



Espace Mobilité

Influencer • Prioriser • Engager



ORIENTATION 1

PROMOUVOIR UN AMÉNAGEMENT ET UN
DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE FAVORISANT
LA DENSIFICATION, LE TRANSPORT ACTIF ET LE
TRANSPORT COLLECTIF

Sylvain Ducas, urbaniste

30 octobre 2019



ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- 1. Les enjeux de la mobilité durable dans le contexte du modèle urbain nord-américain – Le cas de Montréal**
- 2. Les objectifs de la Ville de Sherbrooke en matière d'aménagement et de mobilité**
- 3. Que peuvent faire la Ville et la STS ?**
- 4. L'enjeu du financement du transport collectif**



1. Les enjeux de la mobilité durable dans le contexte du modèle urbain nord-américain





Modèle urbain avant 1950 :

- Secteurs résidentiels de densité moyenne à élevée
- Activités diversifiées: logements, commerces, institutions, industries
- Déplacements piétons ou en transport collectif dominants
- Grille de rues orthogonale, traversée de boulevards





ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Modèle urbain après 1950 :

- Croissance urbaine dans des secteurs peu denses, maisons unifamiliales ou pavillonnaires
- Séparation des fonctions urbaines
- Déplacements en automobile, en fonction du réseau routier et autoroutier
- Structure urbaine articulée en fonction du réseau autoroutier (et non de boulevards) et grille de rues non linéaire



ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE





ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Mascouche 1964



Mascouche 2010





ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le cas de la région métropolitaine de Montréal

Densité d'activités et parts modales



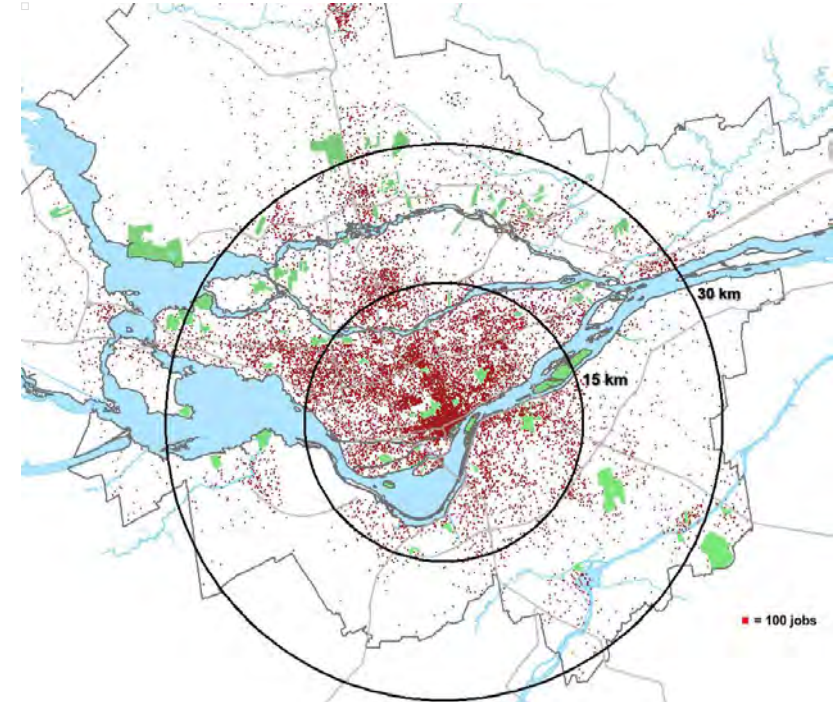
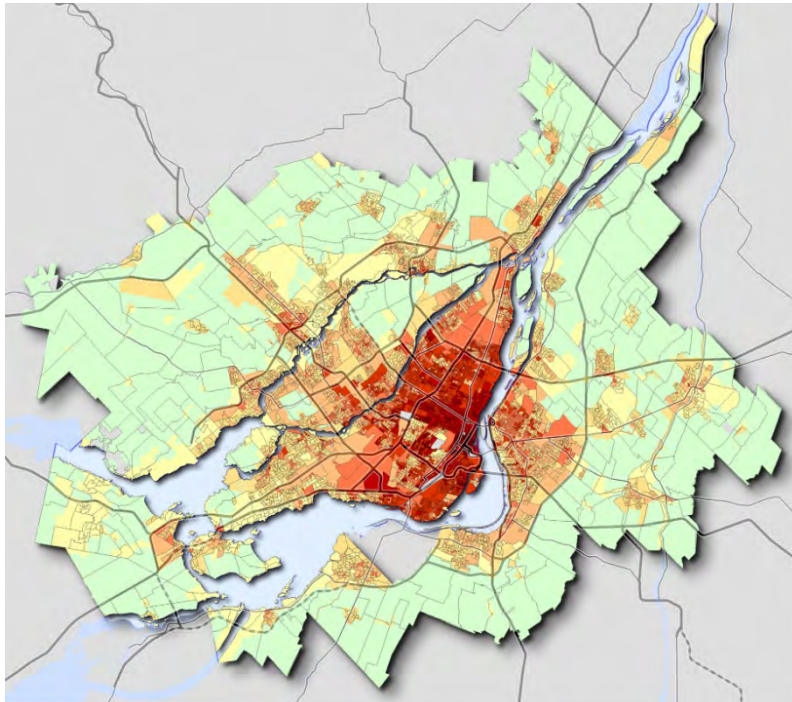
Population:
4,1 M hab.

Périmètre d'urbanisation :
1557 km²

Emplois :
1,8 M

Densité moyenne :
2531 hab/km²

Densité d'emplois :
1180 /km²



Parts modales, région métropolitaine Montréal, 2013

24 heures

□



17%



71%

Pointe du matin

□



25%

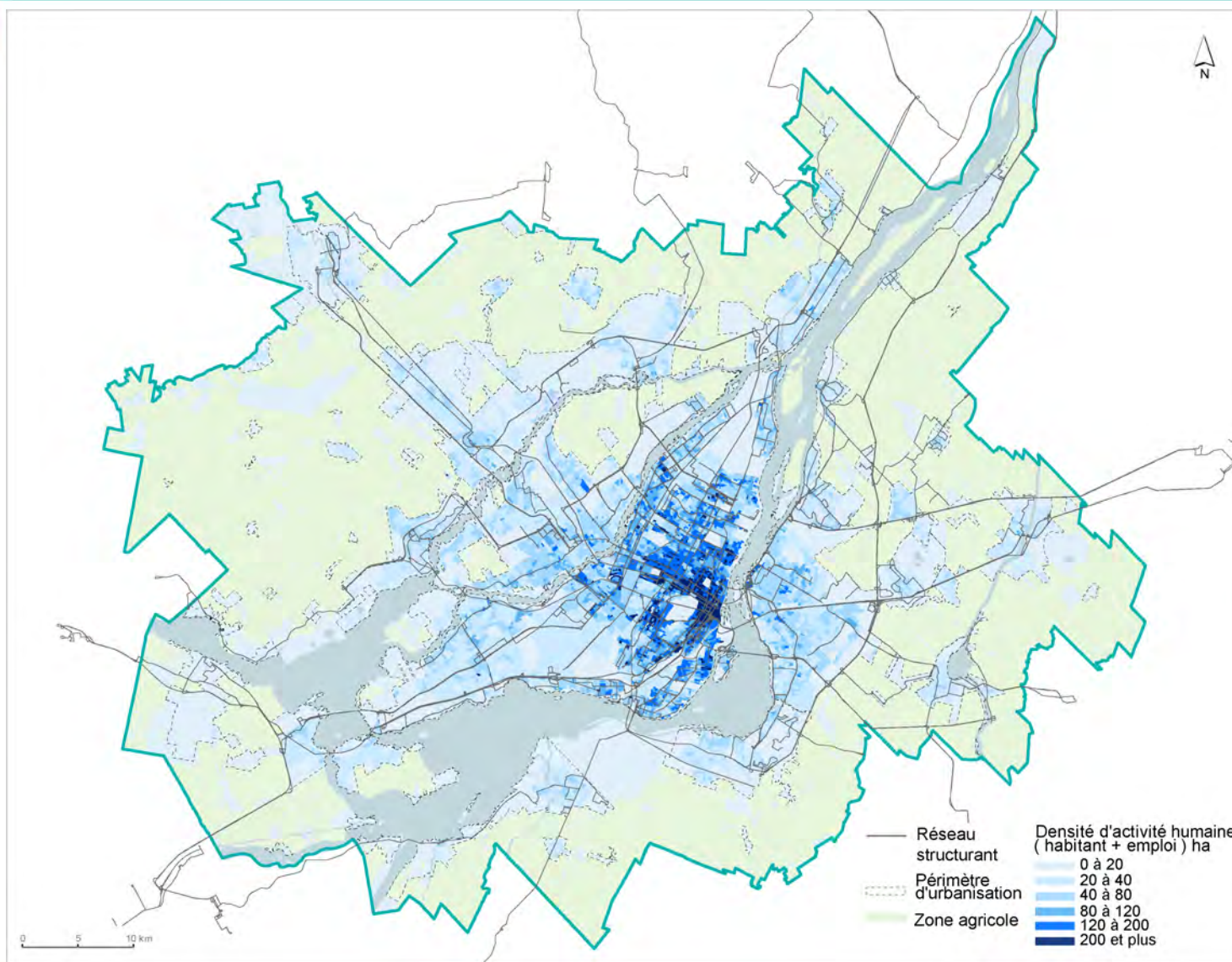


61 %



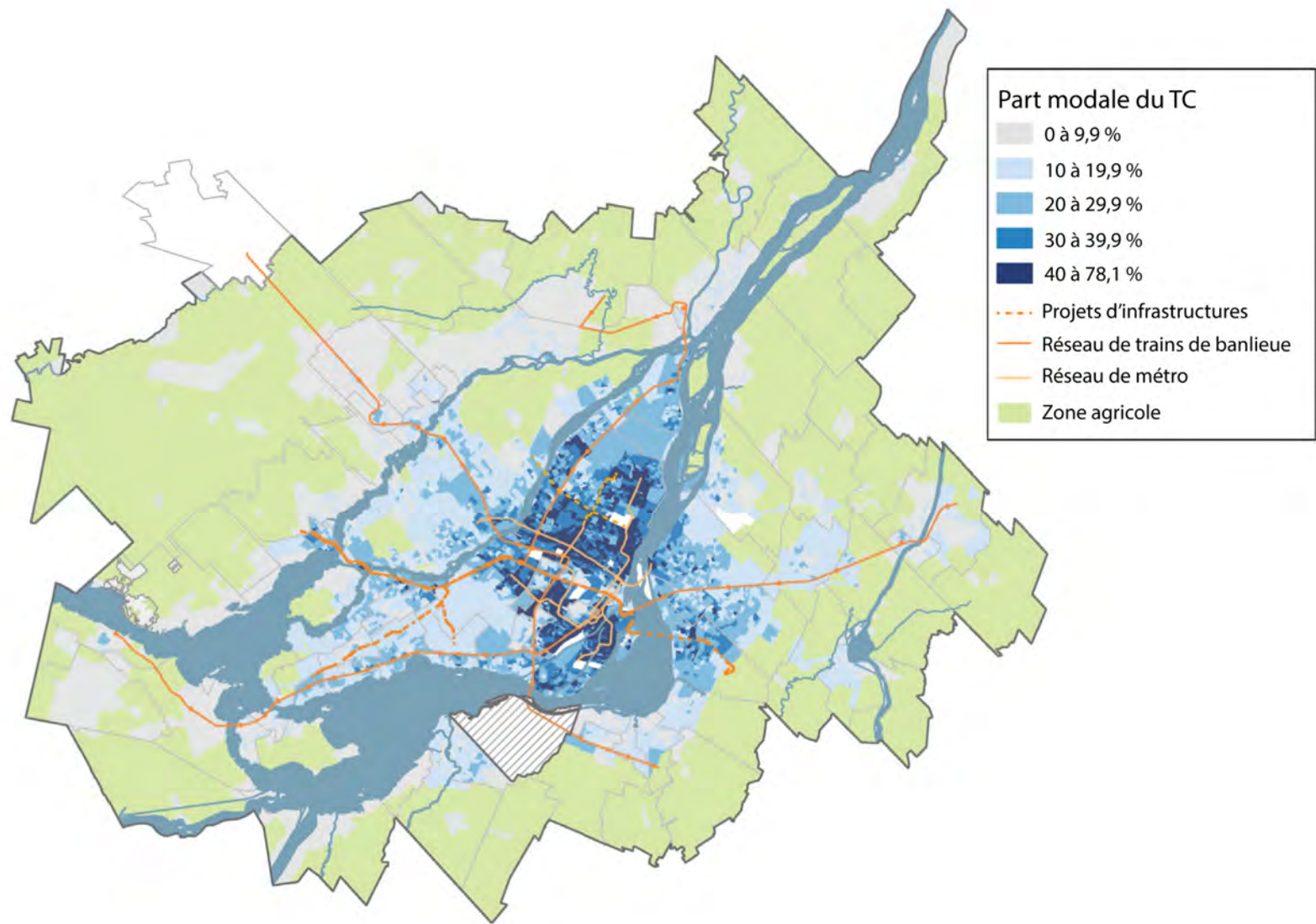


Densité de population résidante et d'emplois - Réseau TC





Navetteurs utilisant le TC pour se rendre au travail - 2016



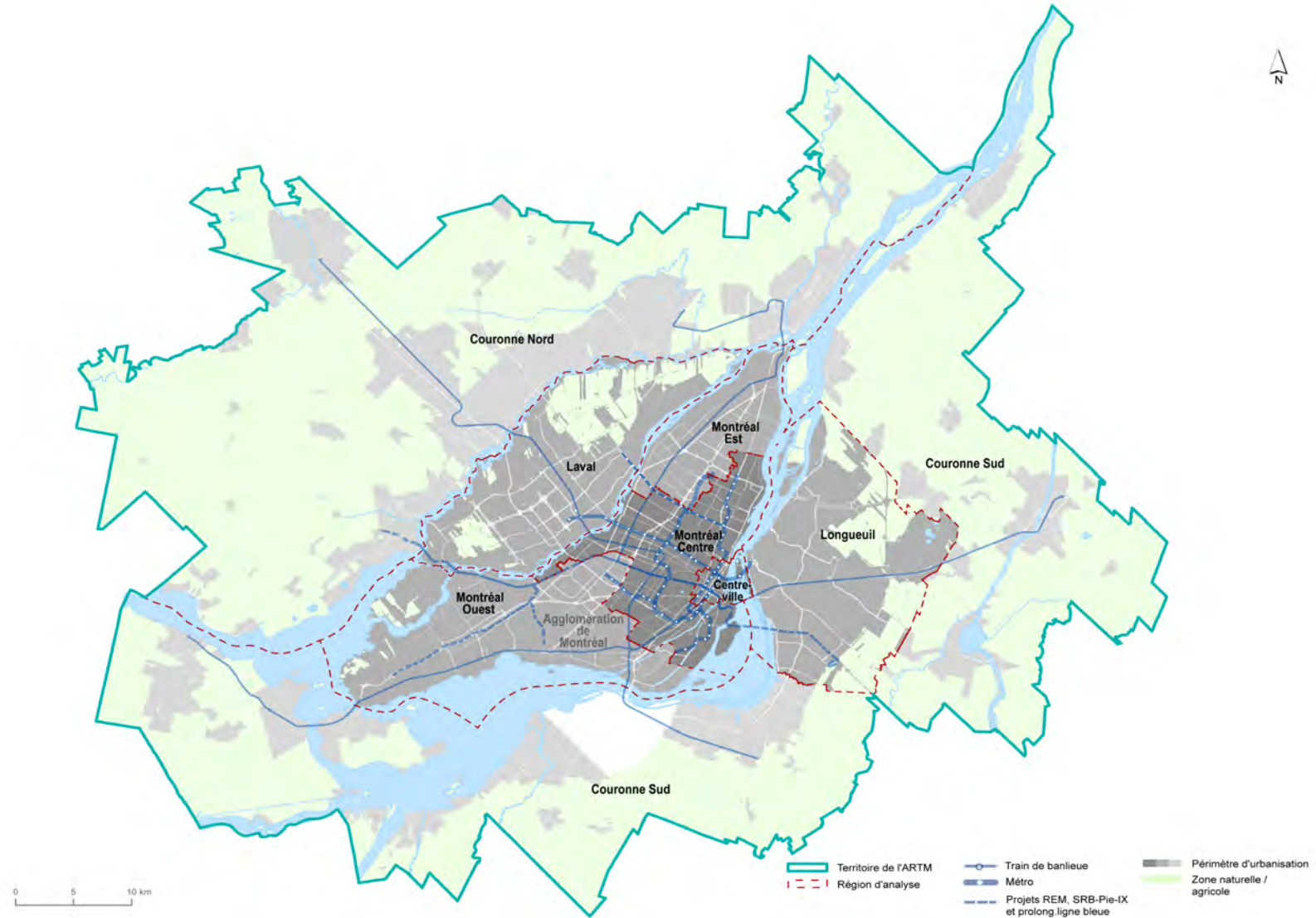
Taux d'utilisation du TC, en pointe du matin, 2013



Selon le secteur de destination (origine)

Centre-ville	73 %
Montréal	42 %
Longueuil	11 %
Laval	14 %
Couronne Nord	4 %
Couronne Sud	1 %

Les grands secteurs de l'enquête O-D de Montréal





ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les secteurs de forte densité

Secteurs	Densité résidentielle hab/km ²	Densité d'emplois/km ²	Part TC PPAM	Part TC 24 h	Part auto 24 h
Centre-ville Montréal	6893	24 340	53%	27%	30%
Centre île Montréal	6602	2837	44%	29%	49%
RMR	2531	1180	25%	17%	71%



ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les secteurs de densité moyenne

Secteurs	Densité résidentielle hab/km ²	Densité d'emplois/km ²	Part TC PPAM	Part TC 24 h	Part auto 24 h
Est île Montréal	3401	1223	30%	21%	68%
Ouest île Montréal	2297	1341	24%	17%	76%
Laval	2421	872	21%	14%	81%
Longueuil	2159	907	24%	15%	77%
RMR	2531	1180	25%	17%	71%



ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les secteurs de faible densité

Secteurs	Densité résidentielle hab/km ²	Densité d'emplois/km ²	Part TC PPAM	Part TC 24 h	Part auto 24 h
Couronne Nord	1776	573	9%	6%	88%
Couronne Sud	1471	404	11%	6%	87%
RMR - Montréal	2531	1180	25%	17%	71%
Sherbrooke (Ville)	1368	422	10%	7,3%	87%
Sherbrooke – à pied			PPAM	24 h	
			8,1%	8,6%	



Le parc automobile – Recensement 2016

Région de Montréal :

0,73 voiture / habitant

1,7 voiture / ménage

70 % des déplacements pour le travail se font en voiture

Région de Sherbrooke :

0,77 voiture / habitant

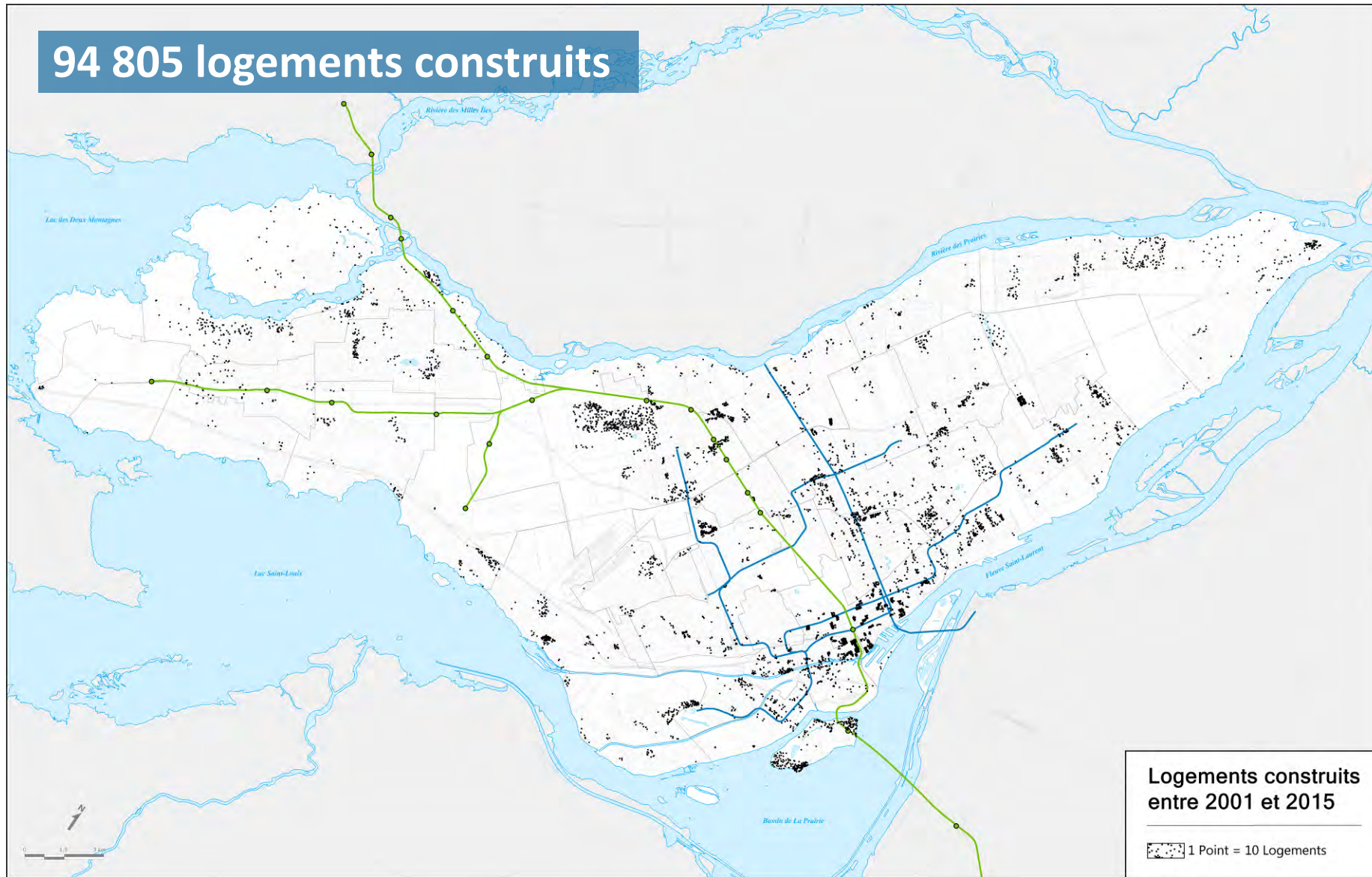
1,44 voiture / ménage

80 % des déplacements pour le travail se font en voiture



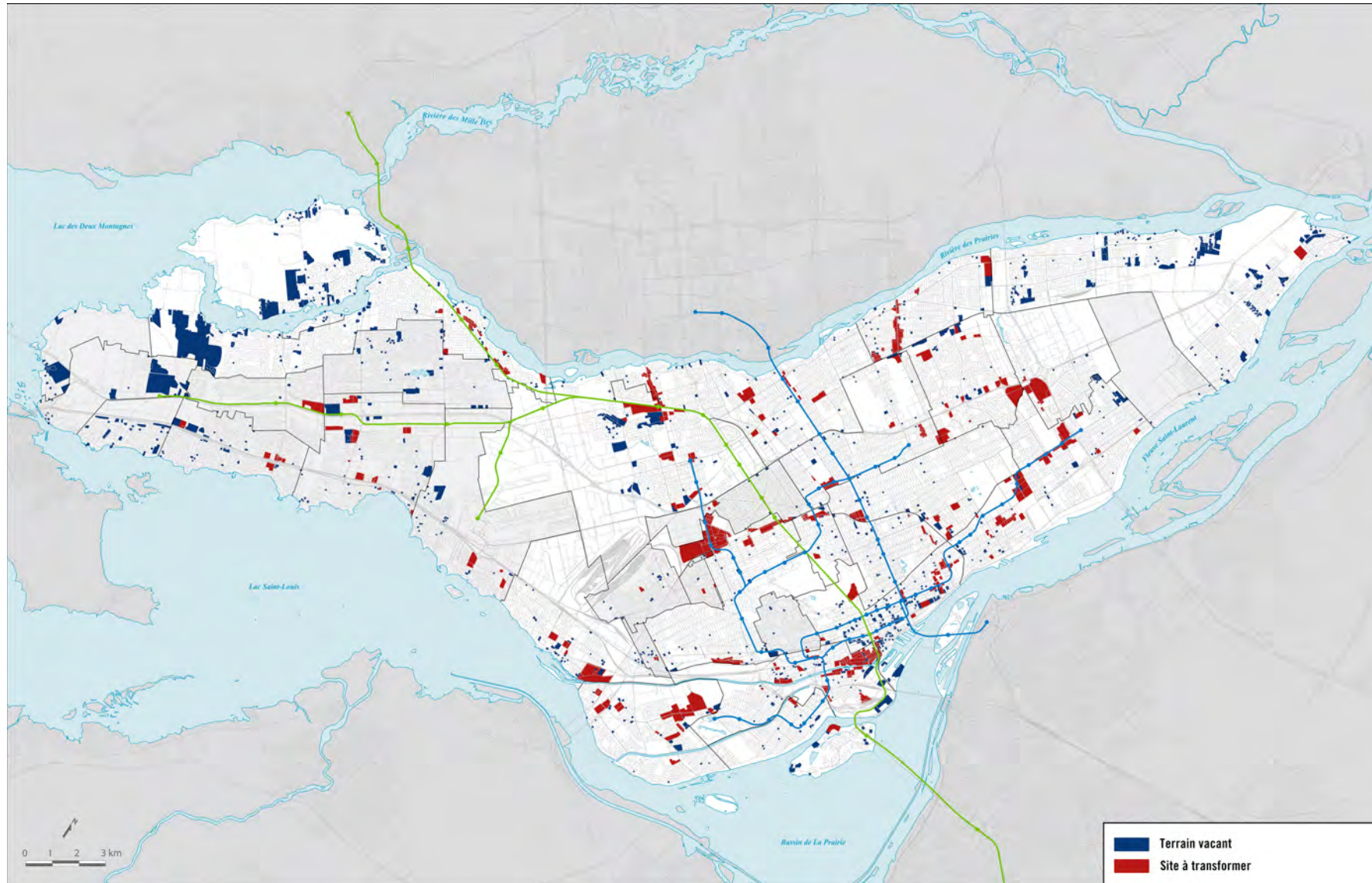
L'approche d'aménagement de l'agglomération de Montréal – Schéma de 2015

Logements construits 2001-2015 | agglomération

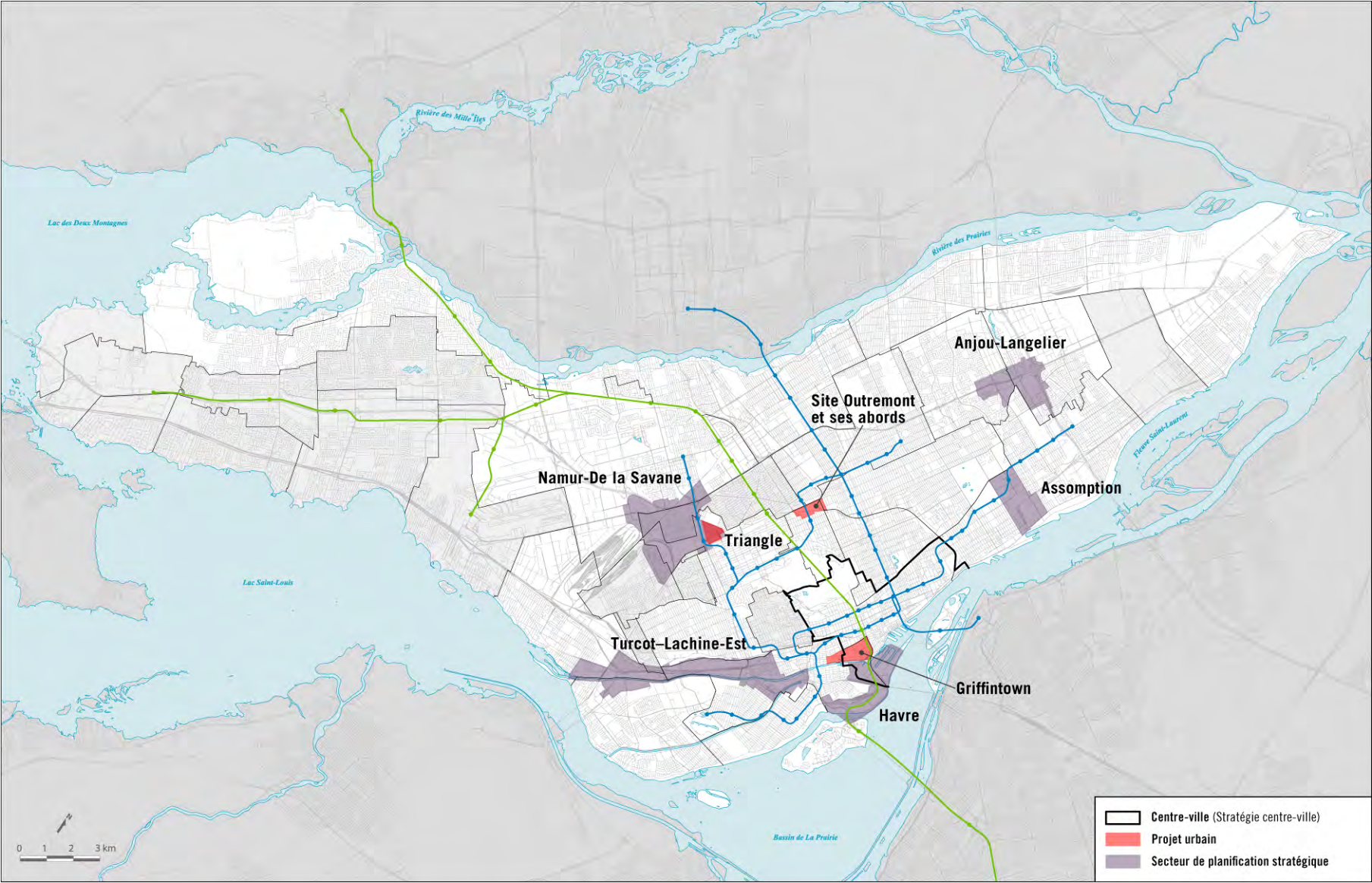


Les secteurs à construire et à transformer

Une capacité d'accueil de près de 130 000 logements



Les secteurs à construire et à transformer



Griffintown



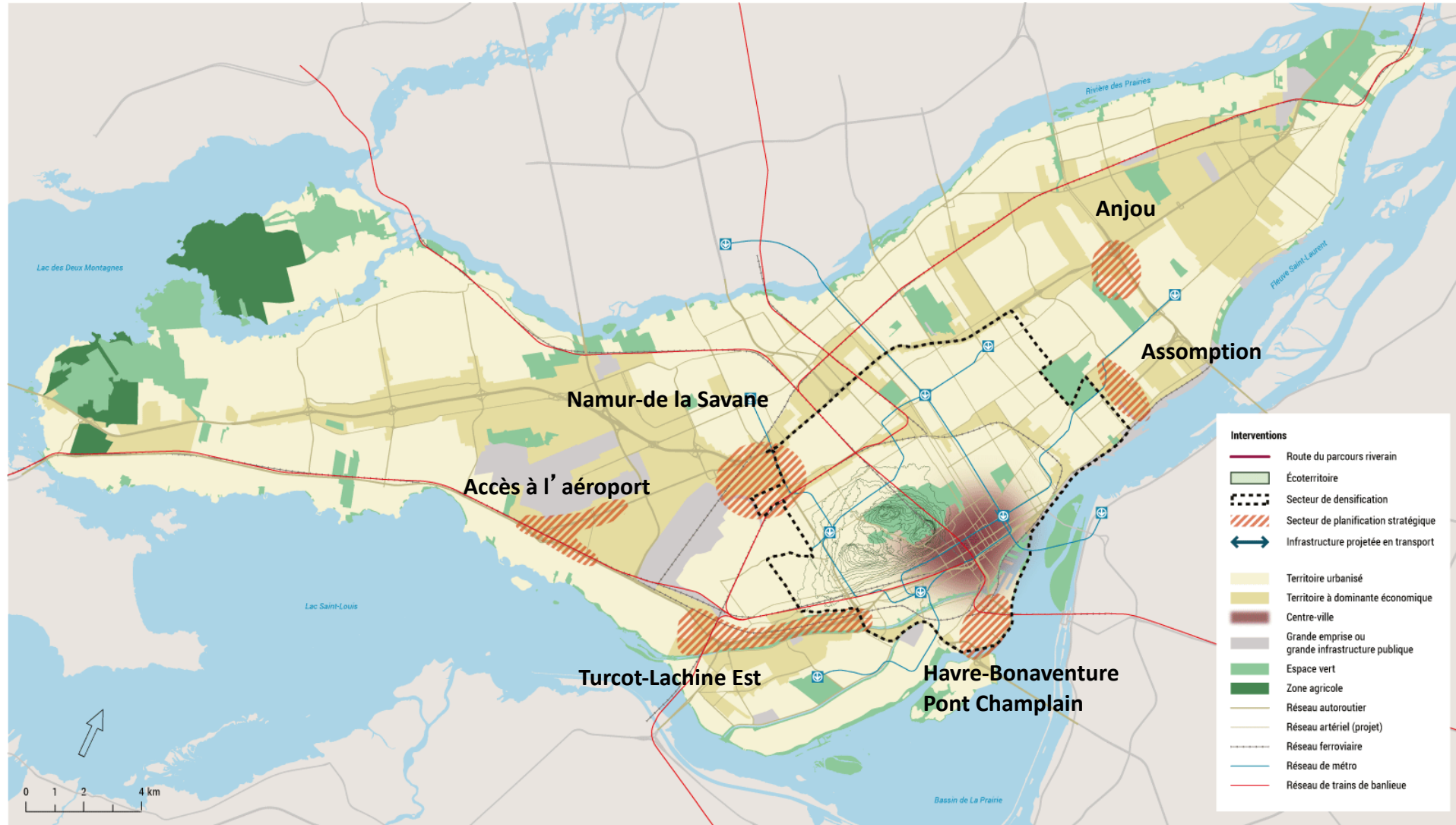
Le Triangle



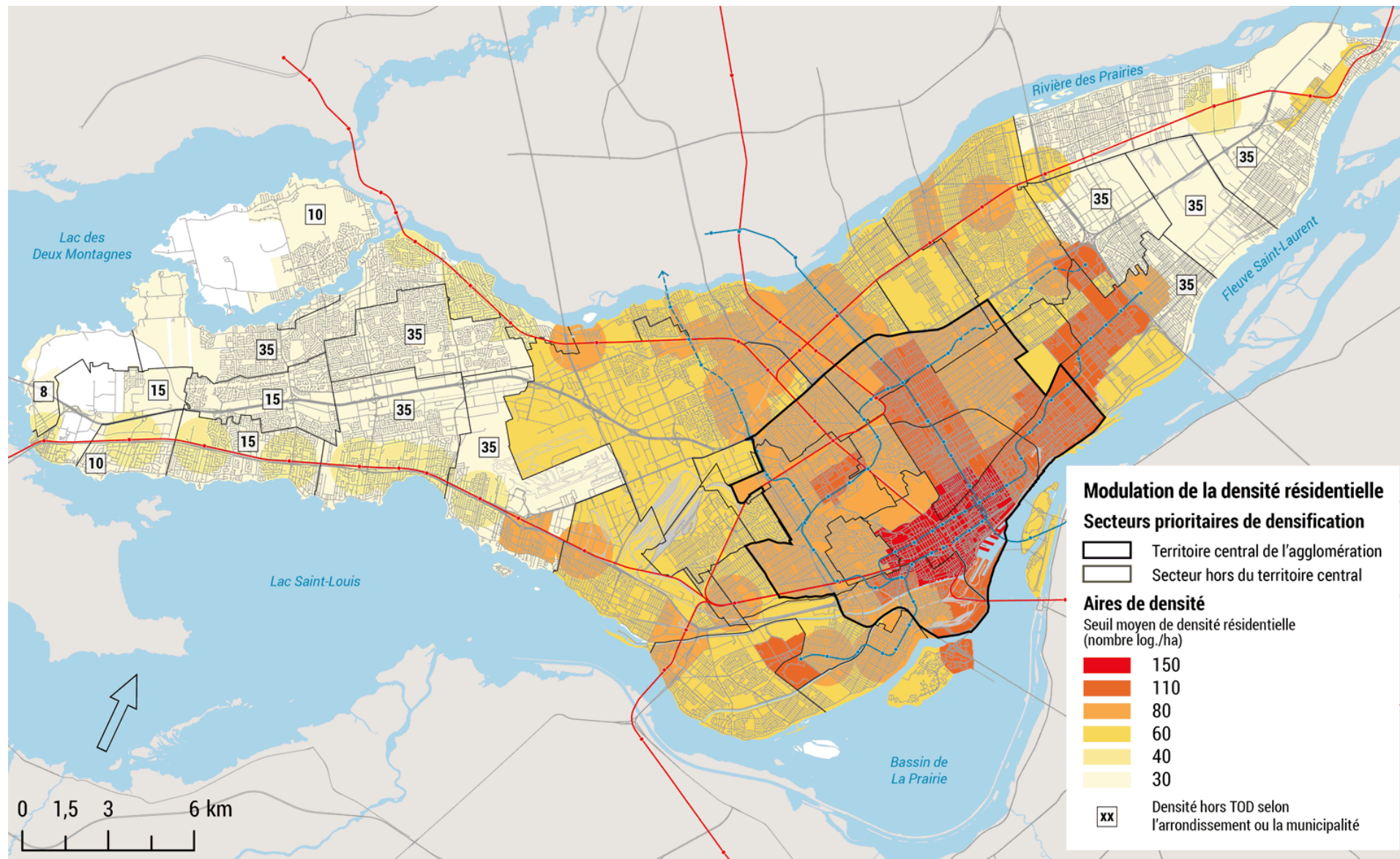
Le site Outremont et ses abords



Le concept d'organisation spatiale du Schéma



La modulation de la densité résidentielle



Parts modales, période de pointe du matin, 2013

Agglomération de Montréal

34%



14%



49%



Accroître la part modale du transport collectif à 55%
en transport collectif y actif, en période de pointe





2. Les objectifs de la Ville de Sherbrooke et du Centre de mobilité durable, en matière d'aménagement et de mobilité





Orientations du Schéma de Sherbrooke

Les caractéristiques du centre-ville :

- **Activités économiques**, rues King Ouest et Wellington
- **Secteur administratif** : mairie, palais de justice, bibliothèque, musée, bureaux gouvernementaux et municipaux;
- **Pôle identitaire historique et patrimonial**
- **Commerces** de détail, de restauration et de divertissement;
- **Activités culturelles et d'enseignement**

L'aire d'influence du centre-ville à dominance résidentielle :

À une distance approximative de 400 à 600 mètres de la limite du centre-ville, le rayon de référence de la distance de marche utilisé par le CMDS.







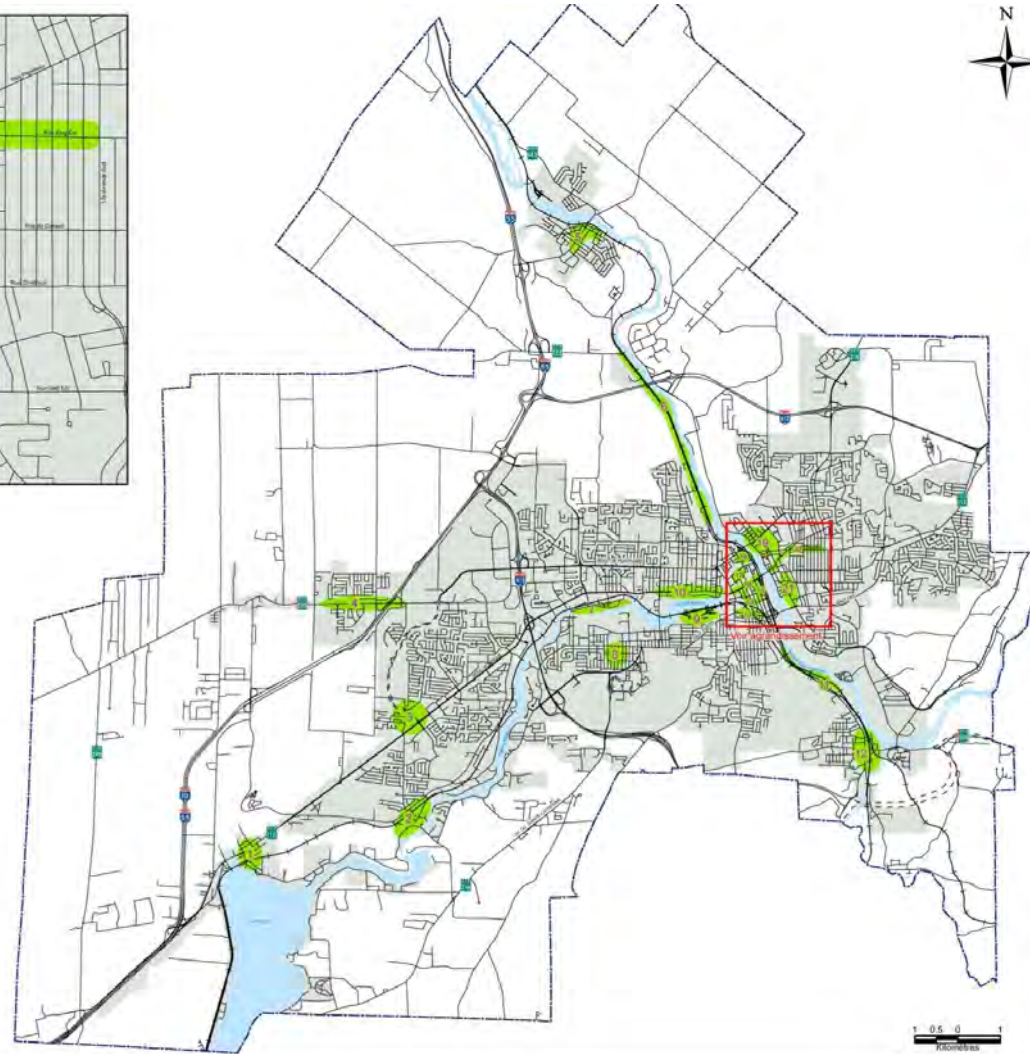


Sherbrooke offre des habitations urbaines moins chères que les villes comparables au Canada.





Schéma de Sherbrooke – secteurs à transformer



Ville de Sherbrooke

Schéma d'aménagement et de développement révisé
Règlement numéro 1000
Ville de Sherbrooke

Légende

- Territoire à transformer
- Zone urbaine
- Cours d'eau
- Limite municipale
- Voie de circulation
- Voie de circulation projetée
- Voie ferrée

Plan 7
Territoires à transformer

Ville de Sherbrooke

Secteur de la planification urbaine et de développement durable

plan 7

Mai 2015



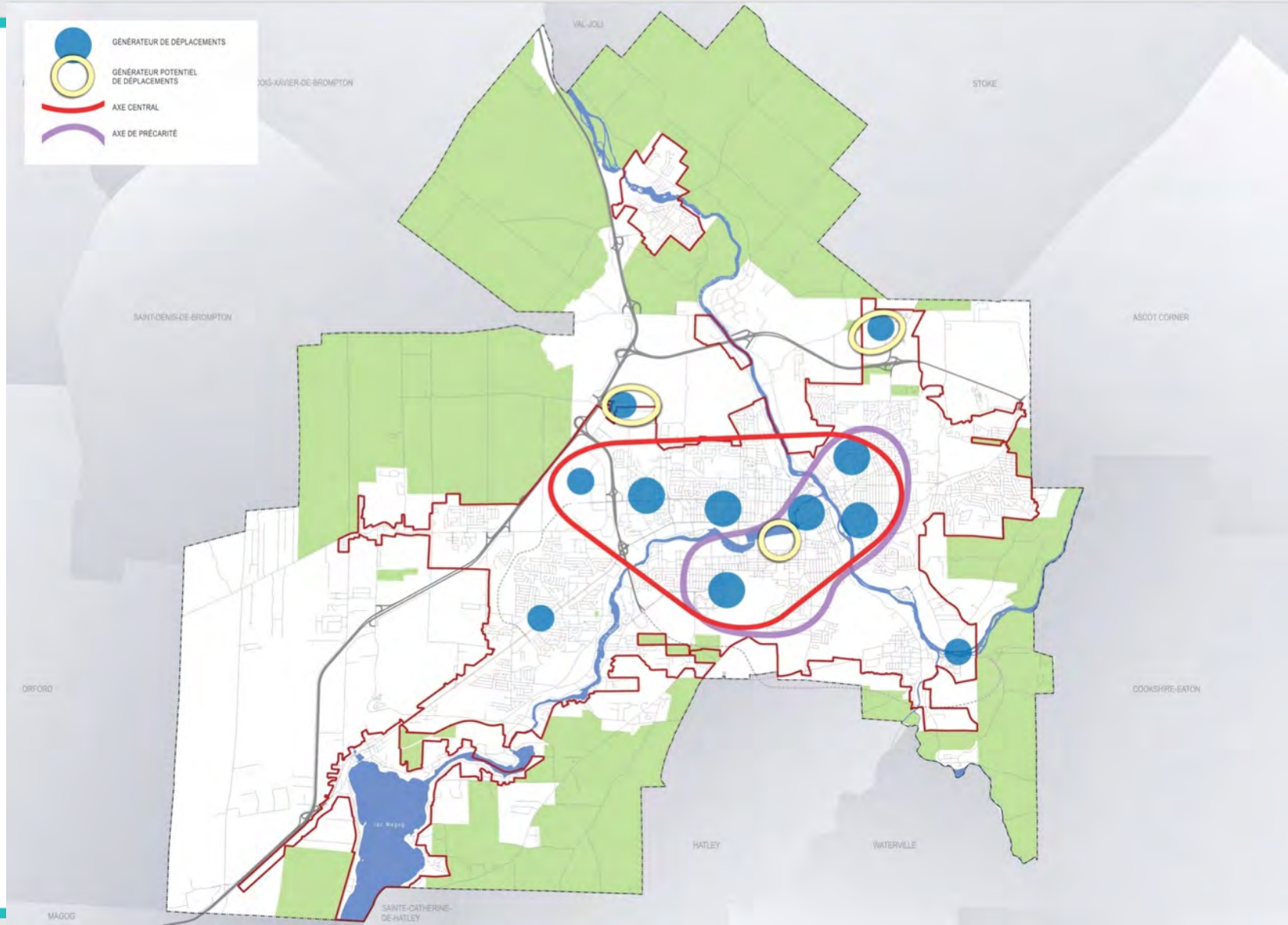
ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Des gestes déterminants pour améliorer les déplacements collectifs et actifs :

- La **consolidation des pôles urbains stratégiques** aptes à soutenir le transport collectif et actif;
- La **priorisation du transport collectif sur les axes structurants**;
- Un aménagement du domaine public favorable au transport actif :
 - La mise en place d'un **véritable réseau cyclable** pour les besoins des travailleurs et étudiants;
 - L'amélioration du **réseau de trottoirs** et autres espaces piétonniers.



ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE





Principales interventions prévues par le Plan de mobilité

Aménagement

- Incitatifs au développement et à la requalification du centre et de l'axe central
- Diversité des activités urbaines (logements, commerces, bureaux, institutions)

Voirie

- Partage de la voirie au bénéfice des modes durables
- Corriger l'aménagement de la chaussée et des trottoirs à l'occasion de travaux de réfection, en faveur des piétons, des cyclistes et des bus

Stationnement

- Plafonner l'offre de stationnement selon les générateurs de déplacements
- Utilisation des stationnements de centres commerciaux comme stationnement incitatifs



3. Que peuvent faire la Ville et la STS ?



ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Quelques principes de base :

- ❖ Le transport collectif apparaît comme **la principale solution pour améliorer les conditions de déplacement** des personnes et lutter contre les GES
- ❖ Le transport collectif, pour être efficient, doit être **partie intégrante de** la planification et de l'aménagement des villes.
- ❖ L'enjeu principal consiste à **aménager nos villes pour favoriser et accroître l'utilisation du transport collectif.**



Principes d'aménagement :

- ❖ **Consolider et densifier le territoire urbain avec des activités diversifiées**
- ❖ **Renforcer les activités urbaines le long de corridors ou d'axes et autour de pôles majeurs.**
- ❖ **Ces axes et ces nœuds urbains et de transport collectif doivent devenir l'ancrage et l'ossature autour desquels se déploient la ville.**



ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- ❖ **La mise en place d'un réseau de TC performant** sera rendue possible par :
 - le développement de **liens structurants de transport collectif**
 - la **concentration des activités** dans les pôles et le long des corridors denses
 - une **croissance démographique à proximité des services de transport collectif.**



ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- ❖ L'aménagement du territoire doit être conçu en fonction du transport collectif et vice-versa
- ❖ **Mettre en place une démarche de planification concertée transport-aménagement entre acteurs du transport collectif et de l'aménagement urbain.**
- ❖ **Le transport collectif doit devenir ainsi un vecteur de développement immobilier et de transformation de nos villes.**



ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Des mesures de déploiement du transport collectif :

- ❖ Déployer un réseau de transport collectif structurant
- ❖ Déployer des services de transport collectif rapides et fréquents dans les secteurs et corridors à fort potentiel d'achalandage
- ❖ Mettre en place des voies réservées
- ❖ Concevoir des chaussées partagées avec les piétons, cyclistes et bus
- ❖ Maintenir et améliorer l'offre de transport collectif local
- ❖ Développer des services à la demande complémentaires



4. L'enjeu du financement du transport collectif



ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le déploiement du transport collectif dans nos villes est cependant victime de son sous-financement en raison de **l'iniquité du financement du transport. Pour assurer son développement, il faut repenser le financement de ce service.**

- Les usagers du transport collectif paient pour chaque passage
- Les automobilistes ne paient pas quand ils empruntent les rues ou la route et ne paient presque jamais quand ils stationnent leur voiture, alors qu'ils occupent le domaine public.



ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Le financement du transport routier est principalement payé par l'impôt sur le revenu
- Pourquoi en est-il autrement pour le transport collectif ?
- Les entreprises, qui profitent du transport collectif, ne le financent que par le truchement de l'impôt foncier
- Les citoyens-usagers le paient à la fois par l'impôt foncier et le tarif de passager.



- Pourquoi le transport collectif n'est-il pas vu par l'État comme un service aussi essentiel que le réseau routier pour le développement économique et social ?
- Pourquoi son développement n'est-il pas soutenu en fonction de l'impôt sur le revenu, meilleur reflet de la richesse, et dans une perspective de service à la collectivité ?



Conclusion

Les enjeux environnementaux actuels nécessitent des actions fortes en matière de transport durable

La situation commande une révision de notre approche d'urbanisme, en lien avec le déploiement du transport collectif

Elle commande aussi une révision des orientations et des priorités budgétaires en matière de transport afin de favoriser la mobilité durable au détriment de l'auto solo.

