

Feuille de route

Vers des transports zéro émission dès 2040

Agir ensemble pour
une ville verte, équitable
et sécuritaire





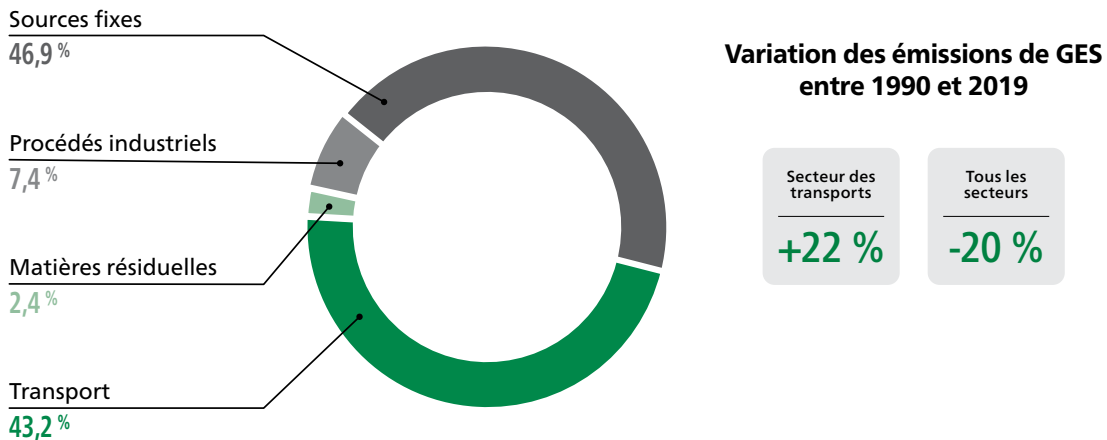
Table des matières

Des constats qui exigent d’agir dès maintenant.....	3
La carboneutralité des transports d’ici 2040	5
Décarboner avec les valeurs montréalaises	6
Des bénéfices tangibles dans tous les quartiers	7
Des chantiers à court et à long terme	8
Appels à l’action : Ensemble, renversons la vapeur !.....	13
Accompagner la collectivité dans la transition.....	14
Passer à l’action, dès maintenant	15

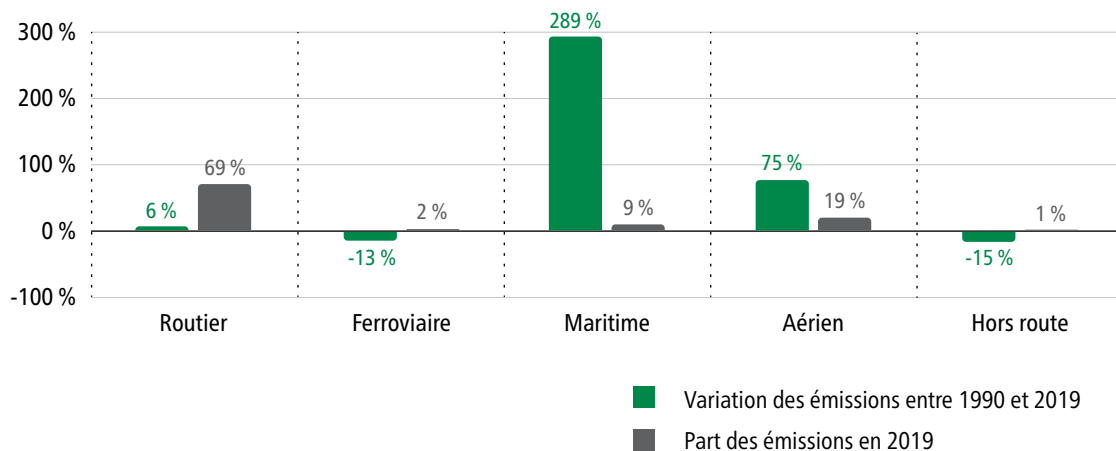
Des constats qui exigent d'agir dès maintenant

Dans un contexte de crise climatique, le portrait des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports est plus que préoccupant. Que ce soit en fonction de sa part des émissions globales de GES ou des tendances sur les caractéristiques du parc automobile, Montréal doit rapidement prendre des actions fortes afin d'atteindre la cible de carboneutralité en 2050 pour toute la collectivité.

Part des émissions de GES de Montréal par secteur d'activités



Part et variation des émissions de GES entre 1990 et 2019 par sous-secteur d'activité



Des tendances lourdes

Variation de la masse
moyenne des véhicules
en circulation au Québec
entre 1990 et 2019

+27 %

Variation de la part des
camions légers dans le parc
de véhicules de promenade
pour l'agglomération de
Montréal entre 2000 et 2021

de 17 % à 42 %

Augmentation du parc de
véhicules légers montréalais
par rapport à l'augmentation
du nombre de ménage entre
2001 et 2021

+24 % pour +13 %

Ces données illustrent la dépendance à l'automobile et à un marché de plus en plus orienté vers des camions légers. Cette situation entraîne de nombreux effets négatifs pour la société, dont :

- un risque accru de collisions graves avec des usagères et des usagers vulnérables;
- une demande énergétique et électrique accrue dans un contexte de capacité limitée;
- de la pollution atmosphérique;
- une consommation considérable de ressources pour la fabrication et l'entretien d'automobiles à des fins individuelles;
- des dépenses personnelles et publiques importantes reliées à l'achat de l'automobile et au réseau routier.

Des actions fortes doivent être prises rapidement afin d'atteindre la cible montréalaise de carboneutralité en 2050 que la Ville de Montréal s'est engagée à respecter avec le Plan climat 2030 annoncé lors du Sommet Climat Montréal 2022. La participation des partenaires en transport aérien, maritime et ferroviaire est tout aussi essentielle.

La carboneutralité des transports d'ici 2040

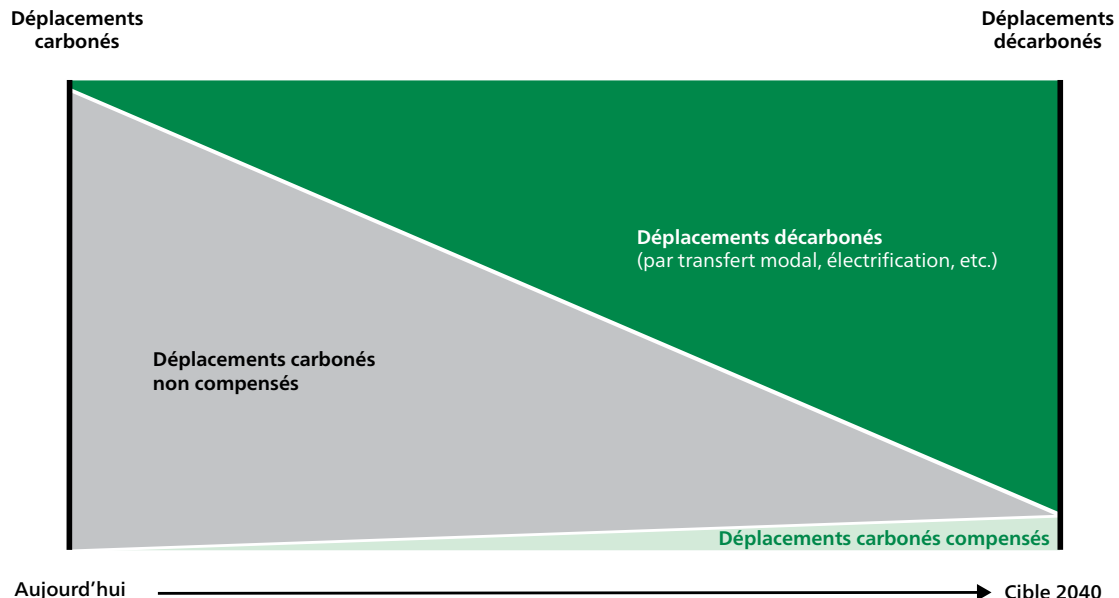
Les transports occupent une part importante des émissions de GES sur le territoire montréalais, et il est certain que chaque gain réalisé le plus tôt possible influence l'atteinte de la cible globale dans tous les secteurs d'activité. Par conséquent, la Ville de Montréal reconnaît qu'il est nécessaire d'atteindre la carboneutralité des transports par un **bilan de zéro émission de GES d'ici 2040** pour les déplacements effectués sur son territoire par les citoyennes et citoyens ainsi que les entreprises de même que lors de visites de passage dont l'origine ou la destination sont situées sur l'île de Montréal. Du même coup, cette cible s'arrime avec la mobilisation et le consensus à l'échelle tant régionale, provinciale, nationale qu'internationale relativement à la volonté de décarboner le plus rapidement possible les transports. La Ville de Montréal entend demeurer à l'avant-plan des efforts mondiaux à titre de membre des villes du réseau C40 et de vice-présidente de son comité directeur.

C'est pourquoi la carboneutralité des transports fait appel à une responsabilité partagée tant avec les ordres de gouvernement qu'avec les entreprises. Particulièrement en matière de transport des marchandises, cette cible ne peut être atteinte seulement par des actions portées par la Ville de Montréal.

La mise en action de cette cible s'opérationnalise avec quatre leviers :

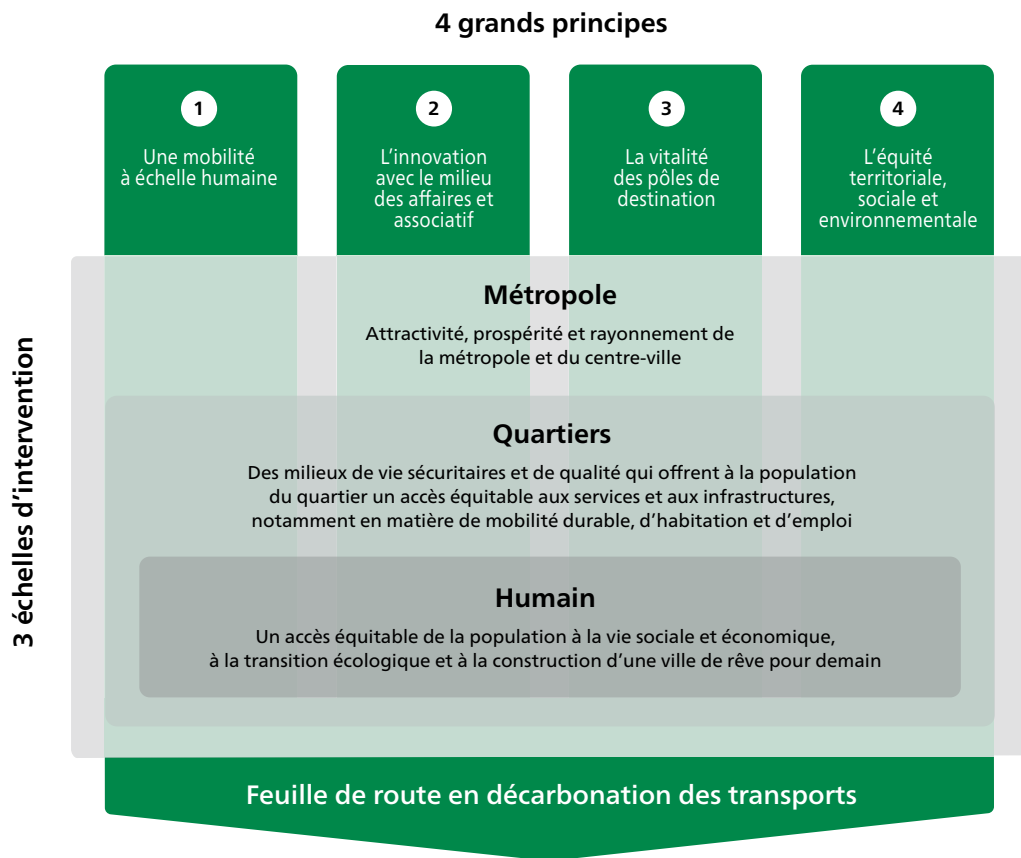
1. Une **réduction** progressive et constante de la consommation d'énergies fossiles;
2. Un **transfert** vers des énergies renouvelables et propres;
3. L'**amélioration** de l'efficacité énergétique des déplacements qui utilisent toujours des énergies fossiles;
4. La **compensation** des émissions de GES qui ne peuvent être éliminées en 2040.

Schéma conceptuel du processus de décarbonation des transports



Décarboner avec les valeurs montréalaises

La décarbonation des transports doit être effectuée en fonction des valeurs portées par la collectivité montréalaise. Ainsi, quatre grands principes et trois échelles d'intervention guident la mise en place des actions à déployer. Le tout s'aligne sur le plan stratégique Montréal 2030, le Plan climat 2020-2030 et le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM) en cours d'élaboration.



**De manière plus concrète,
la Ville dispose des trois outils suivants
pour agir de façon inclusive et équitable :**

Indice d'équité
des milieux
de vie

Analyse de vulnérabilité
aux aléas climatiques
et d'îlots de chaleur urbains
de l'agglomération
de Montréal

Analyse différenciée
selon les sexes
dans une perspective
intersectionnelle
(ADS+)

Des bénéfices tangibles dans tous les quartiers

Tout comme les documents de planification du territoire, la décarbonation des transports représente un avantage du projet d'une ville à échelle humaine. Elle permet de renforcer plusieurs bénéfices, dont :

- une meilleure santé respiratoire;
- une meilleure santé psychologique;
- une meilleure forme physique;
- une plus grande solidarité;
- des déplacements plus sécuritaires;
- une économie locale plus dynamique;
- des services, commerces, emplois et activités sociales plus accessibles;
- des ménages et entreprises libérés d'une charge financière importante;
- plus de nature et de biodiversité en ville;
- des déplacements plus faciles dans tous les quartiers;
- des infrastructures de transports qui coûtent moins cher à la Ville.

Une attention particulière doit être portée afin de cibler les quartiers de la métropole aux prises avec des enjeux de vulnérabilité socio-économique et d'inégalité d'accès aux opportunités et aux services de mobilité.



Ligne bleue du métro de Montréal

Des chantiers à court et à long terme

Montréal privilégie une démarche de décarbonation misant sur la sobriété énergétique et la réduction de la place accordée à l'automobile privée puisqu'elle permet de maximiser les bénéfices concernant la qualité de vie des Montréalaises et des Montréalais tout en répondant aux impératifs de l'urgence climatique.

Pour y arriver, la Ville de Montréal entend déployer plusieurs moyens rassemblés en trois chantiers :

1. Se déplacer moins souvent et moins longtemps;
2. Se déplacer autrement;
3. Se déplacer proprement.

Ces chantiers touchent autant l'aménagement du territoire et les modes de transport que le type d'énergie utilisée pour se déplacer. Il est à noter que certains moyens nécessitent des changements importants des façons de planifier l'aménagement du territoire ainsi que le système de transport. Il faut laisser le temps à cette réforme de générer les résultats souhaités.

La Ville de Montréal et ses partenaires agissent déjà dans de nombreux projets de mobilité en cours d'implantation, comme en font foi les exemples présentés ci-dessous. De tels projets auront un impact positif évident, mais ils demeurent insuffisants pour l'atteinte de l'objectif de carboneutralité. Les trois chantiers visent donc à orienter les actions en mobilité durable et à intensifier le déploiement de celles-ci pour donner un nouveau souffle à l'action climatique.

« Cette feuille de route agit comme un préambule au volet mobilité du PUM et elle trace les contours de la trajectoire à suivre. Elle rappelle que les enjeux climatiques actuels imposent une nouvelle façon de penser la mobilité durable. »

De plus, la Ville de Montréal poursuivra dans la prochaine année une modélisation de la décarbonation des transports. Cette modélisation permettra d'établir un plan d'action en mobilité durable qui suivra la publication du PUM.

CHANTIER A : Se déplacer moins souvent et moins longtemps

En facilitant les **déplacements de courte distance**



Le marché de quartier du métro Papineau — Ville-Marie

En **améliorant la connexion** des pôles de quartiers et des pôles d'emploi aux réseaux de mobilité active et collective



Station Sunnybrooke du REM — Pierrefonds-Roxboro

En promouvant **l'achat et la production locale** de biens



Piétonnisation de la rue Wellington — Verdun

CHANTIER B : Se déplacer autrement

En garantissant à chaque piétonne et piéton le droit de se déplacer rapidement et sans détour dans un **environnement sécuritaire et confortable**



Un environnement et des aménagements qui facilitent les déplacements piétonniers

En **rééquilibrant le partage de la rue** au bénéfice de la vie de quartier et de la mobilité active et collective



Carré Augier — Rosemont—La Petite-Patrie

En adaptant la rue à la **pratique du vélo**



Réseau express vélo (REV) Bellechasse — Rosemont—La Petite-Patrie

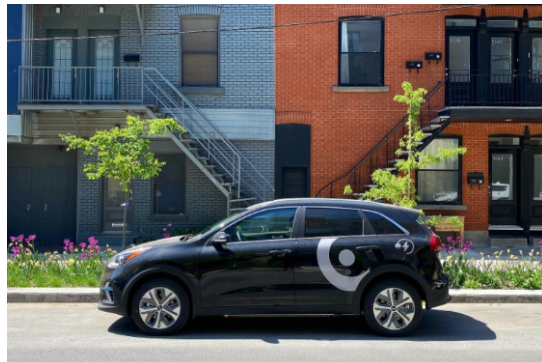
Suite de CHANTIER B

En améliorant l'attractivité du transport collectif



SRB Pie-IX

En favorisant un avenir partagé et électrique de l'automobile



Voiture électrique en autopartage

En transférant le déplacement des marchandises vers des modes plus sobres en carbone



Livraison de colis en micromobilité

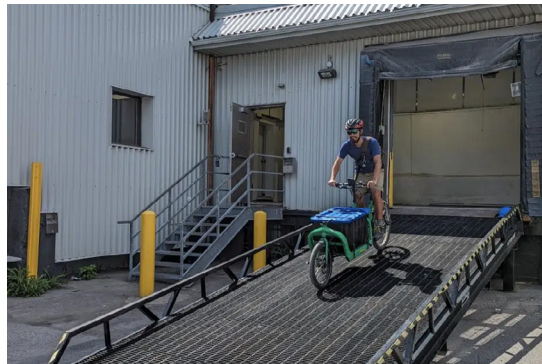
CHANTIER C : Se déplacer proprement

En encourageant l'électrification
des transports



Bornes de recharge publiques sur des stationnements municipaux — Saint-Laurent

En impliquant les partenaires clés
pour **améliorer l'efficacité énergétique**
du déplacement des marchandises



Une infrastructure physique du projet Colibri pour faciliter la logistique durable des premiers et derniers kilomètres — Rosemont- La Petite-Patrie



Appels à l'action : Ensemble, renversons la vapeur !

Plusieurs politiques et plans stratégiques en mobilité durable qui sont portés par la Ville de Montréal et les partenaires publics et parapublics de la région métropolitaine contribuent à la décarbonation des transports, dont :

- le Plan Climat 2030;
- la Vision Zéro 2022-2024;
- la Stratégie d'électrification des transports 2021-2023;
- la Vision vélo 2023-2027;
- le Plan stratégique organisationnel 2030 de l'Agence de mobilité durable;
- le Plan stratégique organisationnel 2025 de la Société de transport de Montréal (STM);
- le Plan stratégique de développement du transport collectif 2035 de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM);
- la norme véhicules zéro émission du gouvernement du Québec;
- la Politique de mobilité durable 2030 du ministère des Transports du Québec;
- le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Ensemble, ces politiques publiques permettent de développer une offre de services de mobilité favorisant un transfert modal essentiel pour décarboner les transports. Elles permettent également de transformer le territoire afin de réduire les distances de déplacement et ainsi diminuer l'utilisation de la voiture automobile ou même le besoin de posséder une automobile. Du même coup, des mesures environnementales peuvent être mises en place afin de rendre le système de transport résilient face aux changements climatiques et de redonner une place à la nature dans l'espace public.

Malgré toutes ces politiques publiques, les tendances actuelles illustrent que la cible de la carboneutralité des transports d'ici 2040 demande d'accélérer la cadence de ces transformations de façon considérable. Or, la Ville de Montréal dispose de pouvoirs limités pour agir sur tous les aspects d'une mobilité décarbonée. Plusieurs acteurs des sphères publique, privée et sociétale se partagent la responsabilité de réglementer, de planifier, de financer et d'exploiter les réseaux et les actifs du transport des personnes et des marchandises. En ce sens, la présente feuille de route constitue aussi un appel à la mobilisation de l'ensemble des partenaires et des membres de la collectivité montréalaise afin d'agir en fonction de ce nouvel objectif.

Cet élan collectif doit tenir compte de plusieurs visées, dont une vision partagée de la mobilité décarbonée, une efficacité dans les investissements, une portée élargie des déplacements pour toute la Communauté métropolitaine de Montréal et une cohérence dans les actions publiques, que ce soit pour la mobilité, l'environnement ou la société.



Accompagner la collectivité dans la transition

La décarbonation des transports doit s'opérer en collaboration avec toute la collectivité, que ce soit avec les citoyennes et citoyens ou les entreprises. La Ville de Montréal agira donc avec précision et efficacité sur les déterminants et les motivations individuelles de la mobilité quotidienne pour mettre en place des réponses adaptées aux besoins spécifiques de chacune et chacun. Cela implique entre autres de :

- placer la population montréalaise au cœur des décisions entourant la décarbonation de la mobilité, particulièrement dans les quartiers. Par exemple, Transition en Commun propose d'établir une alliance entre la Ville de Montréal, les citoyennes et citoyens et des acteurs de la société civile autour d'une démarche de coconstruction;
- déployer diverses stratégies d'accompagnement des changements de comportements afin d'aider les segments de population ciblés à s'approprier les nouvelles offres de mobilité. À titre d'exemple, divers organismes sur le territoire montréalais, comme MOBA/Mobilité alternative, le centre de gestion des déplacements de l'EST de Montréal et Lanaudière ainsi que Voyagez Futé offrent aux entreprises d'effectuer des plans de gestion des déplacements;
- miser sur le déploiement de campagnes de sensibilisation et d'information afin de faire connaître davantage les bénéfices sociaux, économiques et environnementaux attendus des changements requis pour notre système de transport;
- offrir des incitatifs et avantages afin de permettre à davantage de ménages montréalais de vivre et de s'épanouir en possédant moins de véhicules privés et accompagner les citoyennes et citoyens dans leur démarche de démotorisation volontaire;
- diversifier et maximiser l'utilisation, par la Ville de Montréal et par les partenaires locaux de la mobilité, des aides gouvernementales qui soutiennent les activités de sensibilisation à la mobilité durable. Par exemple, le programme MobilisActions du ministère des Transports et de la Mobilité durable vise à accorder une aide financière à des partenaires pour l'organisation d'activités de communication et de sensibilisation favorisant un changement de culture et de comportement chez les citoyennes et citoyens ainsi que les entreprises, pour qu'ils privilégient le bon mode de déplacement au bon endroit et au bon moment.

Ces leviers visent à maximiser les chances de réussite de la démarche en permettant aux citoyennes et citoyens de s'approprier les offres de mobilité décarbonée, dont les nouvelles infrastructures comme le REV et le prolongement de la ligne bleue. Ils permettent aussi un partage de connaissances entre les acteurs, que ce soit sur les ressources à mobiliser ou sur des solutions innovantes à mettre en place dans les quartiers.

Passer à l'action, dès maintenant

Amorcer le déploiement de la première ZFE montréalaise

Une zone à faibles émissions (ZFE) est une zone délimitée où l'on intensifie les interventions visant à améliorer la qualité de vie par l'accélération d'un transfert modal vers des déplacements qui émettent peu de GES ou n'émettent pas. Cette approche met de l'avant la priorité piétonne par diverses mesures, dont le réaménagement de l'espace public, l'offre bonifiée de transport en commun et la réduction de la place aux véhicules polluants. Ce dernier point représente autant un caractère distinct de la démarche par rapport à d'autres démarches en mobilité durable qu'un défi inédit pour ce qui est de son application.

À l'instar de nombreuses villes dans le monde qui ont piétonnisé une partie de leur centre historique, la Ville de Montréal souhaite améliorer l'expérience et la sécurité des piétons dans le Vieux-Montréal, et renforcer son attractivité touristique. Elle compte ainsi piétonniser un premier quadrilatère de ce quartier historique dès 2024. Puisque l'acceptabilité sociale et l'adhésion des partenaires du quartier est essentielle pour sa mise en place, cette dernière travaillera en étroite collaboration avec les parties prenantes locales pour la planification et le déploiement de cette initiative, en plus d'accompagner les commerçants, restaurateurs, résidents et autres acteurs locaux.



Place des Montréalaises, porte d'entrée du Vieux-Montréal et de la future ZFE — Ville-Marie

Implanter un axe de mobilité durable sur Henri-Bourassa

Une offre de transport collectif adéquate est essentielle pour permettre un transfert modal du voiturage en solo vers d'autres modes de déplacement. En plus de projets structurants déjà annoncés pour la région montréalaise, comme le prolongement de la ligne bleue et la mise en service du REM Rive-Sud et de la branche ouest, d'autres mesures en transport en commun peuvent être mises en place avec le réseau de bus de la STM. Montréal s'engage en ce sens à mettre en place avec la STM un axe de mobilité durable sur le boulevard Henri-Bourassa. Cet axe innovera puisqu'il intégrera à la fois une voie du REV et des voies réservées de bus. Un premier tronçon sera réalisé dès 2023 dans l'arrondissement Saint-Laurent et un deuxième sera implanté en 2024 dans Ahuntsic-Cartierville.



Esquisse de l'axe de mobilité durable — Saint-Laurent

Élaborer la première Stratégie montréalaise de logistique urbaine et décarbonée

La mobilité des biens en milieu urbain se transforme radicalement et se fait sur la prémisse d'une utilisation intensive d'hydrocarbures. L'augmentation de cette activité s'accompagne d'une part d'une croissance des embouteillages, de la pollution sonore et atmosphérique, des collisions routières ainsi que de l'insécurité pour les piétonnes et les piétons ainsi que les cyclistes, et d'autre part d'une réduction de la performance économique de la métropole. Pour réduire ces impacts négatifs tout en soutenant la vitalité économique de la métropole, Montréal annonce le début des travaux d'élaboration de sa première stratégie de logistique urbaine. Une table de travail avec les partenaires de la logistique urbaine sera également mise en place afin d'arrimer la vision et les actions de la Ville avec le milieu des affaires.



Casiers pour dépôt et cueillette de colis sur la rue Wellington — Le Sud-Ouest

Crédits photos

Couverture : Mathieu Sparks

7 : STM

9-1 : Marchés publics de Montréal

9-2 : REM

11-1 : Julien Perron-Gagné

11-2 : Communauto

11-3 : Purolator

12-2 : CoopCarbone

16-2 : Société de développement commercial Wellington

Montréal 

Montréal.ca