

Stratégie Centre-Ville 2030

SOUTENIR L'ÉLAN



« Le centre-ville de sa métropole est l'endroit où une collectivité se présente au monde, où elle affiche ses valeurs, où elle atteste de son dynamisme, où elle témoigne de son art de vivre.

.....

« Cette ambition pour le centre-ville que la Stratégie annonce doit être partagée. Le développement du centre-ville ne se fait pas au détriment de telle ou telle autre partie du territoire. Habitants du grand Montréal autant que de l'ensemble du Québec, nous avons tous intérêt à ce que le centre-ville de notre métropole soit prospère et rayonne. »

Espace à bureaux

Première caractéristique distinctive de Montréal

- De toutes les métropoles d'Amérique du Nord, Montréal a le centre-ville le plus dominant au sein de son espace métropolitain
- Cette caractéristique distinctive de Montréal résulte historiquement de sa géographie contraignante et, pour l'époque moderne, de la construction du métro dans les années 1960, lequel a créé des avantages de localisation écrasants en faveur du centre-ville, comparativement à toute autre éventuel pôle d'affaires

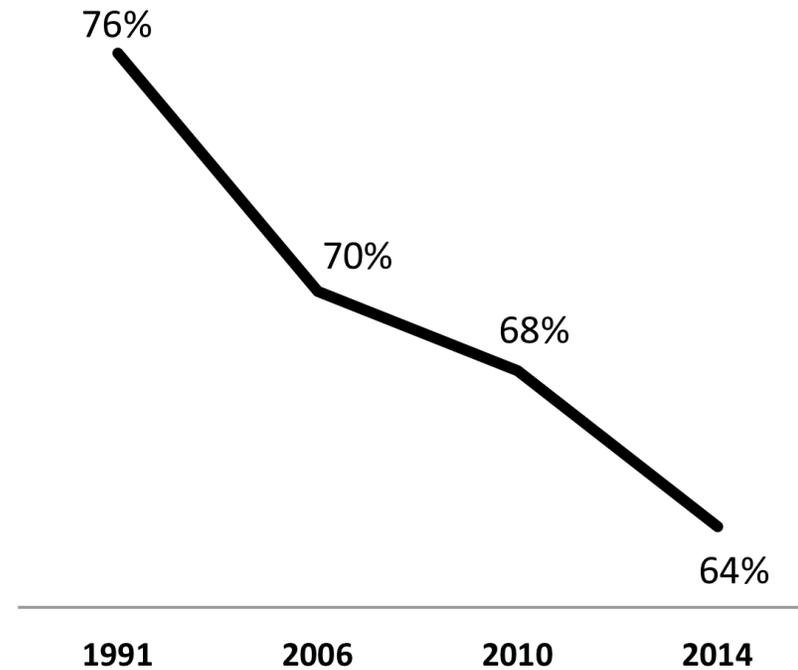
Proportion de l'espace à bureau métropolitain concentrée au centre-ville, 2014

Montréal	64%
Calgary	61%
Chicago	51%
New-York	51%
Toronto	52%
Vancouver	46%
Ottawa	42%
Seattle	51%
Boston	36%
Portland, OR	44%
Minneapolis-St-Paul	36%
Washington	33%
San Francisco	31%
Philadelphia	29%
Detroit	16%
Atlanta	22%
St-Louis	29%
Denver	25%
Houston	19%
Orlando	18%
Phoenix	15%
San Diego	13%
Dallas-Ft Worth	14%
Los Angeles	11%
Las Vegas	12%
Moyenne Canada	54%
Moyenne USA	32%

Source : Colliers International, *North America Office Highlights*, publication trimestrielle.

- Cette caractéristique distinctive de Montréal subit toutefois une rapide érosion

Évolution 1991-2014 du taux de concentration au Centre-Ville des espaces à bureaux de la région métropolitaine



Sources : (1) 1991 : Marc V. Levine, *L'avenir des centres-villes dans les villes nord-américaines*, INRS-Urbanisation, 1993; (2) 2006, 2010 et 2014 : Colliers International, *North American Office Highlights*, publication trimestrielle.

Espace à bureaux

Seconde caractéristique distinctive de Montréal

- Montréal est aussi la métropole nord-américaine qui accueille la plus faible quantité absolue d'espace à bureau, rapportée à sa population
- Cette caractéristique tient au faible espace géographique et démographique dont Montréal constitue la « place centrale », soit un territoire accueillant tout au plus 10 millions d'habitants
- Il suit qu'à l'échelle du continent, Montréal ne peut conserver un centre-ville attractif et concurrentiel qu'à condition d'y concentrer une forte proportion des nouveaux espaces à bureaux qui seront construits dans le futur

Superficie d'espace à bureau dans les métropoles nord-américaines, par habitant

(pieds carrés, 2014)

	Total métropolitain	Au centre-ville
Washington	74	25
San Francisco	69	21
Denver	54	13
Calgary	53	32
New-York	51	26
Dallas-Ft Worth	46	6
Atlanta	41	9
Boston	39	14
Detroit	39	6
Minneapolis-St-Paul	36	13
Houston	36	7
Portland, OR	34	15
Chicago	33	17
Seattle	33	17
Phoenix	31	5
Orlando	30	5
Ottawa	29	12
St-Louis	28	8
San Diego	26	3
Philadelphia	26	7
Toronto	24	13
Vancouver	24	11
Los Angeles	23	3
Las Vegas	22	3
Montréal	20	13
Moyenne Canada	26	14
Moyenne USA	38	12

Source : Colliers International, *North America Office Highlights*, publication trimestrielle.

Espace à bureaux Montréal tient son rang

- Avec 1,8 millions de pieds carrés qui s'ajoutent annuellement, la région métropolitaine de Montréal tient un rang honorable en matière de production de nouveaux espaces à bureaux, devançant notamment Philadelphie, Boston et Atlanta.

Évolution récente de la superficie d'espace à bureau dans les RMR nord-américaines

(pieds carrés)

	2006	2014	2006-2014		
			N	%	M annuel
New-York	805 236 000	1 009 121 787	203 885 787	25%	25 485 723
Washington	326 419 000	439 582 869	113 163 869	35%	14 145 484
Chicago	231 266 000	314 068 817	82 802 817	36%	10 350 352
San Francisco	239 002 000	309 942 889	70 940 889	30%	8 867 611
Minneapolis-St-Paul	67 076 000	125 795 656	58 719 656	88%	7 339 957
Los Angeles	252 210 000	306 640 506	54 430 506	22%	6 803 813
Houston	177 821 000	229 864 887	52 043 887	29%	6 505 486
Dallas-Ft Worth	267 009 000	312 454 352	45 445 352	17%	5 680 669
Detroit	127 296 000	165 189 063	37 893 063	30%	4 736 633
Denver	113 123 000	144 345 605	31 222 605	28%	3 902 826
St-Louis	48 019 000	79 167 095	31 148 095	65%	3 893 512
Seattle	88 569 000	118 626 283	30 057 283	34%	3 757 160
Phoenix	109 985 000	136 275 840	26 290 840	24%	3 286 355
Toronto	121 708 329	145 187 155	23 478 826	19%	2 934 853
Portland, OR	55 884 000	78 920 347	23 036 347	41%	2 879 543
Calgary	51 209 000	71 563 175	20 354 175	40%	2 544 272
Montréal	63 127 000	77 963 142	14 836 142	24%	1 854 518
Philadelphie	142 004 000	155 701 736	13 697 736	10%	1 712 217
San Diego	70 999 000	83 646 368	12 647 368	18%	1 580 921
Orlando	55 858 000	66 928 547	11 070 547	20%	1 383 818
Las Vegas	35 508 000	43 514 910	8 006 910	23%	1 000 864
Vancouver	51 184 000	57 941 551	6 757 551	13%	844 694
Boston	173 926 000	180 305 659	6 379 659	4%	797 457
Ottawa	34 212 000	38 294 230	4 082 230	12%	510 279
Atlanta	220 875 000	223 582 657	2 707 657	1%	338 457
Total Canada	321 440 329	390 949 253	69 508 924	22%	8 688 616
Total USA	3 729 793 329	4 668 863 028	939 069 699	25%	117 383 712

Source : Colliers International, *North America Office Highlights*, publication trimestrielle.

Espace à bureaux Classe A, centre-ville vs banlieues

- Les immeubles à bureaux de classe A sont généralement ceux qui contribuent le plus à l'image de marque autant qu'à l'impression de dynamisme économique qu'affiche un centre-ville
- Au cours des 8 années de la période 2006-2014, seulement 19 % des nouveaux espaces à bureaux de classe A de la région métropolitaine ont été construits au centre-ville, contre 81 % dans les banlieues périphériques

Évolution récente de l'offre d'espace à bureau à Montréal

(pieds carrés)

Quatrième trimestre 2014

	Centre-Ville	Banlieues (hors centre-ville)	Proportion centre-ville
Inventaire total	50 264 077	27 699 065	64%
Classe A	23 727 306	14 901 085	61%
Classes B et C	26 536 771	12 797 980	67%

Quatrième trimestre 2006

	Centre-Ville	Banlieues (hors centre-ville)	Proportion centre-ville
Inventaire total	43 963 000	19 164 000	70%
Classe A	22 968 000	11 571 000	66%
Classes B et C	20 995 000	7 593 000	73%

Évolution 2006-2014

	Centre-Ville	Banlieues (hors centre-ville)	Proportion centre-ville
Inventaire total	6 301 077	8 535 065	42%
Classe A	759 306	3 330 085	19%
Classes B et C	5 541 771	5 204 980	52%

Source : Colliers International, *North American Office Highlights*, publication trimestrielle.

Espace à bureaux

Le nouvel élan du bureau au centre-ville

- La période 2005-2014 a été catastrophique en termes de construction d'espaces à bureaux au centre-ville, avec une moyenne annuelle inférieure à 35 000 pieds carrés et une part du marché métropolitain descendue à aussi peu que 8 %
- La période actuelle 2015-2018 a simplement renoué avec la moyenne historique des 50 dernières années, soit environ 600 000 pieds carrés par année (Aimia, Deloitte, Manuvie, Desjardins, Avenue et autres)

Superficie utile des nouveaux immeubles à bureaux construits au centre-ville depuis le tournant des années 1960

Période de construction	Superficie totale (pieds carrés)	Moyenne annuelle (pieds carrés)	Proportion du total métropolitain
2015-2018	2 500 000	625 000	+ / - 50 %
2005-2014	345 790	34 579	8%
1993-2004	2 720 585	226 715	40%
1981-1992	11 480 054	956 671	47%
1971-1980	7 078 617	707 862	42%
1961-1970	9 672 763	967 276	66%
1961-2014	31 297 809	579 589	46%

Source : Espace Montréal, Vol.23-4, 2014

Soutenir l'élan de l'espace à bureaux au centre-ville d'ici l'an 2031

$$600\ 000\ \text{pi}^2 \times 15\ \text{années} = 9\ 000\ 000\ \text{pi}^2$$

Note : le territoire du centre-ville retenu ici est constitué par regroupement de plusieurs secteurs d'Espace Montréal de façon à correspondre aux définitions usuelles du centre-ville, soit le grand quadrilatère Greene, Des Pins, Delorimier et De la Commune. Colliers international a une définition plus large du centre-ville, correspondant plutôt au cœur de l'île de Montréal, incluant à titre d'exemple le secteur Angus à Rosemont et les méga-structures du Mile-End.

Espace commercial

- Sur l'île de Montréal, chaque nouvel habitant justifie 27 pi² de nouvel espace commercial et fait progresser de 10 000 \$ les dépenses de consommation
- Le centre-ville devant demeurer le principal pôle commercial de l'île, on doit viser à ce que la superficie moyenne de nouveaux commerces soit de 40 pi² pour chaque nouvel habitant, majoration qui tient notamment compte de l'augmentation du tourisme.

Ratios d'augmentation de la dépense commerciale et du besoin de nouvel espace commercial découlant de la croissance de la population sur l'île de Montréal au cours de la période 2009-2026

	2009	2026	2001-2026	
Population (n)	1 939 000	2 186 000	247 000	12,7%
Potentiel commercial (\$) Global				
Bien durables et semi durables	8 360 968 000 \$	9 426 032 000 \$	1 065 064 000 \$	12,7%
Biens courants	7 203 385 000 \$	8 120 990 000 \$	917 605 000 \$	12,7%
Services personnels	584 305 000 \$	699 552 000 \$	115 247 000 \$	19,7%
Restaurants	1 968 548 000 \$	2 356 824 000 \$	388 276 000 \$	19,7%
Total	18 117 206 000 \$	20 603 398 000 \$	2 486 192 000 \$	13,7%
Par habitant			Nouvel habitant	
Bien durables et semi durables	4 312 \$	4 312 \$	4 312 \$	42,8%
Biens courants	3 715 \$	3 715 \$	3 715 \$	36,9%
Services personnels	301 \$	320 \$	467 \$	4,6%
Restaurants	1 015 \$	1 078 \$	1 572 \$	15,6%
Total	9 344 \$	9 425 \$	10 066 \$	100,0%
Superficie brute requise pour faire face à la croissance 2009-2026 (pieds carrés)		Global :	6 629 000	
		Par nouvel habitant :	27	

Source : AltusGéocom, Évolution récente du secteur du commerce de détail et analyse prospective, pour CMM, Rapport final, novembre 2009

Soutenir l'élan du renouveau commercial du centre-ville d'ici l'an 2031

En termes de nouvelles superficies requises
40 pi² X 50 000 habitants = 2 000 000 pi²

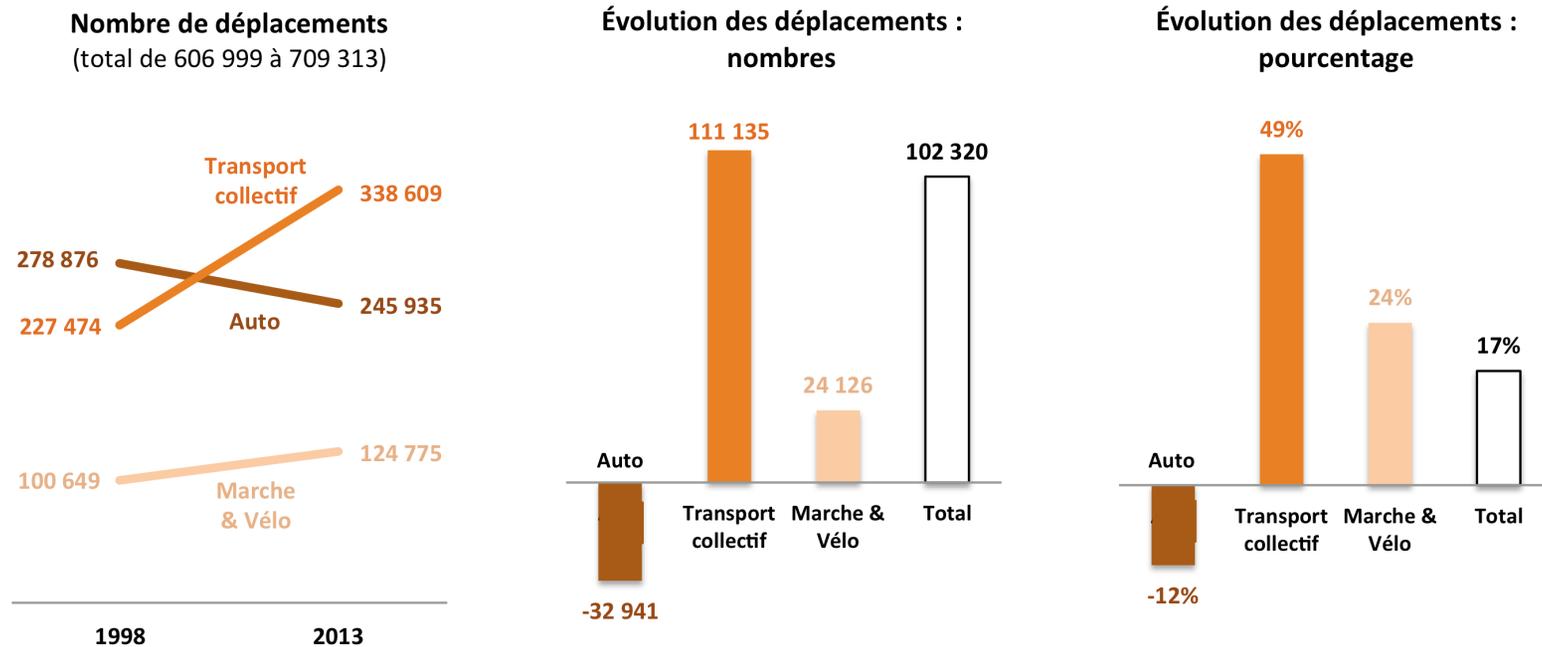
En termes d'augmentation du chiffre d'affaires des commerces
50 000 habitants X (majoration 40 / 27) X 10 000 \$ = 7,4 G\$

Accessibilité au centre-ville

- Les chiffres prouvent que le centre-ville conserve son attractivité
- La « petite révolution » des transports collectifs et actifs y est déjà fermement engagée

Déplacements 24 H

Évolution 1998-2013 de la répartition modale à destination du centre-ville, tous motifs



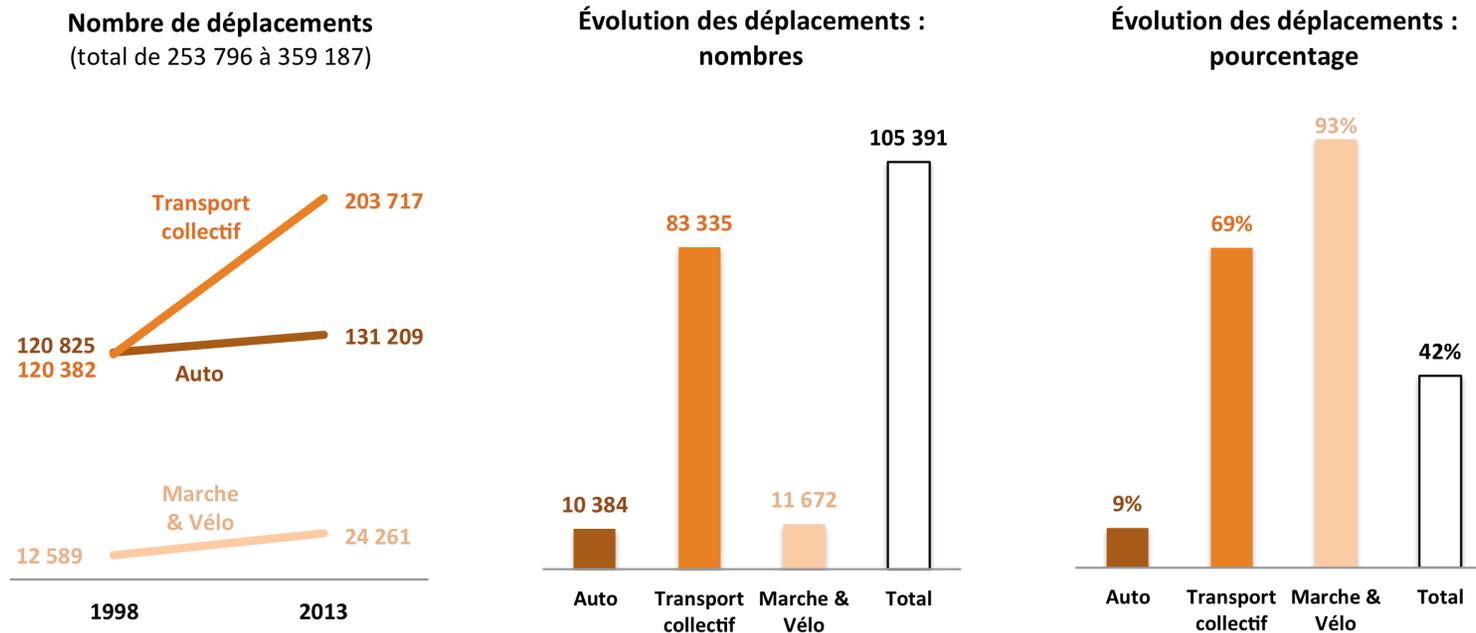
Source : AMT et STM, Enquêtes Origine-Destination 2008 et 2013

Accessibilité au centre-ville

- C'est d'abord en tant que lieu d'emploi et d'études que le centre-ville renforce sa position
- Autour de 10 000 autos de plus en heures de pointe, c'est assez pour aggraver fortement les problèmes de congestion : la **Stratégie** appelle l'investissement dans des transports collectifs attractifs et performants

Déplacements PAM (pointe du matin)

Évolution 1998-2013 de la répartition modale à destination du centre-ville, tous motifs



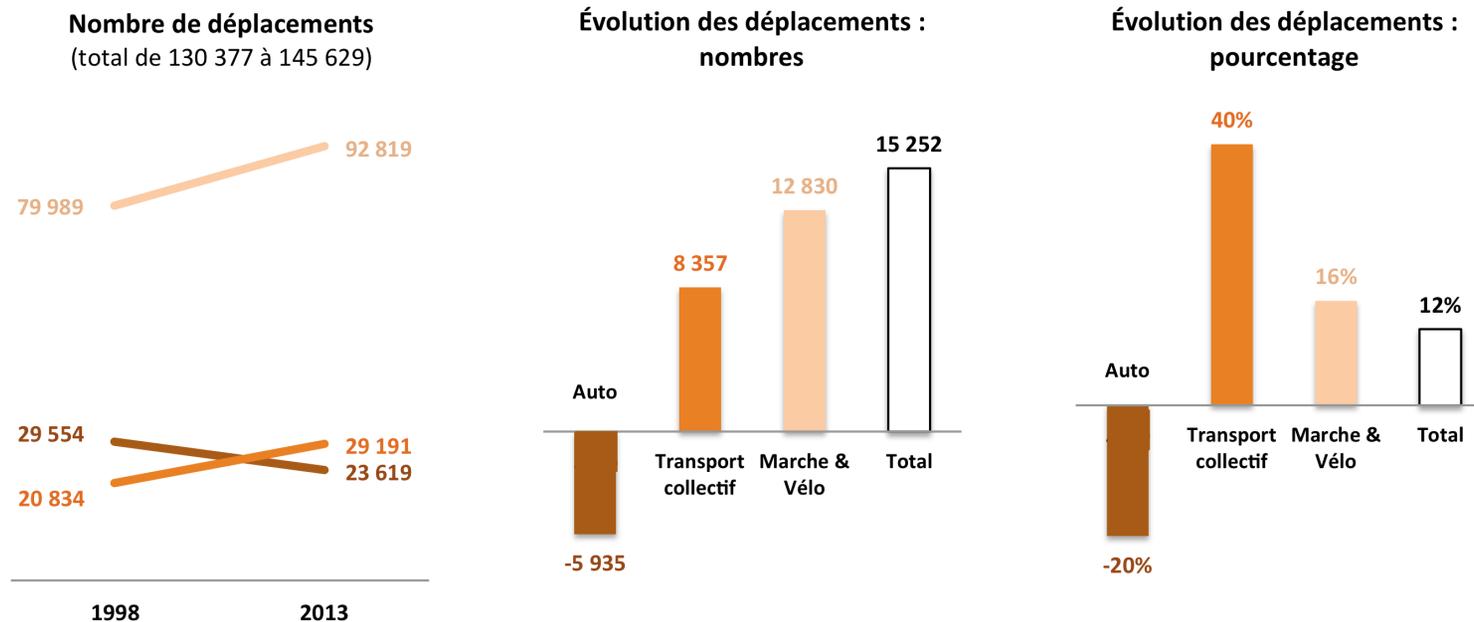
Source : AMT et STM, Enquêtes Origine-Destination 2008 et 2013

Déplacements internes au centre-ville

- Une fois qu'ils sont au centre-ville, quel que soit le moyen de transport qu'ils aient utilisés pour y venir, la très forte majorité recourent aux transports actifs pour s'y déplacer : l'auto est même en recul de 20 %
- Il n'y a conséquemment aucune contre-indication à maximiser l'utilisation des transports collectifs et actifs pour l'accessibilité au centre-ville autant que pour les déplacements internes à celui-ci

Déplacements 24 H

Évolution 1998-2013 de la répartition modale des déplacements produits internes au centre-ville

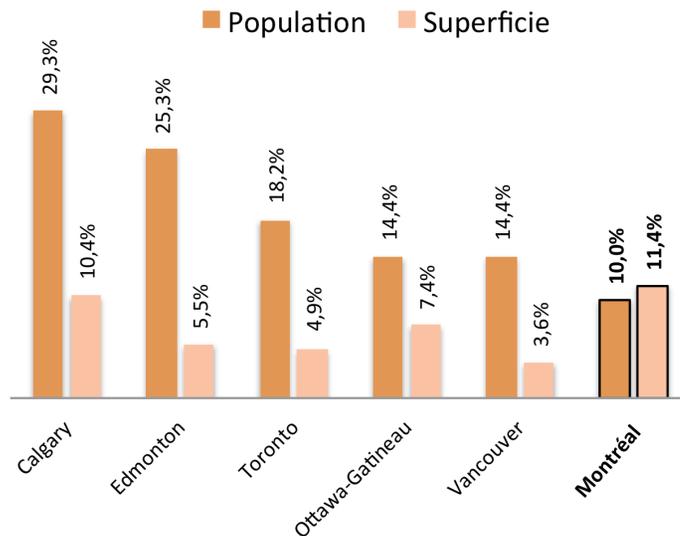


Source : AMT et STM, Enquêtes Origine-Destination 2008 et 2013

Lutte à l'étalement urbain

- Montréal est la métropole canadienne qui a connu la plus forte poussée d'étalement urbain au cours de la dernière décennie
- L'étalement est principalement alimenté par l'exode des Montréalais vers les banlieues périphériques

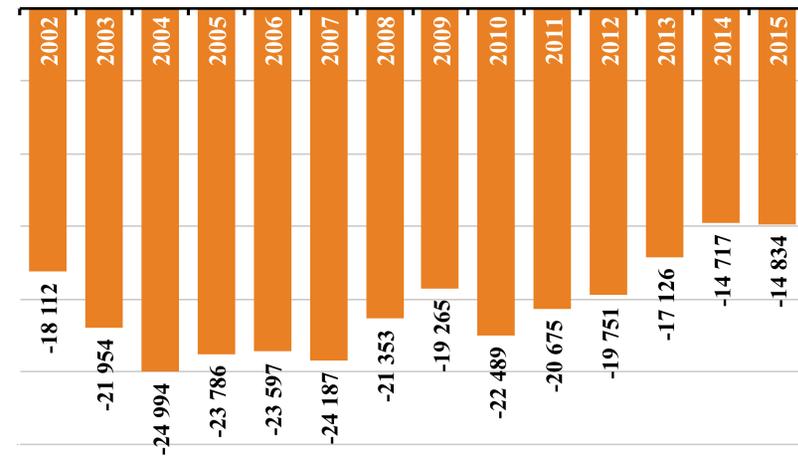
Croissance 2001-2011 de la population et de la zone bâtie des grandes villes canadiennes



Sources: (1) Population: Statistique Canada, recensements décennaux. (2) Zone bâtie: Statistiques Canada, *Le paysage changeant des régions métropolitaines du Canada*, no 16-201-X au catalogue, 22 mars 2016.

Solde net des migrations de population entre l'île de Montréal et ses banlieues*

Quatorze années de la période 2002-2015



Source : Institut de la statistique du Québec

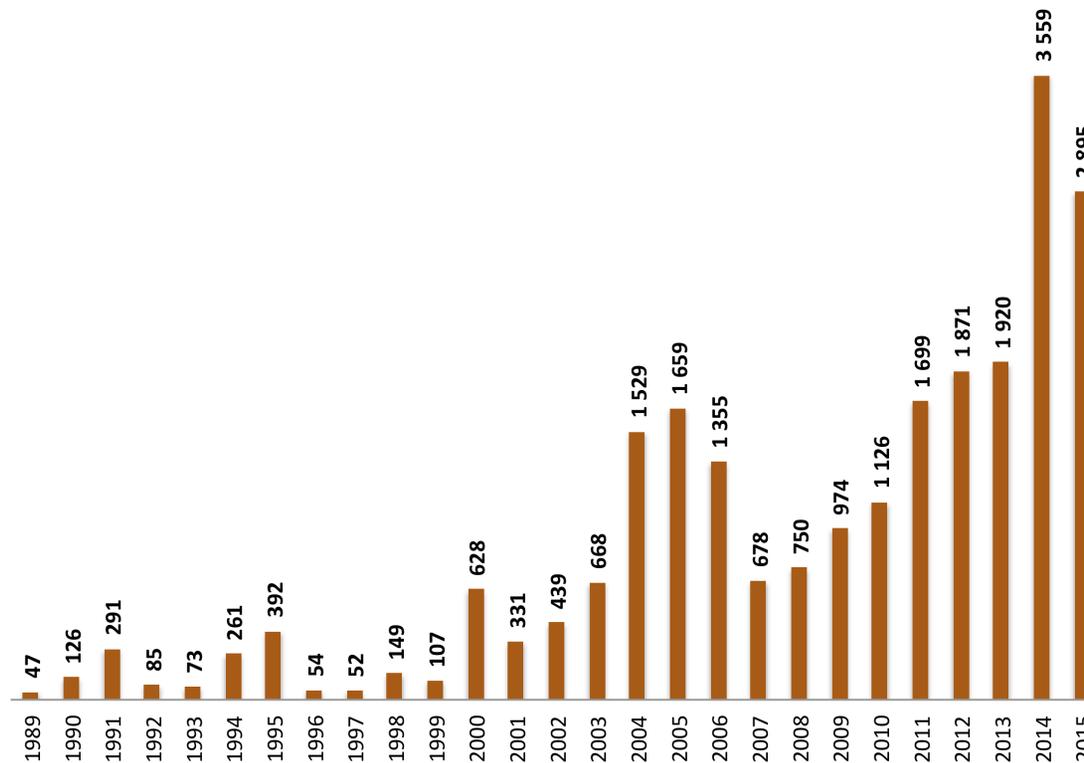
* Quatre régions administratives : Laval, Laurentides, Lanaudière et Montérégie

Perte de 286 840 habitants, en 14 ans

Lutte à l'étalement urbain

- Depuis quelques années, le centre-ville joue un rôle significatif pour atténuer ce processus d'étalement
- La **Stratégie** vise à confirmer et accentuer ce rôle, notamment en ce qui concerne les familles

Nombre de logements mis en chantier au Centre-Ville, 1989 à 2015



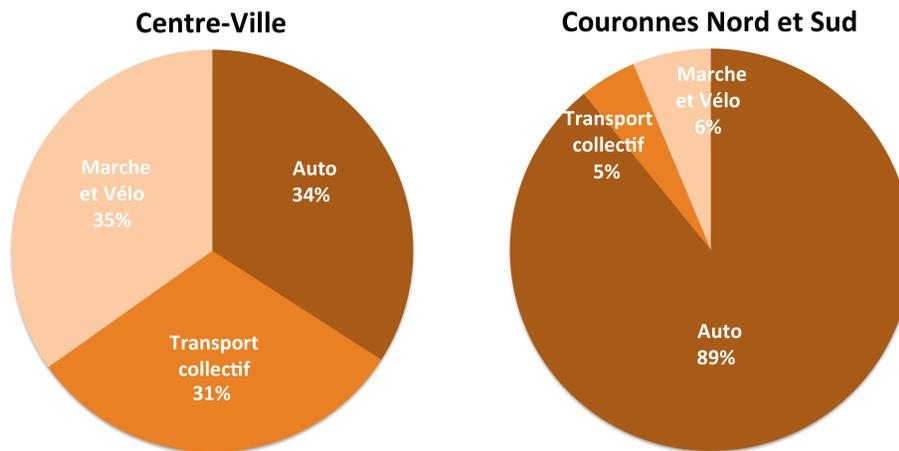
Source : Données SCHL

Note : Arrondissement Ville-Marie de 1989 à 2015, plus 80 % de l'arrondissement Sud-Ouest (Griffintown) de 2008 à 2015

Résider au centre-ville, c'est avantageux

- Les résidents du centre-ville se déplacent trois fois moins en auto que ceux des banlieues éloignées
- Les résidents du centre-ville réalisent une économie annuelle supérieure à 6 000 \$ au chapitre de leurs coûts de mobilité urbaine, par rapport aux résidents des banlieues

Profils de mobilité des ménages, suivant qu'ils vivent au centre-ville ou en couronnes Nord et Sud



Source : AMT et STM, Enquête Origine-Destination 2013.

Dépense annuelle moyenne de transport urbain motorisé pour un ménage type, selon qu'il vit au centre de l'île de Montréal ou en banlieue

	Vit au centre	Vit en banlieue
Automobile		
Dépense privée	2 533 \$	9 529 \$
Dépense publique	0 \$	0 \$
Dépense totale	2 533 \$	9 529 \$
Transport collectif		
Dépense privée	685 \$	151 \$
Dépense publique	713 \$	408 \$
Dépense totale	1 398 \$	559 \$
Transport urbain motorisé		
Dépense privée	3 218 \$	9 680 \$
Dépense publique	713 \$	408 \$
Dépense totale	3 932 \$	10 088 \$

Sources des données : Enquête O-D 2008 pour les données de transport. Rapports annuels des transporteurs publics pour les données financière de base du transport collectif. Les coûts de l'automobile sont évalués à 0,55 \$ / km.

Note 1 : l'échantillon centre est constitué des zones Centre-Ville (101), Centre-Ville périphérique (102) et Plateau Mont-Royal (106) de l'Enquête Origine-Destination de 2008. Ce premier échantillon totalise 159 140 habitants et 87 999 ménages. L'échantillon banlieue est constitué des zones Laval Est (408), Mascouche (623), Mirabel (651), Chambly (521) et La Prairie (542) de cette même enquête. Ce second échantillon totalise 146 265 habitants et 53 292 ménages.

Note 2 : pour chacun des modes, la méthodologie a pris en compte la distance moyenne réellement parcourue par les ménages, multipliée par le nombre de déplacements réalisés.