

SOMMAIRE

L'aménagement et l'écomobilité



Novembre 2011

La hausse des émissions de gaz à effet de serre induites par le transport, la consommation incessante de ressources non renouvelables comme le pétrole et le territoire, l'accroissement des problèmes de santé publique ou la difficulté croissante d'accéder à certains pôles d'emplois et de services avec un moyen de transport autre que la voiture sont parmi les phénomènes invitant nos collectivités à modifier l'aménagement de leur territoire et leur conception des transports.

Faisant face à ces modèles d'urbanisation fondés sur des transports individuels motorisés difficilement soutenables dans le cadre d'un développement durable, le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire a élaboré le guide de bonnes pratiques *L'aménagement et l'écomobilité*. L'objectif de ce guide est de présenter des stratégies pour aménager des environnements bâtis favorables à l'écomobilité. Il examine également la contribution des outils d'urbanisme dont disposent les municipalités pour favoriser l'écomobilité. Le présent document en constitue un sommaire.

L'écomobilité

L'Office québécois de la langue française définit le terme « écomobilité » ainsi : « Étude et mise en œuvre des mesures physiques ou incitatives destinées à satisfaire les besoins de libre déplacement entre les membres d'une société, à garantir l'accès de tous les citoyens aux lieux publics et aux équipements de transport collectif, en regard des choix et des pratiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire, dans une perspective de développement durable ».

Un environnement bâti favorable à l'écomobilité

Un « environnement bâti favorable à l'écomobilité » se dit d'un milieu qui permet l'utilisation de différents modes de déplacement, laissant ainsi à la collectivité le choix de la marche, du vélo, du transport collectif ou de la voiture. L'objectif d'aménager un tel environnement est de permettre un changement de comportement dans les habitudes de déplacement.



Flickr usager -AX- Axel Drainville



Denis Chabot, Le monde en images, CCDMD



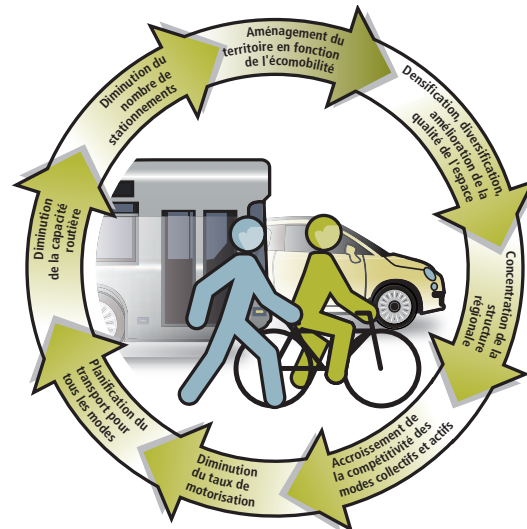
N. Fontaine

Les avantages pour les municipalités d'un environnement favorable à l'écomobilité

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- L'amélioration de la santé;
- L'accroissement de la sécurité;
- L'amélioration de la qualité de l'environnement;
- Une meilleure gestion de l'espace urbanisé;
- La diminution de la consommation d'énergie;
- La réduction de la congestion routière;
- L'atteinte d'une meilleure équité sociale;
- La contribution au développement et à la requalification;
- L'accroissement de la compétitivité.

Le cycle de l'écomobilité

De façon générale, l'aménagement actuel du territoire accroît la dépendance à l'automobile. L'application de stratégies visant à aménager des environnements bâtis favorables à tous les modes permet quant à elle d'enclencher le cycle de l'écomobilité.



Six stratégies pour un environnement bâti favorable à l'écomobilité

Le milieu municipal détient des compétences en matière d'aménagement du territoire et de transport local. De plus, il est le premier responsable du transport collectif et il tient un rôle majeur en matière de sécurité routière. Il peut ainsi développer différentes stratégies d'aménagement pour des environnements bâtis favorables à l'écomobilité.

1. Aménager la ville des courtes distances

Pour que nos milieux de vie favorisent une écomobilité, leur forme et leurs caractéristiques doivent contribuer à créer une « ville des courtes distances » qui accueille différentes activités, qui supporte une certaine densité et qui est conviviale. Cette stratégie aborde d'abord les principes qui permettent d'aménager un environnement bâti favorable à l'écomobilité :

- Soutenir un niveau de densité de moyen à élevé, cette mesure variant en fonction des milieux ruraux ou urbains;
- Promouvoir des cadres de vie compacts;
- Faciliter la diversité des usages au sein des milieux de vie;
- Créer des milieux de vie perméables qui facilitent les déplacements non motorisés;
- Aménager des rues conviviales, à l'échelle humaine;
- Aménager un espace urbain de qualité qui participe à l'identité du lieu et qui est favorable aux piétons et aux cyclistes;
- Privilégier une structure régionale concentrée de manière à limiter les déplacements;
- Favoriser un développement continu.



N. Fontaine



Flickr usager calmar

Cette stratégie aborde ensuite la consolidation des milieux existants et différents concepts qui émergent en Amérique du Nord pour aménager de nouveaux quartiers (p. ex., nouvel urbanisme, modèle axé sur un pôle de transport en commun).

»»» L'aménagement d'une gare de train de banlieue a permis à la Ville de Sainte-Thérèse de requalifier le quartier environnant, en augmentant les densités permises, en reconfigurant le service de transport en commun et en aménageant un parc de stationnement incitatif. De nombreux immeubles à logement ont été construits.

2. Soutenir les déplacements actifs utilitaires

L'écomobilité sera facilitée si l'on fournit à nos collectivités des infrastructures qui supportent la marche et le vélo utilisés pour des motifs comme le travail ou les courses, et non seulement pour les loisirs. Cette stratégie vise à :

- Accroître le potentiel cyclable et le potentiel piétonnier;
- Aménager des voies de déplacement actif (p. ex., voies piétonnes, boulevard cyclable);
- Promouvoir le cheminement actif vers l'école;
- Fournir des équipements connexes qui supportent les déplacements à vélo.

»»» La Ville de Montréal étend son réseau cyclable en aménageant notamment de nombreuses pistes cyclables utilitaires, reliant des pôles d'emploi et de services à des quartiers résidentiels. L'installation de supports à vélo et la mise en place d'un service de vélopartage, le Bixi, complètent cette offre.

3. Réduire la place accordée à l'automobile

L'espace important occupé par l'automobile dans les milieux urbanisés peut être diminué afin d'en redonner aux piétons et aux vélos, ainsi qu'aux autres usages. Les répercussions négatives de la circulation automobile peuvent également être amoindries. Cette stratégie cible :

- Un nouveau partage de la rue;
- L'apaisement de la circulation;
- La réduction de l'offre de stationnement.

»»» La Ville de Saguenay a mené un projet de revitalisation du centre-ville de Kénogami. Elle a notamment réaménagé les rues afin de diminuer leur largeur, réduit le stationnement de 445 à 364 cases et élargi les trottoirs. Elle veut ainsi diminuer la circulation de transit dans le centre-ville et favoriser les déplacements actifs.



N. Fontaine



Flickr usager Gigantic Robot



N. Fontaine



Promotion Saguenay



Flickr usager Complete Streets

4. Soutenir le transport collectif

L'efficacité du transport collectif sera accrue si l'aménagement du territoire permet l'augmentation du nombre de passagers et de destinations desservies. De plus, l'intermodalité peut être favorisée afin d'élargir les options de déplacement. Différentes formes de transport collectif peuvent être envisagées. Cette stratégie aborde : l'intermodalité, le transport en commun, le taxi collectif, les taxis privés, le covoiturage, l'autopartage, et le transport collectif lors d'événements spéciaux.

»»» La Ville de Gatineau et la Société de transport de l'Outaouais aménagent un système rapide par bus appelé « Rapibus ». Empruntant l'emprise d'une voie ferrée, ce service à haute fréquence desservira plusieurs stations en empruntant des voies exclusives.



MRC des Etchemins

5. Repenser la mobilité en milieu rural

Plusieurs des stratégies précédentes peuvent être adaptées au milieu rural. Des stratégies particulières s'y ajoutent comme l'aménagement de noyaux plus denses, le maintien des services, le réaménagement des traversées d'agglomération et l'organisation du transport collectif en milieu rural.

»»» Le Réseau de transport collectif de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine (RÉGIM) offre un service de transport collectif par minibus dans six secteurs différents, selon des horaires fixes et sur demande.

6. Répondre aux besoins de tous

Certaines clientèles ont des besoins particuliers qui nécessitent une approche adaptée : les enfants et les adolescents, les jeunes adultes, les aînés et les personnes handicapées. Des aménagements peuvent être mis en place pour répondre à leurs besoins particuliers.

»»» La Ville de Sainte-Julie a instauré le programme En toute confiance vers l'école, visant à sécuriser les abords des écoles primaires et à promouvoir la marche chez les écoliers. Un marquage au sol délimite la zone scolaire et des gendarmes actifs en indiquent l'entrée.



Flickr usager Braille Institute

La boîte à outils

Les municipalités peuvent déployer ces différentes stratégies en utilisant des outils de planification, de réglementation, de promotion de même que des dispositions fiscales et financières, lesquels sont répertoriés dans la section La boîte à outils.

Le guide *L'aménagement et l'écomobilité* fait partie de la collection de guides de bonnes pratiques « La planification territoriale et le développement durable ». Cette collection est disponible dans la section Grands dossiers / Développement durable du site www.mamrot.gouv.qc.ca.



100%



Référence :

BOUCHER, Isabelle et Nicolas FONTAINE (2011). *L'aménagement et l'écomobilité, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale et développement durable », 232 p.