

Étalement urbain 2 : Les réactions

Chronique du 21 janvier 2020

Entame

Le 6 janvier dernier, la publication par la CMM d'une étude sur l'étalement urbain au-delà de ses frontières, en lien principalement avec la motorisation et la congestion, a lancé un fort intéressant débat sur l'étalement et l'hyper-étalement urbain.

J'ai fait une première chronique sur le sujet le 9 janvier : **Le dit, le plus ou moins dit et le non-dit**. Depuis lors, de nouvelles voix se sont ajoutées qui ont permis de découvrir une variété de points de vue sur le sujet.

Mon but aujourd'hui est de passer en revue ce qui s'est dit afin de distinguer entre le bon grain de l'ivraie. Je me pencherai donc sur les prises de paroles des personnes suivantes :

- Martin Damphousse, Chantal Deschamps, Marc-André Plante et Guillaume Tremblay, respectivement maires de Varennes, Repentigny, Terrebonne et Mascouche (La Presse, 8 janvier 2020)
- Xavier-Antoine Lalande, maire de Saint-Colomban (Le Devoir, 10 janvier 2020);
- Luc-Normand-Tellier, fondateur du département d'études urbaines de l'UQÀM (Le Devoir, 10 janvier 2020);
- Paul Germain, Maire de Prévost (Le Devoir, 13 janvier 2020);
- Louise Harel, Ministre de la Métropole au moment de la création de la CMM (Le Devoir, 15 janvier 2020);
- Les préfets des 14 MRC limitrophes à la CMM (La Presse, 16 janvier 2020).

Place d'abord aux acteurs de l'hyper-étalement

1) Leur argumentaire

Les 14 préfets des **MRC limitrophes de la CMM** nous disent essentiellement :

- Que leurs objectifs de développement sont contenus à leurs très rigoureux et très démocratiques Schémas d'aménagement, **in fine approuvés par Québec**;
- Qu'ils ne dézonent pas tant que cela leur territoire agricole, et toujours au terme d'une analyse rigoureuse, **in fine validée par Québec**;
- Que malgré leur vitalité démographique, leurs 14 MRC ne représentent que 6,1 % des véhicules en circulation sur le territoire de la CMM.

Le maire Lalande de **Saint-Colomban**, se félicite quant à lui :

- D'offrir à ses citoyens l'opportunité de vivre dans la nature : « *Saint-Colomban est une ville qui se développe en forêt et dans le respect de celle-ci* »;
- Conscient que sa ville profite de l'exode des familles montréalaises, il soutient leur offrir **la qualité de vie que Montréal ne peut leur offrir**;
- Les résidents de Saint-Colomban vivent et travaillent en Couronne Nord et ne peuvent donc être accusés de contribuer aux problèmes croissants de congestion;

- Enfin, il estime injuste que les investissements dans les transports collectifs aillent au REM et à la Ligne Rose, plutôt qu'à la Couronne Nord.

Quant au maire Germain de Prévost, il ajoute deux arguments savoureux, qu'il convient de citer textuellement :

- « *La vision montréalocentriste du Québec doit céder la place à une vision polycentrique, où chaque communauté tire son épingle du jeu* » ;
- « *Cessez de blâmer les villes de banlieue pour le manque d'attractivité de Montréal* ».

2) Ma réplique

L'ensemble de ces arguments se fonde sur le principe que **tous auraient DROIT au développement**, qui depuis 60 ans a été invoqué à chaque nouvelle phase d'étalement.

Les maires dont les municipalités profitent de la phase d'étalement du moment sont prompts à s'en attribuer le crédit :

- Ils ont souvent le **JE hypertrophié et conquérant**, convaincus qu'ils sont que c'est grâce à leurs indéniables talents que leur municipalité se développe;
- Ce qui peut aller jusqu'à s'attribuer un salaire de **173 098 \$** comme c'est le cas du maire **Patrick Massé de Saint-Lin-Laurentides**, huitième plus haut salarié parmi les élus municipaux, à 1 322 \$ près du salaire de Régis Labaume à Québec.

Ces maires et préfets savent fort pertinemment d'où viennent leurs nouveaux habitants : de Montréal, directement ou indirectement (après passage par Laval, par exemple);

- On a vu que certains ne se gênent pas pour dénigrer Montréal ;
- Échangeant avec le maire de Mirabel, qui me faisant part de sa fierté d'avoir fait passer sa ville de 25 000 à 50 000 habitants – *Moi, j'suis un développeur !* –, je lui ai rétorqué que c'était moins drôle de mon point de vue puisque les 2/3 de ses nouveaux habitants venaient de Montréal – *Eh oui : j'accueille ceux que tu es incapable de garder parce tu ne réponds pas à leurs besoins*;

Ces maires et préfets **se félicitent de la complicité** du Gouvernement du Québec : laxisme au niveau du dézonage agricole, schémas d'aménagement complaisants, construction d'écoles sur demande, et j'en passe : pour ma part, **je me déssole de cette complicité**.

Convenons que le maire de Saint-Colomban est peut-être le **Super Champion** qu'il croit être au niveau du développement de sa ville... mais qu'il professe des sottises quand il s'aventure sur le terrain des transports collectifs.

Ceci dit, il n'a pas totalement tort quant aux impacts sur la circulation générés par la population de sa ville :

- Démonstration par l'exemple de Mirabel au tableau suivant;
- Le fait est qu'après 60 ans d'étalement, les Couronnes Nord et Sud se sont chacune « autonomisées » par rapport à Montréal;
- Ce qui constitue le drame ultime en matière d'aménagement : des communautés qui se partagent un territoire alors qu'elles n'ont pratiquement plus rien en commun.

Déplacement quotidiens des automobilistes de Mirabel, suivant leur destination

(auto-conducteurs, c-à-d selon le nombre de véhicules en déplacement)

Destination	Nombre de déplacements, sans retours, 24H		Distance parcourue, allers-retours, 24 H (km)	
Centre-Ville	892	3%	75 070	7%
Reste de l'île de Montréal	3 922	12%	267 465	24%
Laval et Couronne Nord	28 362	85%	776 781	69%
Longueuil et Couronne Sud	142	0%	12 739	1%
Total	33 318	100%	1 132 055	100%

Source : MTQ, AMT et STM, Enquête Origine-Destination 2013. Traitement R. Bergeron, janvier 2020.

Note : 765 déplacements de Mirabel vers le Centre-Ville sont réalisés par transport collectif ou complétés par transport collectif (bimodal), pour une proportion de 43 % du total de 1 788 déplacements de personnes.

Place ensuite aux anciens acteurs de l'étalement

Les maires des quatre villes signataires du texte publié par La Presse (Varenes, Repentigny, Terrebonne et Mascouche) ont certes raison sur le fond de leur argumentaire.

Sauf qu'ils sont parmi ceux qui ont le plus profité de la phase antérieure d'étalement urbain, celle des décennies 1990 et 2000 :

- Partageant durant tout ce temps l'attitude conquérante et l'autosatisfaction qui caractérisent leurs concurrents actuels.

Ces maires se désolent que des municipalités plus excentrées leur fassent aujourd'hui le coup qu'ils ont eux-mêmes fait à Montréal et Laval il y vingt ou trente ans.

Ils invoquent le PMAD comme s'il s'agissait d'un **acte de foi** de leur part :

- En oubliant de dire qu'ils se sont opposés à toute planification régionale durant les dix premières années d'existence de la CMM (2002-2011);
- Durant ces dix années, ils n'ont rien changé au modèle de développement par étalement de leur ville;
- Et encore, ils ont fini par accepter le PMAD uniquement parce qu'il était une version édulcorée du **Schéma d'aménagement métropolitain** initialement prévu à la loi constitutive de la CMM.

Professeur Tellier

Celui-ci s'exprime ainsi : « *Le texte courageux des maires de Varenes, Repentigny, Terrebonne et Mascouche sonne le réveil. Il faut les en remercier* » :

- Au regard de ce que je viens d'en dire, je ne comprends pas cet emportement du professeur Tellier.

Ceci dit, Luc-Normand Tellier a raison d'évoquer la mise en place d'une véritable ceinture verte, comme Toronto l'a fait il y a 15 ans : j'en reparlerai bientôt.

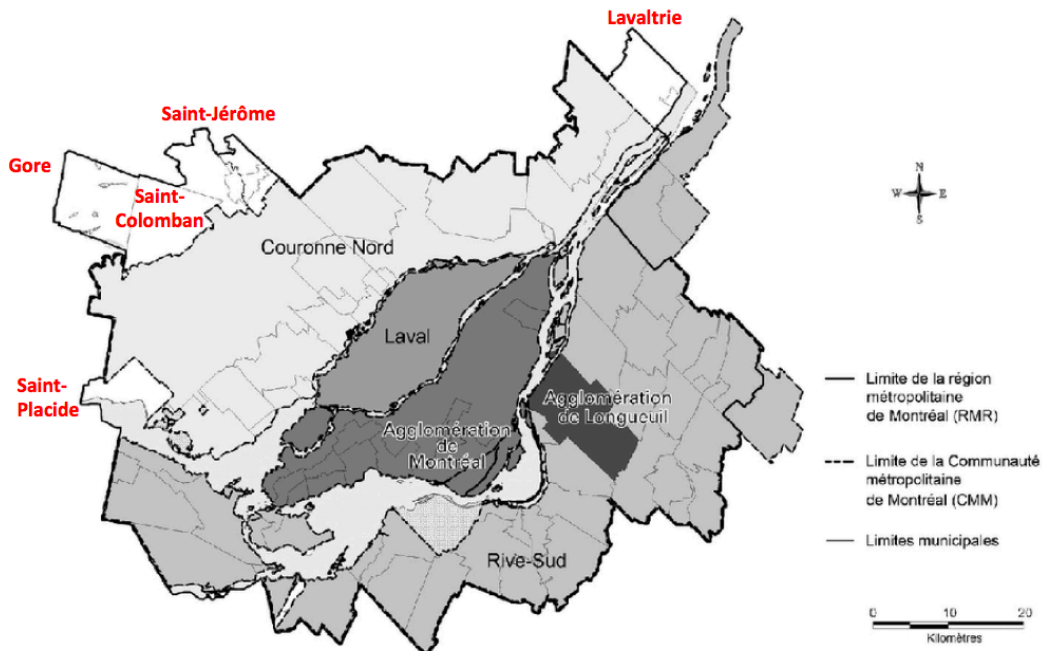
Concluons avec Louise Harel

La contribution la plus importante au débat est venue de Louise Harel, laquelle, ministre responsable, était véritablement à la première loge au moment de la création de la CMM et de l'adoption du *Cadre d'aménagement 2001-2021 de la région métropolitaine de Montréal*.

Son témoignage rappelle à notre mémoire défaillante :

- Que l'opposition de la Couronne Nord à la création de la CMM fut telle que 26 municipalités tinrent des référendums à la faveur desquels plus de 100 000 citoyens voteront à 97,7 % contre l'inclusion de leur ville à la CMM;
- Que le concept même de la CMM était de correspondre au territoire de la Région métropolitaine de Montréal, tel que défini par Statistique Canada (critère de 40 % et plus de navetteurs se rendant au travail sur le territoire de la RMR);
- Que cette congruence entre le territoire de la CMM et celui de la RMR était pratiquement parfaite en 2000, quand le territoire de la CMM fut établi;
- Parfaite à l'exclusion de 5 municipalités de la Couronne Nord :

Les cinq municipalités de la Couronne Nord qui ont réussi à échapper à leur inclusion au territoire de la CMM en 2000



Il paraissait acquis qu'à chaque recensement décennal, le territoire de la CMM serait ajusté pour correspondre au nouveau territoire de la RMR. Laissons le dernier mot à Mme Harel :

- « *Le regret que j'ai est de ne pas avoir prévu un automatisme dans la loi, il y a 20 ans, pour contrer les effets de débordement de l'étalement urbain en périphérie et l'implantation d'une troisième couronne* ».