

# LES VILLES LES PLUS VERTES DU CANADA



## Facteur Vert: les bicyclettes BIXI

Solutions énergétiques écologiques

### Que font les grandes villes du pays pour favoriser les transports à émissions réduites ?

#### Montréal encourage les modes de transport à faible teneur en GES

En 2009, la Ville de Montréal a lancé BIXI, le premier système de prêt de vélos en libre-service au pays. On trouve des postes de location de BIXI à toutes les stations de métro ainsi qu'à un grand nombre d'endroits dans la ville. L'utilisateur peut prendre – et retourner – sa bicyclette à n'importe quel poste, ce qui est idéal pour les déplacements urbains. Par ailleurs, Montréal prévoit doubler son réseau de voies cyclables d'ici sept ans et implanter d'autres mesures pour favoriser les déplacements sans voiture. Ces mesures contribueront à contrer certaines tendances contre-productives comme l'étalement urbain.

Dans la ville de Montréal et dans la région métropolitaine de recensement (RMR – voir la définition en page 6), on enregistre une proportion relativement élevée de gens qui se rendent au travail en utilisant des moyens de transport à émissions réduites de carbone, et qui vivent dans des secteurs à densité résidentielle moyenne ou élevée. De plus, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), la Ville prend des

mesures positives en matière de transports et d'aménagement du territoire. Cela dit, lorsque l'on compare les données de 2006 à celles de 2001, on n'observe que peu d'amélioration pour la plupart des indicateurs (et parfois même une détérioration).

En 2005, la Ville de Montréal a pris l'engagement de réduire ses émissions de GES de 30 % par rapport à 1990 d'ici 2020. Pour ce faire, la Ville peut compter sur son système de transport en commun étendu et sur le fait que les travailleurs sont déjà habitués à l'utiliser. En 2006, à Montréal, 46 % des gens se rendaient au travail à pied, à bicyclette ou par transport en commun.

#### D'autres défis à relever

Pour réduire les émissions de GES, la Ville et la RMR de Montréal devront inverser la tendance négative qui se dessine en matière de densité urbaine et de transports. Des mesures précédentes sur l'utilisation du territoire et les transports ont aidé la région à se développer tout en favorisant les modes de transports à émissions réduites. Les mesures actuelles devront freiner l'étalement urbain et prévoir de nouvelles infrastructures pour favoriser le transport en commun, la bicyclette et la marche.

### MONTRÉAL EN BREF

- Montréal et la RMR sont les régions qui enregistrent le plus fort pourcentage de personnes qui se rendent au travail à pied, à bicyclette et en transport en commun.
- De 2002 à 2003, les émissions de GES ont augmenté de 4,4 % dans la région de Montréal. Les transports comptent pour près de la moitié des émissions totales.
- Près de 60 % des résidents de Montréal vivent dans des quartiers dont la densité résidentielle est moyenne ou élevée.
- Dans la RMR de Montréal, 28 % des travailleurs se déplacent à pied, en bicyclette ou en transport en commun. Ce taux est inférieur à celui de Montréal, mais supérieur à celui d'autres RMR.
- Entre 2001 et 2006, on a enregistré une baisse du pourcentage de personnes qui vivent dans des quartiers à densité résidentielle moyenne ou élevée dans la RMR. Il faut inverser cette tendance.

### POUR EN SAVOIR PLUS

[communities.pembina.org](http://communities.pembina.org)

À cette adresse, vous trouverez le rapport technique complet, ainsi que les six études de cas individuelles sur :

- Vancouver
- Toronto
- Calgary
- Ottawa
- Edmonton
- Montréal



Montréal - photo de Dominic Simpson (via Flickr)

## La ville de Montréal

### STATISTIQUES (RECENSEMENT DE 2006)

**Population :** 1 620 693 personnes

**Superficie :** 365,13 km<sup>2</sup>

**Densité :** 4438,7 résidents / km<sup>2</sup>

### La stratégie de Montréal

En décembre 2005, dans le cadre du Sommet des dirigeants municipaux sur les changements climatiques, la Ville a adopté son objectif de réduction de GES (voir ci-contre). Cet objectif n'a pas été intégré dans les plans d'aménagement du territoire et de transports – la Ville a plutôt décidé de mettre l'accent sur les réductions dans le secteur des transports.

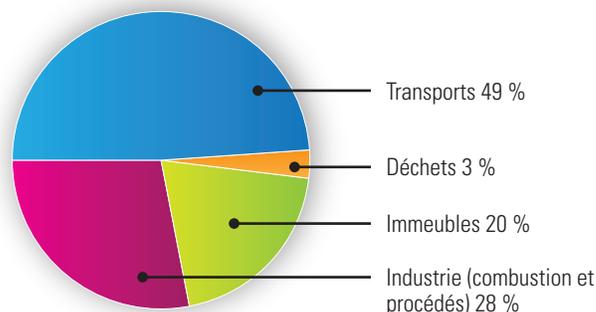
Montréal a adopté son Plan d'urbanisme en 2004. On y présente un concept d'aménagement du territoire destiné à augmenter l'achalandage dans les transports en commun. Pour ce faire, on veut augmenter la densité et la diversité des activités reliées au réseau actuel et futur. En 2008, la Ville a publié son Plan de transport qui vise à améliorer la qualité et la sécurité du réseau actuel et futur, surtout dans le secteur du transport à émissions réduites.

### Objectif de réduction des émissions de GES de Montréal

Réduction de 30 % de toutes les sources d'émissions d'ici 2020 (par rapport au niveau de 1990)

### La distribution des émissions à Montréal

Il n'y a pas de données sur la ville de Montréal prise isolément. Pour l'ensemble de l'île, les émissions de GES s'élevaient à 13,7 millions de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> en 2003.



### FACTEUR VERT : LE SYSTÈME DE LOCATION DE BICYCLETTES BIXI

En 2009, la Ville de Montréal a lancé le premier système de location de vélos en libre-service au pays. Et dès cette première année, les BIXI ont été utilisées pour parcourir plus d'un million de trajets urbains.

Les BIXI permettent d'augmenter l'achalandage du réseau cyclable montréalais. Le service est offert en tout temps, jour et nuit, de mai à novembre. Les BIXI complètent le système de transport en commun de la Ville et elles constituent une intéressante solution de remplacement à l'automobile pour les résidents et pour les touristes.

### LES POINTS FORTS DE MONTRÉAL

- Objectif de réduction ambitieux des émissions de GES.
- Parmi les six villes examinées, Montréal est celle où l'on retrouve le plus grand nombre de personnes qui se rendent au travail à pied, à bicyclette ou par transport en commun.
- Bonne coordination entre les services de développement durable, transports et aménagement du territoire.

### LES DÉFIS DE MONTRÉAL

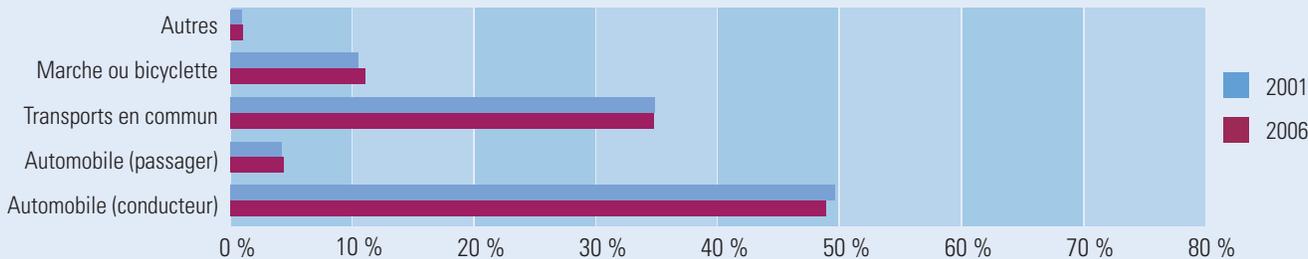
- Très faible hausse du pourcentage total des personnes qui se rendent au travail à pied, à bicyclette ou par transport en commun.
- Longueur des voies cyclables relativement peu élevée compte tenu de la superficie et de la population de Montréal.



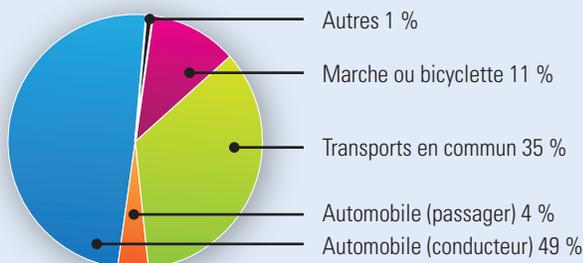
# La ville de Montréal

## Comment les Montréalais se rendent au travail

Modes de transport, 2001 - 2006



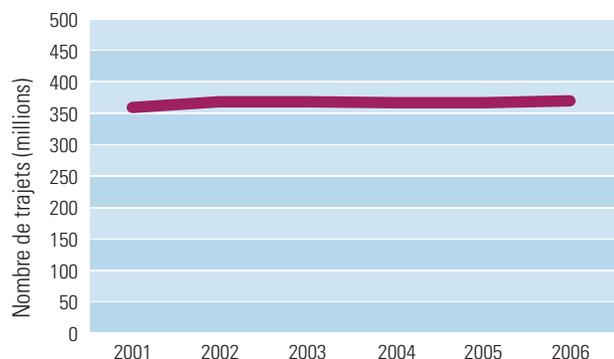
Modes de transport, 2006



### Se déplacer à Montréal

En 2006, c'est à Montréal que l'on enregistrait la plus forte proportion de gens qui se rendaient au travail à pied, à bicyclette ou par transport en commun (46 %). Par contre, ces modes de transport ont connu une augmentation moins prononcée qu'ailleurs entre 2001 et 2006.

### Trajets par transport en commun sur l'île de Montréal



### Faible croissance de l'achalandage

De 2001 à 2006, la population de l'île de Montréal a augmenté d'environ 6 %. Par contre, la hausse des trajets par transport en commun n'a été que de 2 % pendant cette période (et l'offre de services de seulement 1 %). Autrement dit, la croissance du transport en commun n'a pas suivi celle de la population.

### Ce que nous avons appris sur la Ville de Montréal

Nous avons réalisé des entrevues avec un nombre limité de membres du personnel de la Ville. Voici quelques-uns des points de vue exprimés :

- Les services se consultent mutuellement et coordonnent leurs décisions en matière de transports, mais on gagnerait à accentuer l'intégration pour améliorer la planification stratégique à long terme.
- Les employé(e)s sentent que le niveau d'appui est variable en ce qui concerne les mesures de réduction des émissions. Ils ajoutent que la Ville n'a pas de contrôle sur les décisions prises par les instances métropolitaines ou provinciales.
- Pour chacun des services concernés, un responsable de l'Environnement est chargé de veiller à l'avancement des réductions de GES et des mesures de développement durable.
- Grâce à une bonne planification, on a pu implanter un processus de collaboration global qui s'est avéré très efficace pour obtenir l'appui de tous les intervenants de la région.

### Le réseau cyclable de Montréal

Longueur : 502 km

Longueur de voies cyclables par tranche de 1000 habitants : 0,29 km

En 2009, le réseau cyclable de Montréal totalisait 502 km. Près de 30 km de voies sont entretenues même en hiver (données de 2007).



Photo: Julia Kilpatrick, Institut Pembina



## La RMR de Montréal

### STATISTIQUES (RECENSEMENT DE 2006)

**Population :** 3 635 571 personnes

**Superficie :** 4 258,97 km<sup>2</sup>

**Densité :** 853,6 résidents / km<sup>2</sup>

### Description de la Région métropolitaine de recensement de Montréal (RMR)

En 2006, la population de la RMR de Montréal s'élevait à 3 635 571, ce qui en fait la deuxième plus importante du pays. La RMR comprend plus de 80 villes, dont Montréal, qui compte 45 % des habitants.

### DENSITÉ DE LA POPULATION RÉSIDENIELLE DANS LA RMR DE MONTRÉAL

	2001		2006		Variation	Variation en %
	Nombre de résidents	% de la population totale	Nombre de résidents	% de la population totale		
Densité moyenne <sup>1</sup> et élevée	2 062 000	60 %	2 097 000	58 %	+35 000	2 %
Densité élevée <sup>2</sup>	571 000	17 %	569 000	16 %	-2000	-0,4 %

<sup>1</sup> Densité moyenne : 30 à 99 résidents par hectare

<sup>2</sup> Densité élevée : 100 résidents ou plus par hectare



Photo : François Hogue (via Flickr)

### Dans quels types de quartiers vivent les résidents de la RMR de Montréal?

De 2001 à 2006, la population de la RMR de Montréal a augmenté de 185 000 personnes, soit 5 %. Mais, pendant cette période, la proportion de gens qui vivent dans des quartiers à densité moyenne ou élevée n'a augmenté que de 2 %. La place relative de ce groupe a donc diminué, passant de 60 % à 58 %. De même, on a enregistré une baisse dans les secteurs à densité élevée. Ces données indiquent qu'il faut établir des politiques pour favoriser l'établissement dans ces secteurs.

Avec 58 % de sa population dans des quartiers à densité moyenne ou élevée, la RMR de Montréal se classe au deuxième rang à ce chapitre, après Toronto. Dans la catégorie à densité élevée prise isolément, la RMR de Montréal affiche un taux 16 %, le plus élevé de toutes les grandes villes canadiennes.

### LES POINTS FORTS DE LA RMR

- La RMR de Montréal est celle où l'on compte la plus forte proportion de gens vivant dans des secteurs à densité de population élevée
- La RMR est celle où l'on retrouve le plus grand nombre de personnes qui se rendent au travail à pied, à bicyclette ou par transport en commun.

### LES DÉFIS DE LA RMR

- On enregistre une diminution de la proportion de gens qui vivent dans des quartiers à densité moyenne ou élevée.
- Le pourcentage des gens qui se rendent au travail à pied, à bicyclette ou en transport en commun est beaucoup plus faible qu'à Montréal même.
- La RMR envisage de grands projets d'infrastructure qui augmenteraient la circulation automobile vers le centre-ville de Montréal, sans ajouter de capacité de transport en commun.



# La RMR de Montréal

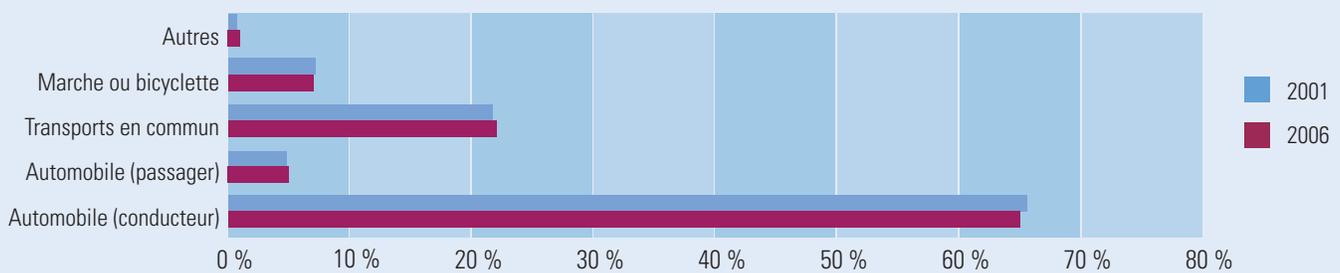
## Comment les résidents de la RMR de Montréal se rendent au travail

En 2006, la proportion des travailleurs qui se déplaçaient à pied, à bicyclette ou en transport en commun atteignait 28 % dans la RMR de Montréal. Cette proportion est la plus élevée de toutes les grandes RMR du pays, mais elle est nettement inférieure à celle de la ville-centre de Montréal.

La majorité des gens vont au travail en automobile, soit en

tant que conducteurs, soit comme passagers. Au sein de ce groupe, on a observé une légère augmentation de la proportion des passagers entre 2001 et 2006. Dans la RMR de Montréal, 70 % des travailleurs se déplacent en automobile (comme conducteurs ou passager), contre 53 % dans la ville de Montréal.

Modes de transport, 2001 et 2006



Modes de transport, 2006

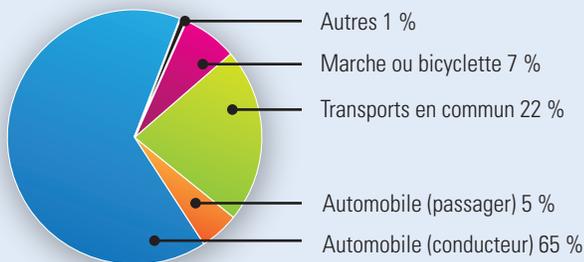


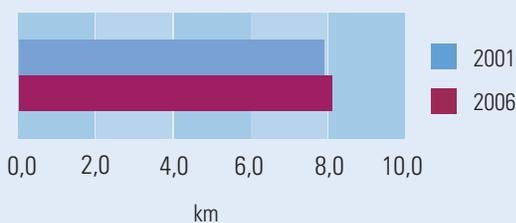
Photo : Katie Laufenberg, Institut Pembina



## La distance à parcourir pour se rendre au travail

En 2006, les travailleurs de la RMR de Montréal ont parcouru 8,1 km en moyenne pour se rendre au travail, soit une augmentation de 2,5 % par rapport aux données de 2001 (7,9 km). Ces distances sont comparables à celles des autres grandes RMR du pays.

Distance moyenne parcourue pour se rendre au travail dans la RMR de Montréal



# LES VILLES LES PLUS VERTES DU CANADA

## RECOMMANDATIONS

Notre analyse a fait ressortir l'importance des cinq politiques ci-dessous. Certaines ont déjà été partiellement mises en oeuvre. Mais les différents gouvernements doivent maintenant mieux coordonner leurs actions pour réduire les émissions de GES dans tous les secteurs d'activités des zones urbaines.

<b>MESURER</b>	Mettre au point un système de mesure fréquent et fiable des émissions de GES provenant des transports urbains personnels. Communiquer ces données aux différents services de la Ville et au grand public.
<b>ESTIMER</b>	Estimer les émissions qui découleraient de toute nouvelle mesure ou de tout nouveau projet d'envergure.
<b>IMPLANTER</b>	S'assurer que les plans relatifs aux transports et à l'utilisation du territoire soient effectivement implantés, et adopter des mesures supplémentaires pour réduire les émissions de GES.
<b>PARTAGER</b>	Augmenter la collaboration et le partage d'informations entre les différents services et entre les municipalités de façon à mieux planifier et réaliser les projets.
<b>ÉVALUER</b>	Faire le suivi des réductions de GES et évaluer les impacts des infrastructures.

Pour appliquer ces politiques, il faudra compter sur l'appui et les ressources de tous les paliers de gouvernement. Du côté des municipalités, les priorités devraient être les suivantes :

1. Faire un suivi serré des réductions en fonction des cibles dans le secteur des transports et de l'utilisation du territoire.
2. Favoriser le développement de collectivités compactes pour limiter l'étalement dans les grandes régions urbaines. Implanter ces mesures de concert avec les municipalités avoisinantes afin d'obtenir des résultats étendus à l'échelle régionale.
3. Investir dans les infrastructures qui permettent de réduire les émissions (transport en commun, pistes cyclables, etc.).
4. Élaborer des mesures qui encouragent les gens à vivre à proximité de leur travail et des services, qui favorisent les modes de transport à émissions réduites et réduisent le temps de conduite.

Les gouvernements fédéral et provinciaux ont aussi un rôle très important à jouer : ils doivent notamment participer à l'élaboration et au financement de collectivités à densité élevée et de modes de transport à émissions réduites.

Voir le rapport technique pour d'autres propositions pour chaque politique.

## À propos de ce projet

Près de 15 millions de personnes vivent et travaillent dans les six plus grandes régions urbaines du Canada, soit presque la moitié de la population totale du pays. Pour se déplacer de la maison au travail, se rendre à l'école, magasiner, etc., tous ces citoyens consomment énormément d'énergie, ce qui entraîne d'importants problèmes environnementaux. Les gouvernements municipaux et les autres gouvernements locaux ont la possibilité – et la responsabilité – de prendre des mesures concrètes pour réduire les émissions de GES sur leur territoire, et plus particulièrement celles reliées aux transports. Les politiques en matière de d'aménagement urbain et de transports peuvent contribuer à réduire la consommation d'énergie tout en améliorant la qualité de vie des citoyens et en réduisant le problème des changements climatiques.

Cette étude de cas a été réalisée à partir des données sur la RMR et la ville-centre, et d'entrevues avec des membres du personnel de la ville-centre. Les données permettent de tracer un portrait de la situation actuelle; les entrevues permettent d'anticiper les situations à venir.

## POURQUOI LES RMR

Dans le cadre du projet 'Les villes les plus vertes du Canada,' nous avons examiné les six plus grandes régions métropolitaines de recensement (RMR) du pays, et leur ville-centre. Le concept de RMR provient de Statistiques Canada; les RMR comprennent une grande ville et plusieurs municipalités avoisinantes. Ainsi, la RMR de Montréal s'apparente à ce que l'on appelle le Grand Montréal. Nous avons choisi les RMR parce qu'il s'agit de régions clairement définies par Statistiques Canada, la principale source de données pour ce projet. De plus, à cause de leur taille, les RMR donnent une meilleure vue d'ensemble en matière de transport personnel.

En plus de Montréal, nous avons réalisé des études de cas, de même qu'un rapport technique, sur les RMR de Toronto, Vancouver, Ottawa, Edmonton et Calgary. Les autres études, de même que les rapports techniques (comprenant notamment la méthodologie et d'autres recommandations), sont disponibles au <http://communities.pembina.org>.