

L'automobile et l'expansion des banlieues

Le cas de Montréal, 1901-2001

The Automobile and suburbanization

The Montreal case 1901-2001

Yves Bussière

Volume 18, numéro 2, octobre 1989

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1017753ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1017753ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Urban History Review / Revue d'histoire urbaine

ISSN

0703-0428 (imprimé)

1918-5138 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Bussière, Y. (1989). L'automobile et l'expansion des banlieues : le cas de Montréal, 1901-2001. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 18(2), 159-165. <https://doi.org/10.7202/1017753ar>

Résumé de l'article

La prédominance de l'automobile comme mode de transport dans la région métropolitaine de Montréal est le fruit d'une longue évolution. Dans cet article, l'augmentation constante de la motorisation depuis le début du siècle est mise en relation avec la forte expansion démographique et avec le mouvement vers la banlieue, qui tend à favoriser l'automobile comme mode de transport, au détriment des transports en commun. Au début des années quatre-vingt, on continue d'assister à la progression de l'automobile, tandis que les transports en commun stagnent. Cela s'explique en partie par la poursuite de la tendance à la déconcentration urbaine, ainsi que par le phénomène de vieillissement démographique. À l'horizon 2001 et au-delà, on doit s'attendre au maintien de ces tendances de long terme.

L'automobile et l'expansion des banlieues: le cas de Montréal, 1901-2001

Yves Bussière

Abstract

***The Automobile and suburbanization:
the Montreal case 1901-2001.***

The predominance of the automobile as a mode of transportation in the Montreal metropolitan area is the result of a long evolution. The constant progression in the number of cars since the beginning of the century is analysed in relation to population growth and suburbanization which has tended to favour the automobile to the detriment of public transit. Still in the 80's the progression of the automobile continues and public transit stagnates. This is due partly to the continuance of suburbanization and to the aging of population. In the year 2001 and after, these long term trends may be expected to continue.

Résumé

La prédominance de l'automobile comme mode de transport dans la région métropolitaine de Montréal est le fruit d'une longue évolution. Dans cet article, l'augmentation constante de la motorisation depuis le début du siècle est mise en relation avec la forte expansion démographique et avec le mouvement vers la banlieue, qui tend à favoriser l'automobile comme mode de transport, au détriment des transports en commun. Au début des années quatre-vingt, on continue d'assister à la progression de l'automobile, tandis que les transports en commun stagnent. Cela s'explique en partie par la poursuite de la tendance à la déconcentration urbaine, ainsi que par le phénomène de vieillissement démographique. À l'horizon 2001 et au-delà, on doit s'attendre au maintien de ces tendances de long terme.

La prédominance de l'automobile comme mode de transport dans la région métropolitaine de Montréal (RMM) ¹ est le fruit d'une évolution qui remonte au début du siècle, marqué par l'apparition de l'automobile et le début de la motorisation. Nous mettrons l'augmentation du parc automobile en relation avec la forte expansion démographique et avec le mouvement vers les banlieues, qui tend à favoriser l'automobile comme mode de transport, au détriment des transports en commun.

Depuis le début des années quatre-vingt, avec le discours environnementaliste, le « retour en ville » ou encore la réhabilitation des quartiers centraux, on aurait pu s'attendre à un certain plafonnement du nombre de véhicules automobiles. On assiste cependant au phénomène contraire: il y a stagnation des transports en commun, et la progression de l'automobile se confirme. Cela s'explique en partie par le maintien de la tendance à la déconcentration urbaine ainsi que par le phénomène de vieillissement démographique. À l'horizon 2001 et au-delà, on doit s'attendre à la poursuite de ces tendances.

Apparition de l'automobile

Avant l'automobile, prédominance du réseau ferré

Avant l'apparition de l'automobile, au cours de la deuxième moitié du dix-neuvième siècle et au début du vingtième, le transport ferroviaire se développe considérablement. Dans les deux plus grandes villes du Canada de l'époque, Montréal et Toronto, c'est en 1861 — la même année — que l'on commence à utiliser pour le transport urbain les premières voitures sur voies ferrées traînées par des attelages de chevaux. Or, à la fin de 1864, la Montreal Street Railway transporte presque un million et demi de passagers annuellement². Cette progression fulgurante se poursuivra. L'arrivée du tramway réduit considérablement les distances et, dans un contexte de forte croissance démographique et de hausse du niveau de vie, elle facilite l'expansion territoriale de la ville. Ainsi, le

réseau passe de dix kilomètres en 1861 à cinquante en 1889. Ce phénomène n'est d'ailleurs pas particulier à Montréal puisque Toronto, moins peuplée que Montréal à l'époque, connaît une progression de l'achalandage encore plus forte: en 1892, elle compte quelque 210 000 habitants et l'achalandage y est de 19 122 022, ce qui représente 25,7% de la population active. Montréal, dont la population atteint 285 856, a un achalandage de 11 631 386, représentant 10,6% de la population active. Comme on peut le lire dans un rapport de la Montreal Street Railway Company, l'apparition du tramway électrique a été l'élément clé de cette croissance.

En fait, il est certain qu'en reliant les quartiers éloignés de l'île au coeur de la Cité, le réseau de la Street Railway Company a été la cheville ouvrière de l'expansion économique et territoriale de la ville de Montréal. Son véritable développement commence avec la venue du tramway électrique en 1892. Sans ce moyen de transport rapide et économique, il aurait été impossible de construire les quartiers résidentiels qui s'étendent dans toutes les directions, autour et derrière le mont Royal et tout le long du fleuve³.

Par la suite, l'extension du réseau s'accélère à Montréal. En 1910, il atteint 368 kilomètres et l'achalandage 107 241 406 (tableau 1).

Cette période est donc marquée par une forte croissance démographique et par une augmentation encore plus importante des déplacements par les transports en commun: alors que la population passe de quelque 100 000 habitants en 1861 à 600 000 en 1910, nous avons vu que l'achalandage passe d'environ un million de passagers en 1861 à un peu plus de 107 millions en 1910. Cela représente une progression phénoménale de l'achalandage par habitant, qui passe de dix déplacements annuels en 1861 à 179 en 1910.

L'automobile et l'expansion des banlieues

Tableau 1:

Évolution du réseau ferré et de l'achalandage et évolution de la population de l'île de Montréal et de ses banlieues, 1861-1910

Années	Population	Longueur du réseau (km)	Passagers	Déplacements/ habitant***
1861	101,439	10	1 063 845	10
1863			1 485 725	
1868			2 000 000	
1889			8 000 000	
1891*				
1892	(245,000)**	50	11 631 386	33
1900			43 362 202	
1904			60 281 834	
1910			107 241 406	
	600,000	368		179

Source: Jean-Pierre Dagenais, *L'Ironie du char. Essai sur l'automobile et la crise des transports à Montréal*, Montréal, 1982, p. 100 et 101 (publié à compte d'auteur).

* 1891: électrification.

** Approximation, obtenue par interpolation.

*** Chaque passager correspond à un déplacement.

Tableau 2:

Évolution de la population et du parc automobile au Québec, 1910-1980

Années	Population*	Nombre d'autos**	Variation (%)	Autos/ habitant	Variation (%)
1910	2 005 776	786	—	0,00039	—
1920	2 360 510	41 562	429	0,01761	351,5
1930	2 874 662	178 548	329	0,06211	252,7
1940	3 331 882	235 572	32	0,07070	13,8
1950	4 055 681	455 200	93	0,11224	58,8
1960	5 259 211	1 161 599	155	0,22087	96,8
1970	6 027 764	2 396 212	106	0,39753	80,0
1980	6 374 678	2 762 345	15	0,43333	9,0

* Pour la population, années de recensement, soit 1911 et 1921. Source: *Statistique Canada, Statistiques historiques du Canada*, 1983.

** Source: Gouvernement du Québec, *Rapport du groupe de travail sur l'urbanisation*, Éditeur officiel, 1979, p. 224.

Une comparaison de ces données avec l'achalandage observé actuellement dans la RMM nous donne une idée de l'importance des transports en commun de l'époque. Ainsi, les 366,2 millions de déplacements effectués par la STCUM en 1987⁴ représentent, par personne, 125 déplacements annuels par les transports en commun. Il s'agit donc d'une baisse de 30% de l'achalandage par habitant eu égard à 1910, en dépit de l'extension considérable du réseau.

Progression de l'automobile

Les premières automobiles font leur apparition au tournant du siècle. Un courtier en immeubles, M. Dandurand, est le premier à conduire dans les rues de Montréal, le 21 novembre 1899, cette « voiture sans cheval, mue par la gazoline⁵ ». En 1910, quelque 786 automobiles circulent au Québec, ce qui représente 39 automobiles pour 100 000 habitants. Par la suite, la progression du nombre d'automobiles est fulgurante, comme on peut le voir au tableau 2. En 1930, le Québec compte déjà 178 548 automobiles, soit 6,2 pour 100 habitants. La motorisation continue pendant la crise des années trente, mais à un rythme décroissant. Ce n'est qu'au cours de l'après-guerre, période de prospérité économique, que l'automobile reprend son ascension, pour la poursuivre jusqu'au début des années quatre-vingt. En 1950, le Québec compte près d'un demi-million d'automobiles, ce qui représente 11,2 véhicules pour 100 habitants. La progression de l'automobile est cependant plus tardive qu'aux États-Unis. Par exemple, en 1950, le taux de possession d'une automobile est de 14,5 pour 100 habitants dans la ville de New York et de 29,4 pour 100 habitants dans le reste de la région métropolitaine de New York⁶; ce dernier chiffre, le Québec ne l'égalera qu'au milieu des années soixante. En 1980, le nombre de véhicules automobiles au Québec atteint 2 762 345, ce qui représente 43,3 véhicules pour 100 habitants.

Il est certain que la région de Montréal suit cette tendance à une forte motorisation. Pour

la période 1911 à 1951, faute de données disponibles, nous avons estimé le nombre approximatif d'automobiles sur l'île de Montréal en appliquant les ratios « automobiles par habitant » du Québec aux données de population de l'île de Montréal (tableau 3). Toutefois, si l'on suppose que l'écart de motorisation entre le Québec et la région de Montréal est le même au cours de cette période que maintenant, lorsqu'on se base sur les ratios comparatifs du Québec et de la RMM pour les années 1970 et 1978, on doit s'attendre à ce que cette estimation surestime quelque peu les données pour Montréal, puisque les taux de motorisation par habitant récents sont plus élevés dans l'ensemble du Québec que dans la RMM (0,40 par rapport à 0,25 en 1970; et 0,43 par rapport à 0,34 en 1980).

Tableau 3:
Évolution de la population et estimation du
parc automobile sur l'île de Montréal,
1911-1951

Années	Population*	Nombre d'automobiles**
1911	554 761	217
1921	724 205	12 753
1931	1 003 868	62 350
1941	1 116 800	78 958
1951	1 320 232	148 180

* Source: Bureau fédéral de la statistique (1963). Recensement du Canada, 1961, cat. 92-539.

** Estimation établie à l'aide des ratios par habitant de l'ensemble du Québec.

Il s'agit donc d'une approximation grossière. Elle nous permet cependant de mesurer l'ampleur du phénomène de motorisation: nous obtenons un parc automobile qui serait passé de quelque 217 véhicules en 1911 à environ 148 000 en 1951. Nous sommes encore bien loin des 1 212 370 véhicules automobiles recensés dans la région métropolitaine de Montréal en 1987⁷.

Cette évolution est liée à l'explosion démographique de l'après-guerre et à l'augmentation du niveau de vie. Elle est également liée au nouveau type d'urbanisation qui se développe, soit l'expansion sans précédent des banlieues, dont le développement n'aurait pu se faire sans l'automobile.

L'après-guerre et l'explosion des banlieues

Au cours de l'après-guerre, la hausse de la natalité, les niveaux élevés d'immigration internationale et l'exode rural alimentent la forte croissance démographique de la RMM. De 1951 à 1971, la population de la RMM augmente de 78%. Si, au cours de ces années, l'île de Montréal voit croître sa population, la période est surtout marquée par une expansion sans précédent des banlieues. Ainsi, les couronnes nord et sud de la RMM passent de 219 000 habitants en 1951 à 413 000 en 1971, soit une hausse de 258%; en comparaison, la hausse de la population de l'île de Montréal n'est que de 48% (tableau 4). On assiste donc, au cours de cette période, à un étalement de la population sur le territoire.

Après 1971 la population de la RMM commence à plafonner et l'île de Montréal subit une perte de population, surtout de 1971 à 1981. La tendance s'atténue entre 1981 et 1986. L'expansion des banlieues se poursuit, mais à un rythme décroissant. En 1986, la population des couronnes nord et sud atteint 1 139 000, soit 39% du total de la population de la RMM, comparativement à 14% en 1951. Sur l'ensemble de la période 1951-1986, cela représente une augmentation de 420%.

Il va sans dire que cette évolution est à mettre en parallèle avec la forte motorisation qui se produit au cours de la période. Ainsi, de 1970 à 1987, le nombre d'automobiles augmente de 75,2% dans la RMM, pour atteindre 1 210 378 en 1987.

Mobilité et choix de mode

Cela ne représente cependant qu'une partie du phénomène, car si l'on tient compte de l'augmentation de la mobilité au cours de cette période, le nombre de déplacements en automobile a crû de 115% alors que les déplacements totaux n'ont augmenté que de 51%. La motorisation semblerait donc avoir pour effet d'augmenter la mobilité générale. Si l'on se base sur les enquêtes Origine-Destination qu'effectue périodiquement⁹ la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal depuis 1970, et si l'on exclut les retours au domicile, les déplacements en automobile par habitant sont passés de 0,3658 en 1970 à 0,7338 en 1987 dans la RMM, ce qui représente une hausse de 101% de 1970 à 1987; or, au cours de la même période, la mobilité générale a augmenté beaucoup moins, soit de 51,0% (tableau 5). En dépit de l'extension du réseau de métro au cours de la période, l'automobile, comme au début du siècle, demeure le principal moteur de la progression de la mobilité.

Si l'on tient compte maintenant de la dimension spatiale en décomposant ces tendances entre l'île de Montréal et les couronnes, on observe une motorisation beaucoup plus forte dans les couronnes que sur l'île, ainsi qu'une augmentation beaucoup plus grande de la mobilité dans les couronnes. Alors que, de 1970 à 1987, les déplacements en automobile augmentent de 67% sur l'île de Montréal, dans les couronnes, on assiste à une augmentation de 228%. En ce qui a trait à la mobilité, elle augmente de 118% dans les couronnes par rapport à seulement 27% sur l'île de Montréal⁹.

La progression des banlieues a donc eu pour effet non seulement de faire progresser sensiblement le nombre d'automobiles, mais également de répandre l'utilisation de ce mode. On peut mesurer la part des couronnes dans le phénomène de motorisation de la RMM au cours de cette période: alors que les couronnes ne comptent que 28,6% de la population de la RMM en 1971 et 39,4% en 1986, de 1970 à 1987 elles expliquent 66% de l'augmentation du nombre

d'automobiles, 59% de l'augmentation du nombre de déplacements en automobile et 61% de l'augmentation du nombre de déplacements totaux (tableau 6).

La demande de transport est donc le résultat de comportements de mobilité et de choix de mode, comportements qui ont été influencés par les modifications de la localisation résidentielle de la population, résultat de l'expansion des banlieues, laquelle a eu le double effet d'augmenter la motorisation dans la RMM et d'accroître la mobilité générale.

Structure par âge, taux d'activité et demande de transport automobile

Les comportements de transport sont également liés au cycle de vie, lequel est en rapport étroit avec la structure par âge. Les jeunes ont une mobilité nettement plus élevée que les personnes âgées. En effet, en 1982, dans la RMM, dans la population de cinq ans et plus, on observait un peu plus d'un déplacement unidirectionnel quotidien par personne (retour au domicile exclu). Les

Tableau 4:
Évolution démographique de la région métropolitaine de Montréal, 1951-1986

Secteurs	Volume (000)	1961	1971	1976	1981	1986
	1951					
l'île de Montréal	1 320	1 747	1 959	1 869	1 760	1 753
Couronne nord	80	209	372	431	499	539
Couronne sud	139	258	413	512	577	600
Sous-total, couronnes	219	467	785	943	1 076	1 139
Total RMM	1 539	2 214	2 744	2 812	2 836	2 892

Périodes	Variation (%)	Couronnes	RMM
	l'île		
1951-1961	32,3	113,0	43,9
1961-1971	12,1	63,8	23,9
1971-1976	-4,6	20,1	2,5
1976-1981	-5,8	14,1	0,85
1981-1986	-0,4	5,6	2,0

Source: 1951 à 1976: Daniel Latouche, *À la remorque des transports*, Québec, Québec Science Éditeur, 1980, p. 125; 1981 et 1986: recensements.

L'automobile et l'expansion des banlieues

Tableau 5:
Indicateurs de population et de motorisation dans l'Île de Montréal, les couronnes et l'ensemble de la RMM, 1970-1987

	1970*	1978	1987	Var. (%) 1970- 1978	Var. (%) 1978- 1987	Var. (%) 1970- 1987
l'île de Montréal						
Population	1 945 087	1 889 397	1 752 258	-2,9	-7,3	-9,9
Nombre d'autos	472 960	598 318	650 089	26,5	8,7	37,5
Déplacements totaux**	1 708 764	1 778 971	2 175 859	4,1	22,3	27,3
Déplacements en auto	700 103	852 171	1 169 369	21,7	37,2	67,0
Déplacements totaux/personne	0,8785	0,9416	1,2417	7,2	31,9	41,3
Déplacements en auto/personne	0,3599	0,4510	0,6673	25,3	48,0	85,4
Autos/logis	0,7962	0,8470	0,8800	6,4	3,9	10,5
Autos/personne	0,2432	0,3167	0,3710	30,2	17,1	52,5
Couronnes						
Population	785 000	1 064 787	1 178 015	35,6	10,6	50,1
Nombre d'autos	218 073	403 480	560 289	85,0	38,9	156,9
Déplacements totaux	665 523	934 743	1 409 118	40,5	50,7	118,8
Déplacements en auto	298 614	589 819	980 735	95,8	66,3	228,4
Déplacements totaux/personne	0,8478	0,8779	1,1961	3,6	36,3	41,1
Déplacements en auto/personne	0,3804	0,5539	0,8325	45,6	50,3	118,8
Autos/logis	1,101	1,2394	1,3899	12,6	12,1	26,2
Autos/personne	0,2778	0,3789	0,4756	36,4	25,5	71,2
Total RMM***						
Population	2 730 087	2 954 184	2 930 273	8,2	-0,8	7,3
Nombre d'autos	691 033	1 001 798	1 210 378	45,0	20,8	75,2
Déplacements totaux	2 374 287	2 713 714	3 584 977	14,3	32,1	51,0
Déplacements en auto	998 717	1 441 990	2 150 104	44,4	49,1	115,3
Déplacements totaux/personne	0,8696	0,9186	1,224	5,4	33,2	40,4
Déplacements en auto/personne	0,3658	0,4881	0,7338	34,0	50,3	101,4
Autos/logis	0,8724	0,9707	1,0600	11,2	9,2	21,5
Autos/personne	0,2531	0,3391	0,4131	34,0	21,8	63,3

Source: CTCUM et STCUM, Enquêtes Origine-Destination.

* Comme le territoire de l'enquête Origine-Destination était plus petit en 1970, les couronnes ne couvrant pas la couronne nord (Laval et reste de la couronne nord), les volumes de 1970 pour les couronnes ont été estimés à partir des ratios tirés de l'enquête O-D pour la couronne sud, appliqués à la population des deux couronnes du recensement de 1971 de la RMM.

** Tous les déplacements analysés dans ce tableau sont unidirectionnels, c'est-à-dire qu'il n'est pas tenu compte du retour au domicile, qui couvre environ 48% des déplacements.

*** 1970: données de l'île de Montréal selon l'enquête O-D de 1970, plus estimation de la couronne de 1970.

Tableau 6:
Part des couronnes dans l'évolution des déplacements de la RMM, 1970-1978-1987

Évolution	1970-1978	1978-1987	1970-1987
Nombre d'autos	60%	75%	66%
Déplacements en auto	66%	55%	59%
Déplacements totaux	79%	54%	61%

écarts entre les groupes d'âge sont cependant considérables: la mobilité croît de l'adolescence jusqu'à l'âge adulte, pour atteindre un maximum de 1,25 pour le groupe d'âge 35-39 ans. Elle décroît ensuite progressivement pour atteindre des niveaux très bas après 65 ans. Ainsi, dans le groupe 65-69 ans, elle était de 0,77.

En second lieu, le choix de mode est étroitement lié à l'âge. Les jeunes sont souvent captifs des transports en commun. C'est dans le groupe d'âge 15-19 ans que l'on retrouve le taux d'utilisation du transport en commun le plus élevé. Ce taux demeure fort chez les 20-24 ans et décroît par la suite. Il reprend une part importante des déplacements chez les personnes âgées de 65 ans et plus, mais ce n'est que dans les groupes d'âge de 70 ans et plus que le taux d'utilisation des transports en commun rejoint celui du mode « auto-conducteur ».

Compte tenu de ces deux facteurs, mobilité et choix modal, la part des jeunes dans les déplacements par les transports en commun est nettement plus élevée que leur poids démographique. En 1982, les 15-29 ans formaient 28% de la population mais constituaient 46% de la demande de transport en commun dans la RMM. Par ailleurs, les gens d'âge actif sont de gros utilisateurs de l'automobile. Le groupe d'âge des 30-49 ans, qui composait 29% de la population en 1982, comptait pour 50% des déplacements par le mode auto-conducteur.

On doit donc s'attendre à ce que le vieillissement démographique entraîne un glissement de la demande de transport des transports en commun vers l'automobile¹⁰.

À cela s'ajoute la progression du taux d'activité des femmes, qui entraîne des modifications importantes dans leurs comportements de transport: leur mobilité et leur taux d'utilisation de l'automobile augmentent¹¹.

Perspectives d'avenir

L'évolution de la pyramide des âges aura donc un impact important sur la demande de transport. Or, les perspectives démographiques annoncent un fort vieillissement dans la RMM d'ici l'an 2001 et au-delà. Quel que soit le scénario envisagé, l'importance de la population âgée de 65 ans et plus augmentera considérablement. Dans un scénario moyen de croissance relativement forte (+7,2%), la part de ce groupe passera de 9,7% en 1986 à environ 15% en 2001. Si l'on poussait l'extrapolation, elle pourrait atteindre environ 20% à 25% vers l'an 2025. En même temps, la proportion des jeunes diminuera considérablement.

À cette tendance au vieillissement s'ajoute la persistance de l'expansion des banlieues, aux dépens de l'île de Montréal. La combinaison des deux facteurs aura pour effet d'alimenter la motorisation au détriment du transport en commun, à moins qu'une modification radicale des comportements actuels renverse la tendance en faveur de ce dernier. Un tel retournement paraît improbable.

Si l'on extrapole les tendances à la déconcentration observées au cours de la période 1981-1986 (suivant une hypothèse que l'on peut qualifier de prudente dans la mesure où » ces années sont caractérisées par une déconcentration nettement plus faible que celle qui a eu cours durant la période précédente) et si l'on suppose des comportements de transport constants, on arrive, pour l'an 2001, à la situation suivante: baisse de 8% des déplacements par les transports en commun eu égard à 1986, et augmentation de 13% des déplacements par le mode auto-conducteur¹².

Ces hypothèses paraissent encore plus modestes si l'on tient compte des tendances les plus récentes en matière de comportements de transport. Elles pourraient bien sous-estimer la progression de l'automobile si l'on songe que dans la RMM,

entre 1982 et 1987, le nombre d'automobiles a augmenté de 18% et le nombre de déplacements par le mode auto-conducteur de 31 %. Au cours de la même période, les déplacements par la STCUM ont diminué de 5,3%. Ces données laissent présager le maintien des comportements favorables à l'automobile.

Par ailleurs, on doit s'attendre à une augmentation plus forte de la demande hors-pointe ainsi qu'à une augmentation de la demande de déplacements des personnes à mobilité réduite, dont le mode privilégié est l'automobile.

Quelques éléments de réflexion

Il nous paraît intéressant de revenir à l'évolution de la demande de transport par automobile dans une perspective de long terme, et de la comparer avec la demande de transports en commun, ces deux modes étant depuis longtemps en concurrence. Nous avons vu que dès les débuts de la motorisation, l'automobile a progressé constamment, et que cette progression semble vouloir se poursuivre au cours des prochaines décennies. De son côté, le transport en commun n'a pas connu de progression fulgurante après 1910. D'environ 179 passages annuels par habitant en 1910, il est passé par un court sommet de 320 passages en 1945, pour ensuite diminuer progressivement jusqu'au début des années soixante, où » il se maintenait aux environs de 100 à 130 passages annuels par habitant. En dépit de la forte hausse du nombre de déplacements totaux, de l'ouverture du métro en 1966 et de l'augmentation graduelle du nombre de stations, le transport en commun plafonne depuis le début des années soixante et pourrait perdre encore du terrain au cours de la prochaine décennie.

Les forces qui jouent en faveur de la motorisation sont telles que les bonnes intentions ne peuvent suffire à renverser une tendance lourde favorable à l'automobile. On

note en effet un décalage entre le discours politique et les tendances réelles en matière de transport. Ainsi, dans le plan de Belleval (1979), on véhicule un discours favorable aux transports en commun: « Pour des raisons économiques et de qualité de vie, il faut éviter non seulement que plus d'automobiles encombrant quotidiennement le centre-ville, mais faire en sorte que leur nombre actuel soit réduit¹³ »; et au sujet de l'augmentation de l'utilisation de l'automobile on dit qu'« il faut renverser cette tendance¹⁴ ». Nous avons vu qu'au cours de la période qui a suivi ce plan (en fait, de 1978 à 1987), le nombre de déplacements par automobile s'est accru de 37% sur l'île de Montréal et de 66% dans les couronnes. Il existe donc un décalage entre la vision politique de court terme et les tendances réelles.

Quelque dix ans plus tard, dans le plan Côté (1988), le discours politique change complètement et l'on parle des « problèmes vécus depuis quelques années par les utilisateurs du réseau autoroutier et du transport collectif ». Le document présenté par le ministre parle de « congestion routière chronique » et de dégradation des infrastructures routières, puis note qu'à cela « s'ajoute la nécessité de moderniser certains équipements du réseau de transport collectif¹⁵ ». Implicitement, on reconnaît à la fois l'importance primordiale du transport automobile et la nécessité de maintenir aussi un bon réseau de transport collectif.

Une solution aux problèmes de transport pourrait aller dans le sens d'une complémentarité des deux modes: il s'agirait de développer le transport en commun pour les déplacements des heures de pointe, constitués majoritairement des déplacements pour fins de travail et des déplacements des étudiants, et de permettre l'expansion hors-pointe des déplacements en automobile, c'est-à-dire de ceux qui ont pour objet les loisirs, le magasinage et les « autres buts ». Mais une telle solution sera-t-elle possible si la déconcentration de la population se

poursuit (d'autant plus qu'elle s'accompagne d'une déconcentration des emplois¹⁶)? Ce contexte rendra la desserte par le transport collectif de plus en plus difficile et coûteuse.

Sans présumer des politiques futures, on peut penser qu'elles auront un impact important sur les comportements à venir. Des politiques axées sur une meilleure desserte par le transport routier amèneront inévitablement une continuation de l'exode vers les banlieues et un appauvrissement de la ville centrale, sans pour autant garantir une meilleure fluidité de la circulation puisque l'expérience démontre qu'une hausse de l'offre peut amener une hausse plus que proportionnelle de la demande.

Notes

¹ Territoire qui correspond dans la plupart des cas à la région métropolitaine de recensement.

² Christopher Armstrong et H.V. Wells, *Monopoly's Moment. The Organization and Regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*, Philadelphie, Temple University Press, 1986, xviii, 394 p.

³ Montreal Street Railway Company, *A Brief History of the MSCR*, cité dans Jean-Pierre Dagenais, *L'Ironie du char. Essai sur l'automobile et la crise des transports à Montréal*, Montréal, publié à compte d'auteur, 1982, p. 100 (traduction libre de Dagenais).

⁴ Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, *Rapport annuel 1987*, 3e trimestre 1988.

⁵ J.-P. Dagenais, *op. cit.*, p. 68.

⁶ Edgar M. Hoover et Raymond Vernon, *Anatomy of a Metropolis*, Garden City, New York, Anchor Books, 1962, p. 210.

⁷ STCUM, *Enquête Origine-Destination 1987*.

⁸ Enquêtes menées par la Commission de transport de la CUM en 1970, 1978 et 1982; la CTCUM est devenue la Société de transport de la CUM (STCUM) préalablement à l'enquête de 1987.

⁹ À partir des données de transport selon le lieu d'origine des déplacements tirées des enquêtes Origine-Destination de la CTCUM et de la STCUM.

¹⁰ Voir Yves Bussière, Richard Marcoux et Monique Tessier, « Démographie et demande de transport des personnes: méthode de projection é laborée à partir du cas montréalais: 1981-1996 », *Revue canadienne des sciences régionales*, X:1, printemps 1987, p. 19-50.

¹¹ Voir Yves Bussière, « Projection de la demande de transport et vieillissement de la population: le cas montréalais en 1978-1982 et perspectives d'avenir », *Transport*, 309, novembre 1985, p. 559-567.

¹² Pierre Lamonde, avec la collaboration d'Yves Bussière, Stéphane Brice et Martin Morin, *Développement urbain et stratégie de transport pour Montréal, horizon 2001*, étude effectuée pour le Comité technique sur les transports de la ville de Montréal (rapport en date de février 1989, 275 p.), parue dans la collection « Rapports de recherche » de l'INRS-Urbanisation (numéro 12). Voir en particulier le chapitre 3: « Analyse de l'impact de l'évolution démographique sur la demande de transport », par Yves Bussière.

¹³ Denis de Belleval (ministre des Transports, gouvernement du Québec), *Plan de transport intégré de la région de Montréal*, décembre 1979, p. 21.

¹⁴ *Ibid.*, p. 23.

¹⁵ Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Le Transport dans la région de Montréal. Plan d'action: 1988-1998*, mars 1988, p. 2.

¹⁶ Voir à ce sujet Lamonde et autres, *op. cit.*