



**MÉMOIRE DES CGD MÉTROPOLITAINS**  
Présenté à l'OCPM dans le cadre de la consultation  
6 octobre 2022

## Réflexion 2050 sur le Projet de ville

# INTRODUCTION

L'urbanisme et la mobilité constituent deux dimensions de la ville qui s'influencent mutuellement. Pour réduire les impacts négatifs des déplacements toujours croissants, la mobilité ne doit pas être perçue comme une fin en soi, mais plutôt comme un moyen d'accéder à des lieux, des services, des activités, composantes essentielles de la qualité de vie. L'aménagement du territoire, par sa capacité à rendre plus ou moins accessibles ces destinations, services et activités, conditionne les besoins en déplacements et, par conséquent, les habitudes de déplacement des individus. En vue de la transition écologique, ces deux dimensions doivent être conçues et planifiées de manière intégrée.

En tant qu'organismes œuvrant à la gestion de la demande en transport, nous nous concentrons dans ce mémoire sur les aspects du Projet de ville qui touchent l'urbanisme et la mobilité dans leur contribution à l'accessibilité au travail, aux études, aux commerces, aux sites de loisir, aux soins de santé, etc. À l'instar de multiples acteurs engagés dans le développement durable, nous adoptons l'approche « Réduire – Transférer – Améliorer », qui hiérarchise les actions à entreprendre pour rendre la mobilité réellement durable.

Cette approche fait de la réduction des besoins de déplacement et des distances à parcourir le premier pilier à mettre en place. Assurer la proximité entre les lieux de résidence, les lieux de travail et les services, tout en les faisant cohabiter harmonieusement, doit ainsi compter parmi les objectifs prioritaires du Plan d'urbanisme et de mobilité. Pour les déplacements sur de plus grandes distances qui sont inévitables, il faut fournir à la population les moyens de se déplacer efficacement autrement qu'en auto en solo.

L'urbanisme et la mobilité durable ont donc conjointement le pouvoir de stimuler la démotorisation nécessaire à la transition écologique et à l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050. Notre propos et nos recommandations viseront ainsi principalement à répondre à la question de fond « *Comment faire évoluer nos modes d'occupation et de déplacement pour nous inscrire dans la transition écologique ?* ».

## 1. RÉDUIRE LES BESOINS EN DÉPLACEMENTS EN ASSURANT L'ACCÈS À DES SERVICES DE PROXIMITÉ

Pour réduire les besoins en déplacement et les distances à parcourir, il faut d'abord rapprocher les gens de leurs destinations à l'échelle locale en aménageant des milieux de vie complets, à échelle humaine, qui présentent les caractéristiques suivantes :

- forme bâtie compacte et continue pour rapprocher les divers lieux de destination;
- mixité d'usages et diversité des commerces et services pour répondre aux besoins des résidents et offrir localement des possibilités d'emploi;
- localisation des lieux d'emplois en fonction du bassin d'emploi et de la desserte en transport en commun autant que possible;

- rues commerciales conviviales (dont certaines piétonnières, éventuellement avec possibilité d'autoriser les véhicules de transport en commun, aménagement de stationnements pour vélos, tarification dynamique du stationnement);
- autorisation de projets à taille humaine qui vont apporter une plus-value aux citoyen·nes à l'échelle de l'Ile (cohérence de développement entre les villes liées et les arrondissements)
- réduction de l'emprise du stationnement, notamment de surface (réduction des ratios de stationnement dans les nouveaux bâtiments, mutualisation des stationnements existants);
- aménagement de rues complètes et verdies qui assure des déplacements à pied et à vélo sécuritaires, conviviaux et efficaces;
- desserte efficace et accessible en transport collectif;
- présence d'espaces publics et collectifs, d'espaces verts, de terrains de jeu à proximité et qualité de leur aménagement;
- diversité des typologies de logement et abordabilité.

En plus de réduire les distances parcourues, l'aménagement de quartiers denses, compacts et complets favorisent l'économie locale et renforcent la cohésion sociale.

## 2. RENDRE FACILE ET ATTRAYANT DE SE DÉPLACER PAR LES MODES DE TRANSPORT DURABLES

Après avoir réduit les besoins en déplacement, le défi est de faire adopter des modes alternatifs à l'auto en solo pour les déplacements restants. Des stratégies incitatives et dissuasives sont à mettre en place pour contribuer à la démotorisation :

- Gestion du stationnement sur le domaine public : tarification au juste prix, tarification dynamique sur les rues commerciales, élargissement du territoire d'application de la taxe sur les parcs de stationnement, mutualisation ;
- Gestion du stationnement sur le domaine privé : renforcement de la réglementation d'urbanisme pour :
  - o Réduire, voire éliminer les seuils en termes de nombre de places de stationnement pour véhicules à fournir dans les nouveaux immeubles résidentiels et commerciaux et réduire les plafonds ;
  - o Favoriser le stationnement souterrain pour les nouvelles constructions;
  - o Intégrer des seuils pour la fourniture de stationnements pour vélos dans les nouveaux projets de constructions ;
  - o Intégrer des seuils pour l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les nouveaux immeubles résidentiels et commerciaux
  - o Inciter les promoteurs et gestionnaires immobiliers à offrir un Passeport mobilité (forfait de mobilité intégrée développé par Voyagez Futé incluant un an de transport en commun, de Bixi et de Communauto) par résidence louée ou vendue.
- Réallocation de l'espace de la rue au profit des modes alternatifs ; révision systématique de l'aménagement des rues lors de chaque réfection importante ;
- Déploiement du réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération pour assurer des parcours sécuritaires continus, en priorité dans les quartiers peu desservis ;

- Aménagement des voies cyclables selon l'approche AAA (*All Ages and Abilities*) pour tenir compte des besoins de tous les types de cyclistes (expérimentés ou non, avec contraintes physiques, pour les familles, etc.) ;
- Fournir des infrastructures pour les cyclistes à destination ; exiger des grands générateurs de déplacements, en particulier les équipements collectifs publics, qu'ils offrent des stationnements de qualité pour vélos ;
- Desserte des pôles d'emploi autres que le centre-ville, dont les parcs industriels, par les réseaux de transport collectif (en couvrant tous les horaires de travail incluant les quarts de travail) et cyclable ; prioriser la desserte depuis les quartiers à fort indice de défavorisation matérielle et sociale<sup>1</sup> ;
- Desserte des grands sites récréatifs, dont les parcs et espaces verts, par les réseaux de transport collectif et cyclable ;
- Implantation de points de service d'autopartage (stationnement d'autopartage sur la rue et dans les aires de stationnement publiques et privées) ;
- Offre innovante pour couvrir le premier/dernier kilomètre dans les secteurs où le manque de densité ne permet pas une desserte structurante ;
- Aménagement sécuritaire et convivial des cheminements piétonniers entre les générateurs de déplacements et les points d'embarquement/débarquement du transport en commun (apaisement de la circulation, accessibilité universelle) ;
- Aménagements pour la marche : évaluer les besoins en termes de niveaux de service (comme fait pour les véhicules motorisés), élargir les trottoirs, aménager des mesures d'apaisement de la circulation, allonger les temps de traverse aux intersections ;

Caractéristiques du domaine public favorable à la marche :

- Interconnexion entre les quartiers
- Espace suffisant pour circuler
- Protection contre la circulation
- Absence d'obstacles ou de discontinuités dans les parcours
- Qualité des surfaces
- Accessibilité universelle (l'audit Ppassage, développé par Société Logique, constitue un outil robuste pour identifier et documenter les lacunes dans l'aménagement) ;

Caractéristiques du domaine privé favorable à la marche :

- Accès direct et facile aux bâtiments
  - Façades intéressantes et translucides
  - Animation suffisante, à diverses périodes de la journée
  - Éclairage adapté
  - Présence d'arbres qui procurent de l'ombre.
- Soutien aux initiatives citoyennes et communautaires de partage de véhicules privés, telles que les projets LocoMotion de Solon et LocoMotion en commun.

### ***Éléments particuliers :***

---

<sup>1</sup> Des chercheurs de l'Université McGill ont montré l'inadéquation entre les concentrations d'emplois et les concentrations de travailleurs à faible revenu dans plusieurs secteurs de la région métropolitaine de Montréal. Ces travailleurs doivent donc pouvoir compter sur le service de transport collectif pour accéder à un emploi. Pourtant, de nombreux secteurs défavorisés sont mal desservis par le transport collectif (El-Geneidy et coll. 2016).

## Aménagement des milieux de travail

Le navettage pour le travail constitue une très importante part des déplacements quotidiens, en dépit de l'essor du télétravail. L'aménagement des milieux de travail peut faciliter l'adoption de modes durables :

- Fournir des espaces de stationnement et autres infrastructures/équipements (douches, vestiaires, casiers, bornes de réparation, etc.) pour le vélo et les autres modes de transport actifs en nombre suffisant et les rendre facilement accessibles dans tous les nouveaux lieux d'emploi ; encourager les sites actuels à en fournir ; Encourager l'obtention de la certification Vélosympathique de Vélo Québec par les entreprises et institutions ;
- Encourager l'obtention de l'attestation stationnement écoresponsable, développée par le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE Montréal), par les entreprises et institutions ;
- Exiger des grands générateurs de déplacements qu'ils réalisent des études sur la mobilité de leur main-d'œuvre pour identifier des moyens de la rendre plus durable (ex. de la Règlementation de l'arrondissement de Saint-Laurent qui exige, pour la construction de stationnements de plus de 100 places, l'adoption d'un Plan de gestion des déplacements qui inclut la mise en place de mesures incitatives à la mobilité durable) ;
- Inciter au verdissement et à l'aménagement d'espaces de détente pour rendre les lieux de travail plus conviviaux.

## Quartiers industriels

Les quartiers industriels sont de milieux de travail particuliers qui accueillent une concentration d'emplois très importante. La zone industrielle de Saint-Laurent, par exemple, rassemble plus de 100 000 emplois et le Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île, plus de 45 000. Pourtant, ces pôles d'emplois sont mal desservis par les réseaux de transport collectif et cyclable, ce qui conduit à de très fortes parts modales de l'auto en solo pour le navettage des travailleurs-euses. Il faut revoir en profondeur la façon d'aménager les quartiers industriels, conçus pour être facilement accessibles en voiture, pour favoriser les déplacements par les modes durables :

- Développer la trame de rue en scindant les grands îlots afin de favoriser les déplacements actifs et collectifs;
- Faciliter pour les piéton-nes et les cyclistes le franchissement des grands boulevards, autoroutes et voies ferrées qui bordent souvent les secteurs industriels et le prévoir dès la conception ;
- Construire des trottoirs et des voies cyclables sécuritaires ;
- Aménager les intersections pour les rendre sécuritaires pour les piéton-nes et les cyclistes, dans des milieux à fort débit de camionnage ;
- Verdir les cheminements piétonniers pour rendre la marche plus conviviale ;
- Implanter les nouveaux bâtiments en bordure de rue, pour éviter aux usager-ères des transports actifs et collectifs de devoir traverser de grands stationnements pour se rendre à leur lieu de travail
- Aménager des aires d'attente du transport collectif conviviales (et bien éclairées pour les travailleur-euses des quarts de soir et de nuit) ;

Le récent rapport de recherche du CRE Montréal sur [La mobilité durable dans les secteurs industriels du Québec](#) propose une panoplie de stratégies et des exemples concrets.

## Grands parc et espaces verts

La Ville de Montréal relève que les grands parcs et espaces verts sont souvent éloignés des quartiers centraux et sont moins fréquents près des quartiers défavorisés. La fréquentation de ces espaces contribuant grandement à la santé de la population, leur accessibilité doit être améliorée<sup>2</sup>.

Le réseau de corridors verts prévu par la Ville permettra, à terme, de relier les parcs par des cheminements verdis, tout en favorisant la mobilité active. Ces espaces doivent aussi être accessibles par les réseaux structurants de transport collectif et cyclable. Ils devraient être considérés comme des générateurs de déplacements importants et, de ce fait, être pris en compte dans le tracé des nouveaux services de transport collectif, dans la détermination des lignes d'autobus fréquentes et des nouveaux axes du Réseau express vélo (REV).

### 3. AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES VÉHICULES ET AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS EN TERMES DE COÛTS, DE QUALITÉ ET DE SÉCURITÉ

- Stationnements sur rue : explorer les possibilités de mettre en place une tarification en fonction de la consommation du véhicule et de son poids notamment.
- Stationnements hors rue : réduire leur impact en rendant leur aménagement plus durable (promouvoir l'[attestation stationnement écoresponsable](#) créée par le Conseil régional de l'environnement de Montréal, voire l'exiger pour les nouveaux stationnements)
- Logistique : réduire le gabarit des véhicules de livraison et les rendre autant que possible électriques, miser sur la consolidation, la mutualisation, la décentralisation et la multimodalité, pour réduire les distances à parcourir et transférer vers des modes de transport plus doux (voir [Coop Carbone](#)).
- Sécurité routière : Accélérer la mise en œuvre de la Vision zéro.

---

<sup>2</sup> Voyagez Futé, le Conseil régional de l'environnement, la Direction régionale de santé publique, Société Logique et le Centre d'écologie urbaine de Montréal ont développé une méthodologie d'analyse de l'accessibilité des grands parcs par les modes de transport collectifs et actifs, dans une perspective d'accessibilité universelle et de réduction des inégalités sociales de santé. Les constats et les recommandations émis à partir de l'analyse de trois grands parcs sont généralisables à la majorité des grands parcs de l'île pour en améliorer l'accessibilité pour tous et toutes.

# LES CGD MÉTROPOLITAINS

Les trois (3) Centres de gestion des déplacements de la région métropolitaine (CGD métropolitains) accompagnent les organisations pour favoriser la mobilité durable sur leur territoire d'intervention.

Voyagez Futé (pôle du centre-ville), MOBA (pôle de l'ouest) et le CGDEML (pôle de l'est) couvrent la région métropolitaine ainsi que la totalité des régions administratives des Laurentides, de Lanaudière et de la Montérégie. Trois (3) des plus importants pôles économiques du Québec se situent sur ce territoire.

De façon plus spécifique, les CGD métropolitains visent à :

## Soutien auprès des entreprises dans leur projets de mobilité

- Favoriser les changements de comportements en faveur des modes de transport actifs et collectifs, réduisant ainsi la part de l'automobile en solo, en soutenant les employeurs dans leurs projets de mobilité durable.

## Développement et coordination de projets de transport durable

- Stimuler et coordonner le développement de projets de mobilité durable, tout en favorisant la cohésion et le partage de moyens entre les intervenants.

## Représentation de besoins

- Représenter les besoins en mobilité de sa clientèle auprès des intervenants locaux.

