

VISION MOBILITÉ 2040

MONTREAL

Rédigé par Charles Dumont-Boudrias, Amélie Lavoie et Zineb Aloui.
6 OCTOBRE 2022, Montréal.
Présenté à l'Office de Consultation publique de Montréal pour la *Réflexion 2050*.

INTRODUCTION	03
DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE	04
LES PRINCIPAUX ENJEUX	05
DES VILLES EN COMPARAISON	06
DEUX PHASES PLAN 2030-2040	08
DEUX PHASES PLAN 2040-2050	09
CONCLUSION	11
BIBLIOGRAPHIE	12

INTRODUCTION

Dans le cadre du cours *Planification des transports et des mobilités* à l'Université du Québec à Montréal, nous rédigerons cet essai portant sur une question structurante sur l'urbanisme et l'aménagement. Plus précisément, notre question est :

Qu'elles sont les grandes étapes et la vision globale de la mobilité 2040 de la ville de Montréal ?

Le présent document présentera un premier jet de l'élaboration de la vision de la mobilité de 2040.

La définition retenue pour la mobilité est celle du ministère des Transports du Québec qui réfère à la mobilité durable de toutes sphères des déplacements, des marchandises et des personnes (MAMH, 2011).

Il est essentiel pour une ville d'importance, comme Montréal, d'établir une vision avant-gardiste, mais toutefois réaliste afin d'assurer une planification urbaine qui répond aux enjeux de notre époque.

Premièrement, un diagnostic de la situation actuelle de la mobilité à Montréal ainsi que sa vision sera présenté brièvement. Ensuite, les principaux enjeux seront mentionnés afin de mieux illustrer les préoccupations reliées à la mobilité. En troisième partie, des villes en comparaison permettront de présenter des précédents. Finalement, deux phases de pistes d'action seront élaborées, soit le plan 2030-2040 et le plan 2040-2050 pour la suite des objectifs. Chacune des phases présentera des cibles et des dimensions préliminaires afin d'orienter la vision. Finalement, un récapitulatif

viendra conclure notre essai.

Par la diversification des modes de transports, les gens auront l'occasion d'utiliser un autre moyen de se déplacer. Si nous observons le tramway de Québec, nous pourrions facilement le voir s'implanter à Montréal de façon efficace et écologique dans l'optique d'une mobilité durable. Cette démarche serait réalisable, nous croyons, vers la fin 2039 début 2040. Cependant, cette proposition nécessite des arguments pour convaincre la faisabilité de cette solution pour améliorer la mobilité de Montréal. Nous poursuivons donc la rédaction de ce texte en nous basant sur la politique de mobilité durable du Québec (2030) et le plan d'action de la Communauté métropolitaine de Montréal (2019-2023).

Nous misons sur deux phases, dont la première se voulant douce afin de changer les habitudes des usagers de tous types de transports confondus.

DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

Les déplacements urbains sont un enjeu depuis des décennies. L'évolution des choix de transports a permis à beaucoup d'usagers d'utiliser les transports en commun en raison qu'il y avait une offre considérable pour pouvoir utiliser cette offre.

Avec la question du développement durable et la prise de conscience de notre environnement qui est en jeu avec le réchauffement climatique, la pollution et d'autres facteurs, nous constatons qu'à Montréal une vision carboneutre n'est pas suffisante. Il faut viser une réduction des automobiles malgré la hausse de la population qui continuera d'augmenter au fil des prochaines années.

Le Québec a assurément des éléments clés pour assurer ce dit écosystème des transports performants que sa vision de 2030 mentionne. Cependant, où se situe l'arrimage des différents modes de transports au sein d'une métropole si importante comme Montréal?

Vision du plan d'action de la politique de mobilité durable de 2030 du Québec :

« EN 2030, LE QUÉBEC EST UN LEADER NORD-AMÉRICAIN DE LA MOBILITÉ DURABLE ET INTÉGRÉE DU 21^e SIÈCLE. SUR UN TERRITOIRE AMÉNAGÉ DANS UNE PERSPECTIVE DE MOBILITÉ DURABLE, IL DISPOSE D'UN ÉCOSYSTÈME DES TRANSPORTS PERFORMANT, SÉCURITAIRE, CONNECTÉ ET SOBRE EN CARBONE, QUI CONTRIBUE À LA PROSPÉRITÉ DU QUÉBEC ET RÉPOND AUX BESOINS DES CITOYENS ET DES ENTREPRISES »
(Plan d'action, 2018.)

En termes de vision, notons également

l'effort de plusieurs arrondissements qui ont rédigé un plan local de déplacement qui permet de soutenir les idées d'un Montréal plus facile à voyager.

Notre vision proposée pour la mobilité 2040 à Montréal veut considérer tous les types de transports, autant la mobilité des personnes, la mobilité des biens, les réseaux de camionnage, le transport actif, le transport collectif, les transports en autopartage, etc. Elle se veut inclusive afin de considérer tous les groupes concernés et permettrait ensuite aux différents arrondissements d'améliorer ou de consolider leur plan local des déplacements, si officiellement publié.

Dans le plan métropolitain d'aménagement et de développement de Montréal rédigé en 2012, 3 défis sont mis de l'avant dont le deuxième défi qui porte sur l'optimisation et le développement des réseaux de transport. Plus précisément, dans les objectifs il est sujet :

« Orienter 60% de la croissance de nouveaux ménages dans les aires TOD [...] Hausser la part modale du transport en commun en période de pointe du matin à 35% d'ici 2031 » (PMAD, 2011).

Plusieurs démarches ont été réalisées notamment pour l'environnement. Par exemple, des efforts de la STM portent sur le développement durable. En 2021, l'entreprise cible que 38,9% des bus sont hybrides ou électriques, 73,4% des matières résiduelles sont récupérées, 1,2% de réduction des émissions de GES par rapport à 2020, etc. (STM, 2021).

Un rapport de recherche publié en 2020 mentionne l'importance de prendre en

considération l'aspect psychologique, en veillant à changer les habitudes de mobilité d'une population en assurant cette transition par des moyens qui vont au-delà que d'offrir plus de services collectifs par exemple (Gousse-Lessard, A.-S. & Laviolette, J. 2020).

Il serait nécessaire d'évaluer l'ensemble des parties prenantes qui contribue à une mobilité durable et efficace à Montréal, mais dans le cadre de ce travail nous resterons à ses faits en visant de répondre à la question principale :

Qu'elles sont les grandes étapes et la vision globale de la mobilité 2040 de la ville de Montréal ?

LES PRINCIPAUX ENJEUX

L'enjeu futur d'une mobilité dite durable pour Montréal en 2040 est de considérer tous les types de transport : automobile, transport en commun, mobilité active, personnes, marchandises, etc. Nous devons orienter les objectifs sur la gestion de la circulation et certes, miser sur une diversification des modes de déplacements.

- Consolidation des différents modes qui ne sont pas interconnectés ou facilement accessible
- Alternative d'utilisation des transports en période hors pointe
- Aménagement répondant aux questions de sécurité

- Tarification en concordance des différents milieux de vie
- Enjeu d'offre dans des secteurs moins desservis
- Développement de réseau ou de connexion entre les différents réseaux structurant la ville
- Changement de société en termes d'habitude de déplacement
 - Implication de tous acteurs confondus à participer au changement
- Enjeu des stationnements et de l'utilisation de l'auto individuelle
- Arrimage entre Montréal et les villes périphériques
- Enjeu d'environnement

LA VISION :
Montréal structure les divers déplacements de sa communauté et des visiteurs en assurant la sécurité de tous grâce à des technologies de haute performance qui garantit une facilité d'utilisation. La mobilité active est au cœur du quotidien de tous et défend une harmonie avec la mobilité dite durable puisque l'ensemble des réseaux de transports sont interconnectés. Montréal veut faire grandir, mais aussi bien faire vieillir sa population en bénéficiant d'un environnement orienté sur la facilité des déplacements.

DES VILLES EN COMPARAISON

Les politiques, les investissements, les aménagements et les décisions d'urbanisme ont de grandes répercussions sur la part modale des différents transports. À Montréal, c'est toujours la voiture qui domine la part modale des différents modes de transports. Selon l'Enquête Origine-Destination (2013), l'automobile représente 57% des parts modales dans l'agglomération de Montréal. C'est suivi de 23% pour le transport collectif, puis 13% pour la marche et 2% avec le vélo. Cette enquête révèle des chiffres presque identiques pour ses prévisions en 2036 : avec un recul de 57% à 55% pour les automobiles, une augmentation de 1% pour les transports en commun et pour la marche, puis le vélo reste à 2%. Plusieurs villes dans le monde, surtout en Europe, ont des parts modales nettement supérieures quant aux transports en commun, à la marche et au vélo. Puis, plusieurs villes en Amérique du Nord se donnent plusieurs objectifs afin de créer un véritable changement dans leurs parts modales.

Baisser le nombre de déplacements en voiture est essentiel à un transfert modal vers les transports en commun et la mobilité active. Vancouver doit s'adapter à la forte croissance démographique. «The Metro Vancouver region is growing rapidly. Our population is increasing by 30,000 residents each year and it is anticipated that the regional population could reach 3.6 million people by the year 2050 » (Metro Vancouver, 2022).

Dans son plan Transportation 2040 (City of Vancouver, 2015), la Ville de Vancouver a comme objectif que le 2/3 des déplacements sont faits en transport en commun, en vélo ou à pied. Malgré un contexte de forte croissance démogra-

phique, la ville a comme objectif de réduire le nombre et la part modale des automobiles.

Selon des données de 2016, la ville de Copenhague au Danemark a une part modale de 34% pour les automobiles, 18% pour le transport en commun, 29% pour le vélo et 19% à pied (Buehler et Puncger, 2021). Déjà en 2016, la ville de Copenhague avait réalisé l'objectif que se donne la ville de Vancouver pour 2040, soit 2/3 des parts modales réparties entre le transport en commun, le vélo et la marche. Copenhague est la preuve qu'une métropole peut fonctionner en reposant davantage sur les transports en commun et sur la mobilité active. Elle confirme que ces objectifs sont réalisables.

Plusieurs villes européennes accordent beaucoup d'importance au vélo et la marche dans la planification urbaine et ça se reflète dans les parts modales des transports. Depuis des dizaines d'années, Amsterdam est l'une des villes avec le plus haut taux de part modale pour le vélo et pour la marche. Déjà en 2000, la part modale était à 24% pour le vélo et à 22% pour la marche (Pomonti, 2004). La ville a continué d'investir afin d'offrir de meilleure infrastructure, et aujourd'hui la part de modale du vélo excède 40% (Dodigny et Jeanty, 2021).

Si on veut augmenter la part modale du vélo, il est nécessaire d'investir afin d'offrir un réseau cyclable qui est rapide et sécuritaire. À Copenhague, le réseau cyclable occupait 25km au début du 20e siècle, puis 200km en 1960 et il occupe aujourd'hui 380km (Buehler et Puncger, 2021). Toronto est une des plus grosses villes en Amérique du Nord et elle pré-

voit multiplier par six son réseau cyclable dans les 25 prochaines années (City of Toronto, 2008).

D'autres pays et villes ont mis des mesures dissuasives afin de réduire l'utilisation de l'automobile. La Norvège est le premier pays à avoir mis en place, dès le début des années 1990, des péages urbains à Oslo, Bergen ou encore à Trondheim au nord du pays... « Le constat fait quelques années plus tard est que, dans chaque ville, le nombre de véhicules a diminué tout comme la pollution atmosphérique » (Lamotte, 2019).

À Paris, la moitié des places de stationnement seront supprimées selon les promesses électorales de la mairesse Anne Hidalgo.

La ville de Zurich en Suisse a réussi à implanter une mobilité durable grâce à différentes mesures et à des investissements. «Au cours des 20 dernières années, environ 1000 places sur voirie ont été supprimées et transférées vers des parkings à étages...» (Willi, 2019). La réduction des places de stationnements a eu un des bénéfices quant aux parts modales des différents transports.

En 2000 à Zurich, la part modale de l'automobile était à 40%, le transport en commun était à 30%, la marche était à 26% et 4% pour le vélo. En 2015, la part modale de l'automobile a reculé à 25%, le transport en commun a augmenté à 41%, la marche est restée stable à 26% et le vélo a doublé pour atteindre 8% (Willi, 2019). La ville de Zurich prouve aussi qu'il est possible de réduire les automobiles grâce à des transports en commun efficaces.

01 APPROCHE
« Réduction et Amélioration »

En concordance avec l'approche choisie dans le plan d'action du Québec de 2030, soit l'approche « Réduire – Transférer – Améliorer » (RTA), nous proposons une approche focalisée sur la « réduction » et « l'amélioration ».

Dans l'optique d'optimiser et de développer les réseaux de transport pour tous, tout en considérant les enjeux environnementaux, économiques et sociaux actuels, il faut d'abord se mobiliser pour réduire les sources problématiques et améliorer les points faibles.


Ainsi, la réduction des sources problématiques permettra une phase d'amélioration, qui, elle, favorisera l'approche suivante de la phase deux de notre proposition de vision, soit une approche de type « développement ».


Dans cette course face au changement climatique, nous désirons réduire la part modale des automobiles, sans brusquer les mentalités (utilisateurs) et de façon à initier un changement graduel dans les choix de modes de transport sur l'île de Montréal.


Notre démarche se base sur le rapport de la Commission sur le transport et les travaux public de 2020 « Réussir la transition vers la mobilité durable : comment aller plus loin ». Ce rapport recense des témoignages de citoyen.nes, réalisés en 2019, quant à leurs expériences globales de mobilité et leur relation avec l'automobile. Dans le cadre de notre phase 1, nous considérons davantage les témoi-


gnages des citoyen.nes qui ne sont pas totalement pour l'utilisation de transports actifs et de transports en commun puisque c'est, en partie, par des opinions de ce type d'utilisateur que nous souhaitons apporter des changements et des solutions.


Voici des résumés de témoignages qui relèvent des faits vécus quant à l'utilisation de transports actifs et de transports en commun et la relation avec l'automobile :


Automobile est utilisée que quelques fois (surtout les weekend); 


Automobile est nécessaire en dehors de Montréal; 


Automobile est nécessaire durant les mauvaises intempéries (pluies, neige) parce qu'il y a un manque d'abris-bus; 

Automobile permet une fiabilité d'horaires et d'accessibilité; 

Transports en commun sont remplis de gens et de foules; 

Transports en commun et actifs ne sont pas tous adaptés aux personnes avec des mobilités réduites; 

Automobile est un train de vie moderne parce qu'elle procure de l'autonomie et la fonctionnalité; 

Offre de service en transports en commun n'est pas abondante (les personnes qui vivent loin doivent souvent utiliser plus d'un trajet et mode de transport pour se rendre au travail); 

01 DIMENSIONS


UNE MOBILITÉ SÉCURITAIRE ET ACCESSIBLE


Sécuritaire, soit par les aménagements qui correspondent aux quatre saisons de la ville de Montréal et accessible pour toutes personnes à mobilité réduite.

UNE MOBILITÉ FIABLE

Fiable par l'offre et la demande qui répond réellement aux besoins des utilisateurs et par l'accessibilité sur le territoire où il y a un manque de service.

CIBLES

70 % de la population montréalaise a accès à au moins quatre services de mobilité durable 

Près de 50% des montréalais utilisent des transports actifs et des transports en commun. 

Diminution de la part des déplacements effectués en auto solo. 

DEUX PHASES | PLAN 2040-2050

02 APPROCHE « Développement »

Pour poursuivre les objectifs de la vision 2040 et dans l'atteinte d'un changement des modes de déplacement sur l'île de Montréal, d'autres dimensions viendraient structurer cette deuxième phase.

Le changement collectif des mentalités des montréalais et montréalaises, dans leurs choix de déplacements résultant de la phase 1, viendrait favoriser notre approche de « développement ».

Maintenant qu'une majorité de gens utilisent les transports en commun et les transports actifs, nous jugeons plus ré-aliste et plus pertinent, à cette phase-ci, l'implantation de nouvelles structures et un développement des réseaux allant au-delà des frontières de l'île. De cette façon, l'implantation d'un tramway, par exemple, viendrait solidifier et compléter l'offre en transport en commun et actif.

UNE MOBILITÉ DIVERSIFIÉE

Par un prolongement des réseaux existants et l'implantation de nouvelles structures de transports.

UNE MOBILITÉ INTERCONNECTÉE

Résultant de liens entre les différents modes de transport et les villes périphériques.

CIBLES

70 % de la population montréalaise a accès à au moins cinq services de mobilité durable 😊

Réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail 😊

Augmentation de 5% du nombre d'utilisateurs des transports actifs et des transports en commun (par rapport à 2040) 😊

CONCLUSION

Pour conclure, la question de la mobilité est une affaire de tous et sa planification se doit d'être graduelle. Nous partageons la vision d'un Montréal carboneutre pour le futur. Cependant, nous croyons fortement que pour se faire, il y a une longue réflexion réaliste à entamer afin d'agir sur ce qui pèse : *les mentalités et les modes de vie*.

C'est pourquoi, nous proposons deux phases à travers lesquelles on favorisera un changement progressif dans les choix de déplacements sur le grand Montréal.

BIBLIOGRAPHIE

- Buehler, R. et Puncger, J. (2021). *Cycling for Sustainable Cities*. [Livre]. https://books.google.ca/books?hl=fr&lr=&id=fM_tD-wAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT199&dq=amsterdam+modal+split+cycling&ots=b765PFzmK9&sig=1PqaiBaUSNE-kW2o_t7TEtvlj0&redir_esc=y#v=onepage&q=amsterdam%20modal%20split%20cycling&f=false
- City of Toronto. (2008). *The Big Move : Transforming Transportation in the Greater Toronto & Hamilton area*. https://www.metro-linx.com/thebigmove/Docs/big_move/TheBigMove_020109.pdf
- City of Vancouver. (2015). *Transportation 2040 : Moving forward*. <https://vancouver.ca/files/cov/transportation-2040-plan.pdf>
- CMM. (2011). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. <https://cmm.qc.ca/planification/plan-metropolitain-damenagement-et-de-developpement-pmad/>
- Dodigny, C. et Jeanty, M. (2021). *La promotion de l'usage du vélo par des leviers juridiques et institutionnels dans la métropole du grand Paris*. [Mémoire].
- Enquête Origine destination. (2013). *Mobilité des personnes dans la région de Montréal*. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_OUT_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ENQU%20CATE%20O-D%202013S.PDF
- Gousse-Lessard, A.-S. & Laviolette, J. (2020). *Perceptions et enjeux de mobilité durable. Rapport de recherche sur les déterminants psychosociaux de l'attachement des Montréalaises et Montréalais à la voiture*. https://ehq-production-canada.s3.ca-central-1.amazonaws.com/56ba627c1a8c4253238e2ccb2966e16d26b756d6/original/1608051457/Rapport_Gousse-Lessard_et_Laviolette.pdf_834f005badd4c491384ea6e7851e0e8f?X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAIBJCUK4Z04WUUA%2F20221006%2Fca-central-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20221006T024952Z&X-Amz-Expires=300&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=f01eeae6805f2842ddc3b7e786ab7c841571fe5bb791c1ec201417091ff7311c
- Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. (2011). *L'aménagement et l'écomobilité*. https://www.mamh.gouv.qc.ca/files/admin/publications/grands_dossiers/developpement_durable/amenagement_ecomobilit_e-partie_1.pdf
- Lamotte, L. (2019). *Le développement de l'écomobilité en milieu urbain : entre déterminisme géographique, politiques publiques et sensibilisation des populations*. [Mémoire, Université de Toulouse]. <https://dante.univ-tlse2.fr/access/files/original/f4771d197a3cc00606fb0e147f2329a8d0238284.pdf>
- Metro Vancouver. (2022). *Land Use and Growth Management Climate 2050. Metro Vancouver*. <http://www.metrovancouver.org/services/air-quality/climate-action/climate2050/regional-priorities/land-use/Pages/default.aspx#:~:text=Our%20population%20is%20increasing%20by,risks%20associated%20with%20climate%20change>.
- Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. (2018). *Politique de mobilité durable – 2030*. https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/PMD-plan-action.pdf
- Pomonti, V. (2004). *Politiques urbaines et mobilité durable : analyse comparée d'Athènes et Amsterdam*. *Écologie & politique*, vol. 29, no. 2, 2004, pp. 53-68.
- PMAD. (2012). *Un grand Montréal attractif, compétitif et durable*. https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/03/pmad_plan_metropolitain_amenagement_developpement.pdf
- Rosemont La Petite-Patrie. (2014). *Plan local de déplacement*. <https://montreal.ca/articles/plan-de-transport-reinventer-montreal-15822>
- STM. (2021). *Rapport de développement durable 2021*. https://www.stm.info/fr/a-propos/informations-entreprise-et-financieres/rapport-annuel-2021#id_quatrieme
- Willi, E. (2019). *La politique du stationnement à Zurich*. *Transports urbains*, vol. 134, no. 1, 2019, pp. 15-20. <https://www.cairn.info/revue-transports-urbains-2019-1-page-15.htm>
- Ville de Montréal. (2022). *Créer ensemble le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050*. <https://montreal.ca/articles/creer-ensemble-le-plan-durbanisme-et-de-mobilite-2050-15575>
- Commission sur le transport et les travaux publics. (2020). *Réussir la transition vers la mobilité durable: comment aller plus loin*. Rapport. https://ehq-production-canada.s3.ca-central-1.amazonaws.com/b7c90956d4eac5d1c8dafd531f90d95176a7c83b/original/1610645432/Rapport.pdf_aaed66d22aad0709f3254f5ed0767c9f?X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAIBJCUK4Z04WUUA%2F20221005%2Fca-central-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20221005T221714Z&X-Amz-Expires=300&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=a29e7b61a5359fcd26f50d4c31a5efaddfd8af025a8890bd556362e9257b44f6