

Source ID:ee2fda50-ad95-46d9-80dc-aa0b93405acd; App Source:alfamedia

Publié le 20 août 2018 à 06h23 | Mis à jour le 20 août 2018 à 06h29

Étalement urbain: la banlieue gagne beaucoup de terrain



En 10 ans, la population des « banlieues auto » a crû de 2,4 millions d'habitants au Canada.

Photo Martin Tremblay, Archives La Presse



Gabriel Béland

La Presse

(Québec) Malgré les plans mis en place par les élus pour favoriser la densification des villes, une proportion de plus en plus importante de Canadiens et de Québécois vivent dans des banlieues où règne l'automobile, toujours plus loin des services de transports en commun.

Cette croissance des banlieues - presque 10 fois plus rapide que celle des centres urbains - est particulièrement forte à Montréal, davantage qu'à Toronto et Vancouver. C'est le constat d'une importante étude menée pour le compte du Conseil canadien

d'urbanisme et rendue publique aujourd'hui.

« Toutes les villes au Canada ont des politiques contre l'étalement urbain, en faveur de la densification... Tous les plans de développement au Canada disent ça, note en entrevue l'auteur principal de l'étude, le professeur de l'Université Queen's David Gordon. Et pourtant, on constate que la croissance est encore en banlieue. »

Couplant les données du plus récent recensement avec des cartes, l'expert a été en mesure de tracer le portrait d'un Canada de plus en plus suburbain et périurbain.

Cette tendance, qui existe depuis des décennies, ne s'essouffle pas. Elle fait en sorte que de plus en plus de Canadiens ont absolument besoin de la voiture pour vivre - parfois deux ou trois par famille. Sur la même période, le nombre de véhicules de moins de 4500 kg enregistrés au pays a augmenté plus vite (+ 20 %) que la population (+ 11,2 %), selon les données de Statistique Canada.

L'étude, intitulée *Still Suburban : Growth in Canadian Suburbs 2006-2016*, a comparé la croissance de la population dans quatre types de milieu : les « centres actifs », où il existe plusieurs options de transport autres que la voiture ; les banlieues avec transports en commun bien développés, comme certains quartiers de Longueuil ; les banlieues où l'automobile domine ; et les secteurs périurbains, des endroits presque ruraux où plus de la moitié des travailleurs font du navettage vers la ville.

En 10 ans, la population des « banlieues auto » a crû de 2,4 millions d'habitants, celle des secteurs périurbains, de 314 000 personnes. La population des « centres actifs » n'a augmenté que de 265 000 habitants, celle des banlieues avec transports en commun bien développés, de 215 000 personnes.

Les « banlieues auto » et les secteurs périurbains ont, à eux seuls, représenté 85 % de la croissance démographique dans les régions métropolitaines du Canada.

« Dans la région métropolitaine de Montréal, il y a maintenant 226 000 habitants de plus à l'extérieur de l'île que sur l'île. C'est un chiffre énorme. Ça s'explique simplement : c'est à l'extérieur de l'île qu'a lieu presque toute la croissance démographique des 10 dernières années, soit 83 % », explique David Gordon.

« À Toronto, il y a plus de gens hors du 416 qu'à l'intérieur. À Ottawa, plus de gens qui vivent à l'extérieur de la ceinture verte qu'à l'intérieur, poursuit l'expert. C'est ça, la réalité. »

La croissance démographique des « banlieues auto » et des secteurs périurbains a été plus importante à Montréal - où elle a représenté 83 % de toute la croissance - qu'à Toronto (77 %) ou Vancouver (71 %).

Dans la région métropolitaine de Québec, c'est 97 % de toute la croissance démographique qui s'est faite soit dans des « banlieues auto » (62 %), soit dans des secteurs périurbains (35 %).

« C'est déprimant pour moi en tant qu'urbaniste, parce que j'aimerais bien sûr que notre planification ait de meilleurs effets », lance l'auteur de l'étude.

UNE « NATION BANLIEUSARDE »

Plus des deux tiers des Canadiens vivent donc désormais dans des banlieues mal desservies par les transports en commun, où l'auto est quasiment une nécessité. « L'Australie, les États-Unis et le Canada ont des réalités de développement similaires, précise M. Gordon. D'avoir une majorité écrasante des habitants d'un pays qui vivent en banlieue, c'est très inhabituel. »

Plusieurs raisons peuvent expliquer cette réalité. Les maisons en banlieue éloignée sont généralement moins chères et les terrains vacants, plus disponibles. Le professeur Gordon fait également valoir que les ménages sont moins nombreux dans les secteurs densifiés.

Selon lui, ce mode de développement, l'idée du toujours plus grand, toujours plus loin, n'est pas soutenable entre autres parce que ça coûte une fortune en infrastructures : des routes, des ponts, des aqueducs...

« C'est aussi un enjeu de santé. On a une épidémie d'obésité, les gens ne marchent plus, les enfants ne marchent plus pour aller à l'école. On sait aussi que les autos et les maisons individuelles séparées ne sont pas bonnes pour l'environnement », mentionne M. Gordon.

« Qui ne préférerait pas conduire une voiture sur une route vide que de prendre un bus ou un métro bondé de monde ? Tout le monde, dit M. Gordon. Mais on sait qu'on ne peut pas construire une ville comme ça. Los Angeles, la ville la plus riche de l'État le plus riche dans le pays le plus riche de l'histoire humaine, n'a pas su bâtir une ville entièrement pour la voiture qui fonctionnait. Les villes canadiennes de plus de 1 million d'habitants ne fonctionnent pas sans transports en commun. »

DES SIGNES POSITIFS ?

Les experts voient toutefois quelques signes encourageants. Vancouver, l'une des premières villes canadiennes à s'être dotées d'un plan d'aménagement et de développement, a mieux réussi à freiner l'étalement urbain dans les 10 dernières années.

La Communauté métropolitaine de Montréal a mis en place son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en 2012 seulement, rappelle le directeur de l'organisme Vivre en ville, Christian Savard.

« On n'était pas aussi proactifs pour favoriser la densification et contrer l'étalement dans le passé. C'est très récent. C'est sûr qu'il n'y a pas eu d'impact immédiat entre 2012 et 2016. On était dans les relents des anciennes planifications », dit-il.

« On n'a pas encore vu les résultats du PMAD. Aussi, il faut noter que les villes sont rendues accotées sur leur périmètre d'urbanisation. Elles ont tout développé ce qu'elles avaient à développer. Elles sont rendues un peu plus en mode densification », dit-il.

Christian Savard indique également que depuis l'adoption du PMAD, il n'y a pas eu de dézonage agricole accordé dans la région de Montréal. « Ce n'était jamais arrivé avant », dit-il.

Pour David Gordon, l'auteur de l'étude, il y a aussi des signes encourageants. Il cite notamment le développement des TOD, ces quartiers développés autour d'une offre de transports en commun, comme à Mont-Saint-Hilaire.

« Mais le Canada va être un pays de banlieues pour des décennies encore, estime le professeur de l'Université Queen's. Ces changements prennent du temps. C'est comme changer la direction d'un paquebot. »

DES BANLIEUES QUI EXPLOSENT

Croissance de la population dans différentes régions du Québec et du Canada, entre 2006 et 2016, qui s'est faite dans des banlieues où l'automobile domine et des secteurs périurbains.

83 % - Montréal

77 % - Toronto

71 % - Vancouver

95 % - Ottawa-Gatineau

97 % - Québec

100 % - Sherbrooke

100 % - Saguenay

100 % - Trois-Rivières

Source : *Still Suburban : Growth in Canadian Suburbs 2006-2016*

Partager 7

Tweeter

La liste:-1:liste; la boîte:219:box; tpl:html.tpl:file
© La Presse (2018) Inc. Tous droits réservés.