

Tramways et écoquartiers clés d'un PUM réussi

Présentation à l'OCPM le 2 octobre 2024

Par Jean-François Lefebvre (PhD),
chargé de cours en études urbaines à l'UQAM
Avec la collaboration de Marc-Olivier Mathieu
pour Imagine Lachine-Est
avec la collaboration du Groupe de recommandations et d'actions
pour un meilleur environnement (GRAME)

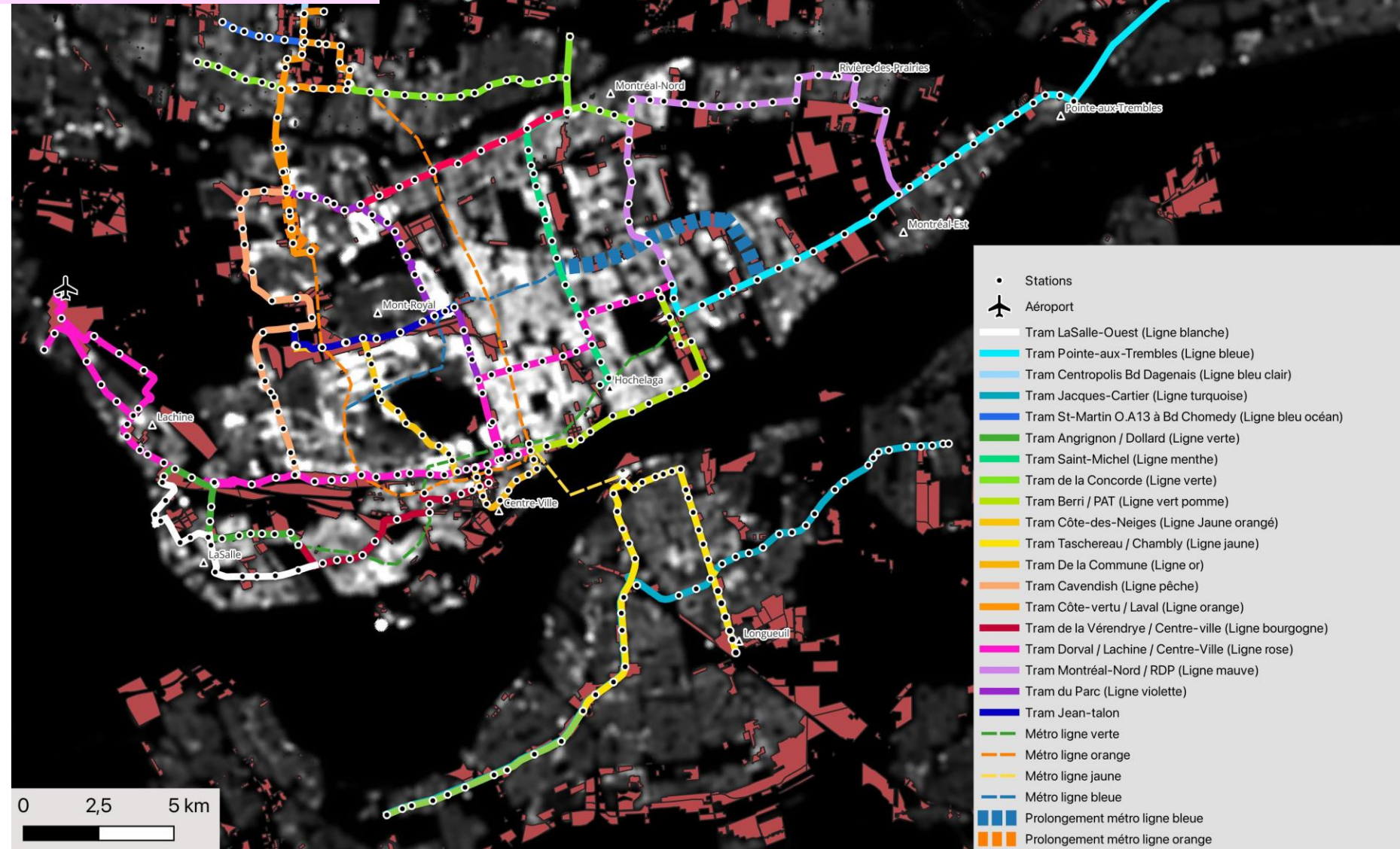


Recommandation P.1)

Appui au réseau de tramways proposé.

Le réseau de tram proposé est le bon mode au bon endroit :

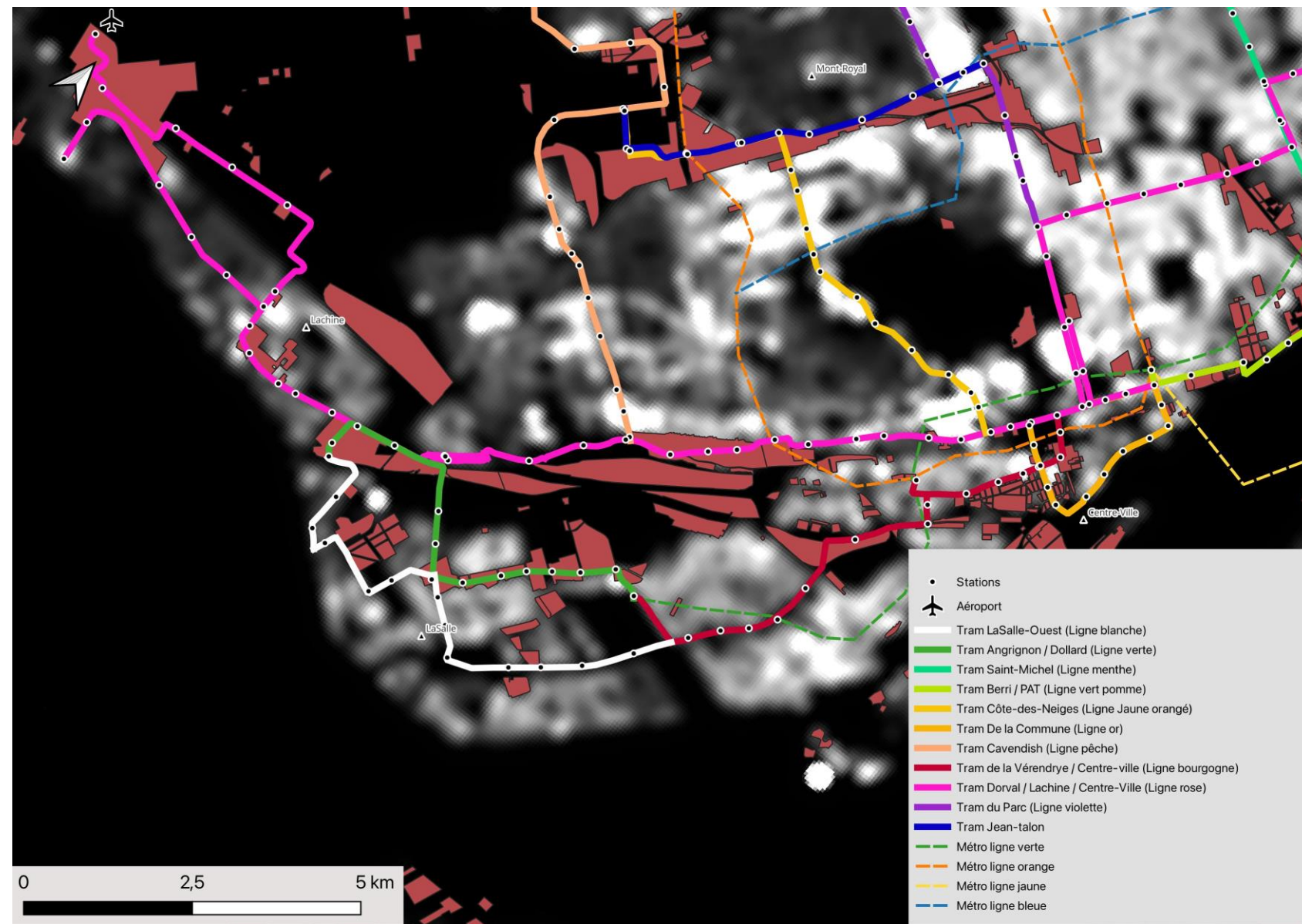
- 1) Population ayant accès aux stations
- 2) Aires de redéveloppements
- 3) Emplois (améliorations possibles)
(Sauf exceptions comme Repentigny)



Carte: Marc-Olivier Mathieu

Pour le Grand Sud-Ouest:

- 1) Outre l'écoquartier de Lachine-Est, beaucoup de densification tout le long des futurs réseaux.
- 2) Les tracés proposés dans le PUM sont plus complets que ceux de l'ARTM, qui est néanmoins un bon point de départ.
- 3) On doit envisager passer par le parc industriel et rejoindre l'aéroport.
- 4)



Carte: Marc-Olivier Mathieu

La clé: le nombre de personnes ayant accès à distance de marche à une station de transport structurant et électrifié

À Lyon, malgré 11 nouvelles stations de métro (+ 50%), on compte 10% plus d'automobilistes en 1995 qu'en 1986.

La solution fut ensuite de construire un peu de métro et six lignes de tramways (92 stations).

En 20 ans, la proportion d'automobilistes a reculé de 17 %. La cible pour 2030, baisser la part modale de l'auto à 35%.

	1986	1995	Variation 1986-1995	Variation 1986-1995	2015	Variation 1995-2015	Variation 1995-2015	Cible 2030
Modes de transport	Part modale	Part modale	Variation de la part modale	Variation de l'utilisation du mode	Part modale	Variation de la part modale	Variation de l'utilisation du mode	Objectifs de part modale
Voiture	48,2%	53,0%	4,9%	10,1%	43,9%	-9,1%	-17,2%	35%
Transport collectif	14,6%	13,6%	-1,0%	-6,6%	18,6%	5,0%	36,8%	22%
Marche	34,5%	31,4%	-3,1%	-9,1%	34,1%	2,7%	8,6%	35%
Vélo	1,9%	1,3%	-0,6%	-33,2%	1,6%	0,3%	26,7%	8%
Stations de métro	22	33	+11		40	+7		
Stations de tramway	0	0	-		92	+92		

Recommandation P.2)

Adopter dans le PUM des objectifs quantifiés de hausses du transport collectif, du transport actif et de diminution de l'usage de l'auto.

En 20 ans, sur l'Eurométropole de Strasbourg,

la part de la voiture dans les déplacements quotidiens est passée de 53 % à 37 %

quand les transports en commun augmentaient de 9 à 16 % ,

le vélo de 7 à 11 %

et la marche de 31 à 36 %.

- <https://www.strasbourg.eu/grandes-orientations-en-matiere-de-deplacements>



Recommandation P.3)

Nous saluons que la Ville abolisse ses normes minimales de stationnement et adopte à la place des normes maximales. **Celles-ci devraient toutefois s'appliquer à 750 mètres d'une future station de tramway projetée.**



L'attraction modale des nouveaux tramways est de 750 mètres (étude pour le tramway de Côte-des-Neiges) à 800 mètres (valeur utilisée pour le tramway de Québec), pour les tramways modernes en sites propres avec priorité aux feux de circulation.

L'arrondissement de Saint-Laurent réduit déjà ses exigences de stationnements à **proximité d'une future station de métro projetée.**

Les trams ont une attractivité supérieure à l'autobus (confort, accessibilité universelle, *standing*) qui contribuent à en accroître l'attrait relativement au bus.

Tous les modes sur rail induisent un sentiment de pérennité envers leurs infrastructures.

Recommandation P.4)

Réduire le nombre de stationnement et mettre en place d'un en-lieu de stationnement finançant l'accès à la mobilité durable

Pour chaque unité d'habitation construite, une contribution, par exemple, de 10 000\$ devrait être perçue afin d'alimenter un fonds de mobilité durable, lequel devrait être entièrement dédié à offrir aux nouveaux résidents des rabais et un accompagnement afin d'utiliser transport collectif, autopartage, achat de vélo électrique, Bixi et autres options de mobilité durable.



Le Gouvernement du Québec a adopté en 2023 le Projet de loi no 16 (2023, chapitre 12), **Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions.**

Un élément important de ce changement législatif concerne la façon dont les villes peuvent gérer dorénavant des fonds collectés auprès des promoteurs qui auparavant pouvaient servir, par exemple, à construire un stationnement étagé municipal géré par la ville en remplacement d'un stationnement privé. **La modification législative vise à « permettre aux municipalités locales d'utiliser le fonds de stationnement pour financer des projets de mobilité durable ».**

Recommandation P.6)

Planifier l'intégration du transport de colis par trams-cargos avec les 3 derniers km par vélos-cargos.

Recommandation P.7)

Profiter de la reconstruction du boulevard métropolitain pour envisager y intégrer un train-tram est-ouest avec voie partagée pour des camions électrifiés alimentés par fils.



Recommandation P.8)

Que Montréal adopte sa charte des écoquartiers, incluant un processus de certification, afin d'encadrer les nouveaux développements.

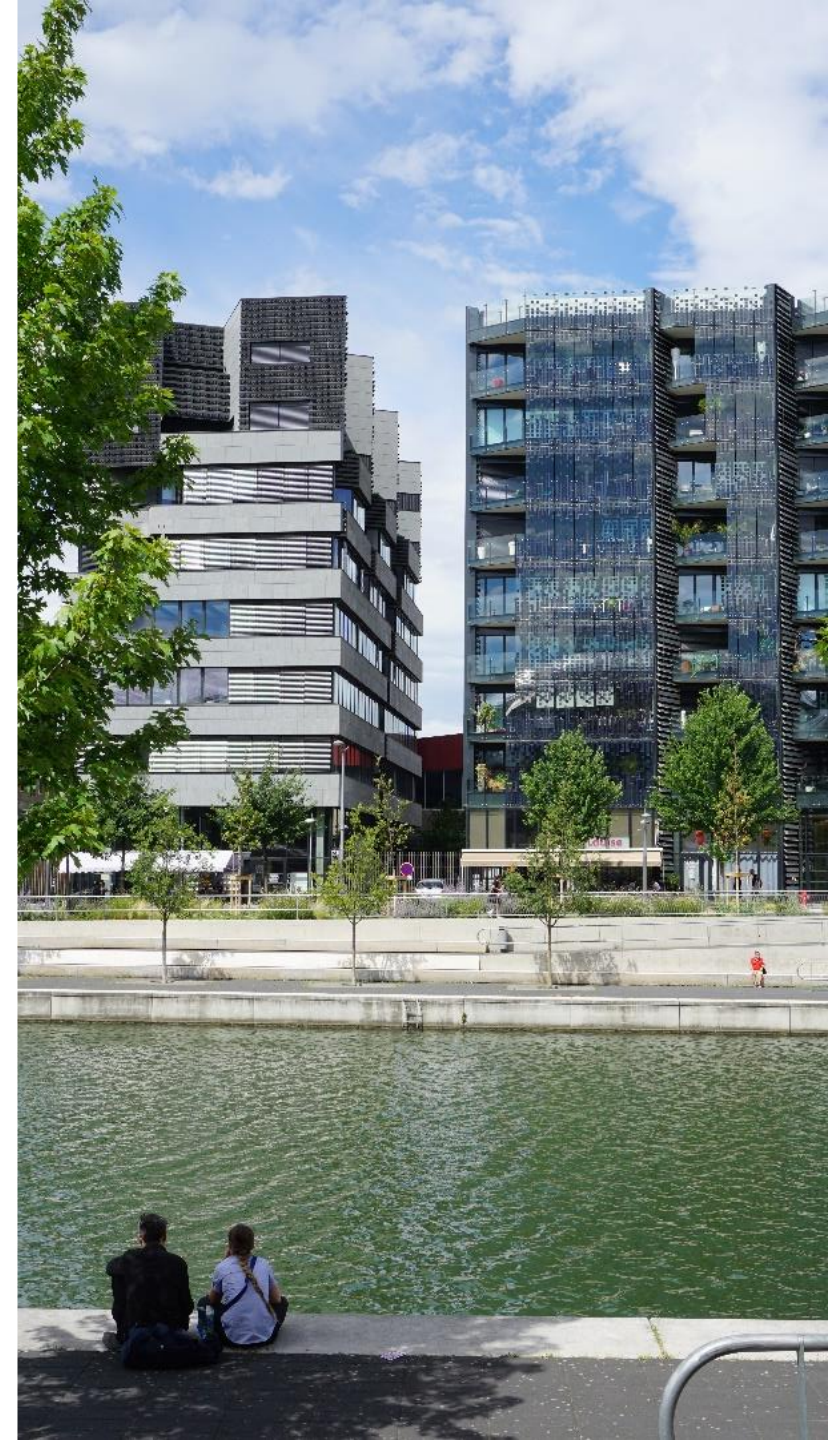
Recommandation P.9)

Que la Ville devienne partenaire de Réseaux thermiques urbains (RThU) avec boucles énergétiques et géothermie.

Recommandation P.10)

Que la Ville impose des normes ambitieuses d'efficacité énergétique par m².

Bâtiments net-zéro,
ÉcoQuartier
Confluences, Lyon
(Photo: J-F Lefebvre)

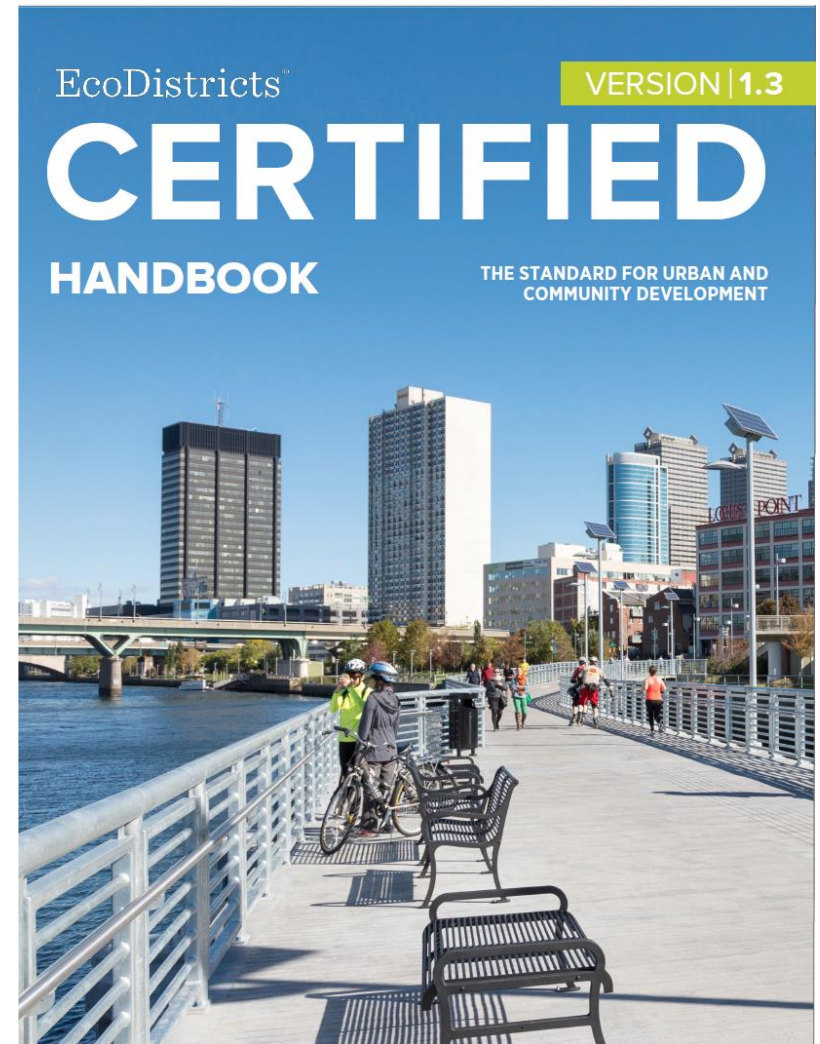


Recommandation 11)

Adopter des objectifs quantifiés et un processus d'évaluation en continue pour le futur programme ÉcoQuartier de la Ville de Montréal, en s'inspirant des programmes existants.

Si la démarche participative et la philosophie du futur ÉcoQuartier de Lachine-Est s'est inspirée clairement du modèle français et du partenariat entre Lachine et Strasbourg, nous pensons que la Ville devrait également s'inspirer du programme nord-américain *EcoDistrict* (dont la grille d'enjeux est claire et détaillée).

D'autres programmes, comme LEED-AQ et BREEAM, par exemples) peuvent aussi inspirer certaines mesures.



Recommandation P.12)

Bannir les publicités et commandites sur des produits et services à haute intensité en carbone (à l'instar d'Amsterdam, Edinburgh, Cambridge, Liverpool et plusieurs autres villes).

[Voir https://adfreecities.org.uk/](https://adfreecities.org.uk/)

Edinburgh's council announced on Tuesday that it had moved to exclude adverts and sponsorships for "high-carbon products and services" that "undermine the council's commitment to tackling the climate emergency." The ban covers airlines, car companies that advertise SUVs and cruise operators, as well as "all firms and associated sub brands or lobbying organisations that extract, refine, produce, supply, distribute, or sell any fossil fuels."

Recommandation P13)

Réseau prioritaire : démarrez rapidement une première ligne du tram de l'Est et une première ligne du tram du Grand Sud-Ouest.



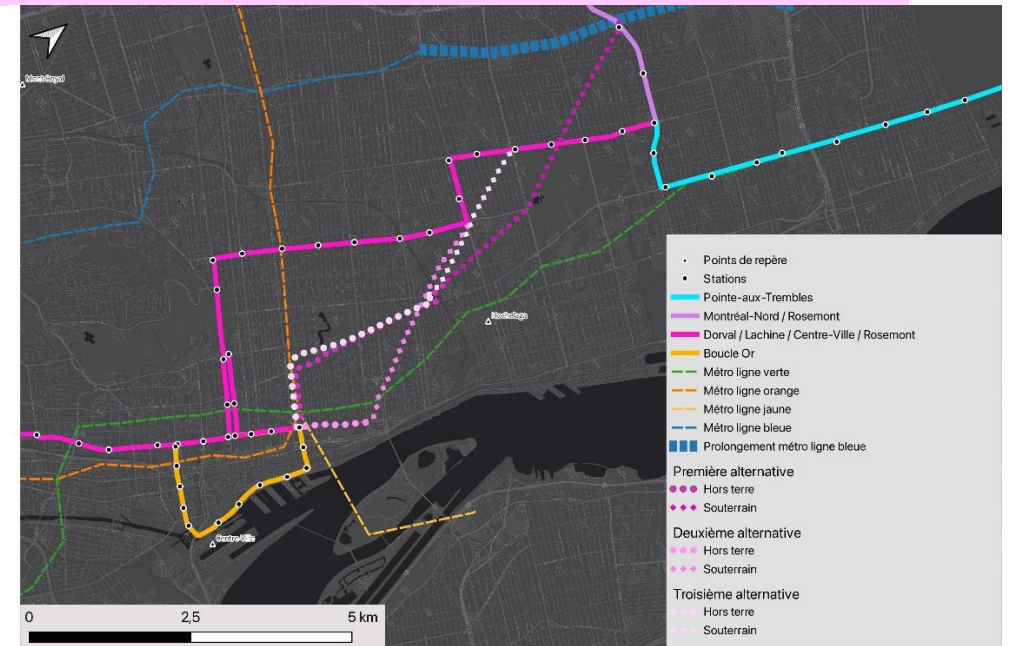
Recommandation 14)

Prévoir des prolongements du tram de l'Est et de celui du Grand Sud-Ouest vers le centre-ville

Nous devons. Immédiatement prévoir que dans une 2^e phase le tram de l'Est devra être relié directement au centre-ville, tout comme devra l'être le réseau du Grand Sud-Ouest, formant ainsi un premier réseau pan-montréalais.

Nous avons déjà identifié 4 scénarios de tracés permettant de relier le tram de l'Est au centre-ville, à partir de la ligne nord-sud vers Montréal-Nord dont 3 incluraient un tronçon en souterrain. Ce dernier constituerait en même temps le projet de ligne rose dans lequel pourront circuler métro (avec roues en acier) et tram simultanément.

Une autre ligne devrait nécessairement se rendre au centre-ville par le sud (pas sur la figure).



Proposition 15

Révision du PMAD: Concentrer 80% des futurs développements résidentiels dans des TOD sous formes d'ÉcoQuartiers

- Avec près de 250 stations de tram dans sa phase 1 (jumelé à des améliorations des trains de banlieue) permettrait d'accroître la part des nouveaux développements résidentiels réalisés autour de TOD à 75%, voire 80% dans la révision du PMAD.



Photo J.-F. Lefebvre :
Tramway de Paris (2016).



Ville de Montréal (2021),
*L'écoquartier Lachine-Est : une planification
montréalaise innovante, Plan d'ensemble, 44 p.*

L'effet TRAM : hausse de 26 % à 46 % de l'achalandage total du transport collectif 2 ans après l'implantation



Photo: J-F Lefebvre,
Strasbourg, 2015.

Le nombre de voyages par habitant est l'indicateur le plus global pour estimer l'usage d'un réseau de transport collectif. L'évolution de la fréquentation entre l'année qui précède la mise en service et les deux années qui lui succèdent s'établit de 26 à 46 % pour les six agglomérations étudiées. En comparaison, les autres agglomérations connaissent une évolution entre -3 et 5 %.

- Gagnière (2012) « Effets du tramway sur la fréquentation du transport public », *Revue Géographique de l'Est*.

Recommandation P.16

Adopter une tarification solidaire

Selon le revenu, pour le transport en commun et bixi

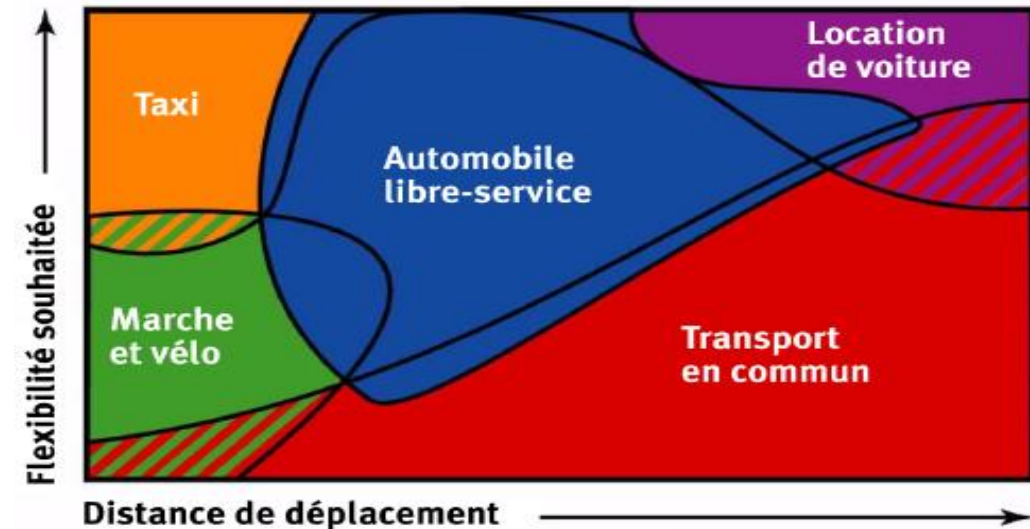


Réduire (davantage) le nombre de cases de stationnement

Tous les outils permettant de réduire les besoins en stationnement doivent être appliqués. Cela inclut :

- la dissociation entre l'accès à un stationnement et l'attribution d'une case spécifique;
- la mutualisation des stationnements entre résidentiel et commercial;
- l'inclusion de l'autopartage à grande échelle (avec Communauto ainsi que le partage entre particuliers avec Locomotion);
- et surtout la mise en place d'un programme d'accompagnement des ménages avec financement de la mobilité durable.

Voir la liste de mesures aux tableaux 1.1 et 1.2

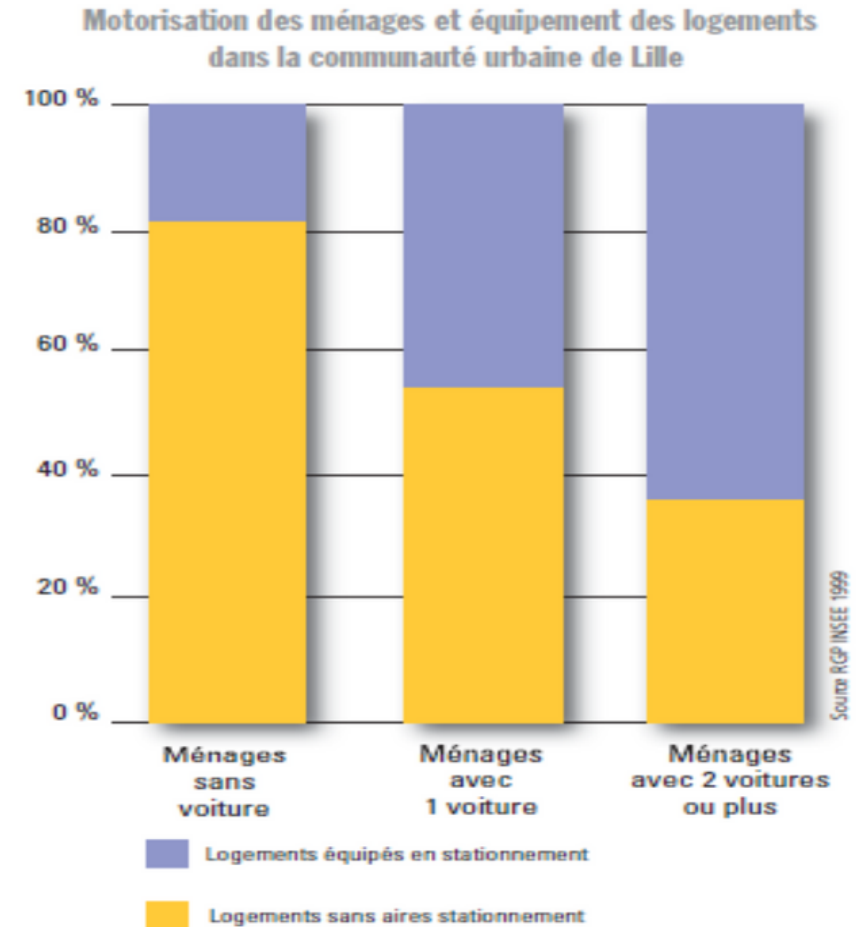


Les alternatives à l'automobile
(le « cocktail transport »)

Tecsult, 2006.

Taux d'usage de l'automobile pour se rendre à son lieu de travail selon l'assurance d'avoir ou non une place de stationnement à destination

	Besançon	Grenoble	Toulouse	Berne	Genève	Lausanne
Stationnement assuré à destination	90 %	94 %	99 %	95 %	93 %	94 %
Pas de stationnement assuré à destination	46 %	53 %	41 %	13 %	36 %	35 %



Ville de Lille, en France

Imposer l'accès à un stationnement privé constitue le plus puissant incitatif à l'acquisition de véhicules (en mauve : logements avec stationnement; en jaune, sans stationnement).

Merci!

Lefebvre.jf2@videotron.ca

Photo JF Lefebvre :
Tramway de
Montpellier, 2018.

