

# Aménagement urbain et transport actif : enjeux et perspectives

Raphaël Fischler, Université McGill  
Paul Lewis, Université de Montréal

9<sup>th</sup> Journées annuelles de  santé publique

## Aménagement urbain et transport actif

### Introduction

1. État des lieux de la recherche : que peut-on espérer ?
2. Comment favoriser le transport actif

### Conclusion

## Introduction

- L'aménagement urbain peut-il influencer les choix en matière de déplacement ?
- Peut-il, en particulier, favoriser la marche et le vélo ?

## 1. État des lieux de la recherche

- Les principaux facteurs qui influencent le choix d'un mode de déplacement
- L'impact de la forme urbaine sur les choix de modes de transport
- Les possibilités offertes par l'aménagement urbain pour favoriser le transport actif

## Choix modal : facteurs principaux

- Revenus du ménage
- Taille du ménage (enfants)
- Nombre de personnes ayant un emploi
- Aisance des déplacements en auto
- Difficulté des déplacements en autres modes
- Distance à la destination
- Coût du stationnement

## Choix modal et types de déplacement

- Tous les trajets ne sont pas les mêmes
- Tous les usagers ne sont pas les mêmes

## Impact de la forme urbaine

- Densité
- Mixité des usages
- Trame de rues
- Aménagement des espaces publics
  - Trottoirs et sentiers pédestres
  - Pistes cyclables et équipements pour vélos

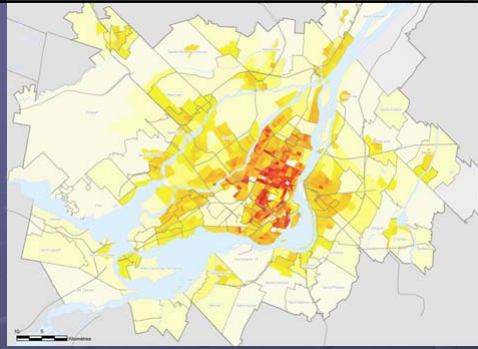
## 2. Favoriser le transport actif

- Le transport actif régresse
  - D'où la volonté de développer de nouveaux modèles de villes : le nouvel urbanisme, le traffic-calming...
- Il est menacé même dans les quartiers centraux
  - Là où les conditions favorisent le transport actif
  - Plusieurs raisons
    - Modes de vie
    - Pression de l'automobile dans les quartiers, omniprésente, notamment les quartiers centraux
    - Dispersion des activités dans l'espace et dans le temps

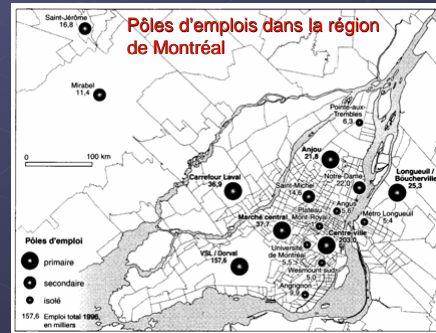
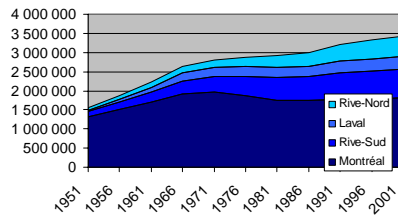


## Les villes se transforment

- Extension du territoire urbain
  - Croissance démographique au profit de la banlieue
- Diminution de la densité résidentielle
- Mixité de moins en moins favorable



Évolution démographique dans la région de Montréal, 1951-2001



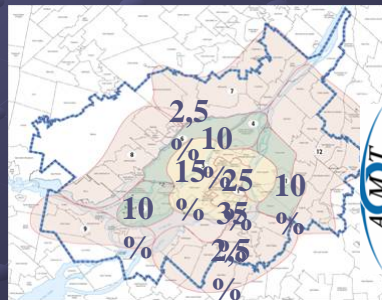
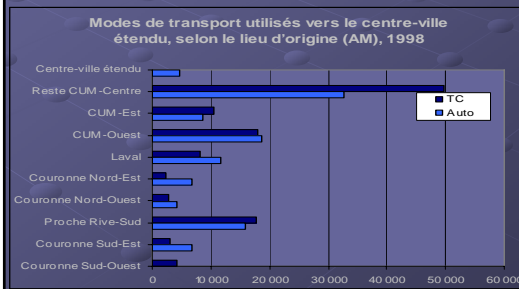
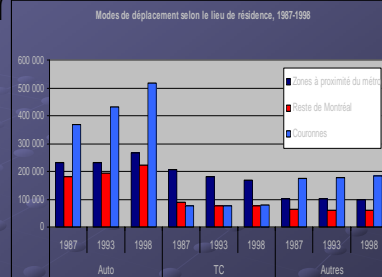
## Restructuration commerciale et banlieue

- 3 phases successives
  - Centre-ville + artères commerciales (quartiers centraux)
  - Centres commerciaux
  - Pôles commerciaux : centres commerciaux + grandes surfaces
- Croissance importante de l'offre, essentiellement en banlieue
  - Centres commerciaux : 19,2 millions de pc (1951-2001)
  - Grandes surfaces : 12,8 millions de pc (1991-2001)
- Conséquences
  - Ensembles commerciaux traditionnels
  - Modes de transport pour le shopping



## Le transport collectif parvient difficilement à s'imposer

- Le nombre d'usagers du transport collectif se maintient, ou augmente légèrement
- Mais la part de marché a tendance à diminuer



## Combattre la dépendance automobile ?

- La ville est conçue en fonction de l'automobile
  - « Pour la société, l'automobile n'est plus un choix mais une dépendance. » (Dupuy)
- La dépendance se vérifie pour les déplacements travail
  - Mais elle se vérifie surtout pour les autres motifs de déplacements
- Penser la ville autrement : un objectif à long terme
  - Accroître les choix des individus
  - Permettre les modes autres que l'automobile : le transport collectif et le transport actif
  - Des impacts positifs

## Huit problèmes à régler à Montréal

Marie-Claude Girard

La Presse

Messieurs-dames les candidats aux élections municipales, que ferez-vous pour nous aider? On souhaite que Montréal soit une belle grande ville rayonnante sur le plan international, mais de grâce, remplissez aussi vos premiers devoirs. Au ras des pâquerettes et du béton. Horreurs, incohérences, services tout croches. Voici notre «liste d'épicerie» des petits et grands problèmes à régler au plus vite.

### La vitesse folle dans les rues résidentielles

Quand «l'autoroute Papineau» déborde, les rues voisines écopent. La même chose se répète le long de pratiquement tous les grands axes nord-sud ou est-ouest. Alors pourquoi y a-t-il si peu de mesures pour ralentir la circulation dans ces rues secondaires dans plusieurs arrondissements du centre de Montréal? Pour ne pas nuire à la circulation?

Pourtant, ailleurs, ça marche. Avenue Laurier Ouest, des pots de fleurs ont été installés pour réduire la largeur de la rue, obligeant les automobilistes à ralentir. À Verdun, des «ralentisseurs de rue» ont été aménagés. Ces bosses d'asphalte marquées de losanges jaune et blanc ont une dénivellation beaucoup moins prononcée qu'un dos d'âne traditionnel et risqueraient moins d'endommager les véhicules d'urgence. À Westmount, pots de fleurs et dos d'âne calment les conducteurs fous. Même sur l'avenue Christophe-Colomb, la tactique des bacs de fleurs a déjà été utilisée, avec succès.

### Les automobilistes, cyclistes et piétons qui brûlent les feux rouges...



*Piétons et cyclistes circulent librement dans la rue Sainte-Catherine, pendant la journée. En ville, sans les voitures, en septembre dernier. (Photo Patrick Sanfaçon, La Presse)*

... Et/ou ne font pas leurs arrêts et traversent n'importe où et même sous le nez des policiers. D'accord, de la situation à des degrés divers. Les automobilistes et cyclistes sont tous des gens super occupés qui ne peuvent ralentir un quart de seconde pour laisser passer qui que ce soit, pas même une vieille dame qui tente de traverser au feu vert. Mais le problème est devenu une question de santé publique. L'an dernier, le Service de police a dénombré 1694 accidents de la route impliquant des piétons : 1669 piétons ont été blessés et 25 autres sont morts des suites de leurs blessures. Le SPVM assure que depuis un an, il donne beaucoup plus de contraventions aux cyclistes fautifs, en ciblant davantage les cas les plus à risque. Des policiers à bord d'un véhicule semi-banaliseront d'ailleurs d'identifier les comportements à risque des automobilistes et cyclistes. Et une campagne de sensibilisation à la sécurité des piétons a été organisée ce mois-ci. Espérons que ces mesures amélioreront le bilan 2005.

## Favoriser le transport actif à Montréal

- Plan d'urbanisme (2005) et qualité de vie
  - Un thème traverse toutes les consultations : réduire l'impact de l'automobile sur les quartiers
  - Sécurité, pollution...
- Piétons et cyclistes
  - Des réseaux à revoir
  - Des pratiques à repenser
- Quartiers centraux, proche et lointaine banlieues
  - Des stratégies et des résultats différents

