



# Défis et opportunités pour la mobilité durable en périphérie des régions métropolitaines

---

Geneviève Boisjoly, professeure à Polytechnique Montréal  
Courriel : [gboisjoly@polymtl.ca](mailto:gboisjoly@polymtl.ca)

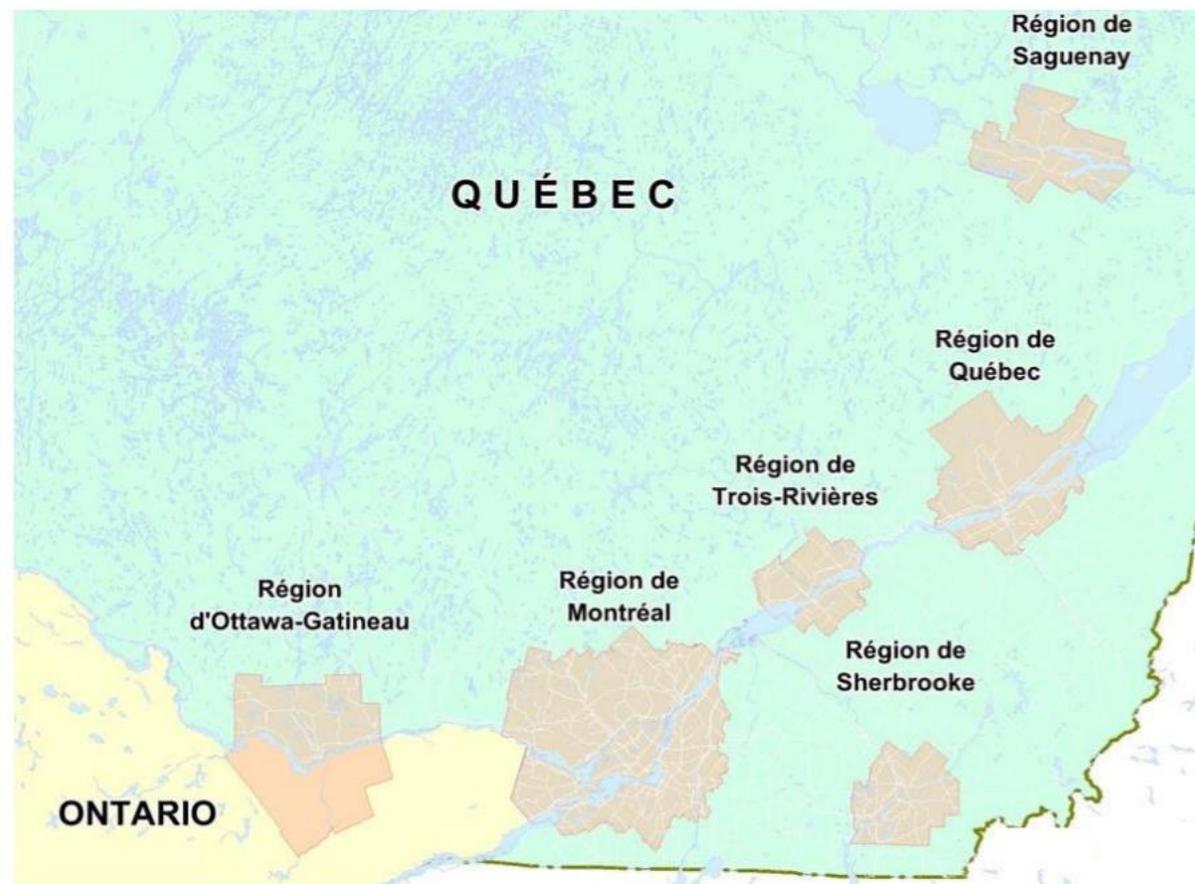


## MOBILITÉ DURABLE ET PÉRIPHÉRIES

Défis grandissants  
dans les banlieues et  
les couronnes



Opportunités liées au  
transport collectif et  
à l'aménagement du  
territoire

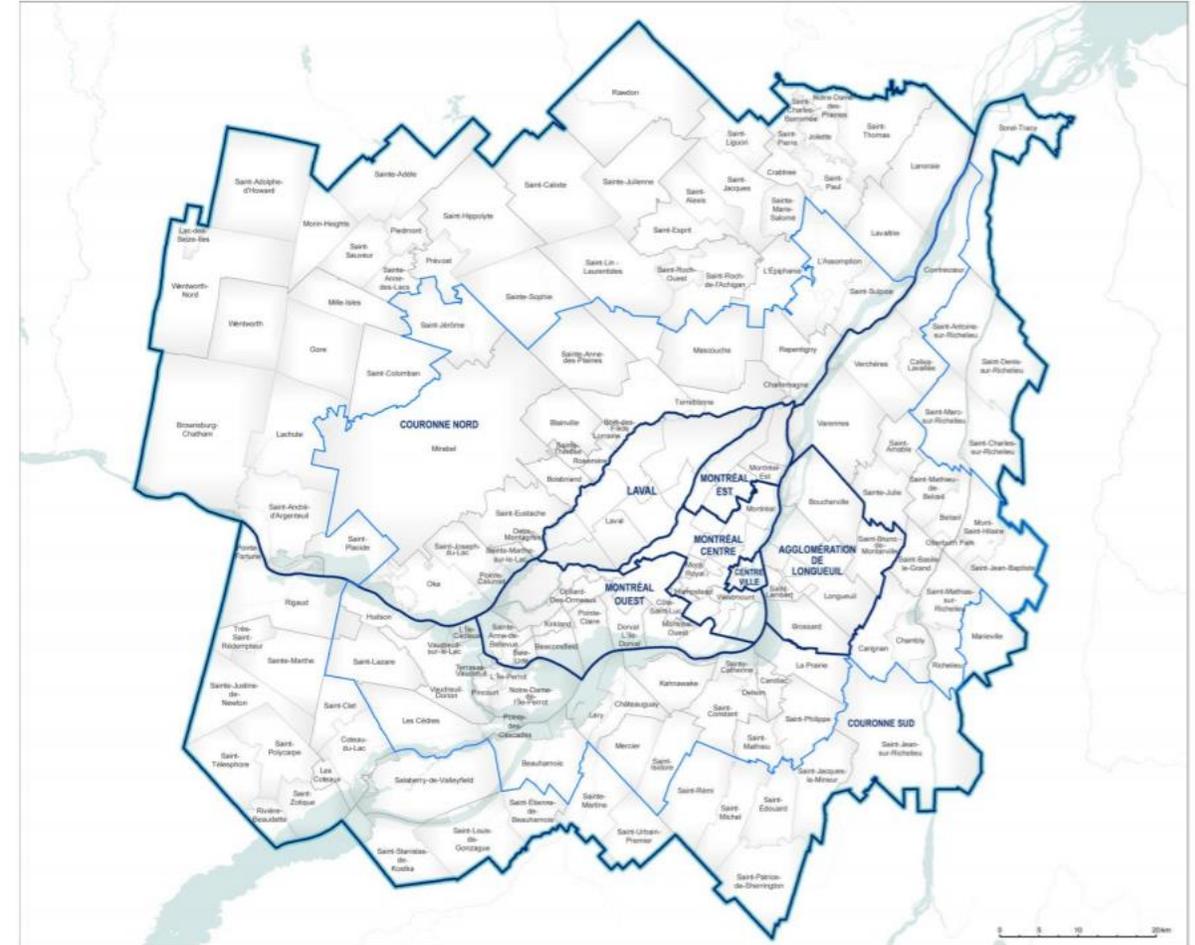


Source : MTQ



# CROISSANCE DES BESOINS EN PÉRIPHÉRIE

2006-2016	Île de Montréal	Couronnes nord et sud
Part de la hausse de la population (Total = 10 %)	25%	50%
Part de la hausse de l'emploi (Total = 6 %)	17%	55%

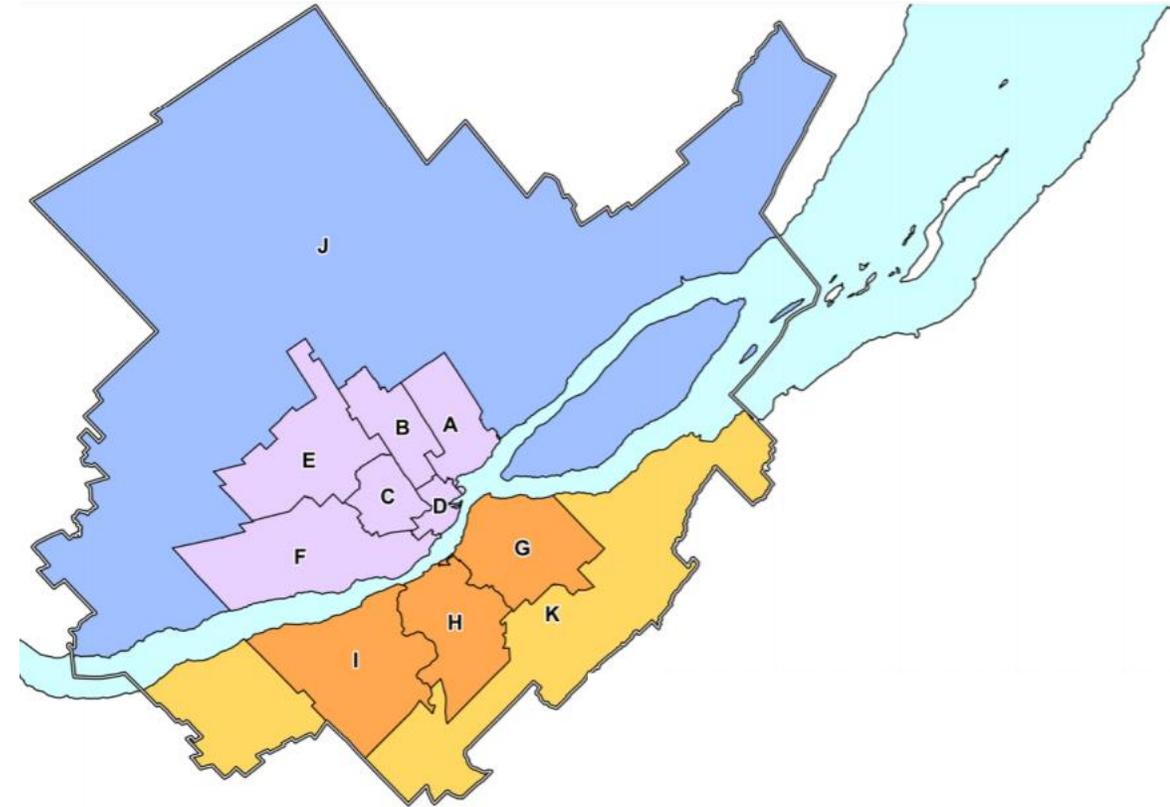


Source : ARTM



# CROISSANCE DES BESOINS EN PÉRIPHÉRIE

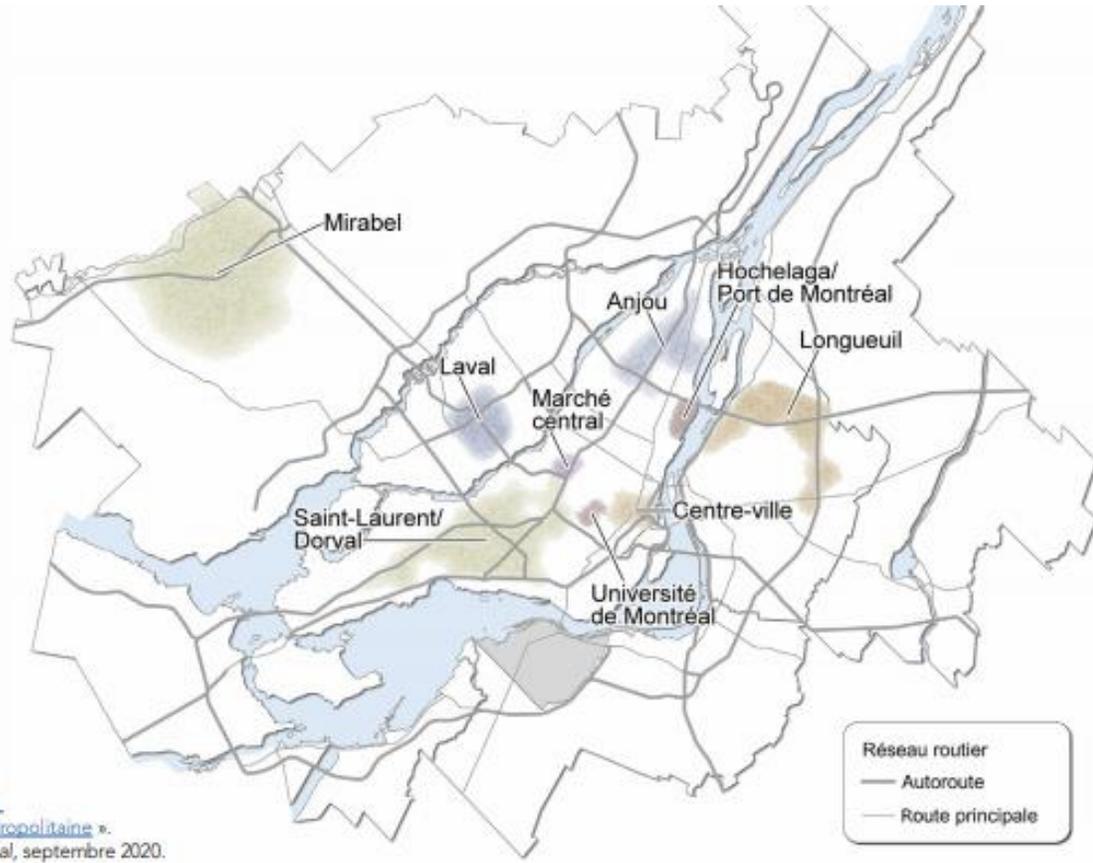
2006-2016	Agglomération de Québec	Couronnes nord et sud
Part de la hausse de la population (Total = 16 %)	12%	> 40 %
Part de la hausse de l'emploi (Total = 20 %)	16%	> 40 %



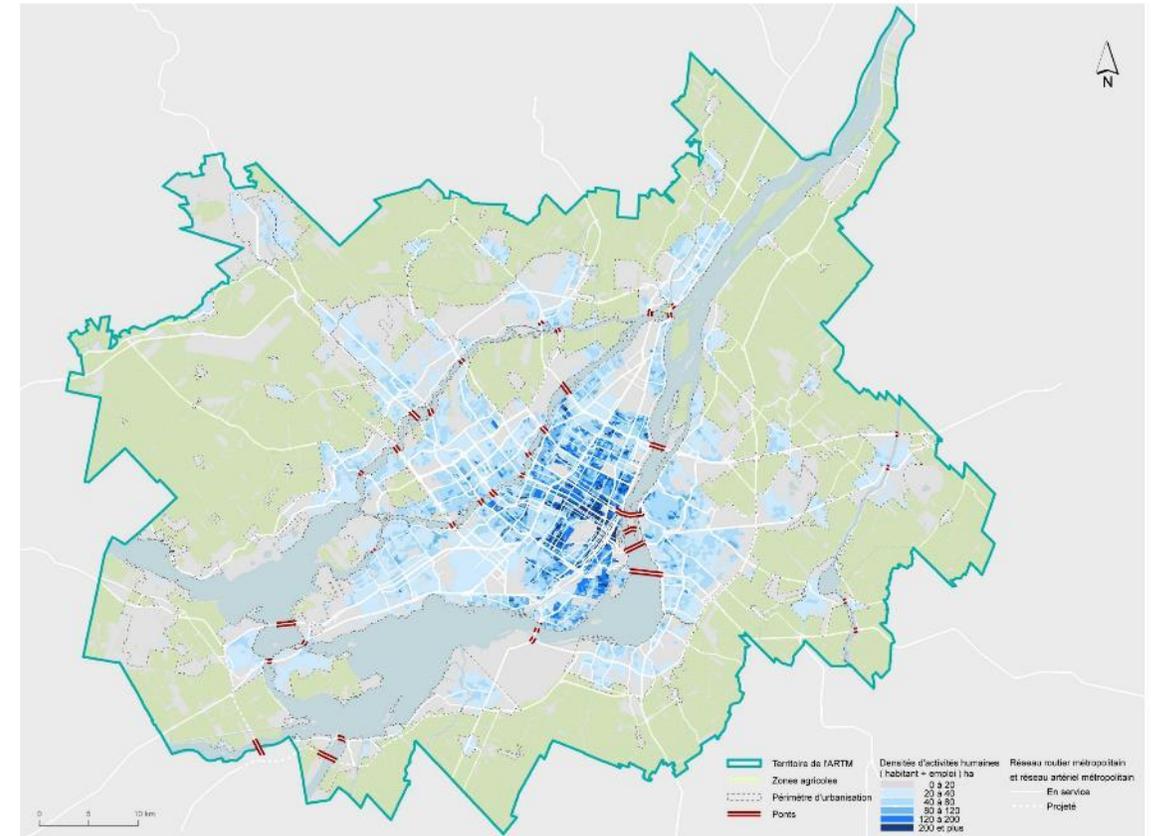
Source : EOD 2017 Québec-Lévis



# ÉPARPILLEMENT DES ACTIVITÉS



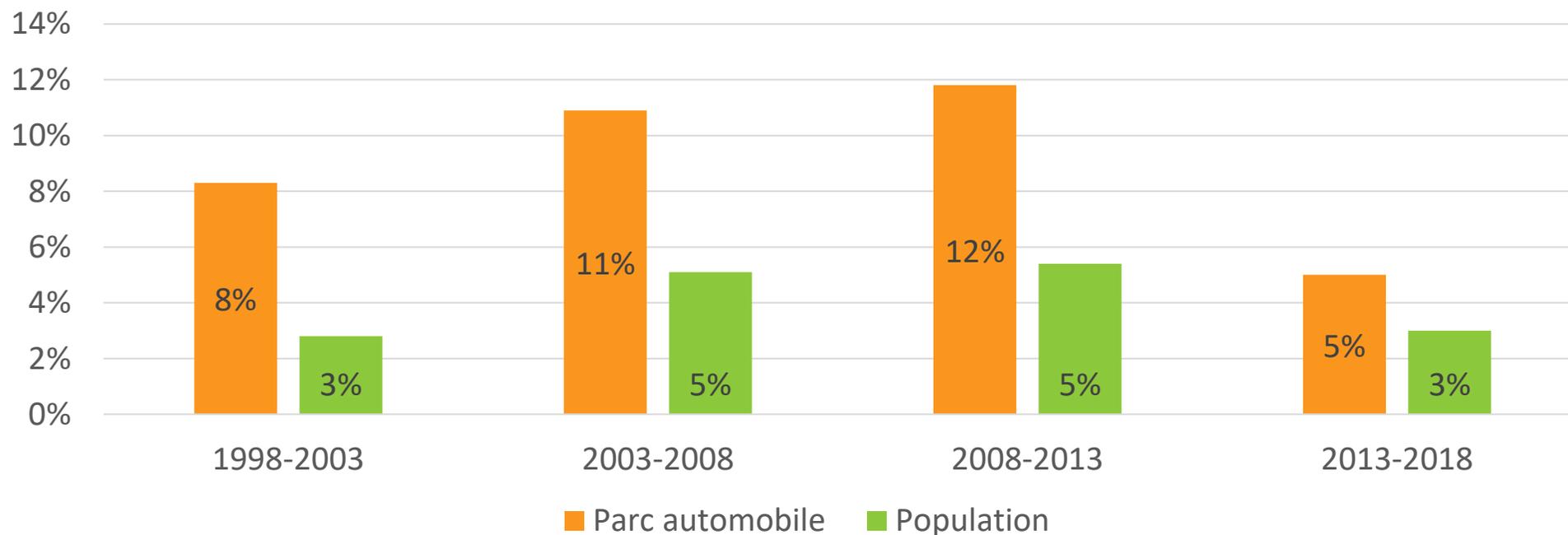
Metropolitaine  
Montréal, septembre 2020.





## POSSESSION AUTOMOBILE

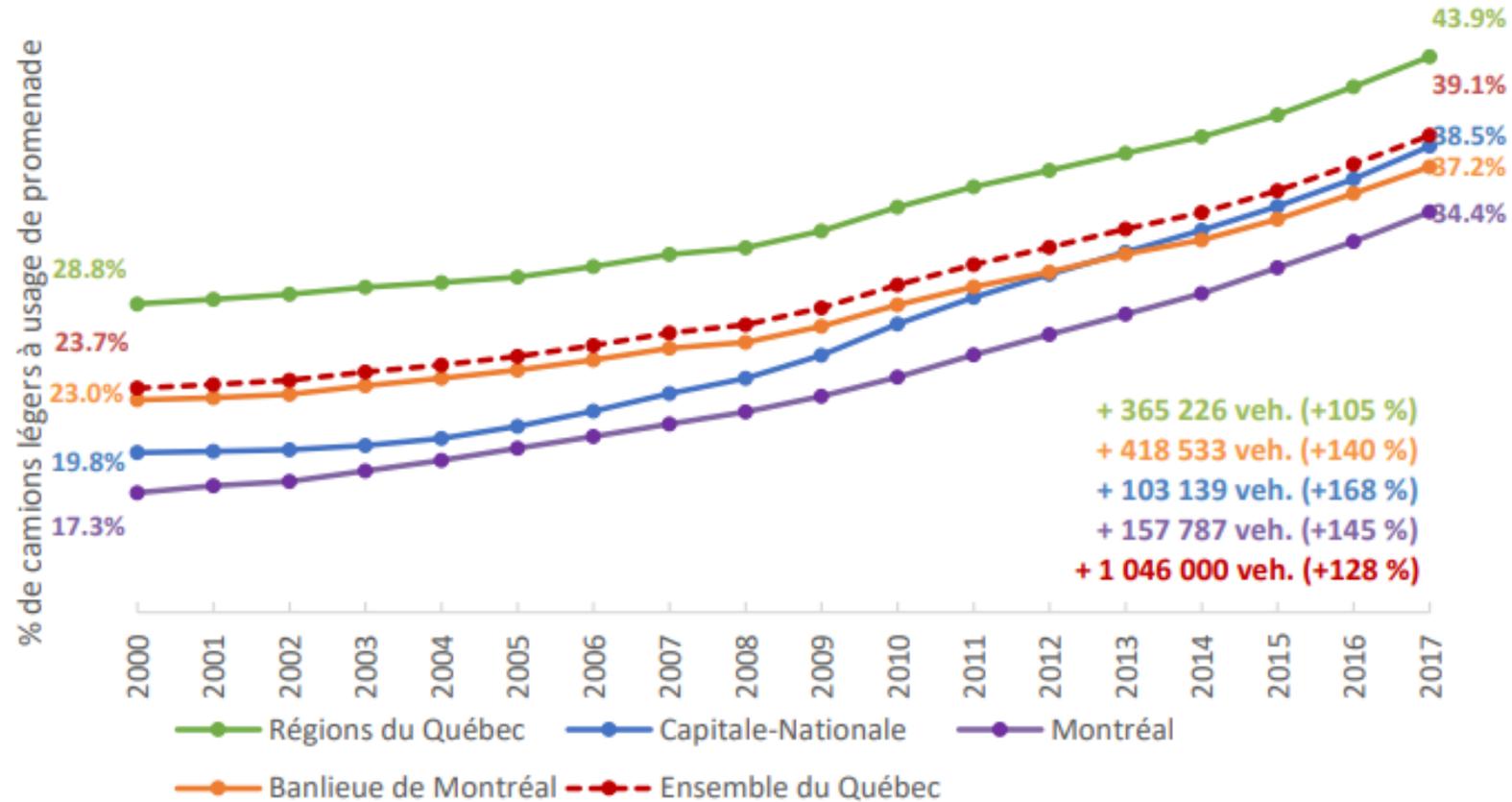
### Croissance du parc automobile...



Source des données : ARTM



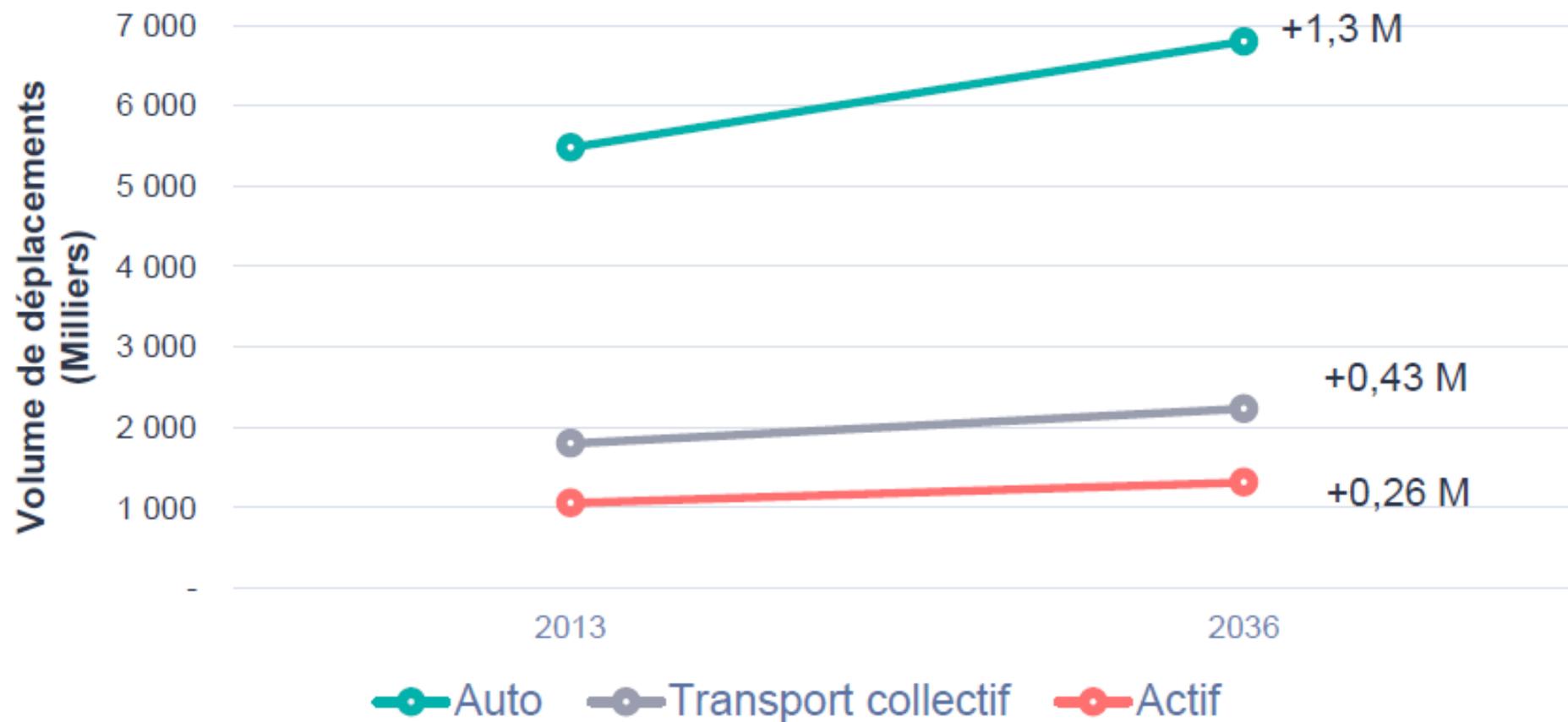
## ... et de la taille des véhicules



Évolution de la part des camion légers



# PART MODALE ET DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES



Évolution prévue du nombre de déplacements par jour dans la région de Montréal

Source : ARTM



## ÉTALEMENT URBAIN

- Développement du **réseau routier** et **éparpillement** des activités
- Augmentation des **distances** à parcourir
- Compétitivité accrue de **l'automobile**



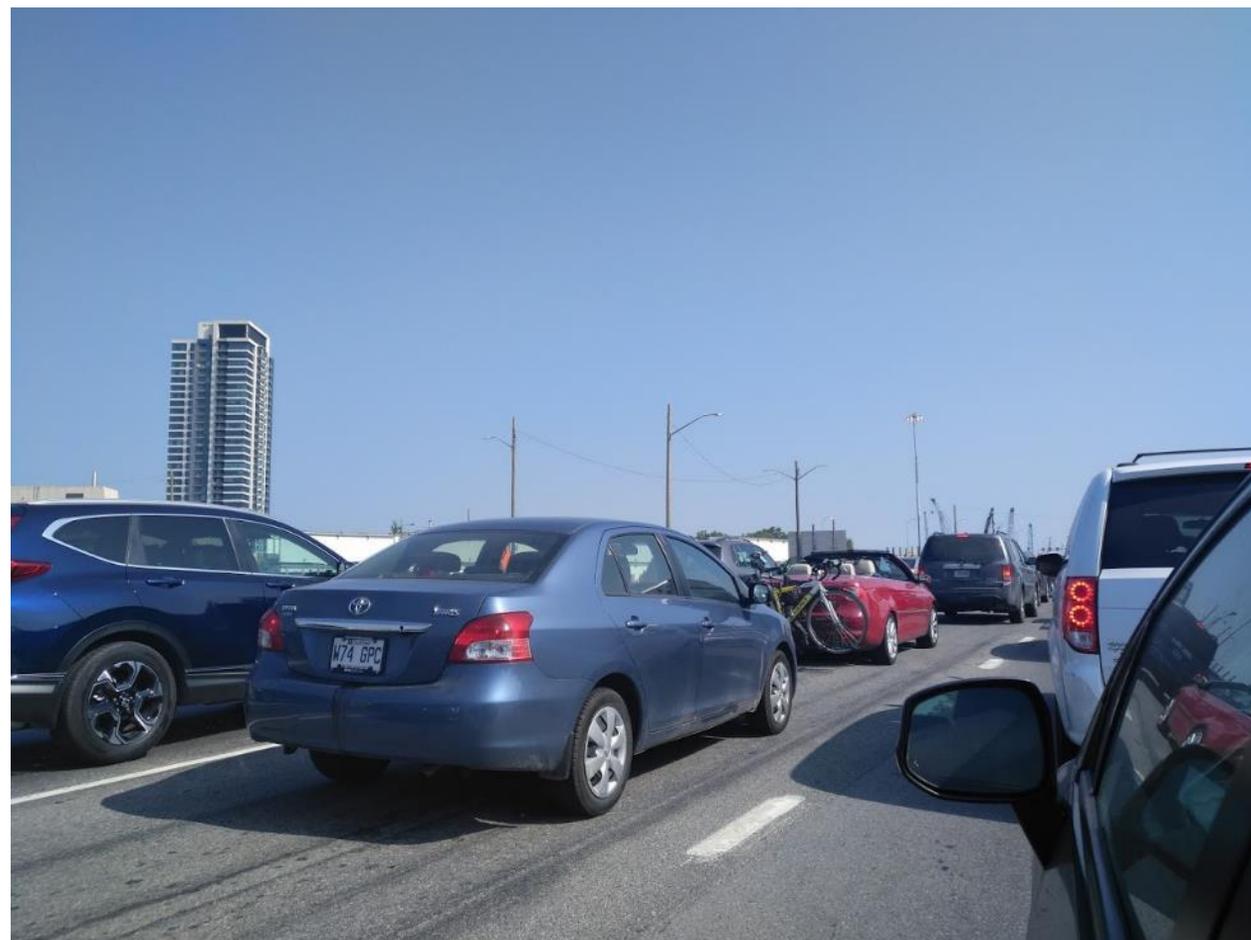


## DÉPENDANCE AUTOMOBILE

L'automobile est  
**indispensable** pour  
participer à nos  
activités quotidiennes



**Impacts** sociaux,  
économiques et  
environnementaux

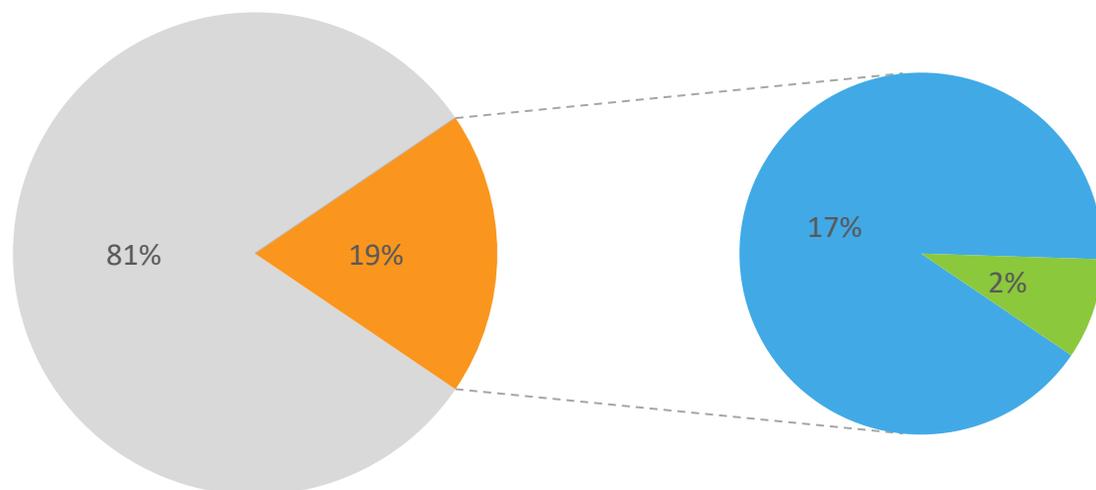




# AUGMENTATION CONSTANTE DES COÛTS ET DE LA CONGESTION

## Dépenses des ménages

- 19% du budget du ménage est alloué au transport
- Entre 8 000 \$ et 13 600 \$ par année pour un véhicule neuf

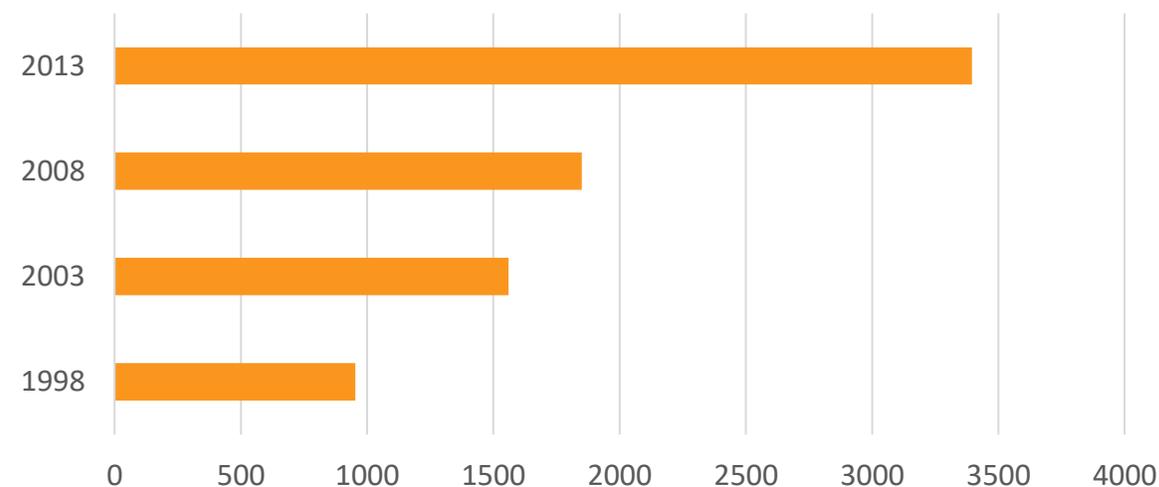


■ Autres dépenses ■ Transport - Privé ■ Transport - Public

Part du budget des ménages alloué aux transports

## Finances de l'État

- Augmentation de 69% des dépenses du réseau routier entre 1995 et 2015
- Coût estimé de la congestion multiplié par 3 en 15 ans



Estimation des coûts liés à la congestion à Montréal (M \$ 2008)



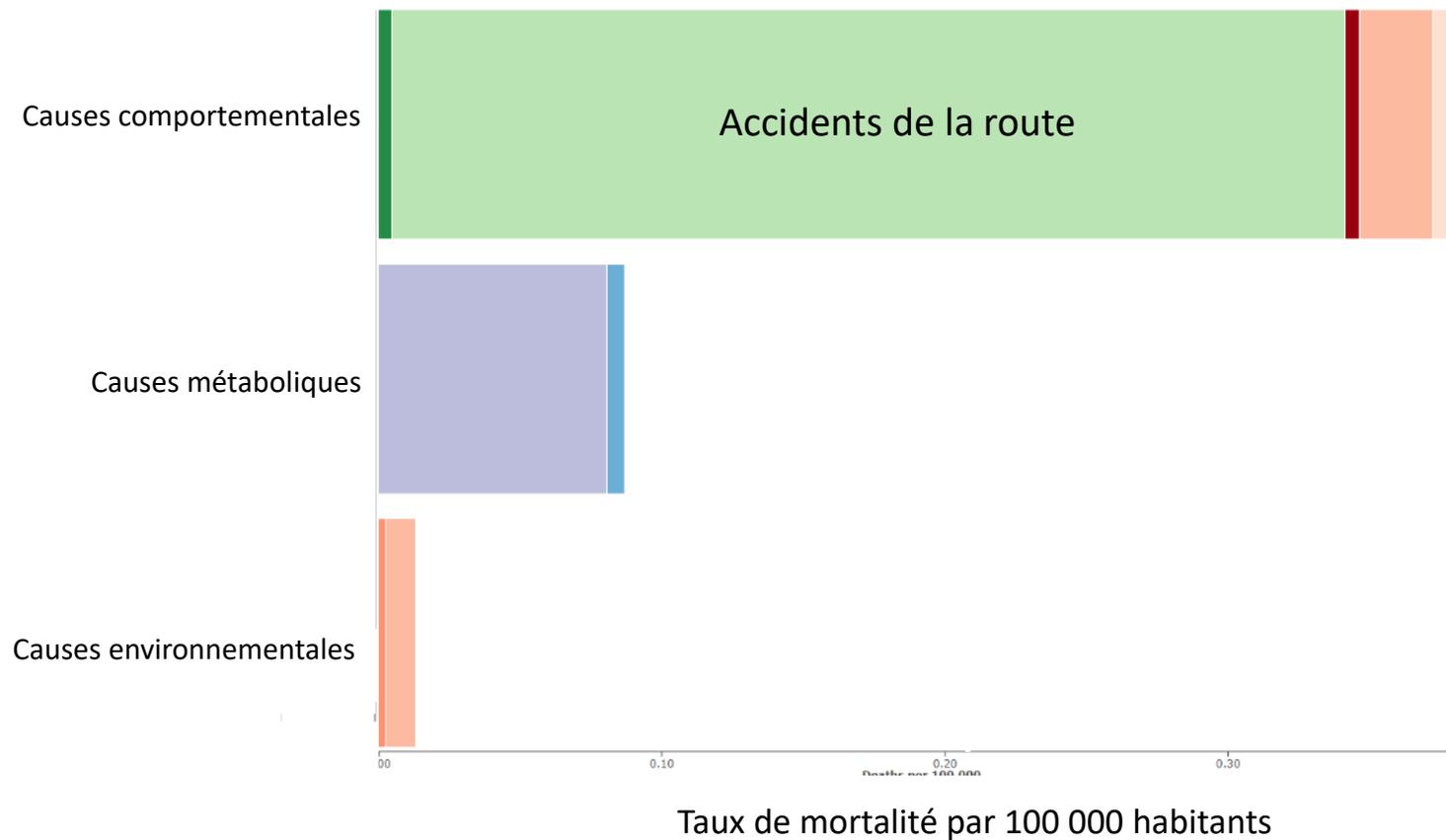
## SANTÉ DES POPULATIONS



- Au Canada, près du tiers de la population souffre d'**obésité**
- 14 400 **décès prématurés** par année liés à la pollution de l'air
- Pollution sonore, qualité de vie et **dépression**



- **Première cause de mortalité** chez les enfants (5 à 14 ans)





# RÉDUCTION DES DÉPLACEMENTS AUTONOMES

- Diminution des **déplacements autonomes**
- Répercussions sur le **capital social**
- Répercussions sur les **chaînes de déplacement**





## EXCLUSION SOCIALE

- Barrières à la participation active à la société (emploi, éducation, santé, réseaux sociaux, loisirs, etc.)
- Augmentation des inégalités d'accès aux opportunités urbaines





## OPPORTUNITÉS

Investissements massifs dans les transports en commun et actifs



## Planification intégrée Transport – Aménagement du territoire



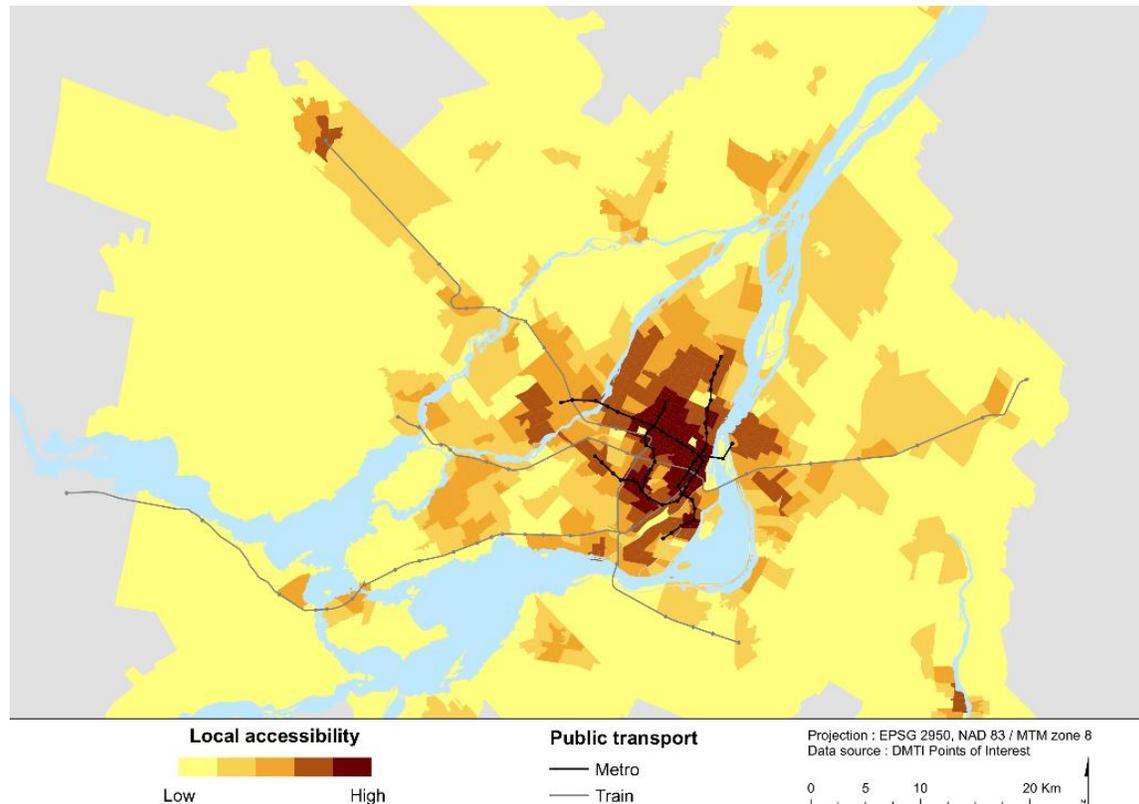
Réseau de transport en commun structurant      Développement urbain et accessibilité locale





# DÉVELOPPEMENT URBAIN ET ACCESSIBILITÉ LOCALE

- Une plus grande accessibilité locale est associée à une diminution de la part modale de l'automobile pour se rendre à l'emploi



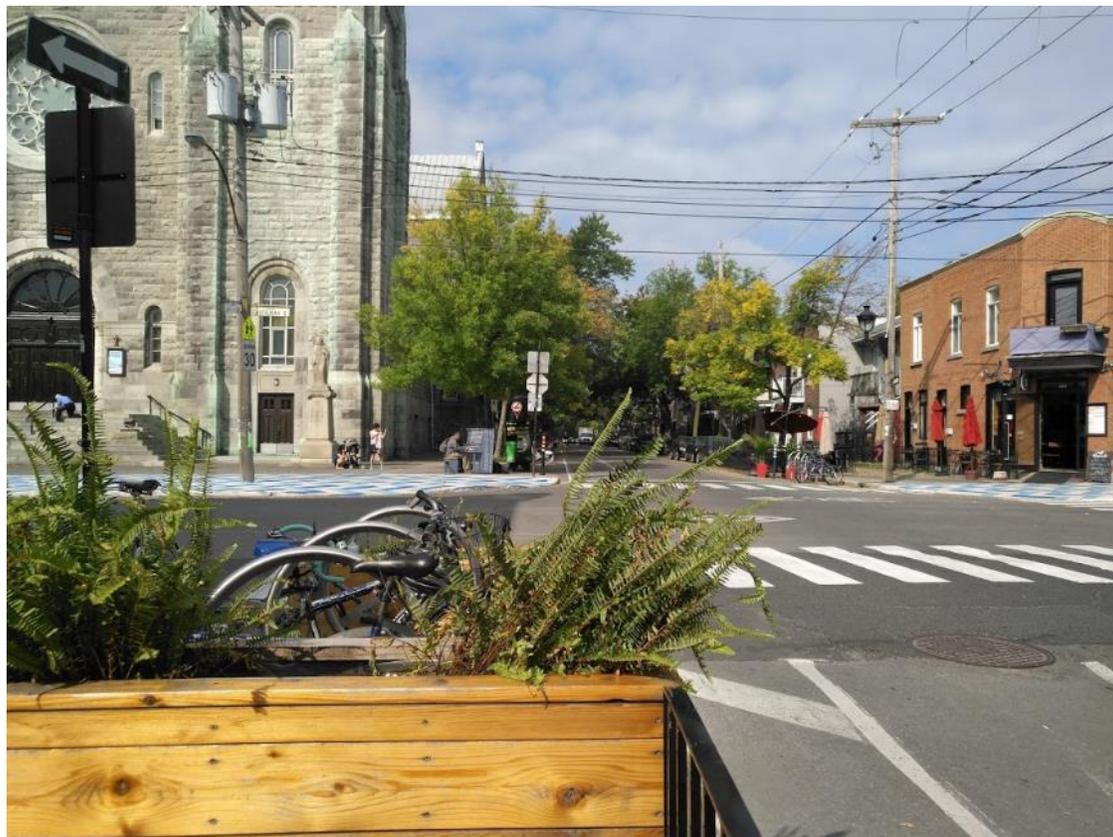
Nombre de commerces et de services à moins de 1500 mètres de marche

- Chaînes de déplacement
- Habitudes
- Possession automobile



# DÉVELOPPEMENT URBAIN ET ACCESSIBILITÉ LOCALE

- Une zone dense et mixte à proximité de la station soutient l'utilisation de modes durables



- Usagers
- Résidents
- Emplois de proximité



# DÉVELOPPEMENT URBAIN ET ACCESSIBILITÉ LOCALE

- Des espaces publics de qualité et la présence de services favorisent l'inclusion et la cohésion sociale





# DÉVELOPPEMENT URBAIN ET ACCESSIBILITÉ LOCALE

- Développement d'un pôle d'activités dynamiques





## OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

- Service bidirectionnel à grande fréquence toute la journée



- Flexibilité
- Origines et destinations
- Développement urbain



## OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

- Intégration dans un réseau polycentrique



- Flexibilité
- Origines et destinations
- Développement urbain

Source : Ville de Montréal (1967), *HORIZON 2000*, tiré de Sénécal et Vachon (2014), *LA FORME POLYCENTRIQUE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL : UNE RÉALITÉ ASSUMÉE, UN PROJET INACHEVÉ*



## OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

➤ Intégration dans un réseau multimodal

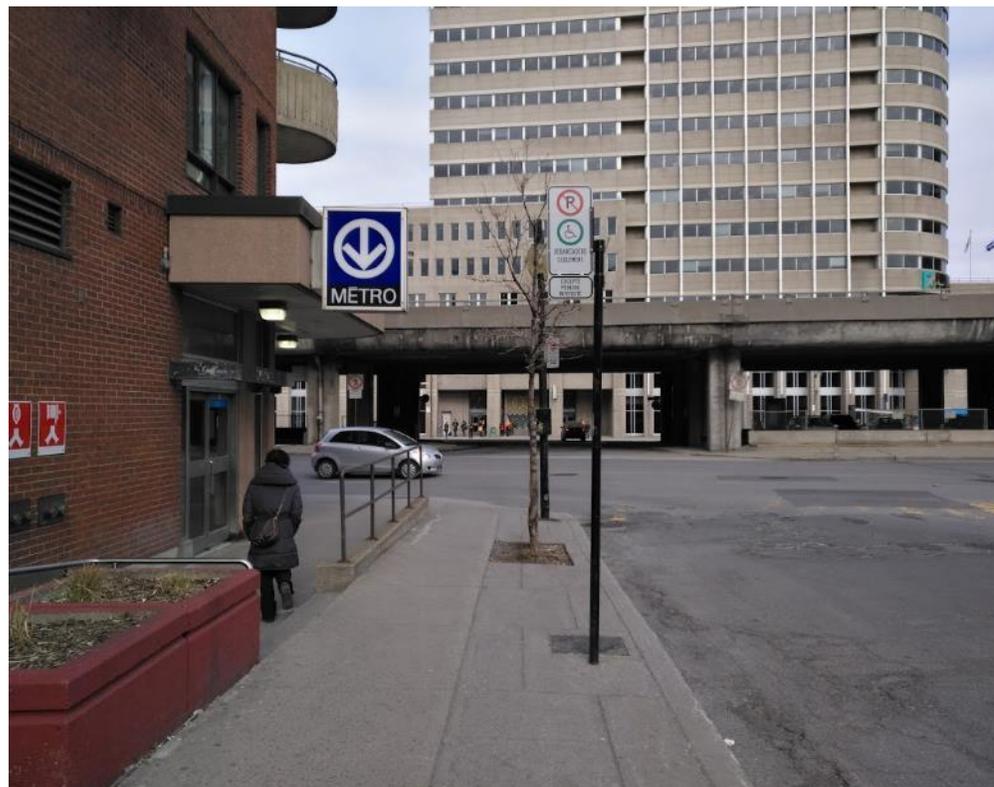


- Liens piétons et cyclables
- Réseau d'autobus
- Mobilité partagée



## OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

- Influence non-négligeable des barrières physiques et psychologiques





## CONCLUSION

### Réseau de transport en commun structurant

- Haute fréquence bidirectionnelle
- Grande capacité
- Service continu au cours de la journée
- Intégration dans un réseau multimodal et multipôle

### Accessibilité locale

- Densité et mixité des usages
- Espaces publics de qualité
- Services à la population
- Réseau de transport actif

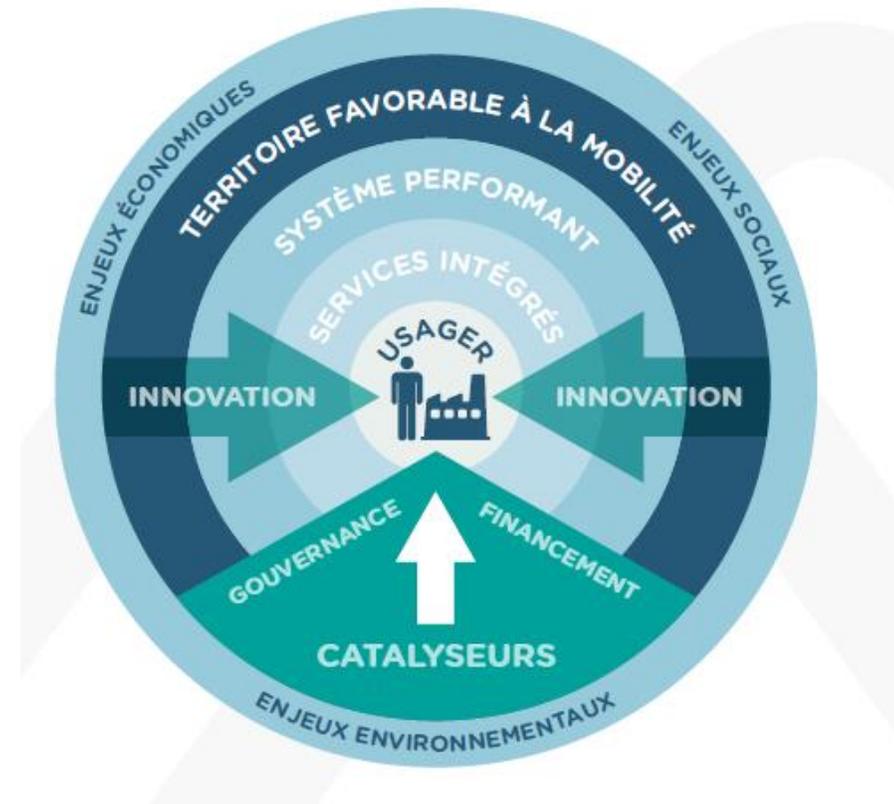


# APPROCHE INTÉGRÉE CENTRÉE SUR LA POPULATION

➤ Mettre les besoins de la population au centre de la planification

➤ Penser conjointement la planification du territoire et des réseaux de transport

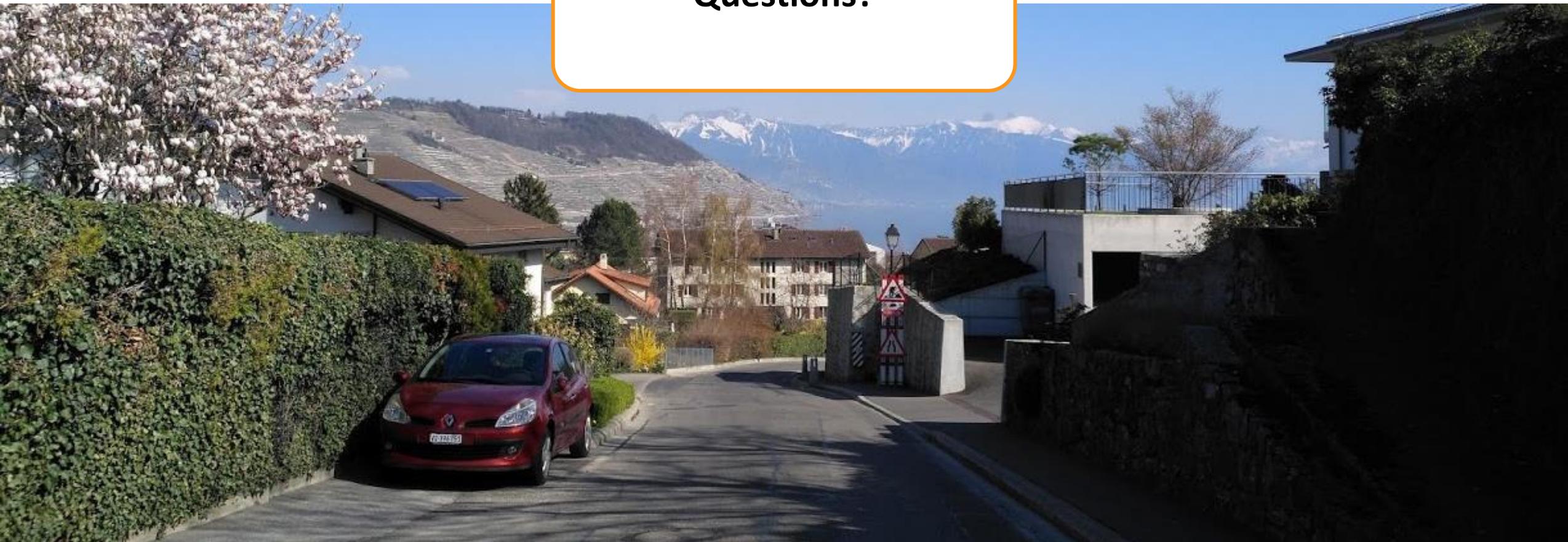
➤ Soutenir des changements structurants



Source : MTQ

**Merci!**

**Questions?**



**Geneviève Boisjoly, Polytechnique Montréal ([gboisjoly@polymtl.ca](mailto:gboisjoly@polymtl.ca))**