

QUELLE MOBILITÉ DURABLE EN DEHORS DES CENTRES URBAINS ?

*DISCUSSION AUTOUR DES DÉFIS D'UNE MOBILITÉ PLUS
DURABLE DANS LES BANLIEUES ET VILLES MOYENNES*

Sébastien Lord, Professeur agrégé
École d'urbanisme et d'architecture de paysage
Université de Montréal

Colloque mobilité durable – 19.02.2020
Association québécoise des transports

MOBILITÉ, MOBILITÉ DURABLE ET... ÉQUITÉ EN MATIÈRE DE MOBILITÉS ?

La mobilité durable réfère à certaines perspectives du développement durable, en outre elle met en jeu l'adaptabilité des personnes.

Plus durable... elle devrait être aussi **une mobilité qui...**

1. Permet aux personnes de réaliser leurs activités avec un accès équitable selon leurs conditions et capacités.
2. Possède un coût juste et qui offre une variété de choix de moyens de déplacement répondants aux intérêts et aux préférences des personnes.
3. S'intègre aux milieux de vie et qui peut s'adapter à l'évolution des modes de vie des ménages.

LA MOBILITÉ... UN DÉTERMINANT MAJEUR D'INÉGALITÉS

La mobilité renvoie à la question des **capacités motiles** ou d'un **capital spatial**... elle met en lumière les inégalités sociales et spatiales en place.

- Accessibilités
- Capacités
- Projets



MOBILITÉ DURABLE ET AMÉNAGEMENT

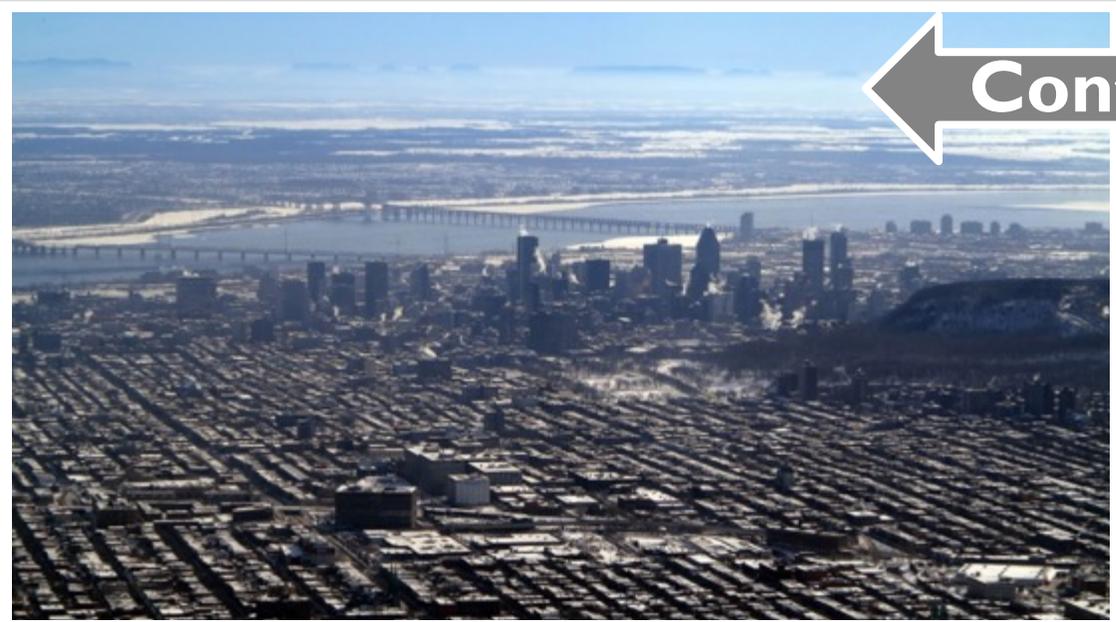
- Les transports durables concernent la fluidité et la gestion d'une offre alternative aux déplacements automobiles – dépendance automobile.
- D'un côté, l'aménagement et l'urbanisme contribuent à réduire la place de l'automobile « en ville » – **et c'est plus facile en zones métropolitaines ou centrales.**
- D'un autre côté, la diversification et l'optimisation de l'efficacité des options de transport sont des mesures stratégiques complémentaires.

MOBILITÉ DURABLE ET AMÉNAGEMENT

- De manière fondamentale, c'est la possibilité de **réduire les besoins de se déplacer** (distance et temps) et l'importance d'**augmenter les occasions de bouger** qui ressortent comme priorités.
- Une vision intégrée, passant par l'aménagement et l'urbanisme, n'est pas aisée... ***difficile pour les urbanistes de modifier les modes de vie !***
 - Fournir des options pour ne plus avoir à choisir par défaut la voiture...
 - Créer des opportunités pour passer d'automobiliste à d'autres modes...
 - Améliorer les conditions de mobilité, notamment les transitions multimodales...
 - Etc...

QUELLES OPTIONS DURABLES POUR QUELS TYPES D'ENVIRONNEMENTS ?

- Dépasser l'opposition ville / banlieue pour le développement de solutions...

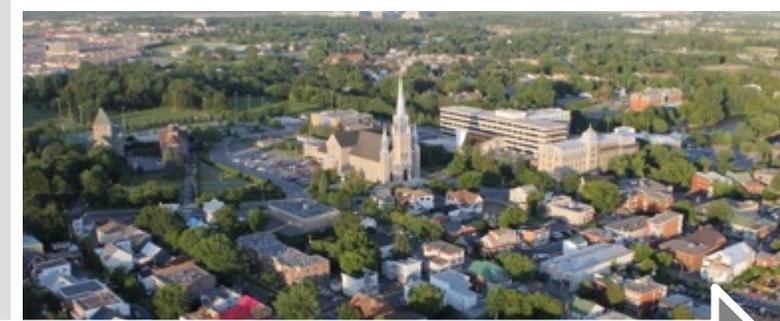


← Continuum urbain →



QUELLES OPTIONS DURABLES POUR QUELS TYPES D'ENVIRONNEMENTS ?

- Dépasser l'opposition ville / banlieue pour le développement de solutions...



Continuum urbain ?

<https://urbabillard.wordpress.com/2015/02/14/montreal-vue-du-ciel-10-photos-aeriennes-de-la-ville-dans-son-manteau-blanc/olivier-vancayzele-on-flickr/>

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1173785/montreal-banlieue-habitation-etude-schl>

<https://monjolie.com/budget-de-joliette-reduction-des-depenses-et-legere-hausse-de-taxes/>

Territoires non-métropolitains

1. Secteur rural



2. Secteur mixte en zone rurale



3. Cœurs de villages



4. Secteur en transformation et de villégiature



Territoires métropolitains

5. Secteur pavillonnaire



6. Secteur mixte avec appartements anciens



7. Secteur mixte avec copropriétés



8. Secteur de tours d'habitation



Secteur attractif

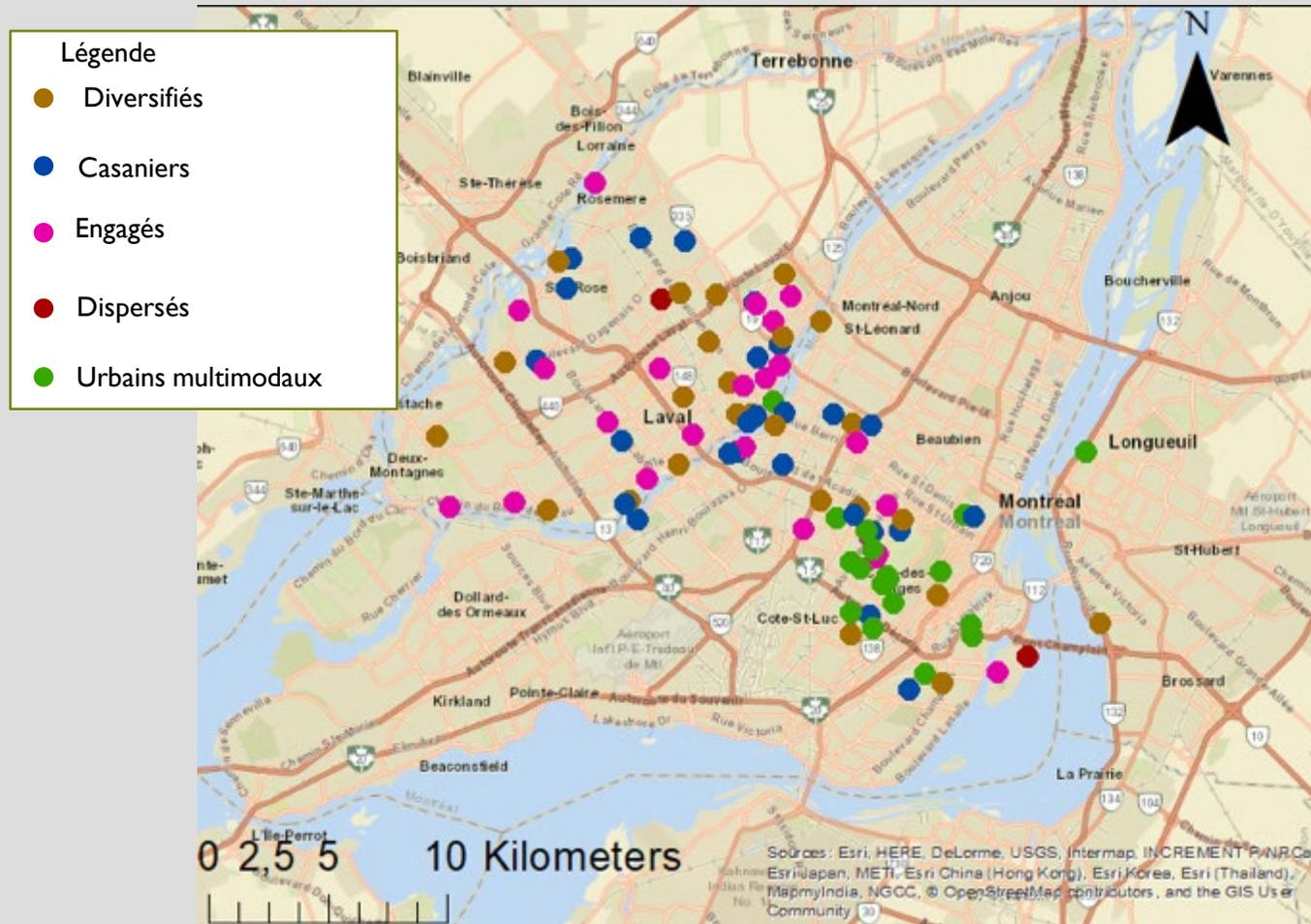
MOBILITÉ DURABLE ET MODES DE VIE ?

Une approche avec...

- Un concept qui réfère aux pratiques (ou groupes de pratiques) réalisées par un individu unique.
- Des pratiques qui peuvent être regroupées indépendamment de leurs orientations et de leurs finalités, l'individu leur donne un sens qui lui est propre (Juan, 1991).
- Des séquences, des routinisations qui permettent la structuration de la vie quotidienne (Bourdin, 2005).



EXEMPLE DE MODES DE VIE D'UN GROUPE D'AÎNÉS DANS LE GRAND MONTRÉAL (DESPRÉS, 2020)



DIMENSIONS DES MODES DE VIE DANS LE GRAND MONTRÉAL

(DESPRÉS, 2020)

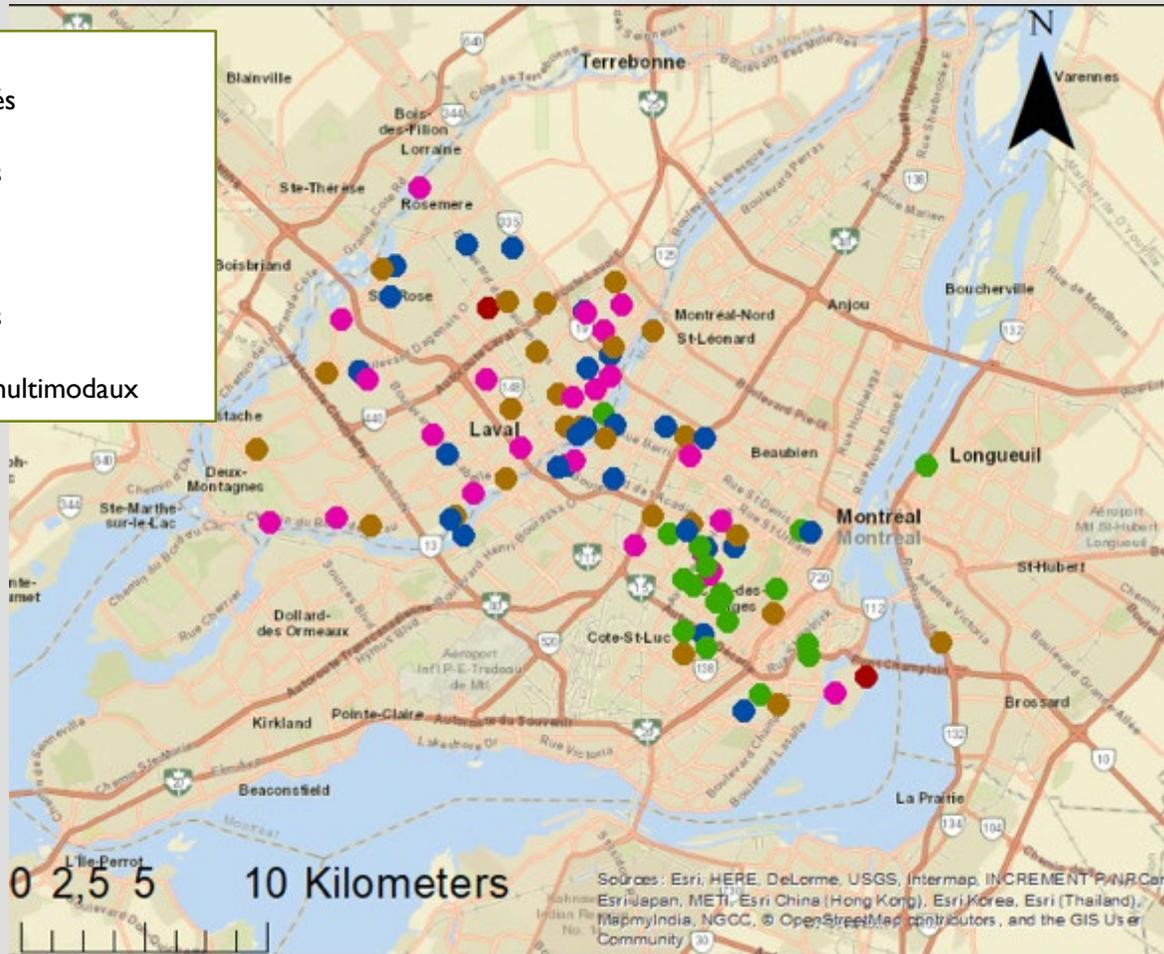
<p>Diversifiés (n=45)</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Déplacement diversifiés et fréquents • <u>Usage soutenu de la voiture</u>
<p>Casaniers (n=12)</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Déplacement limités, surtout pour l'épicerie • <u>Usage soutenu de la voiture</u>
<p>Engagés (n=41)</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Activités très dispersées sur le territoire, voire même au-delà de l'agglomération • <u>Usage soutenu de la voiture</u>
<p>Dispersés (n=36)</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Implication active dans la vie associative ou travail • <u>Usage soutenu de la voiture</u>
<p>Urbains multimodaux (n=28)</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Déplacement diversifiés et fréquents • Usage soutenu du transport collectif (et peu de la voiture)

COMPARAISON DE GROUPES D'AÎNÉS À MONTRÉAL ET AU LUXEMBOURG

(LORD, DESPRÉS, GERBER, KESTENS, 2020)

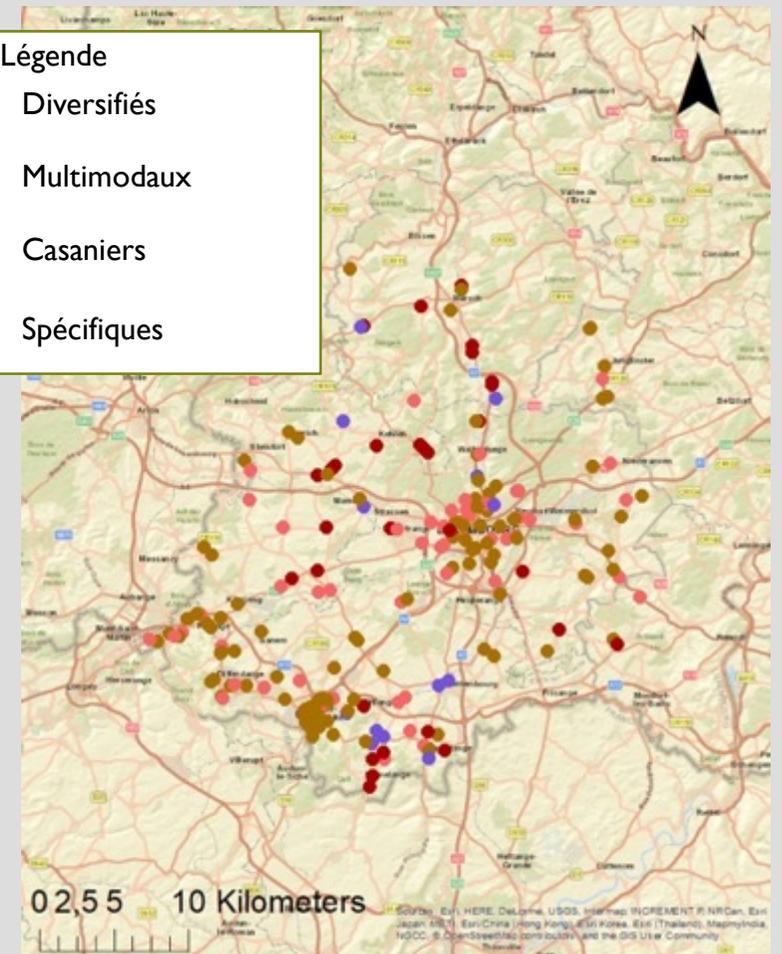
Légende

- Diversifiés
- Casaniers
- Engagés
- Dispersés
- Urbains multimodaux



Légende

- Diversifiés
- Multimodaux
- Casaniers
- Spécifiques



DIMENSIONS DES MODES DE VIE

(LORD, DESPRÉS, GERBER, KESTENS, 2020)

MONTRÉAL

1. Diversité d'activités (17%)
2. Auto-mobilité (12,5%)
3. Dispersion des activités (11%)
4. Sociabilité (8,8%)
5. Engagement social (8,3%)
6. Magasinage (7,1%)
7. Polarisation des activités (6,7%)

LUXEMBOURG

1. Accompagnement (19%)
2. Actif vs casanier (13,4%)
3. Spécialisation des activités (8,8%)
4. Sociabilité (7,6%)
5. Auto-mobilité (7,0%)
6. Engagement social (6,7%)
7. Polarisation des activités (6,4%)

DES MODES DE VIE TRÈS COMPARABLES

(LORD, DESPRÉS, GERBER, KESTENS, 2020)

Montréal

1. Diversifiés (n=63)	++ Diversité d'activités -- Engagement social
2. Casaniers (n=36)	-- Diversité d'activités
3. Engagés (n=32)	++ Engagement public -- Sociabilité et magasinage - Dispersion des activités
4. Dispersés (n=28)	++ Dispersion des activités
5. Urbains multimodaux (n=18)	-- Auto-mobilité

Luxembourg

1. Diversifiés (n=128)	++ Diversité d'activités
2. Multimodaux (n=54)	-- Auto-mobilité
3. Casaniers (n=14)	-- Diversité d'activités + Accompagnement
4. Spécialisés (n=34)	+ Spécialisation de activités

DES MODES DE VIE TRÈS COMPARABLES

(LORD, DESPRÉS, GERBER, KESTENS, 2020)

Montréal	
1. Diversifiés (n=63)	++ Diversité d'activités -- Engagement social
2. Casaniers (n=36)	-- Diversité d'activités
3. Engagés (n=32)	++ Engagement public -- Sociabilité et magasinage - Dispersion des activités
4. Dispersés (n=28)	++ Dispersion des activités
5. Urbains multimodaux (n=18)	-- Auto-mobilité

Luxembourg	
1. Diversifiés (n=128)	++ Diversité d'activités
2. Multimodaux (n=54)	-- Auto-mobilité
3. Casaniers (n=14)	-- Diversité d'activités + Accompagnement
4. Spécialisés (n=34)	+ Spécialisation de activités

DES MODES DE VIE TRÈS COMPARABLES

(LORD, DESPRÉS, GERBER, KESTENS, 2020)

Montréal

1. Diversifiés (n=63)	++ Diversité d'activités -- Engagement social
2. Casaniers (n=36)	-- Diversité d'activités
3. Engagés (n=32)	++ Engagement public -- Sociabilité et magasinage - Dispersion des activités
4. Dispersés (n=28)	++ Dispersion des activités
5. Urbains multimodaux (n=18)	-- Auto-mobilité

Luxembourg

1. Diversifiés (n=128)	++ Diversité d'activités
2. Multimodaux (n=54)	-- Auto-mobilité
3. Casaniers (n=14)	-- Diversité d'activités + Accompagnement
4. Spécialisés (n=34)	+ Spécialisation de activités

DES MODES DE VIE TRÈS COMPARABLES

(LORD, DESPRÉS, GERBER, KESTENS, 2020)

Montréal	
1. Diversifiés (n=63)	++ Diversité d'activités -- Engagement social
2. Casaniers (n=36)	-- Diversité d'activités
3. Engagés (n=32)	++ Engagement public -- Sociabilité et magasinage - Dispersion des activités
4. Dispersés (n=28)	++ Dispersion des activités
5. Urbains multimodaux (n=18)	-- Auto-mobilité

Luxembourg	
1. Diversifiés (n=128)	++ Diversité d'activités
2. Multimodaux (n=54)	-- Auto-mobilité
3. Casaniers (n=14)	-- Diversité d'activités + Accompagnement
4. Spécialisés (n=34)	+ Spécialisation de activités

SIGNIFICATIONS DE LA DÉPENDANCE À LA VOITURE À MONTRÉAL ET AU LUXEMBOURG

(LORD, DESPRÉS, GERBER, KESTENS, 2020)

Diversifiés	Casaniers	Engagés	Dispersés / Spécialisés	Urbains multimodaux
<p>L'espace d'action est métropolitain (un territoire automobile)</p> <p>L'automobile est un réflexe.</p> <p>La voiture est à la base de la vie sociale.</p>	<p>La voiture est une béquille (seul) ou chaise-roulante (accompagnement).</p> <p>L'usage du temps est lié à des activités fonctionnelles.</p> <p>La voiture réduit l'effort.</p> <p>L'auto-mobilité possède une signification ambiguë (pour certains).</p>	<p>La voiture est un outil pour étendre ses activités dans d'autres quartiers et réseaux.</p> <p>La voiture permet de support des activités organisées comme des pour des actifs.</p> <p>La voiture est associées aux principales dimensions de la vie sociale.</p>	<p>La voiture est l'un des outils pour maintenir des espaces d'action multiples</p> <p>L'auto-mobilité est une préférence.</p> <p>La voiture est une condition de confort.</p>	<p>La voiture est un complément utile, qui supporte même la multimodalité.</p> <p>L'usage du temps est facilité par la proximité des gares / stations.</p> <p>Conduire dans les territoires denses est une activité stressante.</p>

LES MOYENS DE TRANSPORT / LIEUX D'ACTIVITÉS SONT-ILS ACCESSIBLES ?

- De l'importance du design urbain, de la localisation et des possibilités urbaines réelles...



https://chpn.net/wp-content/uploads/2010/09/IMG_20100922_084226.jpg

<https://www.walesonline.co.uk/business/business-news/cardiff-shopping-centre-sold-60m-6731466>

http://pedbikesafe.org/PEDSAFE/cm_images/sidwall.jpg

LES OPTIONS DE DÉPLACEMENT SONT-ELLES APPROPRIABLES ?

- De l'importance de la compréhension de modes de vie de plus en plus variés...



<https://www.openaccessgovernment.org/reducing-inequalities-in-smart-mobility/73408/>

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1156925/application-mobile-stm-transit-chrono-probleme-autobus-temps-reel>

<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/562795/l-auto-solo-continuent-de-polluer-l-avenir-du-quebec>

LES MOBILITÉS SONT-ELLES DURABLES SELON LES CYCLES DE LA VIE ?

- De l'importance d'une adaptation du transport à des moments-clés de la vie...



<https://journalmetro.com/actualites/montreal/429951/acces-refuse-a-une-poussette-double-dans-un-autobus-de-la-stm/>

<http://collectivitesviabiles.org/etudes-de-cas/milieux-de-vie-adaptes-aux-aines-projets-inspirants.aspx>

<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/493811/aines-et-mobilite-l-age-d-or-des-banlieues>

QUELLES SOLUTIONS POUR QUELS MILIEUX URBAINS ?

Différentes perspectives peuvent être développées... de la ville dense à celle plus étalée et dispersée.

1. Actions sur l'**offre en transport**
2. Actions sur l'**aménagement des milieux de vie**
3. *Prise en compte de la **mobilité et des modes de vie***

I. CONSIDÉRER (INÉVITABLEMENT) LA VOITURE DE MANIÈRE COMPLÉMENTAIRE AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT

1. Intégrer des « solutions de partage » directement dans le **développement urbain et immobilier**.
2. Miser sur le développement de « principes novateurs » de **covoiturage**, prenant compte certaines dimensions des modes de vie (employeurs, pôles d'activités (consommation, loisirs, etc.), nœuds de transport, etc.).
3. Développer des espaces facilitant les points de **contacts multimodaux** (stationnements, gares, zones d'attente, etc.).
4. Intégrer les zones de mobilités piétonnes, les nœuds multimodaux ou les hubs de taxis dans une vision du **premier / dernier km** et des stationnements.



The image shows a screenshot of a website blog post. The main title is "Autopartage immobilier : une mobilité partagée au service des habitants" by Laura Dreyer. The article discusses the challenges of parking in residential construction and how shared mobility can be a solution. It mentions a study from November 2017 by the French research firm Audiar, which found 16 shared mobility initiatives in France and 1 in Switzerland. The article also notes that in China, there is an automatic distribution of electric vehicles.

Blog

Recevoir la newsletter

Rechercher

Voir aussi :

À la recherche de normes de sécurité pour les voitures connectées

En Chine, un distributeur automatique de voitures électriques !

Mobilité : la semaine en actes !

Mobility Tech Green

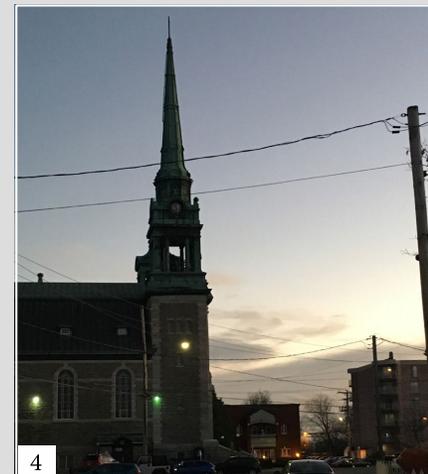
Pourquoi opter pour l'autopartage immobilier ?

2. REPLACER LES RÉSEAUX DE TRANSPORT COMME DES SOLUTIONS COORDONNÉES DE MOBILITÉ

- Miser sur les « **effets réseaux** » et les « **effets structurants** » possibles selon les territoires, les acteurs et l'offre disponible (parcours doubles, véhicules vides, connexions, segmentation des clientèles, etc.).
- Développer la notion de « **transport à la demande** » sur des temps, des territoires et des destinations basées sur les modes de vie de différents profils de populations.
- Intégrer des **hubs de marchabilité** structurés selon des parcours aménagés avec une signalétique claire et facilement identifiable.
- **Miser sur l'existant**, concentrer et structurer des aménagements et le design urbain dans une perspective multimodale.



Observatoire de la mobilité durable, UdeM (Loiselle, Larbi-Messaoud, Lord, Negron-Poblete 2017)



3. VISER L'INNOVATION DE SERVICES DE MOBILITÉ PLUTÔT QUE CELLE DES OPTIONS DE TRANSPORT

- Établir une **meilleure lisibilité** des services, des tarifs, des annonces et de l'offre en temps réel.
- Simplifier ou revoir complètement le **système d'abonnement** selon les **profils d'utilisateurs** en fonction de **produits ou des services cibles** (ex. abonnements multimédia, restauration, télécommunication, etc.).
- Implanter des **navettes** vers les centres, les pôles d'activités, les zones de commerces... mais aussi les **espaces verts / équipements publics significatifs**.
- Anticiper les innovations et potentiels amenés par les **véhicules autonomes**, notamment les bus ou les véhicules collectifs.



<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1117470/candiac-autobus-electrique-autonome-navya-keolis>

MERCI !

sebastien.lord@umontreal.ca

obsmobilitedurable.umontreal.ca

observatoire-ivanhoe-cambridge.umontreal.ca