

Lier aménagement et transport

Réflexions à partir de l'expérience montréalaise

Paul Lewis

Observatoire SITQ du développement urbain et immobilier

Aménagement urbain et transports

Montréal, 24-26 octobre 2007

Climat 2050
Solutions technologiques et politiques

Lier aménagement et transport

- 1. Aménagement et transport à Montréal : des liens étroits ?
- 2. Montréal, ville du transport collectif ?
- 3. Perspectives

Aménagement et transport à Montréal : des liens étroits ?

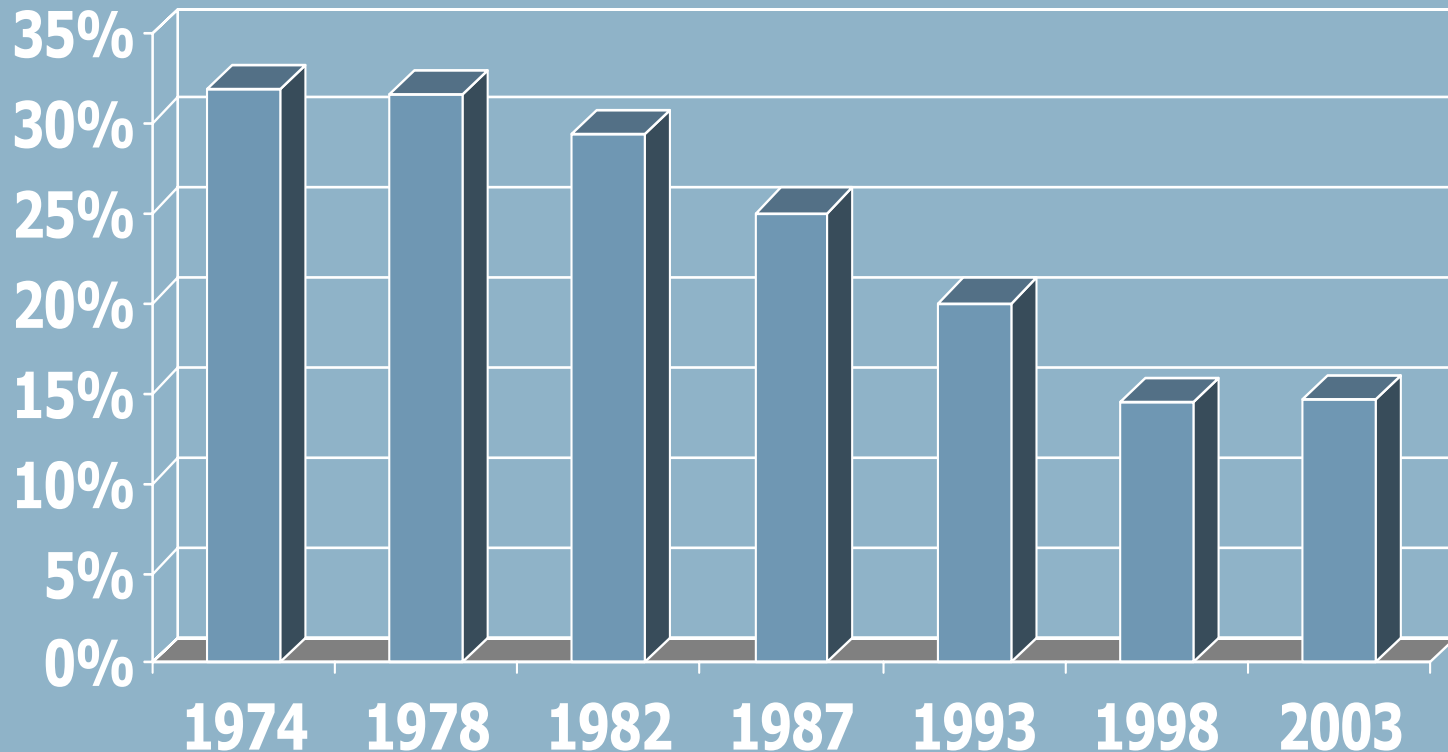
- Première période : la ville du transport collectif
 - Le transport collectif oriente le développement urbain
- Deuxième période : la ville de l'automobile
 - L'automobile a complètement transformé l'organisation urbaine : dispersion, réduction de la densité, ségrégation des fonctions...
 - Le mot d'ordre : « Adapter la ville à l'automobile » (G. Pompidou, 1971)
 - Remise en question de l'organisation urbaine actuelle et de nos modes de vie
 - Forte pénétration du réseau autoroutier
 - L'accessibilité est élevée sur l'ensemble du territoire

Automobilisation et dépendance automobile

- **Automobilisation** : la mobilité est maintenant définie en fonction de l'automobile
 - Nous fonctionnons dans un système automobile
 - Droit à l'automobile ou droit à la mobilité ?
- **Dépendance** : « Pour la société, l'automobile n'est plus un choix mais une dépendance. »
(Dupuy, *La dépendance automobile*, 1999)
- **Effet de club**
 - Sont affectés ceux qui ne peuvent entrer dans le club ou qui sont obligés d'en sortir
 - Pauvreté, vieillissement, etc.
 - Accès aux emplois, aux services, etc.
- **Enjeu** : assurer la mobilité pour tous

2. Montréal : ville du transport collectif ?

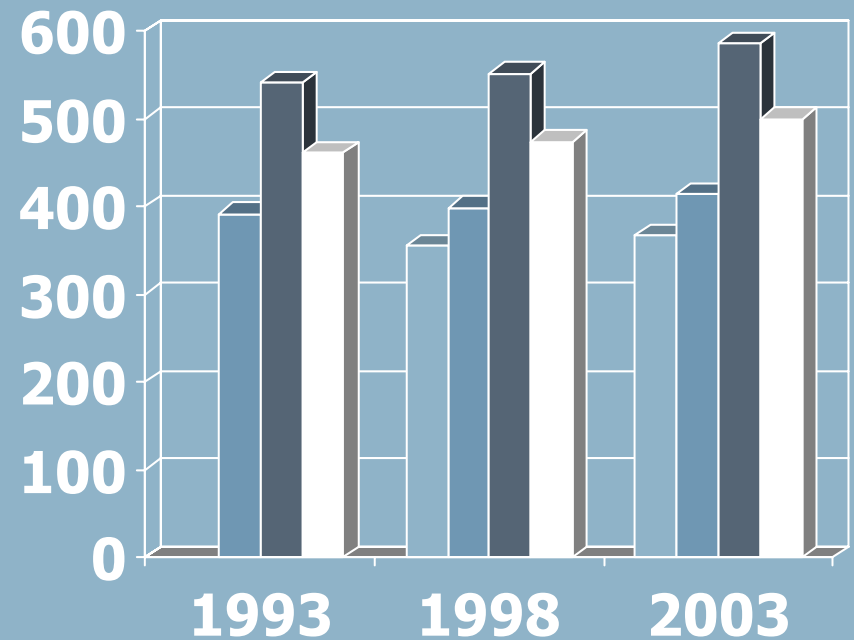
Part du transport collectif dans la région de Montréal, journée complète



Facteurs explicatifs

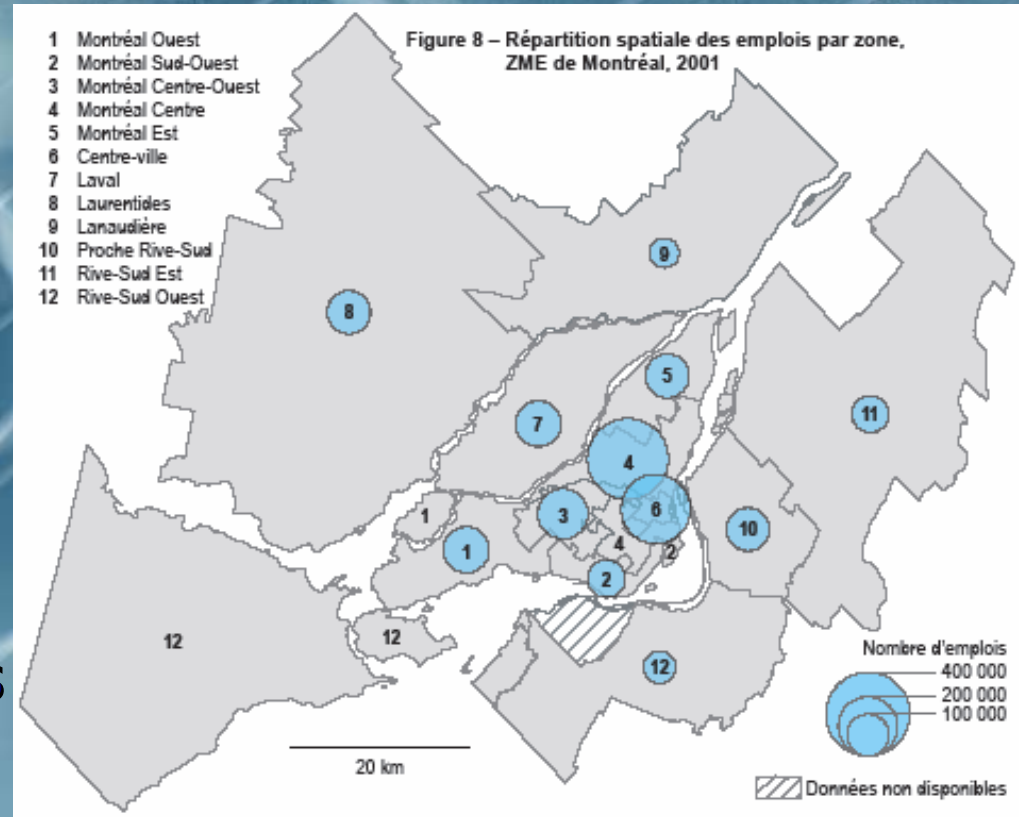
- **Métro, train, autobus: un service de « qualité »**
- **3D: densité, diversité (mixité), design**
- **Taux de motorisation favorable (autos/1000 pers., 2003)**
 - **Canada : 580**
 - **USA : 800**
 - **France : 590**
 - **OCDE : 540**

Taux de motorisation,
Montréal
(autos/1000 personnes)



Tendances de moins en moins favorables au transport collectif

- Forte croissance démographique en périphérie
- Réseau de transport collectif conçu en fonction du centre
- Développement de nouveaux pôles d'activités et d'emplois en banlieue



Source : <http://www.atlas-zme.qc.ca>

La carte du transport collectif ne correspond plus à la carte de la région



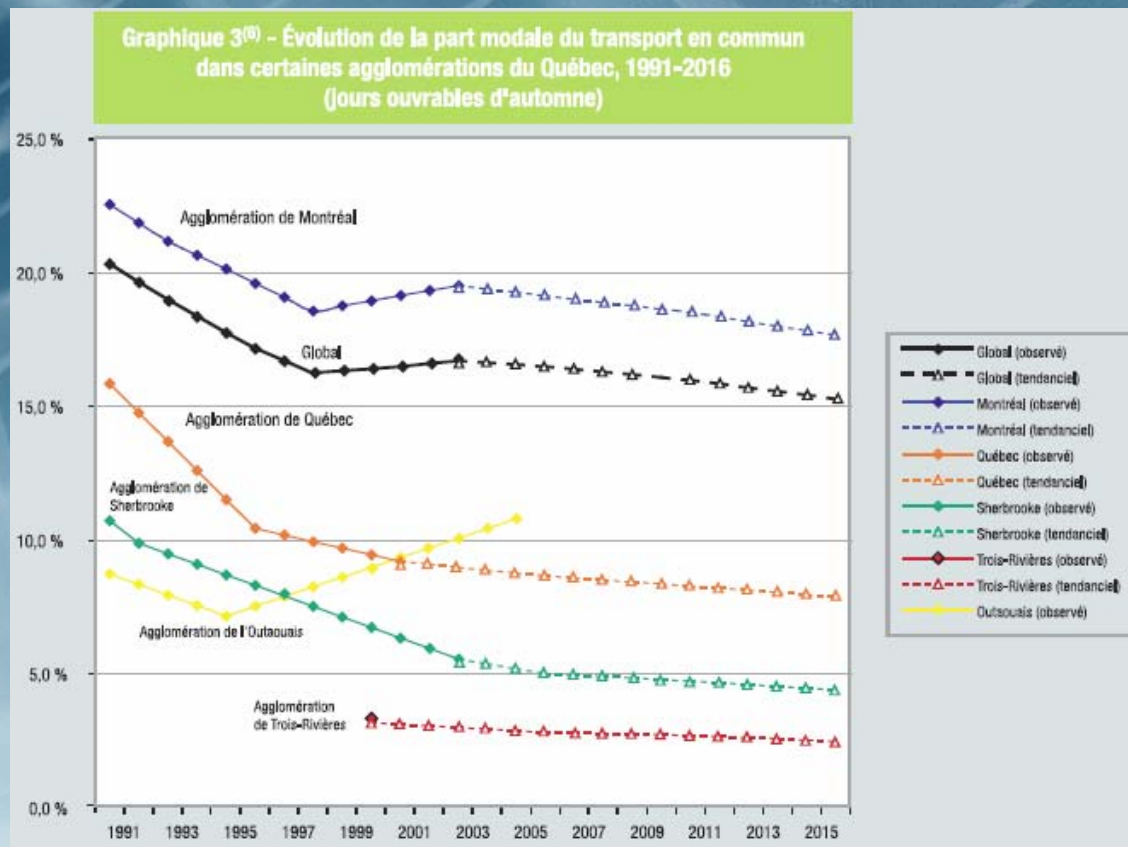
3. Perspectives : influencer les choix modaux

- **Aménagement du territoire**
 - Adapter l'automobile à la ville
 - Créer une demande pour le transport collectif (et actif)
 - Favoriser un aménagement plus convivial par le transport collectif
- **Développer le transport collectif**
 - Offrir un choix concurrentiel aux automobilistes : destinations, confort, vitesse...
 - Chaque année de retard amplifie les difficultés
- **Gestion de la demande et de la circulation**
 - « Cars in motion » : capacité du réseau routier
 - « Cars at rest » : parking
 - La tarification (véhicule, circulation, parking) constitue l'approche la plus intéressante

Politique québécoise du transport collectif (2006)

Cibles modestes

- Hausse de l'achalandage de 8 %, d'ici 2012
- Hausse de la part modale de + ou - 1 point de %



Source : Politique québécoise du transport collectif, 2006.

La mise en place d'une approche TOD à Montréal



Montréal est peut-être un modèle d'aménagement

- Zone centrale
 - Densité élevée
 - Desserte en transport collectif
 - Concentration d'activités (emploi, commerce...)
- Ville intérieure (centre-ville) : témoin des liens entre transport collectif et urbanisme
- Mais le développement urbain est de plus en plus déconnecté des réseaux de transport collectif

Plan de transport de la ville de Montréal (2007)

- Une rupture importante
- Vision : Améliorer la mobilité et l'accessibilité, tout en réduisant la dépendance automobile
- Le plan de transport propose d'arrimer aménagement et transport
- Mais une approche TOD est loin d'être aisée à Montréal
 - Développement du transport collectif
 - Gouvernance

Développement du transport collectif à Montréal

- Une offre de qualité ?
 - Des inquiétudes sérieuses relativement à la qualité
 - Nécessité de répondre aux demandes des usagers
 - Nouveaux services, nouveaux rythmes urbains
 - Coordination des services
 - Enjeu : assurer un service performant
- Infrastructures de transport collectif
 - Financement : remise en état ou développement ?
 - Aménagement de nouvelles infrastructures
 - Identifier des priorités métropolitaines et les faire entrer dans les faits
 - Développer les services dans les zones périphériques

Gouvernance, aménagement et transport collectif

- **Priorité : développer une véritable vision métropolitaine, qui permette de recentrer la région autour des grandes infrastructures de transport collectif**
 - Réinvestir et densifier le centre
 - Contrôler l'extension de l'agglomération
- **Arrimer aménagement et transport : plus difficile à l'échelle métropolitaine qu'à l'échelle locale**
 - Malgré la création de la Communauté métropolitaine de Montréal



- **Menace : une région divisée en deux**
 - ┌ Au centre : transport actif et collectif
 - En banlieue : automobile