Égale :</i>						
Revenu personnel disponible	22 601	23 483	24 690	25 650	26 031	3,6

1. Taux de croissance annuel moyen.

Sources : Institut de la statistique du Québec, Service des statistiques sectorielles et du développement durable.
Statistique Canada, Division des comptes des revenus et dépenses, *Comptes économiques provinciaux*.

13 décembre 2010

STATISTIQUES GÉNÉRALES Laurentides et ensemble du Québec

Valeur des permis de bâtir selon le type de construction, Laurentides et ensemble du Québec, 2005-2009

	2005	2006	2007	2008	2009	Variation 2009/2008	TCAM ¹ 2009/2005
	k\$					%	
Laurentides	1 228 052	1 362 038	1 378 482	1 499 046	1 239 605	-17,3	0,2
Commercial	107 214	148 508	157 010	139 913	164 971	17,9	11,4
Industriel	71 369	104 902	44 463	98 287	61 470	-37,5	-3,7
Institutionnel	27 558	32 005	35 573	113 112	61 479	-45,6	22,2
Résidentiel	1 021 911	1 076 623	1 141 436	1 147 734	951 685	-17,1	-1,8
Ensemble du Québec	11 287 982	11 878 332	12 973 354	13 806 682	12 929 699	-6,4	3,5
Commercial	1 837 727	2 204 105	2 446 290	2 625 641	2 489 522	-5,2	7,9
Industriel	867 794	841 541	886 606	1 102 337	827 458	-24,9	-1,2
Institutionnel	696 663	1 053 192	1 224 358	1 167 075	1 206 151	3,3	14,7
Résidentiel	7 885 798	7 779 494	8 416 100	8 911 629	8 406 568	-5,7	1,6

1. Taux de croissance annuel moyen.

Source : Statistique Canada, *Enquête des permis de bâtir*.

Compilation : Institut de la statistique du Québec, Service des statistiques sectorielles et du développement durable.

17 mars 2010

STATISTIQUES GÉNÉRALES Laurentides et ensemble du Québec

Âge moyen et âge médian de la population, selon le sexe, Laurentides et ensemble du Québec, 1996, 2001 et 2004-2009

	1996	2001	2004	2005	2006	2007 ^r	2008 ^r	2009 ^p
	ans							
Laurentides								
Âge moyen	35,4	37,2	38,2	38,5	38,9	39,2	39,6	39,5
Hommes	34,8	36,5	37,5	37,9	38,2	38,6	38,9	38,8
Femmes	36,0	37,8	38,9	39,2	39,5	39,9	40,2	40,2
Âge médian	35,3	37,9	39,4	39,9	40,3	40,8	41,1	40,8
Hommes	35,0	37,4	38,9	39,3	39,8	40,1	40,4	40,1
Femmes	35,7	38,4	39,9	40,4	40,9	41,3	41,8	41,6
Ensemble du Québec								
Âge moyen	36,9	38,5	39,3	39,6	39,8	40,1	40,3	40,5
Hommes	35,6	37,2	38,1	38,4	38,7	38,9	39,2	39,4
Femmes	38,0	39,7	40,5	40,7	41,0	41,2	41,4	41,6
Âge médian	36,1	38,5	39,7	40,1	40,5	40,8	41,0	41,1
Hommes	35,2	37,5	38,7	39,0	39,3	39,6	39,8	39,9
Femmes	37,1	39,6	40,8	41,2	41,6	41,9	42,2	42,4

Source : Statistique Canada, Division de la démographie, *Estimations de la population*.

Compilation : Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques sociodémographiques.

16 février 2010

Immobilisation Laurentides et ensemble du Québec

Dépenses en immobilisation et en réparation par secteur et sous-secteur du SCIAN¹, Laurentides, 2006-2010

Secteur et sous-secteur	Année ²	Immobilisations		Réparations			Total	
		Construction	Machines et équipement	Total	Construction	Machines et équipement		Total
		k\$						
Industries productrices de biens	2006	91 450	249 500	340 950	x	x	x	x
	2007	103 277	185 704	288 981	x	x	x	x
	2008	152 392	221 069	373 462	x	x	x	x
	2009	271 342	199 052	470 394	..	..	..	..
	2010	162 832	197 825	360 657	..	..	..	..
Industries productrices de services	2006	500 021	780 019	1 280 039	x	x	x	x
	2007 ^r	685 118	819 311	1 504 429	x	x	x	x
	2008	820 947	662 596	1 483 543	x	x	x	x
	2009	883 507	698 768	1 582 275	..	..	..	..
	2010	889 995	725 665	1 615 661	..	..	..	..
Logement	2006	2 444 716	—	2 444 716	416 423	—	416 423	2 861 139
	2007	2 614 083	—	2 614 083	428 305	—	428 305	3 042 387
	2008	2 566 784	—	2 566 784	431 577	—	431 577	2 998 361
	2009	2 335 274	—	2 335 274	..	..	..	..
	2010	2 266 111	—	2 266 111	..	..	..	..
Total	2006	3 036 187	1 029 519	4 065 706	535 644	242 333	777 978	4 843 683
	2007 ^r	3 402 478	1 005 015	4 407 493	554 932	206 590	761 522	5 169 016
	2008	3 540 123	883 665	4 423 788	603 265	217 639	820 904	5 244 692
	2009	3 490 124	897 819	4 387 944	..	..	..	..
	2010	3 318 939	923 490	4 242 429	..	..	..	..
Secteur privé	2006	2 738 518	949 588	3 688 106	493 340	227 344	720 684	4 408 790
	2007 ^r	2 904 576	917 943	3 822 519	511 314	196 923	708 237	4 530 756
	2008	2 824 785	779 467	3 604 252	498 019	201 939	699 957	4 304 209
	2009	2 606 755	760 021	3 366 776	..	..	..	..
	2010	2 505 021	744 639	3 249 660	..	..	..	..
Secteur public	2006	297 669	79 930	377 599	42 305	14 989	57 294	434 893
	2007 ^r	497 902	87 072	584 974	43 618	9 667	53 285	638 260
	2008	715 338	104 198	819 536	105 247	15 700	120 947	940 483
	2009	883 370	137 798	1 021 167	..	..	..	..
	2010	813 918	178 852	992 769	..	..	..	..

Note : En raison de l'arrondissement des données, le total ne correspond pas nécessairement à la somme des parties.

1. Statistique Canada, *Système de classification des industries de l'Amérique du Nord, Canada 2002*.

2. 1998-2008 : dépenses réelles; 2009 : dépenses réelles provisoires; 2010 : perspectives.

Sources : Statistique Canada, *Enquête sur les dépenses en immobilisation*.

Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Stabilisation démographique et vieillissement = Impacts

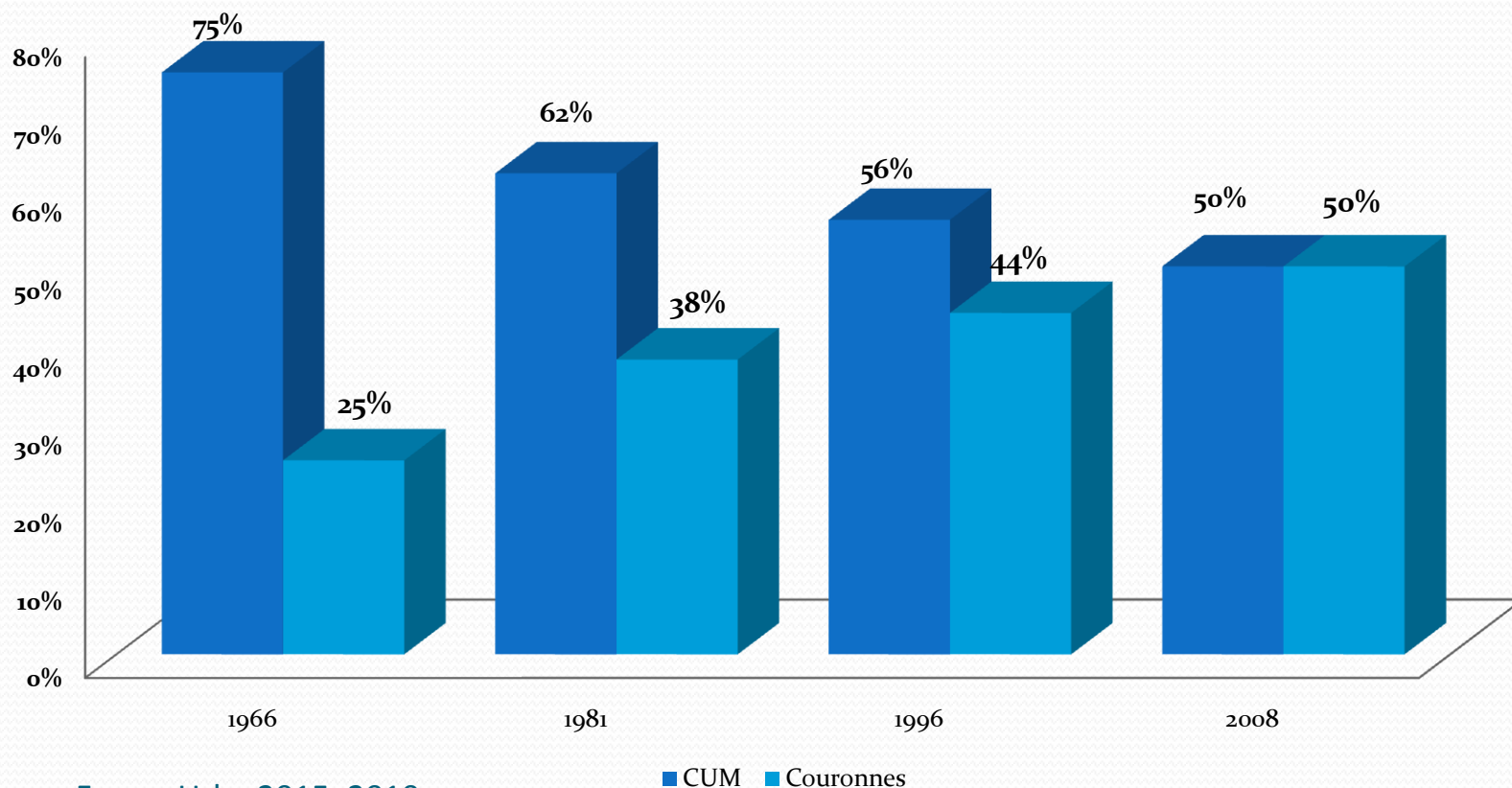
- Le territoire habité s'étend
- Déficit migratoire des secteurs centraux au profit des secteurs plus éloignés
- Vieillissement rapide de la population
- Stabilité démographie

Modifications dans les besoins d'habitation et de services

Changements dans la mobilité et les services de transport

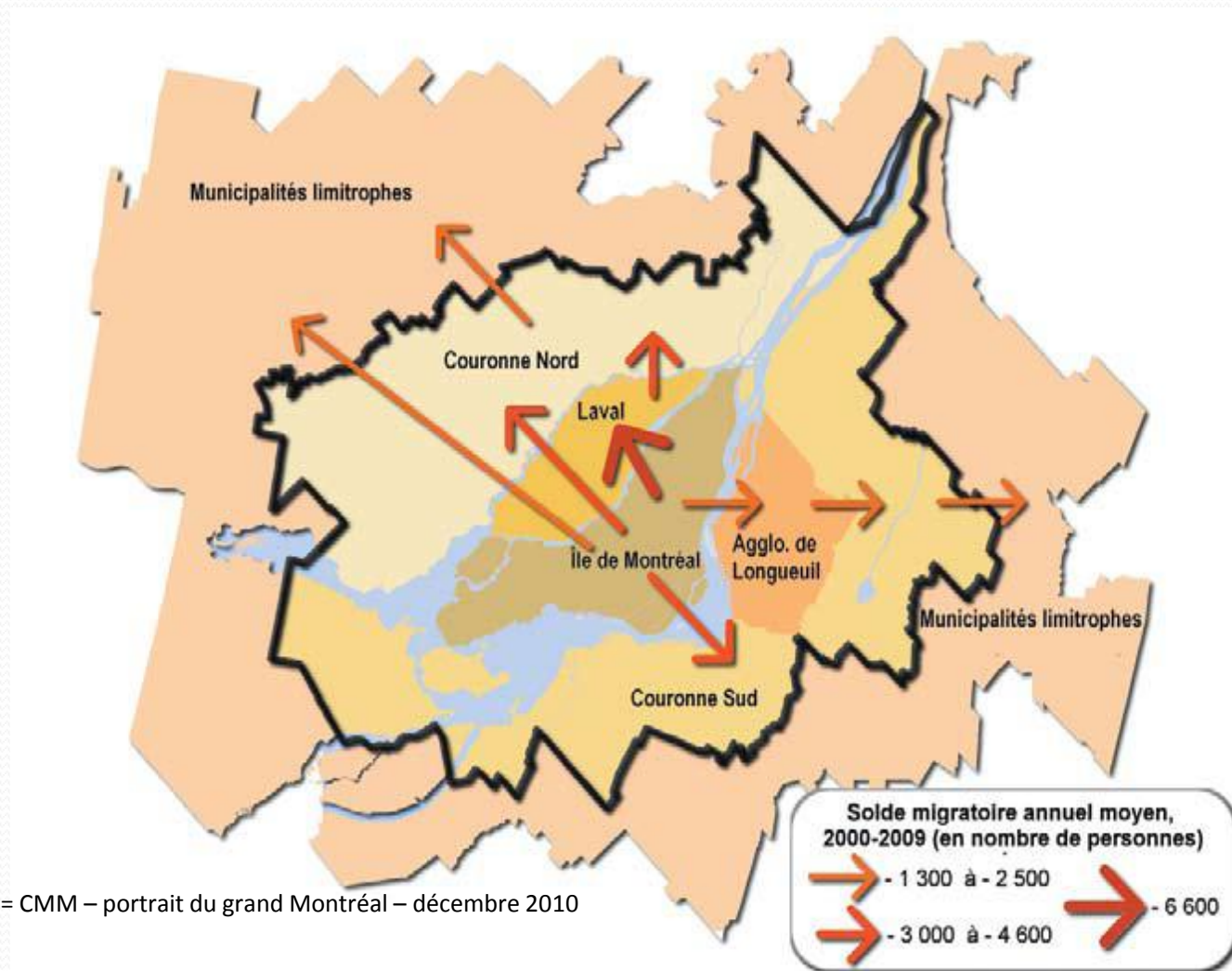
Moins de payeurs de taxes accroissement des services

Proportion de la population de la RMR selon le territoire de résidence de 1966 à 2008



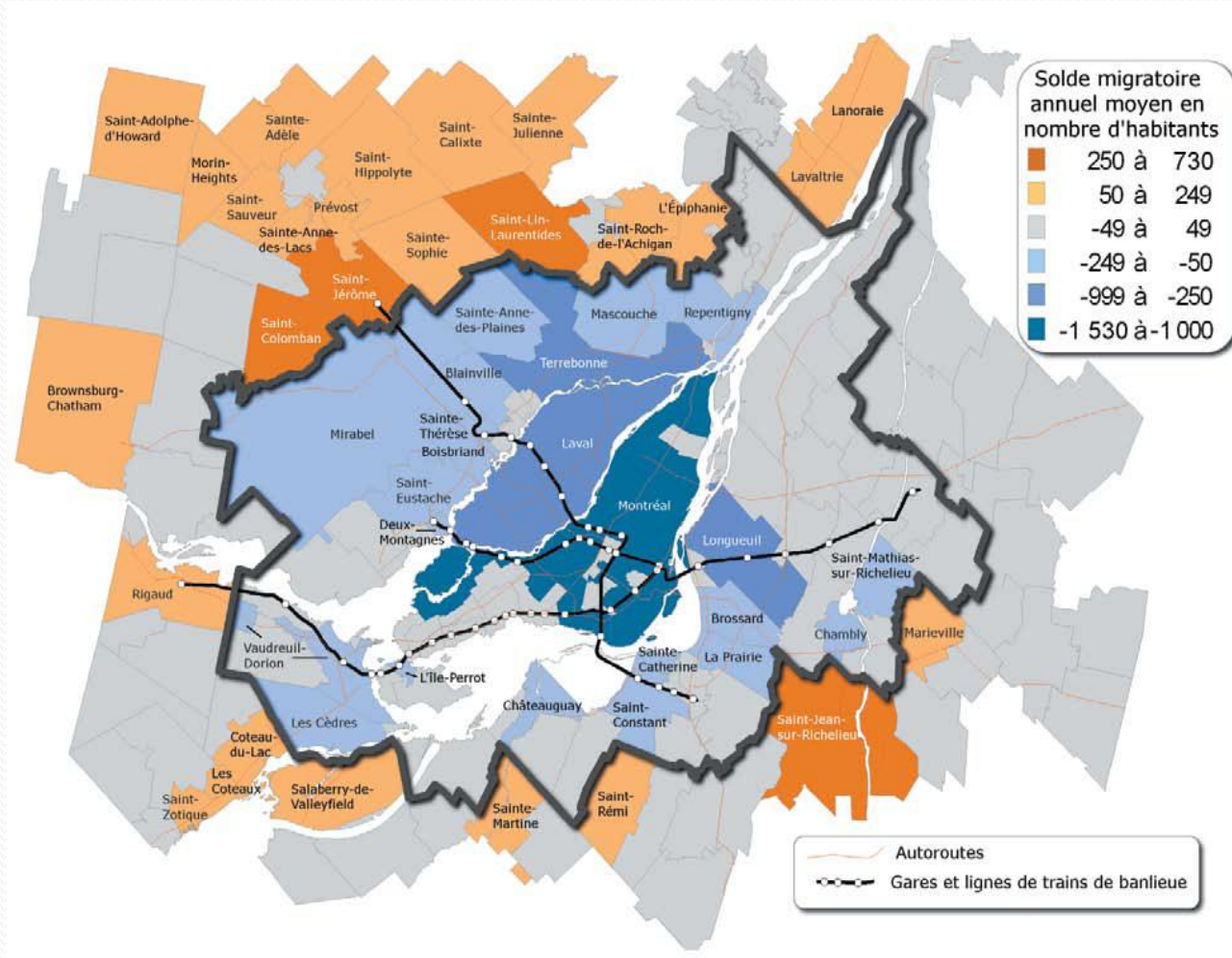
Source : Forum Urba 2015, 2010

Migrations = 2000-2009 des populations



Source = CMM – portrait du grand Montréal – décembre 2010

Migration des populations = 2000-2009



Source = CMM – portrait du grand Montréal – décembre 2010

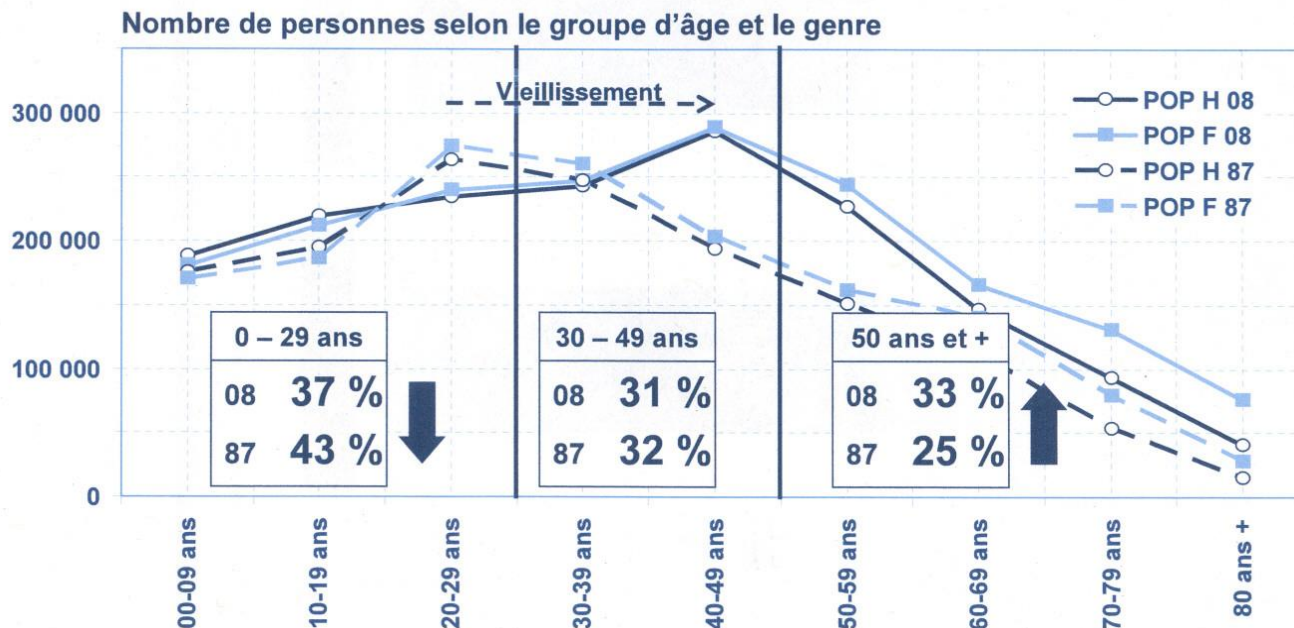
Vieillesse de la population

ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 2008

Vos déplacements quotidiens orientent les transports de demain

Âge et genre

« LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION SE POURSUIT »



Source = AMT Document faits saillants, Enquêtes O-D 2008

Évolution démographique = 1996 -2009

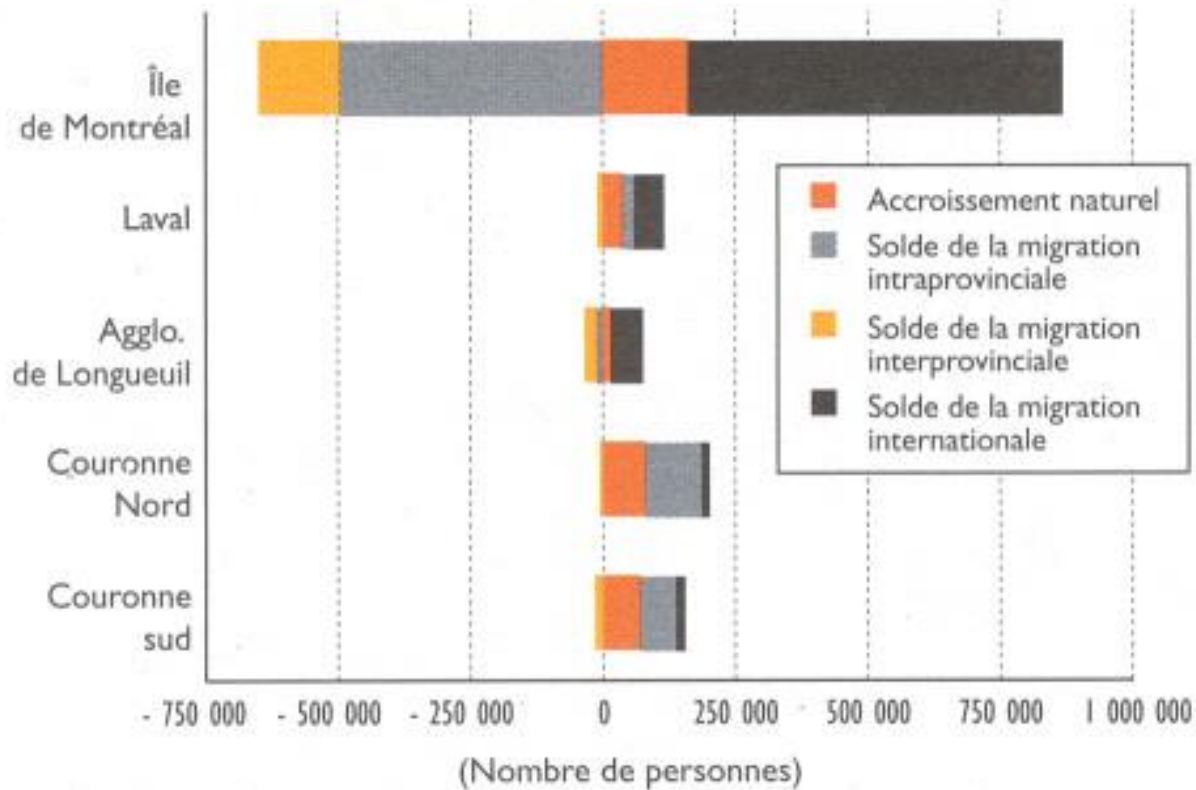
Laurentides et ensemble du Québec

Population selon le groupe d'âge: Laurentides et l'ensemble du Québec, 1996, 2005, 2009

	1996		2005		2009		2009-1996
Laurentides tous âges	449 611		509 627		542 416		+20.6%
0-24 ans	157 779		156 261		161 798		+2.5%
24-44 ans	150 405		147 507		145 105		-3.5%
45-64 ans	97 981		146 051		164 358		+68%
65 ans et plus	43 446		59 808		71 155		+63.8%
Ensemble du Québec	7 246 897		7 581 911		7 688 879		+7.2%
0-24 ans	2 350 215		2 238 383		2 167 222		-4.8%
24-44 ans	2 381 943		2 185 961		2 132 803		-9.2%
45-64 ans	1 645 755		2 121 724		2 298 443		+39.7%
65 ans et plus	868 984		1 035 843		1 170 411		+35%

Source : Statistique Canada, division de la démographie – Institut de la statistique du Québec

Stabilité démographique = Provenance des populations



Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056, édition 2009*. Traitement : CMM, 2010

Impacts de l'évolution démographique

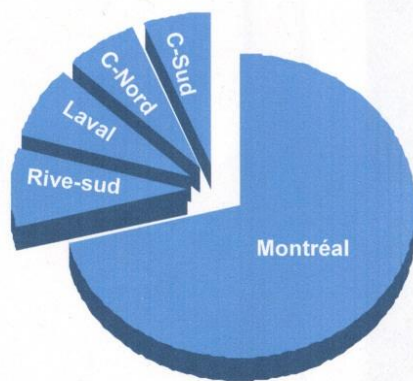
- « Nids vides »/besoins en petits logements près des services
- Multi fonctionnalité autour des pôles de transports collectifs et distance à pieds des activités
- Approche TOD
- Croissance des besoins de mobilité intra Laurentides, en dehors des heures de pointe
- Croissance transport adapté
- Enjeu important de l'augmentation du TC/pointe/Laval-Montréal pour garder la population : part modale de 9% (2008) —————> 16% (2020)

Évolution des emplois

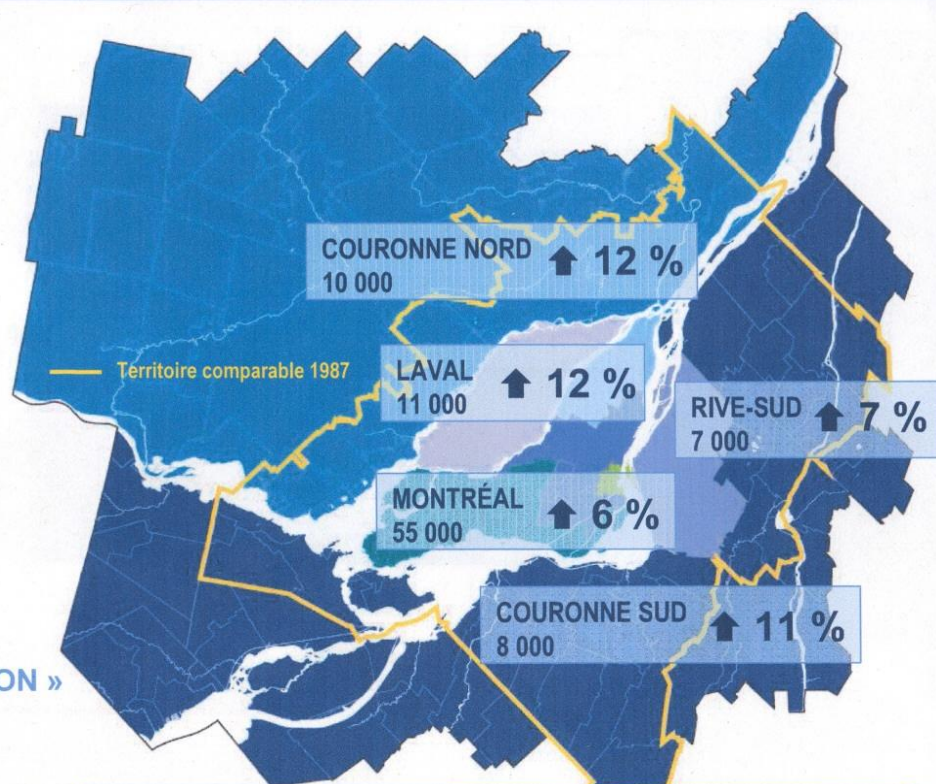
ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 2008

Vos déplacements quotidiens orientent les transports de demain

Évolution des emplois



« L'ÎLE DE MONTRÉAL
REGROUPE **71 %**
DES EMPLOIS DE LA RÉGION »

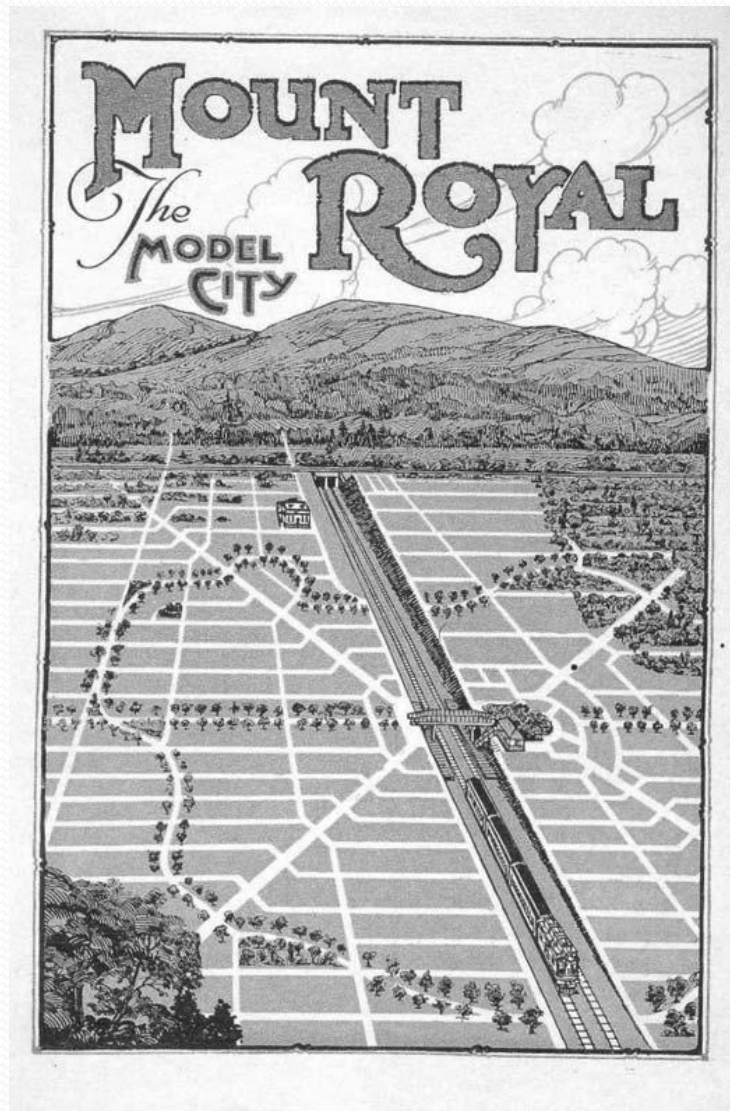


TERRITOIRE COMPARABLE : 91 000

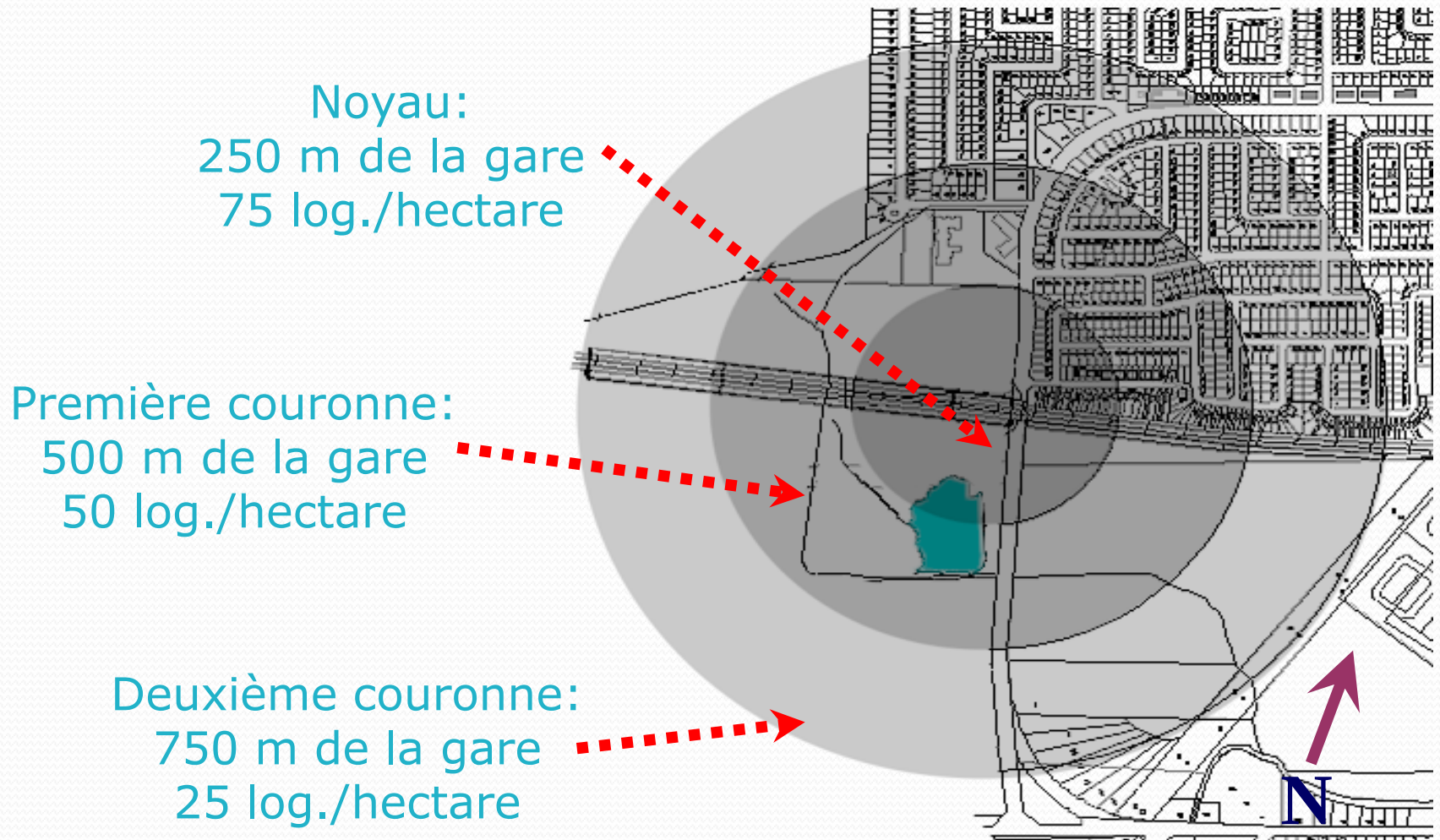
↑ 7 %

Réf. : page 17– document Faits saillants, Enquête O-D 2008

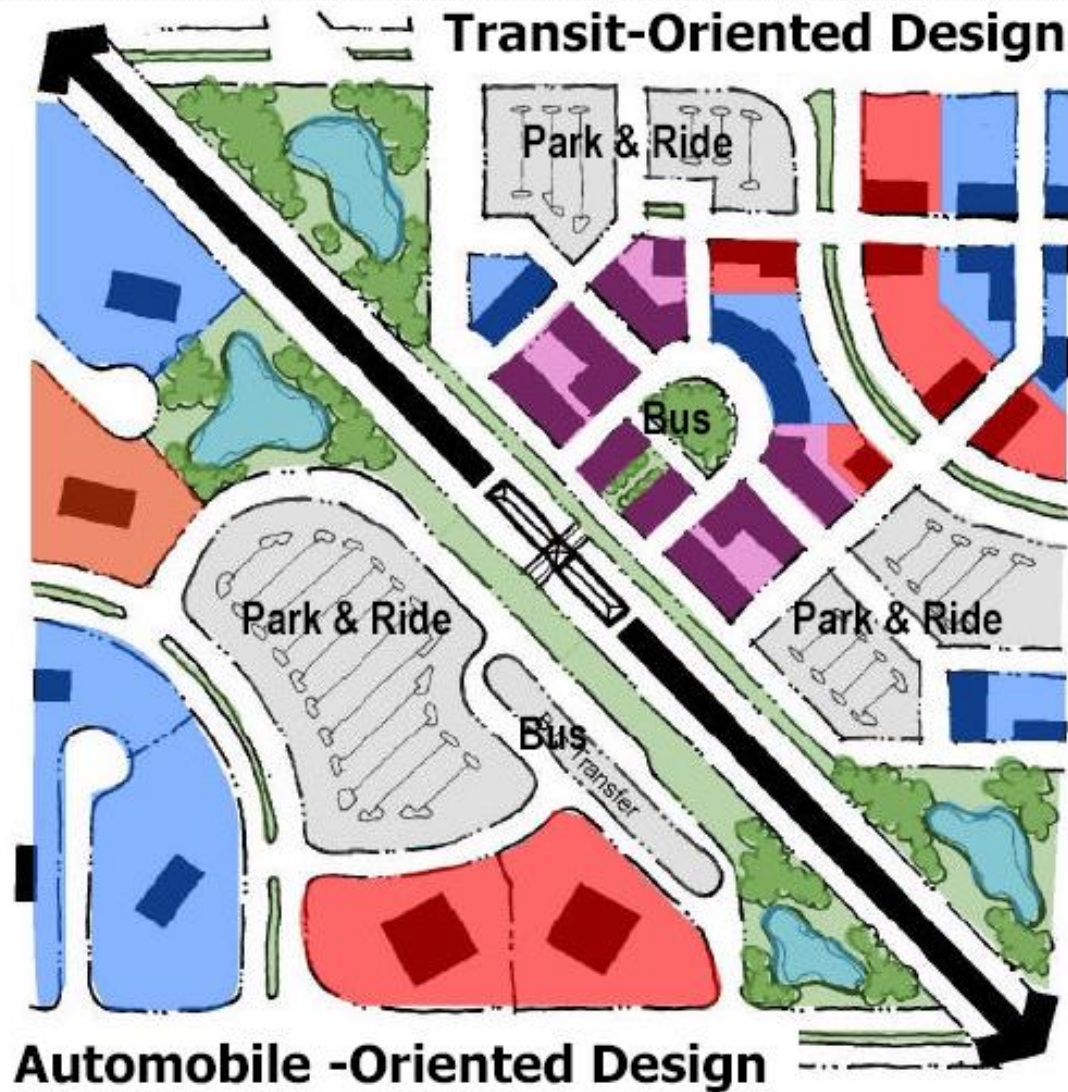
17



DENSITÉS PRÉCONISÉES

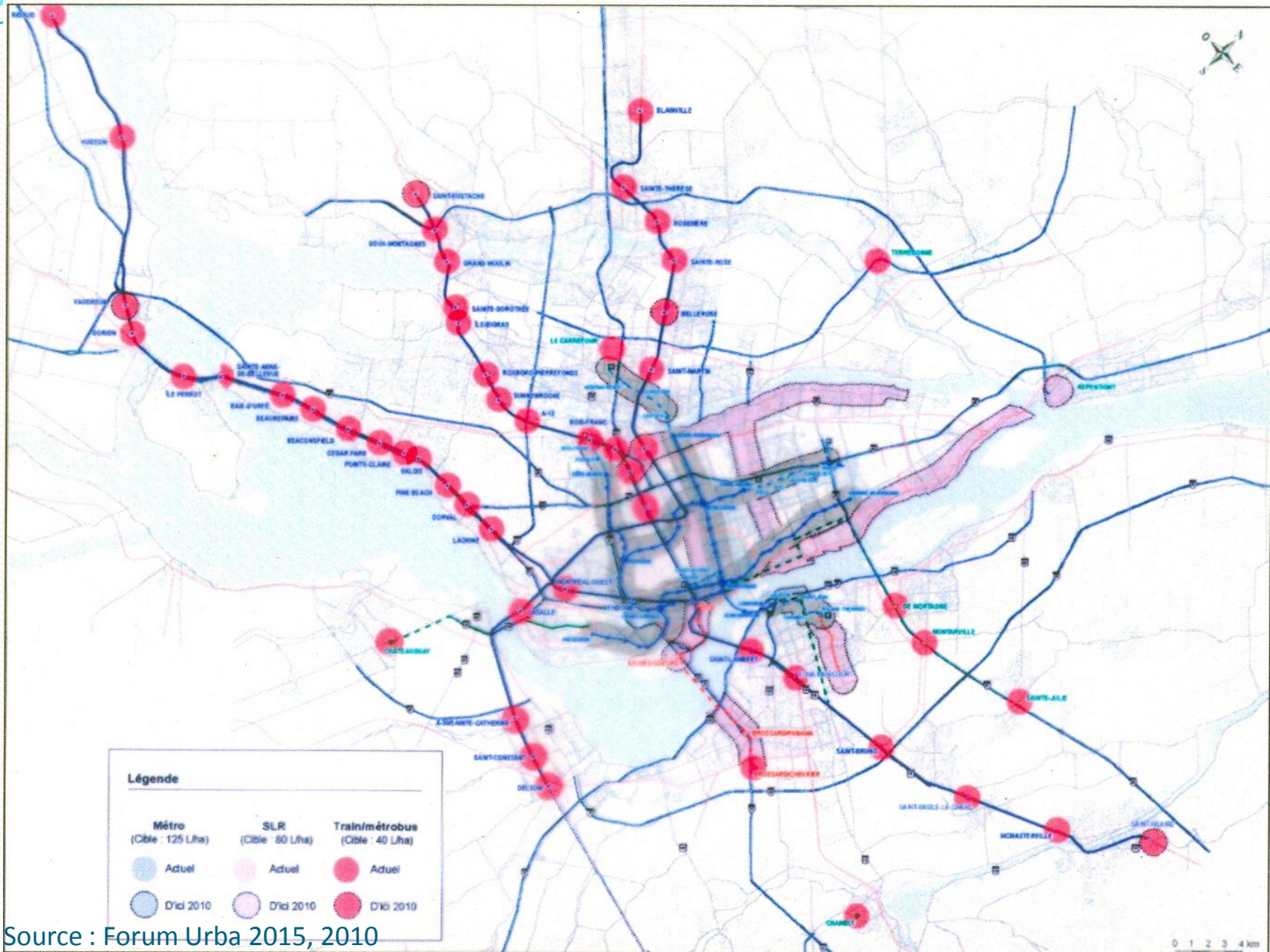


Source : Forum Urba 2015, 2010



Source : Forum Urba 2015, 2010

Aménagement de TOD



Impacts de l'évolution démographique

- « Nids vides »/besoins en petits logements près des services
- Multi fonctionnalité autour des pôles de transports collectifs et distance à pieds des activités
- Approche TOD
- Croissance des besoins de mobilité intra Laurentides, en dehors des heures de pointe
- Croissance transport adapté
- Enjeu important de l'augmentation du TC/pointe/Laval-Montréal pour garder la population : part modale de 9% (2008) —————> 16% (2020)

Les contraintes environnementales = les opportunités à saisir

- Changements climatiques conduisent à des politiques anti GES
- Baisse des ressources fossiles, dont le pétrole, et croissance de leur prix
- Pollution urbaine et impacts sur la santé
- Ilots de chaleur

Nouvelles formes d'énergie propre

Plus de transports collectifs et actifs

Moins de KM auto

Électrification des transports – Économie transports avancés

Aménagements urbains plus denses et principes du TOD

Prévention accrue de l'environnement et de l'agriculture

Statistiques

- Objectif = -20% GES/1990
- Transport responsable de 42% des GES au Québec, 50% dans CMM
- Dépendance du Québec au pétrole = Rareté, prix croissant
- Transport dépendant à 97% de pétrole
- 1.4 milliards de dollars de pertes d'heures travaillées/congestion = CMM
- 10 fois moins d'accidents en transport collectif qu'un auto
- 2009 = dépenses totales des organisme de transport de la région de Montréal = 1.8 milliards \$ ———→ Valeur ajoutée de 1.21 milliards \$ dans l'économie, soutien de 14 110 emplois/année ———→ recette de 217 milliards \$ pour le gouvernement du Québec et 85.9 milliards \$ pour le gouvernement fédéral
- Cible – TC
- Des transports avancés, CMM/Laurentides/développement économique

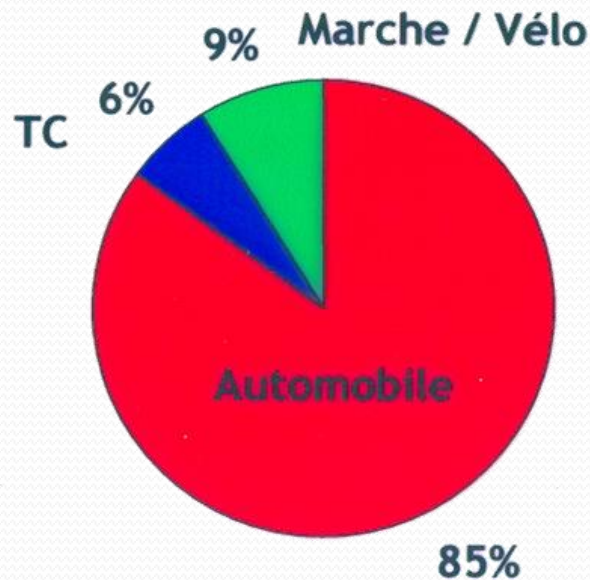
Les nouvelles formes de mobilité comme infrastructures de développement des Laurentides

Vers une nouvelle mobilité

- Région organisée et aménagée en fonction de l'automobile et des infrastructures automobiles
- Création de nouveaux pôles en banlieue
- Faible densité et urbanisme de ségrégation de fonctions qui entraînent de nouveaux besoins de déplacements plus complexes
- Forte dépendance à l'auto en banlieue
- Explosion des KM auto parcourus et des temps de déplacement/auto
- Faible usage des transports collectifs, sauf au centre de la métropole
- Inadaptation et coûts croissants de l'offre de services à ces modèles de déplacement dans l'espace et dans le temps alors que les transports collectifs offrent des services pendulaires vers le centre de l'agglomération.

Relation entre aménagement et transport

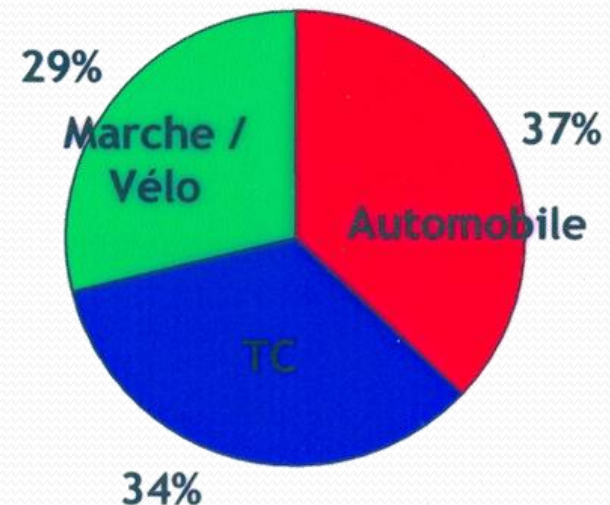
Couronnes urbaines



Kilométrage automobile :
55,0 km / ménage / jour

Production de GES par les transports :
19,2 kg / ménage / jour

Secteurs centraux



Kilométrage automobile :
6,5 km / ménage / jour

Production de GES par les transports :
2,1 kg / ménage / jour

Le nombre d'autos augmente 2 fois plus vite que la population

	1997/2009	%
• Population	+ 470 000	+ 12.85%
• Autos (CMM)	+ 480 000	+ 30.5%
• Emplois	+ 334 000	+ 21.6%

Malgré

+ 15% TC 2003/2008
+ 3% part modale TC 2003/2008

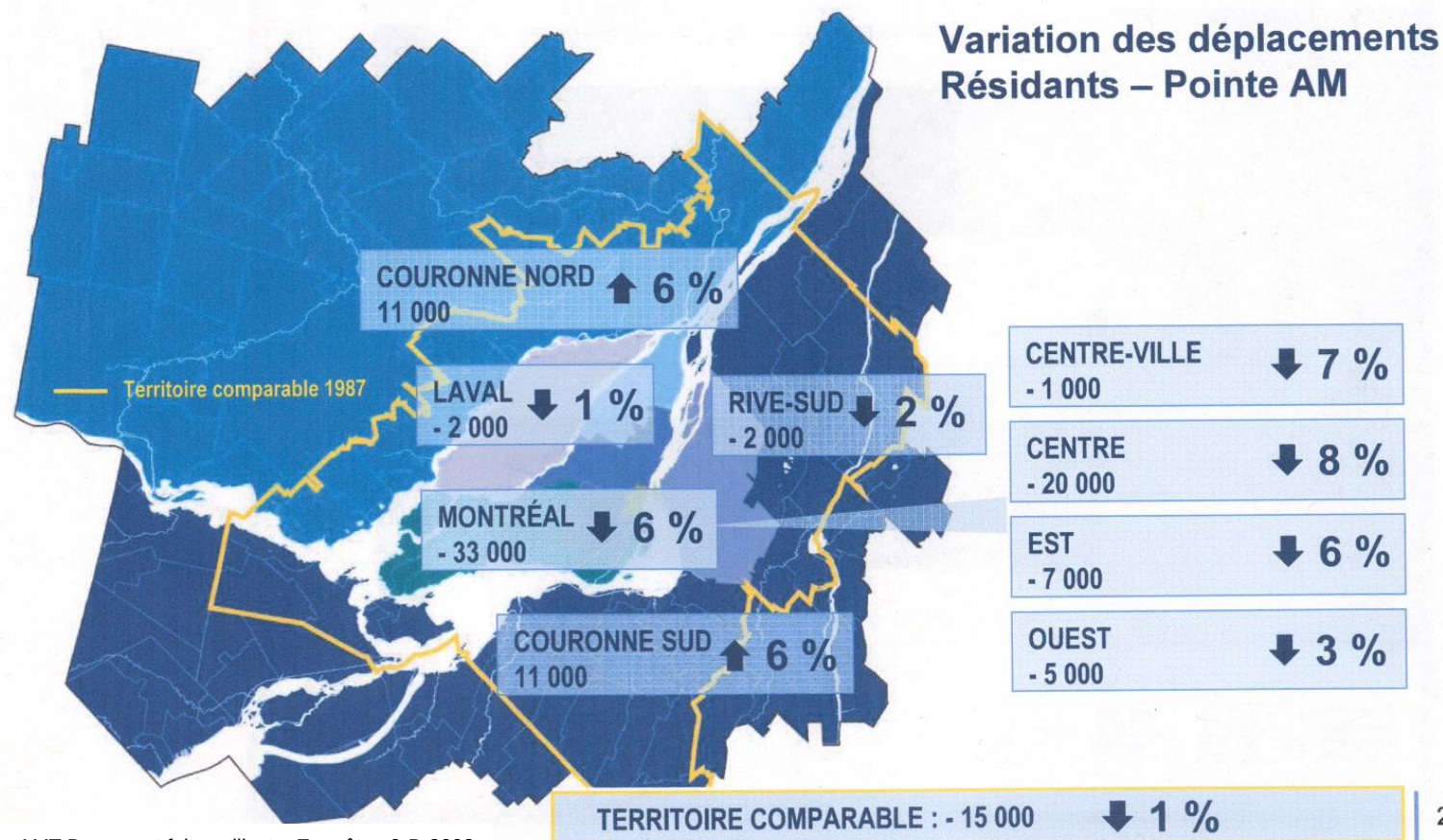
Sources = CMM 2010
SAAQ 2009
AMT 2010

Évolution de la mobilité en auto

ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 2008

Vos déplacements quotidiens orientent les transports de demain

Évolution de la mobilité en auto



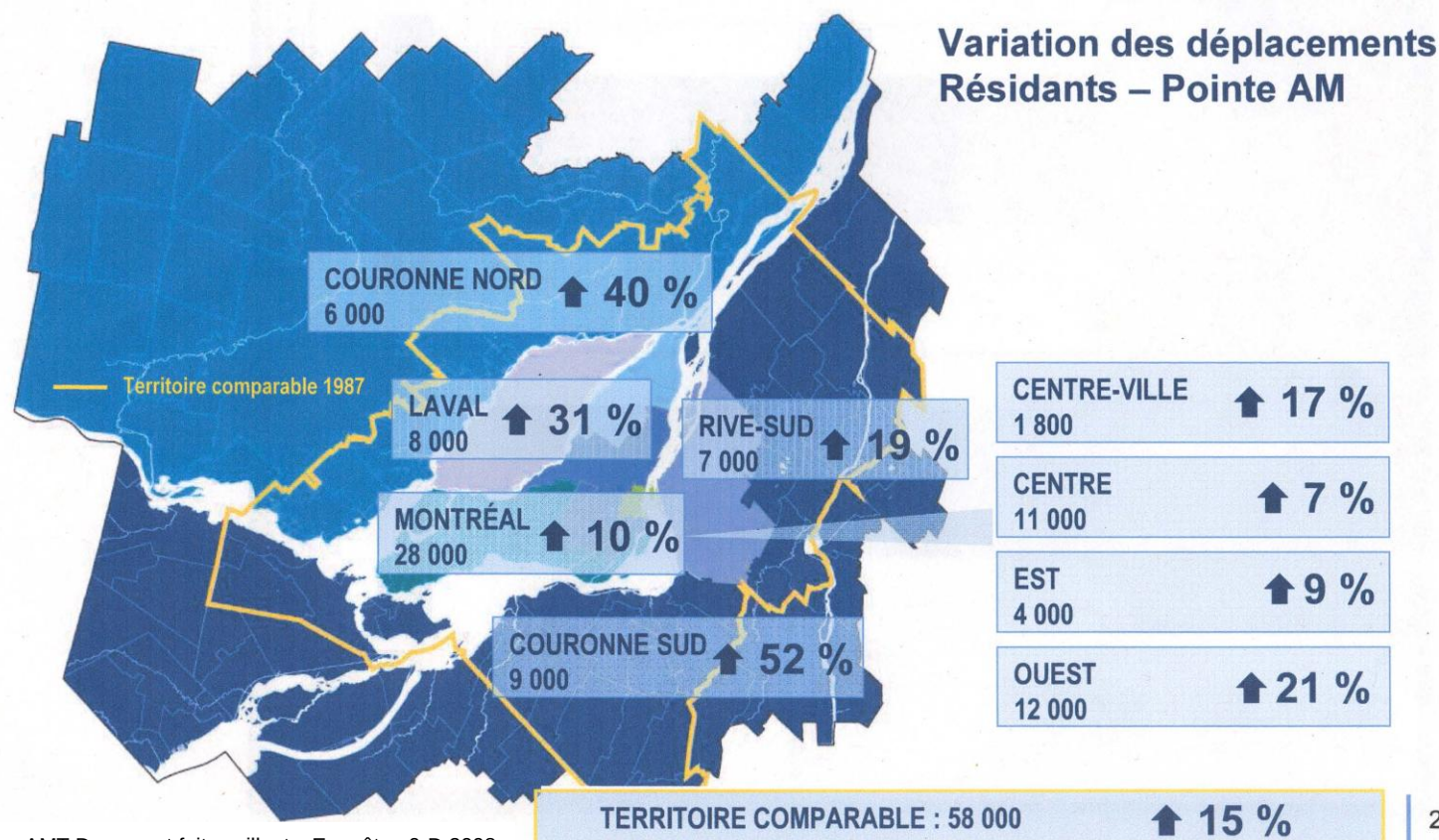
Source = AMT Document faits saillants, Enquêtes O-D 2008

Évolution de la mobilité en TC

ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 2008

Vos déplacements quotidiens orientent les transports de demain

Évolution de la mobilité en TC



Source = AMT Document faits saillants, Enquêtes O-D 2008

Évolution de la part modale du TC

ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 2008

Vos déplacements quotidiens orientent les transports de demain

Évolution de la part modale du TC - Résidents – Pointe AM

« LA PART DE MARCHÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS EST EN CROISSANCE DEPUIS 2003 »

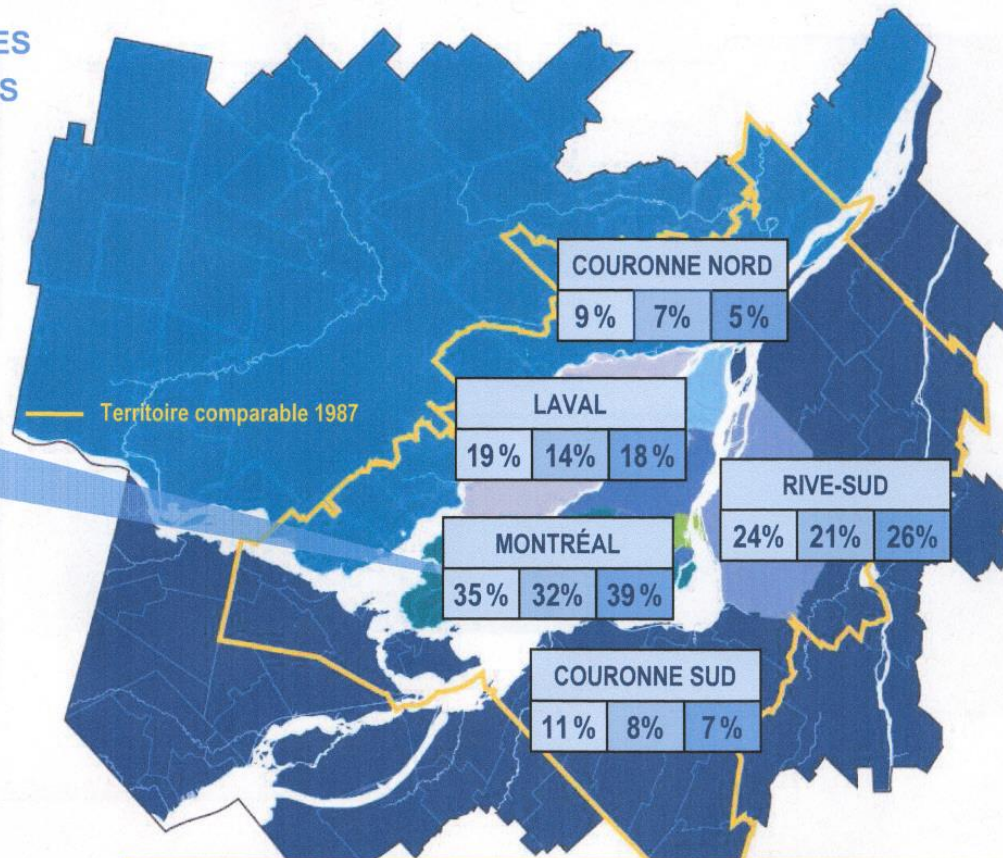
ANNÉE		
08	03	87

CENTRE-VILLE		
50 %	44 %	53 %

CENTRE		
42 %	39 %	45 %

EST		
31 %	28 %	35 %

OUEST		
26 %	22 %	31 %

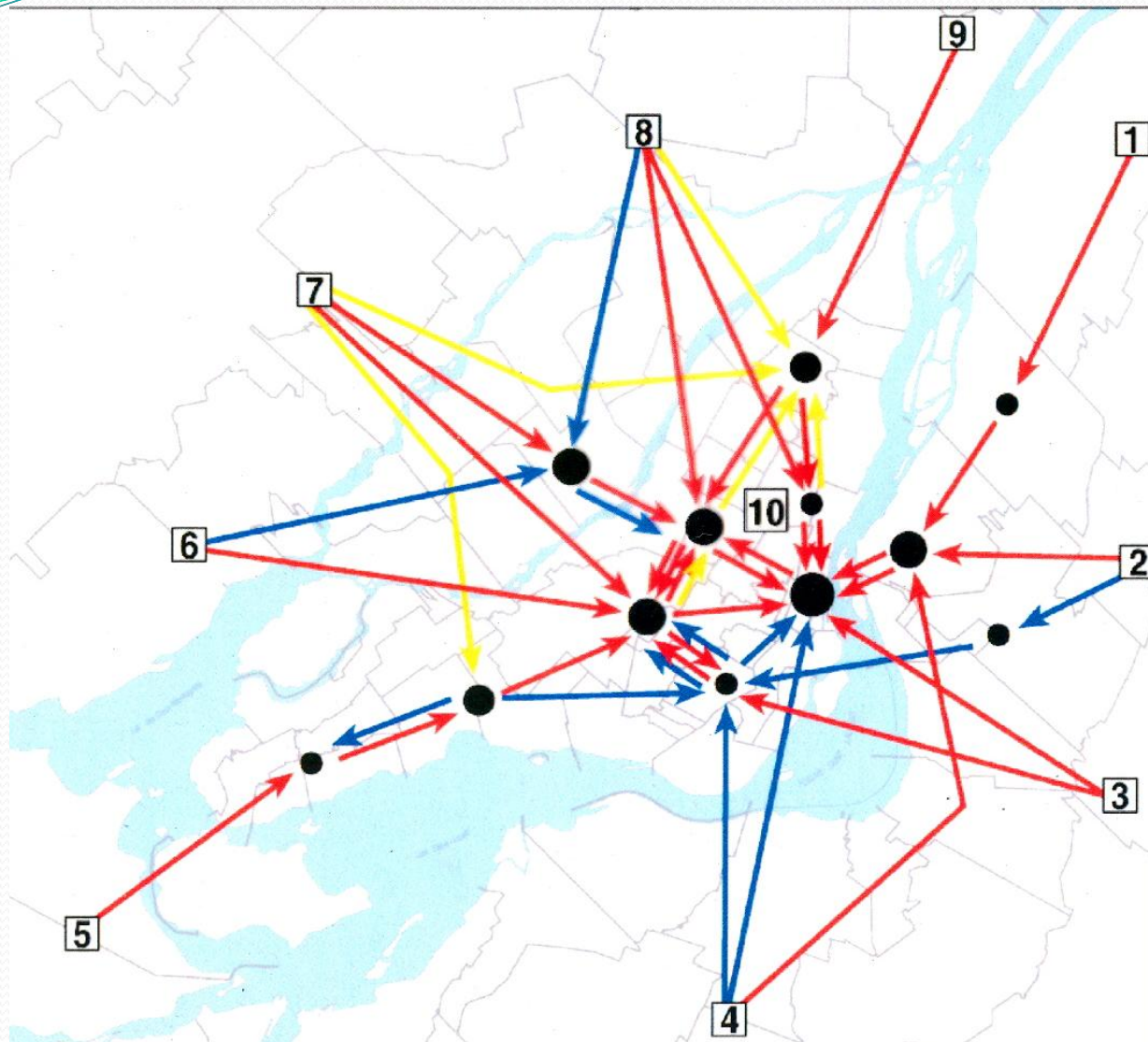


TERRITOIRE COMPARABLE

25 % 22 % 29 %

Source = AMT Document faits saillants, Enquêtes 0-5 2008

AXES ET PÔLES PRINCIPAUX



Axes prioritaires de déplacements métropolitains

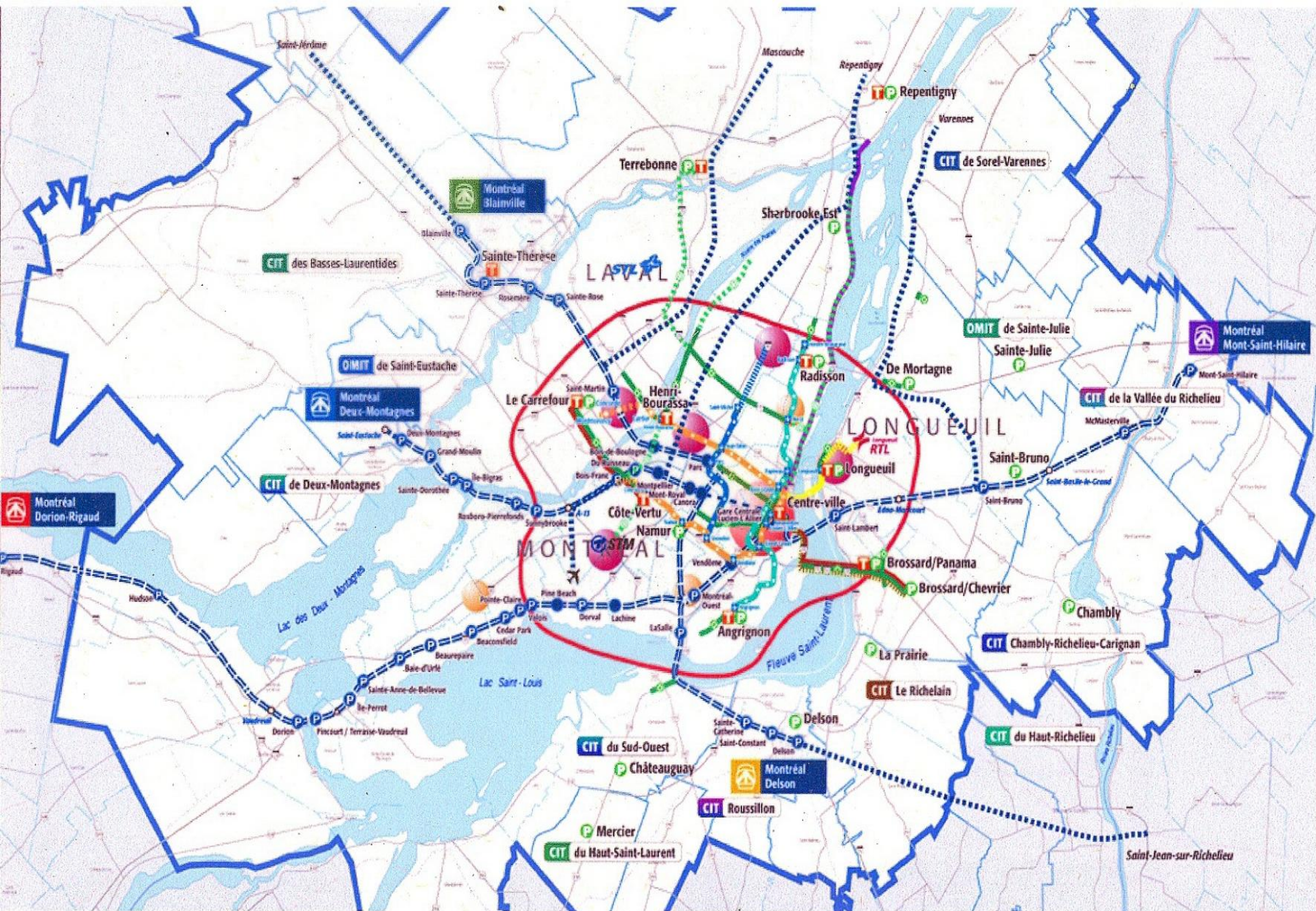
Priorités d'intervention

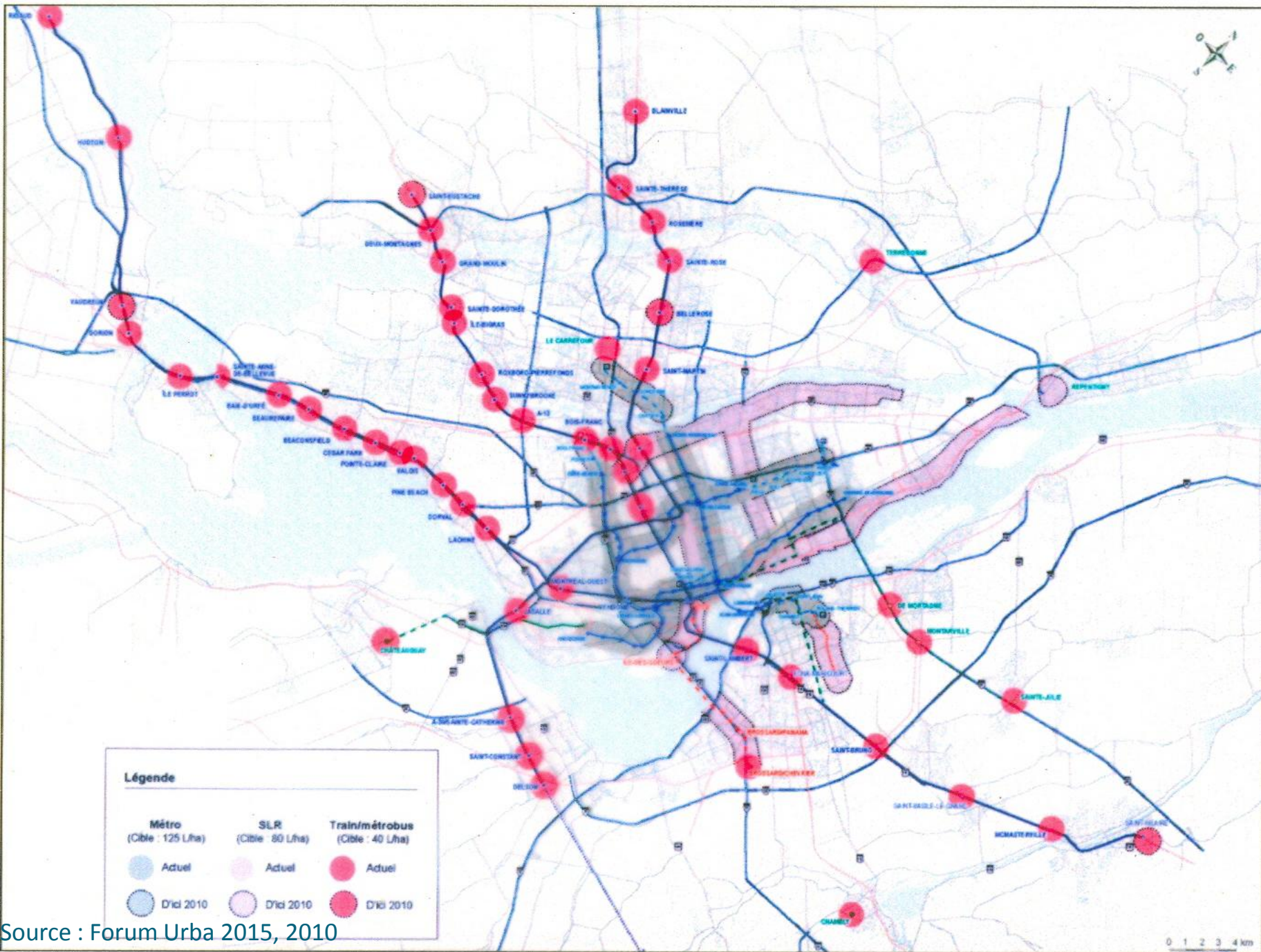
- Priorité 1
- Priorité 2
- Priorité 3

Pôles prioritaires

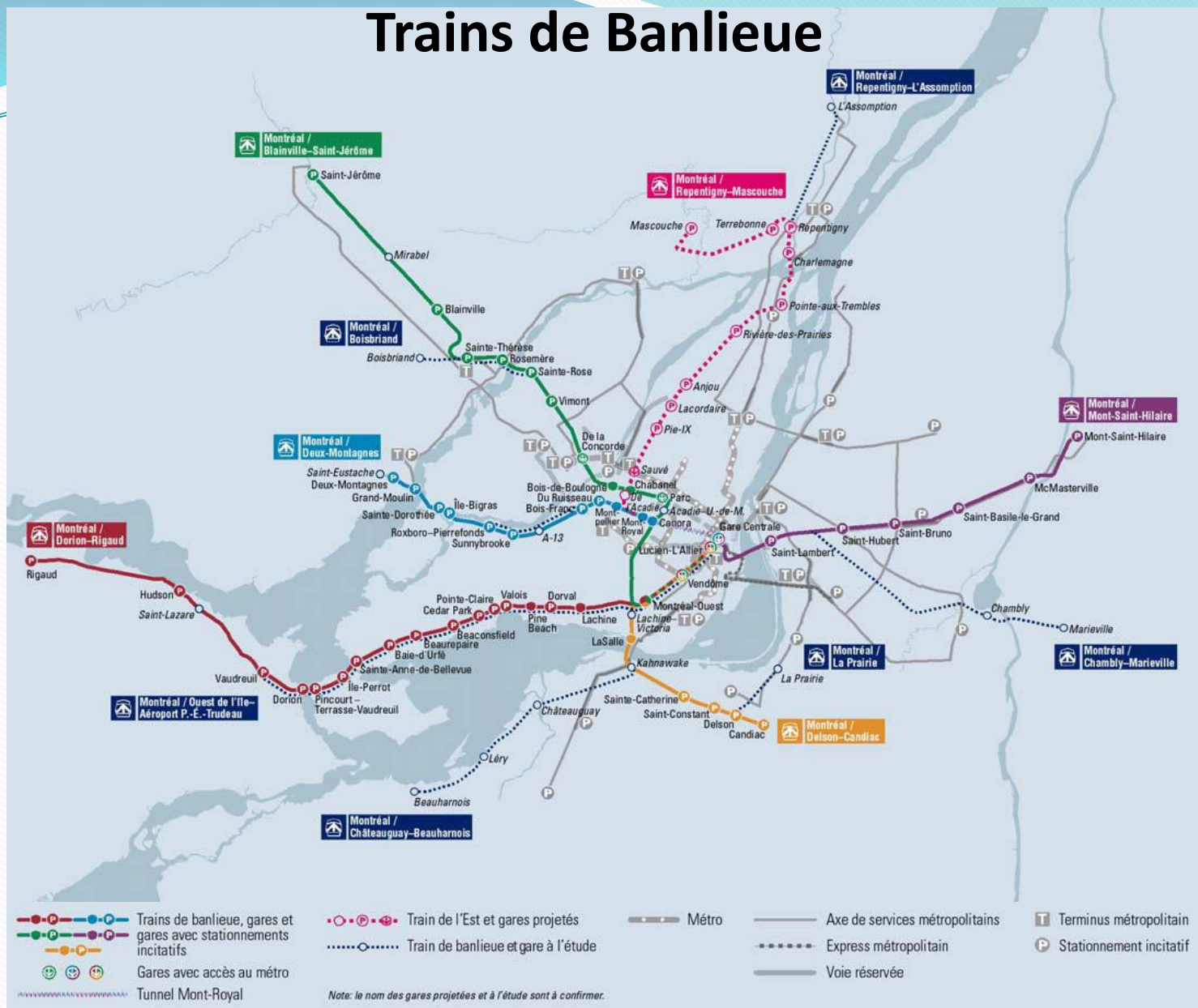
- Pôle principal
- Sous-pôles régionaux
- Pôles en développement
- 1 Bassin d'origine
- Autres destinations

Pôle central fort



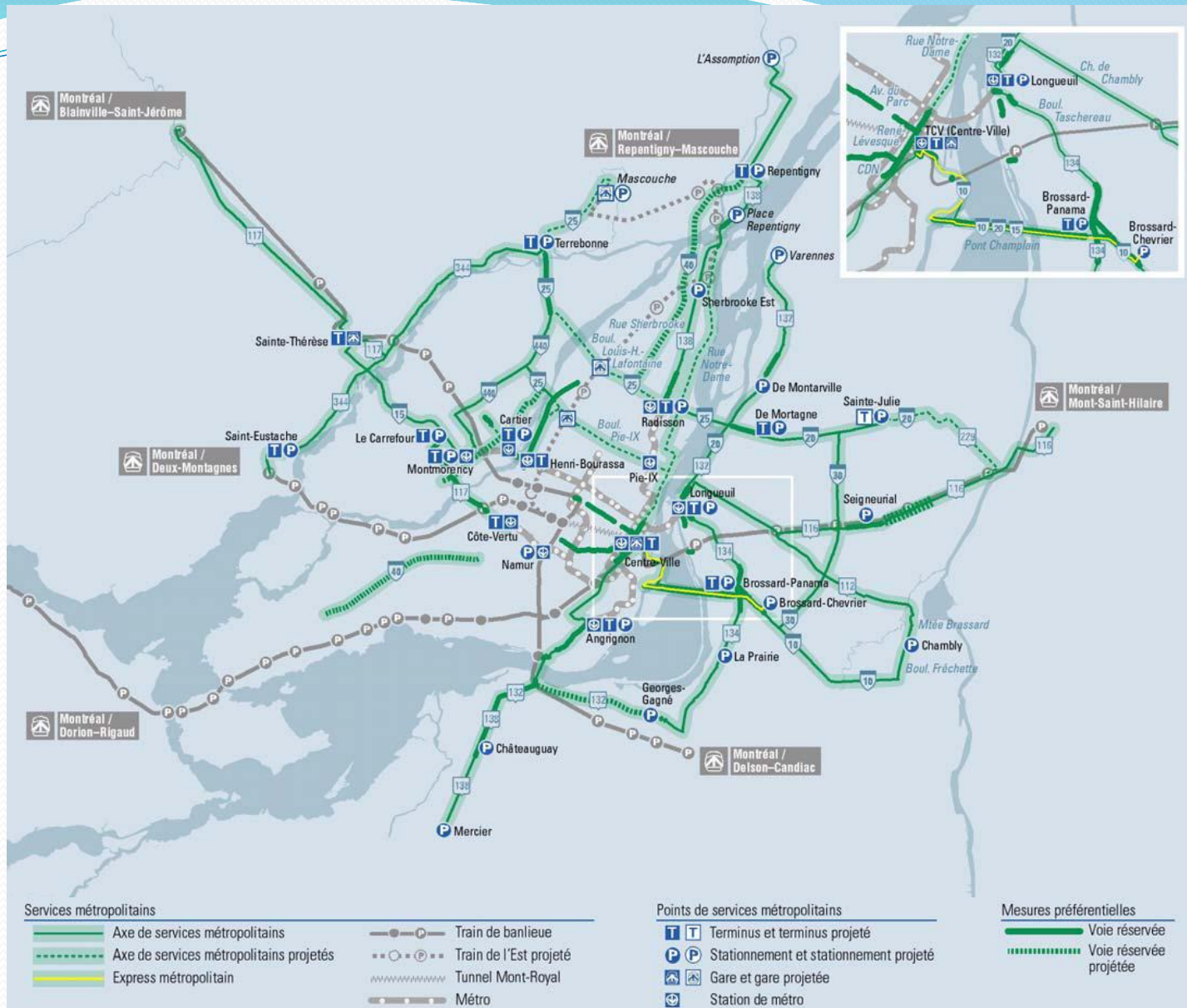


Trains de Banlieue



Source = AMT – PTI – 2010-11-12

Voies réservées



Source = AMT – PTI – 2010-11-12

Métro - SLR



Source = AMT – PTI – 2010-11-12

Intégration des réseaux de transports et des systèmes

- Intégration entre les AOT
- Routes/transport collectif/voie réservée
- Vélo + transport collectif
- Autos + transport collectif
- Taxis + Transport collectif
- Transport interurbain+ transport collectif
- Transport adapté
- Intégration tarifaire inter et intra zones
- Intégration des véhicules électriques et partage des autos
- Voiture lorsque requis

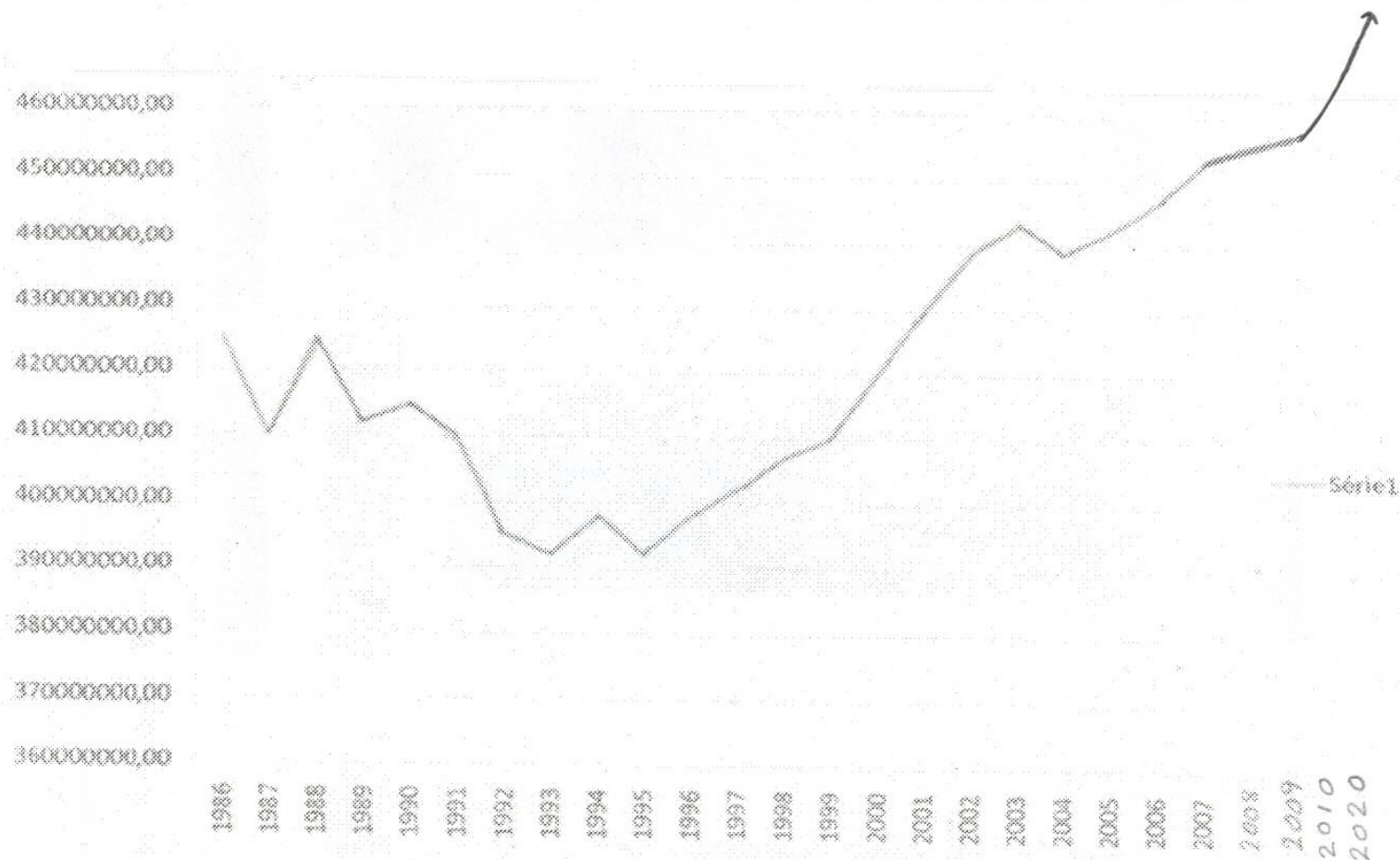
Cible de croissance de l'Achalandage annuelle

Nouvelles cibles

	Hypothèse moyenne	Hypothèse forte	XXI ^e 2020
Croissance annuelle achal. Total TC	+ 1,7 %	+2,7%	+ 5% - + 10%

Source : Forum Urba 2015, 2010

Achalandage annuel des AOT de la région métropolitaine entre 1986 et 2020



Source : Forum Urba 2015, 2010

L'exemple du CIT des Laurentides

Municipalités desservies

- Blainville
- Bois-des-Filion
- Boisbriand
- Deux-Montagnes
- Lorraine
- Oka
- Pointe-Calumet
- Rosemère
- Sainte-Anne-des-Plaines
- Saint-Eustache
- Sainte-Marthe-sur-Lac
- Sainte-Thérèse
- Saint-Jérôme
- Saint-Joseph-du-Lac

Services offerts

Transports collectifs
Transport scolaire
Transport adapté
Vélo bus
Express bus

Les moyens

Un cocktail d'actions

- Se doter d'objectifs environnementaux et de transports collectifs ambitieux
- Revoir les règles d'aménagement du territoire
- Bâtir une région métropolitaine dont les parties sont complémentaires
- Accroître l'offre du cocktail transport et les services concurrentiels à l'auto
- Utiliser l'auto autrement et en réduire l'attrait
- Financer le développement des TC sur une base régionale qui renforce la solidarité

Les enjeux urbains du XXI^e siècle de la région de Montréal

- Penser et agir autrement
- Innovation/économie/complémentarité
- Concentration des populations dans les milieux urbains
- Valeurs urbaines en évolution
- Étalement urbain versus villes plus compactes et denses
- Revalorisation de l'agriculture
- Importance croissante des milieux de vie naturels et urbains
- Développement des transports collectifs et actifs
- Électrification de tous les modes de transport

Enjeux urbaines du XXI^e siècles de Montréal (suite)

- Multitude des structures décisionnelles et arbitrages nécessaires
- Mobilisation des intervenants autour de projets porteurs
- Trouver les moyens financiers nécessaires, suffisants, équitables et acceptables

VERS UNE VISION INTÉGRÉE DU DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION

	TRANSPORT	AMÉNAGEMENT	ENVIRONNEMENT
Québec	Plan de gestion des déplacements, MTQ	Cadre d'aménagement, MAAM	Plan d'action sur les changements climatiques
Région	Plan stratégique révisé, AMT	Schéma d'aménagement, CMM	
Villes	Plans de transport	Plans d'urbanisme	Plans de développement durable
AOT	Plan stratégique		

Source : Forum Urba 2015, 2010

Un chantier collectif stimulant pour l'avenir et urgent à court terme



Source : Forum Urba 2015, 2010

