

## Faire de la transition socio-écologique l'assise du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050

Avis du CRE-Montréal – 3 octobre 2024

# Protection de la nature

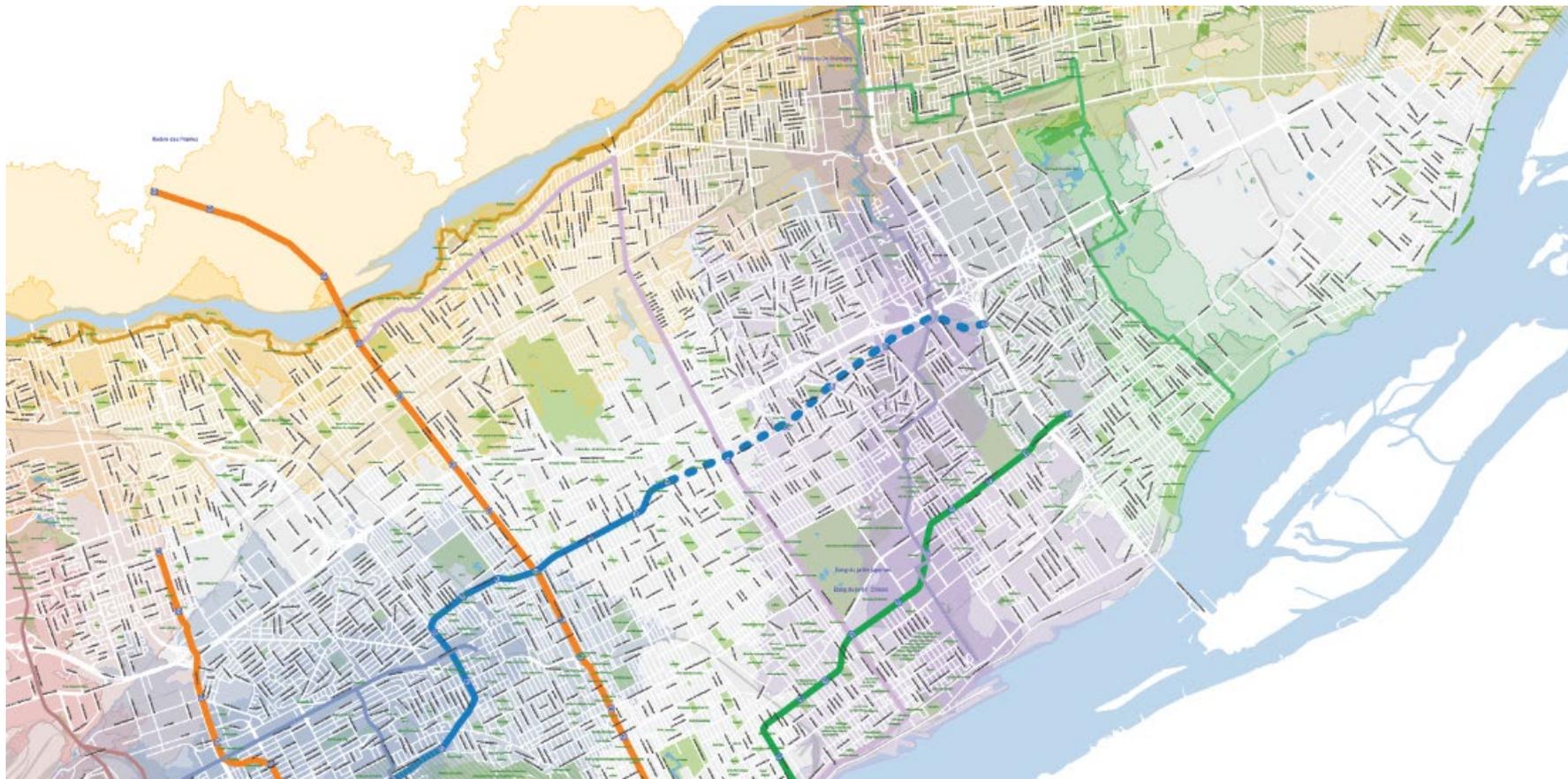
Développer une cible et des indicateurs de connectivité écologique

Se donner une cible de renaturalisation et de création de nouveaux milieux naturels et humides d'ici 2050 ainsi que des cibles intermédiaires déclinées localement (arrondissements et secteurs d'opportunités).

Ajouter une cible de protection des milieux naturels terrestres qui dépasse uniquement les milieux humides (cible 8.1)

Préciser les mesures de mise en œuvre et les attentes réglementaires afin d'assurer une base commune dans les futurs PLUM en matière de protection de la biodiversité

# Trame verte et bleue active



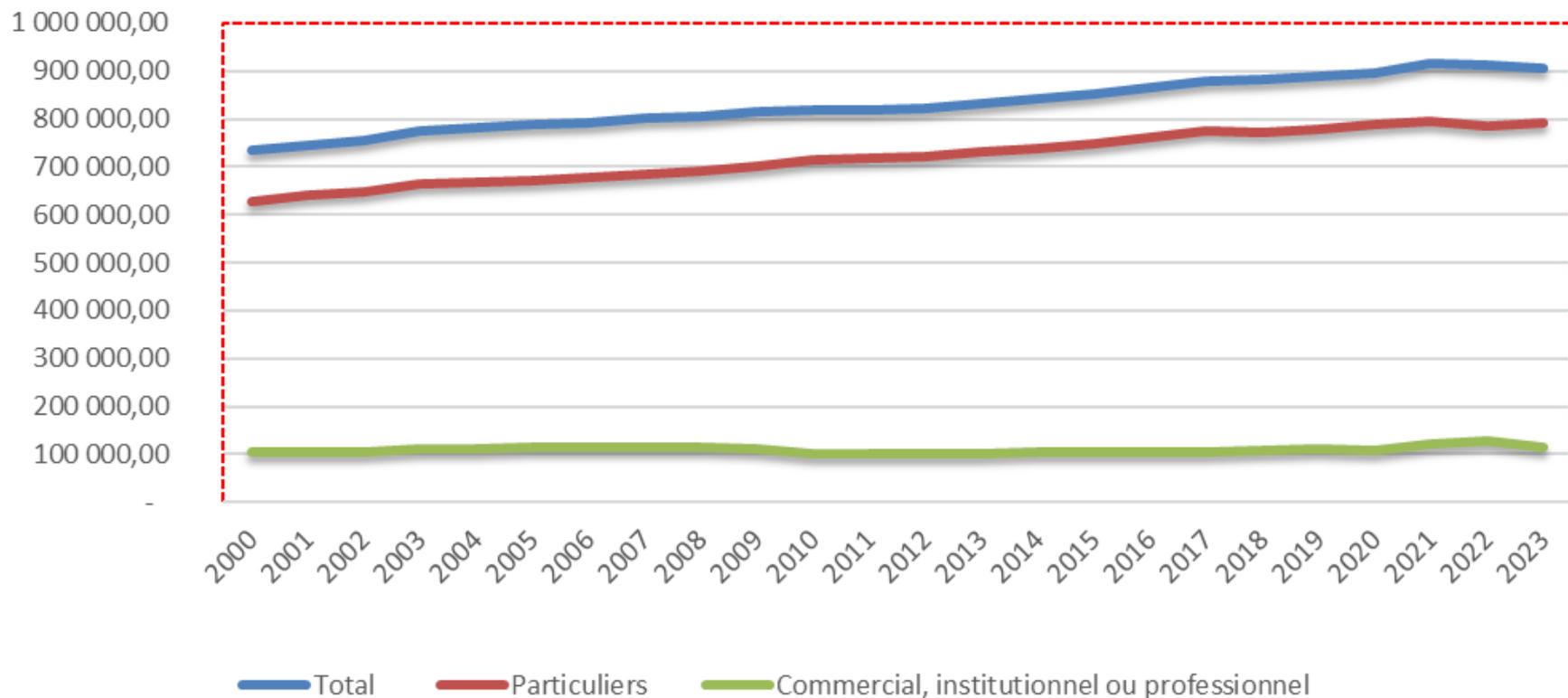
# Connecter biodiversité, adaptation aux changements climatiques, résilience, mobilité et qualité de vie

- Ajouter des corridors aux 5 identifiés dans la PUM :
  - Darlington : entre le secteur Namur-Hippodrome et le campus MIL et le Mont-Royal, des Ruisseaux : entre le secteur Assomption-Sud- Longue-Pointe et la rivière des Prairies et Golf Meadowbrook-Falaise St-Jacques.
  - Poursuivre le travail d'identification et de connexion des corridors
- Définir et détailler les typologies de corridors pour préciser et arbitrer les fonctions.
- Considérer les grands-parcs comme des générateurs de déplacements.
- Conserver et mettre en valeur les ruisseaux urbains.

# Mobilité – Réduction du nombre de voiture à Montréal

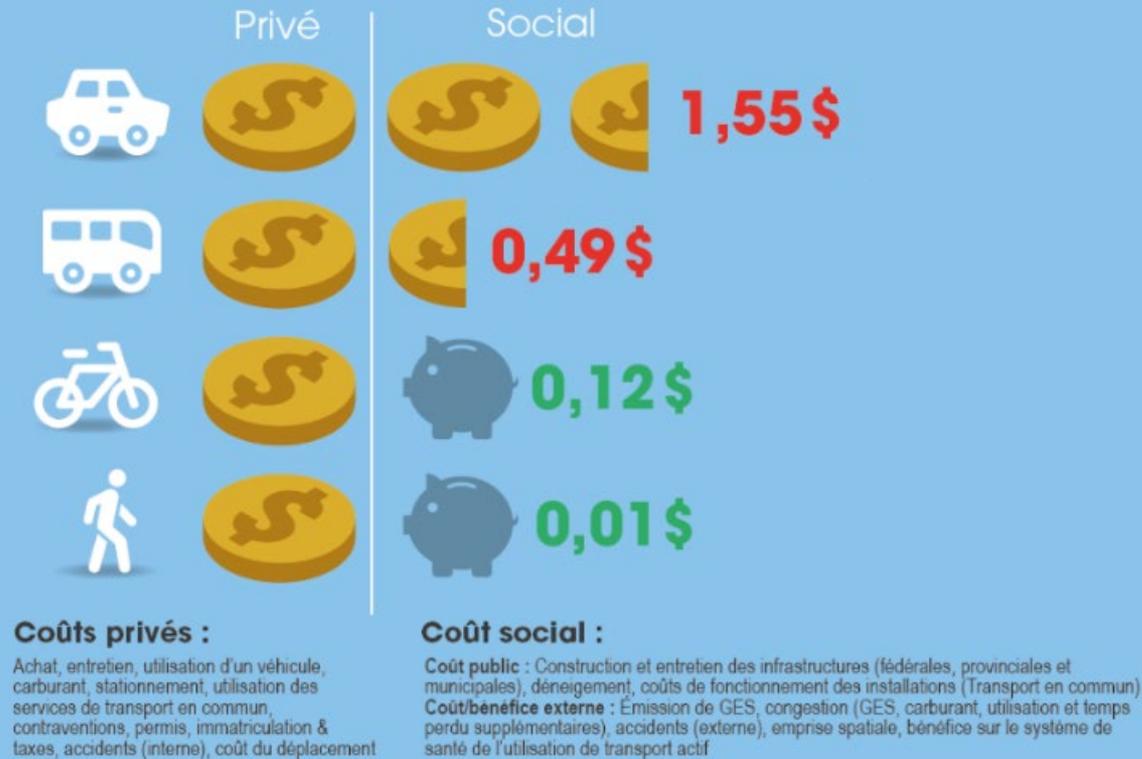
- Viser et soutenir explicitement la réduction du nombre de véhicules dans chacun des arrondissements.
- Intégrer une cible basée sur le nombre de véhicules immatriculés et non le taux de motorisation ou les parts modales.
- Intégrer une cible de réduction du nombre de stationnement sur rue et hors-rue.
- Modéliser l'atteinte des cibles en fonction de typologies de secteurs, de la croissance de la population anticipée et des interventions prévues au PUM.

## Véhicules légers immatriculés - région administrative de Montréal

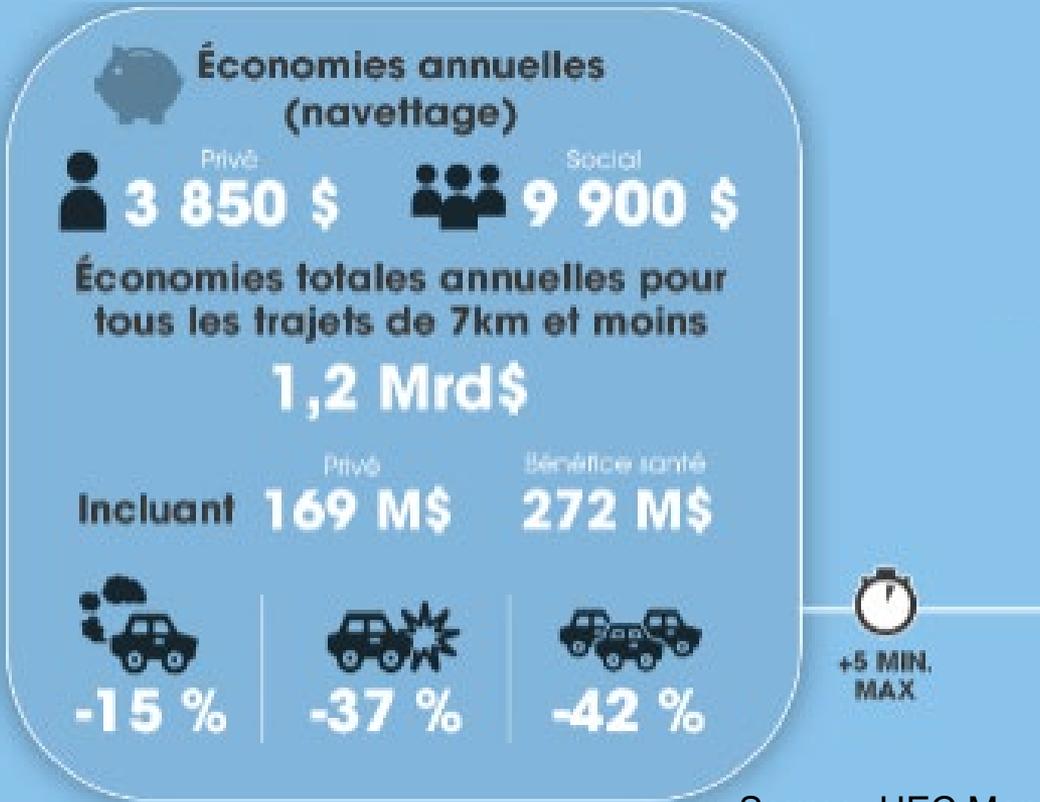


Source : SAAQ 2024

# Mobilité - rééquilibrer le financement

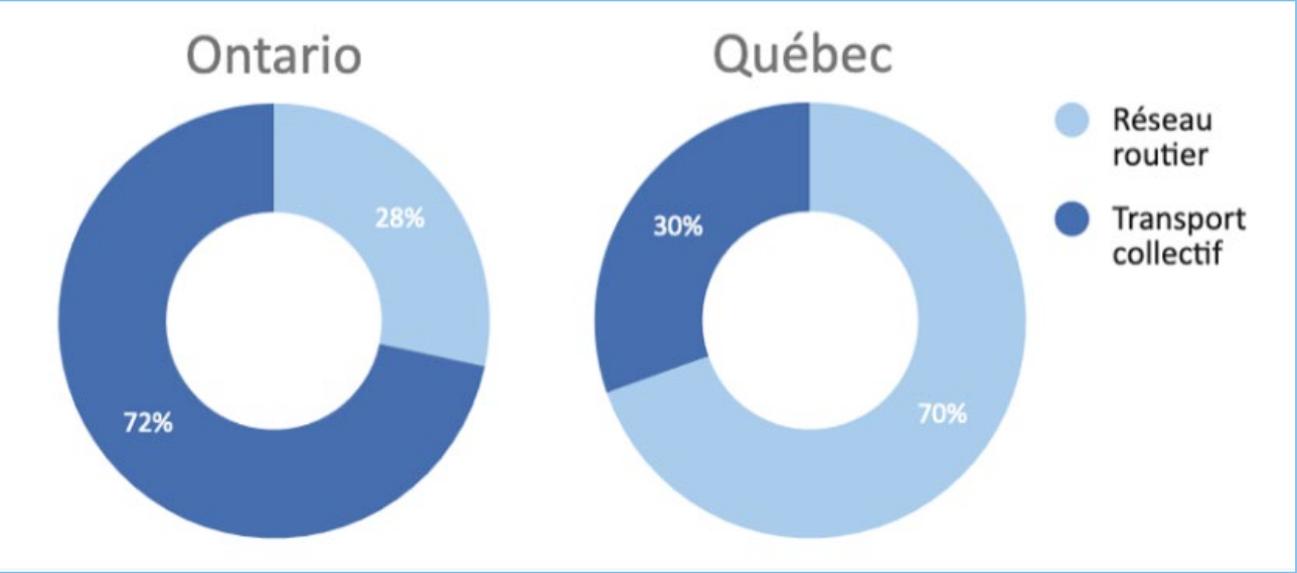


# Mobilité - rééquilibrer le financement



Source: HEC Montréal (2024)

# Mobilité - rééquilibrer le financement



# Un espace fiscal à exploiter

Indexation des taxes sur l'essence – environ 210 \$ par auto ou 418 M \$ pour la CMM

Échelle territoriale	Taxe d'accise	Tarif inchangé depuis	Valeur de l'inflation depuis la dernière révision du tarif
<u>Taxe d'accise sur l'essence fédérale</u>	10 ¢/l	1995	8 ¢/l
<u>Taxe d'accise sur l'essence provinciale</u>	19,2 ¢/l	2013	6 ¢/l
<u>Majoration de la taxe d'accise provinciale dans le <u>grand Montréal</u></u>	3 ¢/l	2010	1 ¢/l
<b>TOTAL</b>	<b>32,2 ¢/l</b>	-	<b>15 ¢/l</b>

# Un espace fiscal à exploiter

Valeur des baisses d'impôt du 1er juillet 2023

Revenu imposable	Montant de la baisse pour une personne vivant seule	Montant de la baisse pour un couple ayant deux revenus égaux
20 000 \$	8 \$	sans objet
40 000 \$	210 \$	56 \$
60 000 \$	428 \$	256 \$
80 000 \$	628 \$	456 \$
100 000 \$	814 \$	656 \$
150 000 \$	814 \$	1 156 \$
200 000 \$	814 \$	1 627 \$

# Sources de revenus potentiels

Taxe sur le stationnement non-résidentiel (10\$/m <sup>2</sup> , 390 m <sup>2</sup> )	60 M\$*
Taxe sur l'immatriculation des véhicules (500 \$)	626 M\$
Tarifcation du stationnement sur rue (100% utilisateur-payeur en 2035)	268 M\$**
<b>Total</b>	<b>954 M\$</b>

# Une allocation de mobilité pour protéger les ménages à faibles revenus et encourager la mobilité durable

500 \$ par personne de plus de 12 ans sous le seuil du revenu viable pour:

- Transport en commun
- Subvention vélo
- BIXI, Communauto, LocoMotion
- Vignette SRRR

690 000 personnes = 344 M\$ par année

# Stationnement

- Maintenir l'abandon des exigences de stationnement et des maximums bas
- Renforcer l'énoncé de mesure de mise en œuvre 5.1.1 afin qu'il traduise la grande importance d'adopter des stratégies cohérentes de stationnement sur rue dans l'ensemble de la ville.
- Éviter d'utiliser des termes vagues comme « stationnement durable ou écologique », préférer « stationnement certifié écoresponsable par le CRE-Montréal ».

# L'humain dans le changement

- Grands projets de mobilité : établir des mécanismes de gouvernance partagée et dédier un % de budget à l'accompagnement de la population
- Réduction du nombre et de la place de l'auto: travailler avec les arrondissements
- Augmentation de la place pour la mobilité active et collective : influencer les attitudes
- Collaborer avec les groupes vulnérables aux inégalités de mobilité
- Limiter la publicité automobile

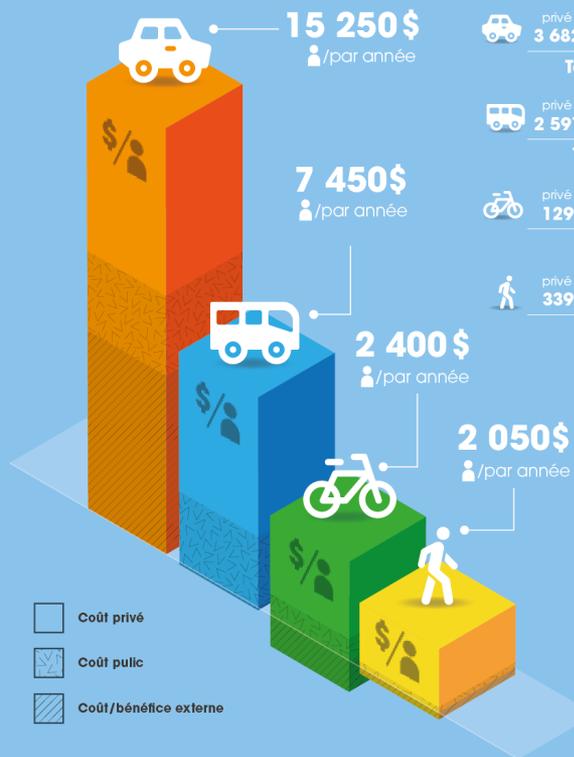
# Impliquer la société civile dans le suivi

- Créer une instance indépendante de suivi constituée de groupes représentatif de la société civile montréalaise.

**Merci.**

# Mobilité Montréal : Les coûts sociaux des transports

## Coût total annuel par personne



## Coût total annuel (M\$)

Mode de transport	privé	public	externe	Total
Voiture	3 682	1 756	3 955	9 393 M\$
Autobus	2 591	1 320	-49	3 862
Vélo	129	37	-52	113
Marche	339	34	-39	335

## Coût social par \$ en coûts privés



### Coûts privés :

Achat, entretien, utilisation d'un véhicule, carburant, stationnement, utilisation des services de transport en commun, contraventions, permis, immatriculation & taxes, accidents (interne), coût du déplacement

### Coût social :

Coût public : Construction et entretien des infrastructures (fédérales, provinciales et municipales), déneigement, coûts de fonctionnement des installations (Transport en commun)  
Coût/bénéfice externe : Emission de GES, congestion (GES, carburant, utilisation et temps perdu supplémentaires), accidents (externe), emprise spatiale, bénéfice sur le système de santé de l'utilisation de transport actif

## Coût par km/personne

### Émissions de GES annuelles (pour le fonctionnement)

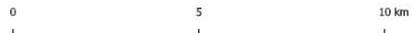
Voiture	1,15 Mt éq. CO <sub>2</sub>	55,9 %
Autobus	0,14 Mt éq. CO <sub>2</sub>	40,0 %
Vélo	0 Mt éq. CO <sub>2</sub>	2,3 %
Marche	0 Mt éq. CO <sub>2</sub>	1,8 %

### Répartition des kilomètres parcourus





RAYSIDE | LABOSSIERE  
Architect Design Urbanisme



# Poursuivre les représentations auprès des paliers supérieurs – Québec

Équilibre du PQI et moratoire autoroutier	3 000 M\$
Taxe sur l'essence et tarification kilométrique	619 M\$
Marché du carbone	279 M\$
<b>Total</b>	<b>3 898 M\$</b>

# Poursuivre les représentations auprès des paliers supérieurs – Canada

40 % de la hausse des coût de fonctionnement

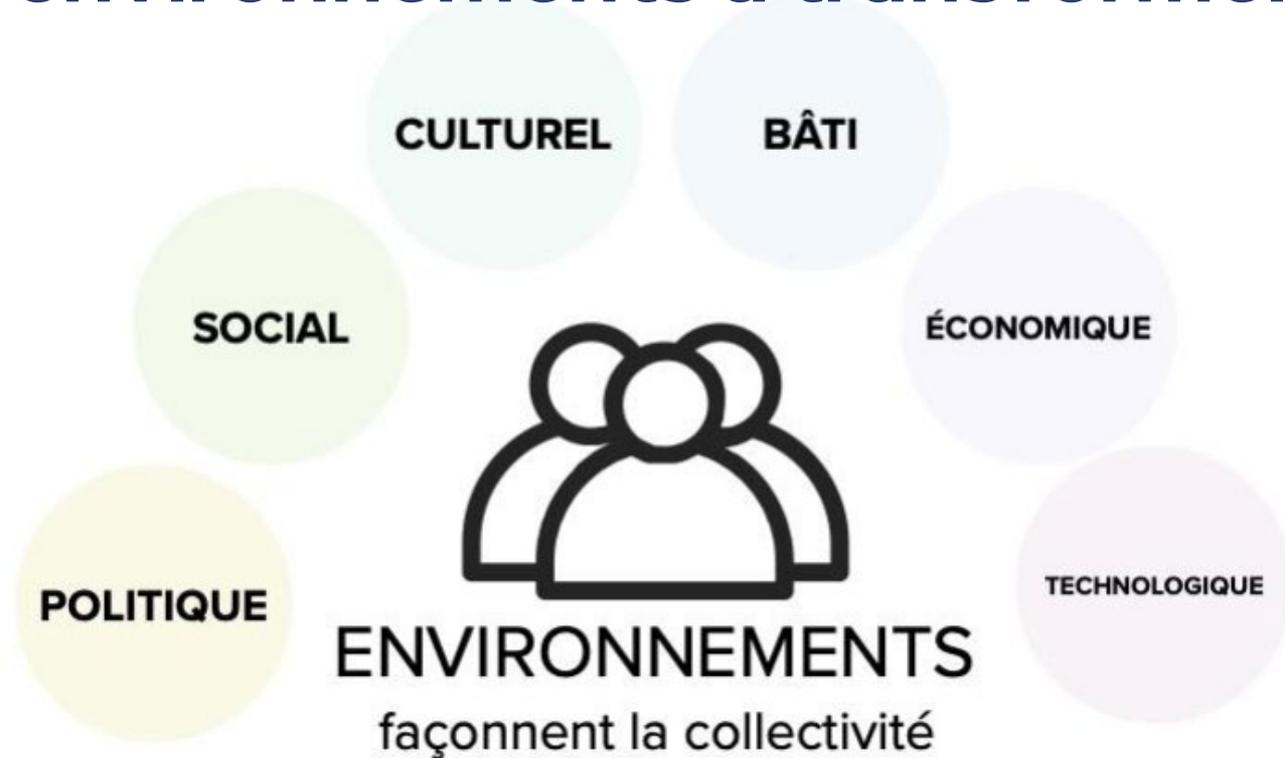
**1 674 M\$**

# Pour aller plus loin



# Utiliser l'ensemble des leviers

# Des environnements à transformer



# Des attitudes et des capacités diverses

## Facteurs sociopsychologiques

"J'entends toujours que le métro est en panne."  
" Mes proches me jugent qu'en tant que mère monoparentale je ne possède pas de voiture."  
"Je me sens libre et en contrôle de mes déplacements avec ma voiture."  
" Tout le monde se déplace en voiture."  
"J'ai pris l'habitude de me déplacer en voiture, je n'y pense même plus."  
" Ma voiture me coûte moins cher que Communauté à chaque utilisation."  
...

## Facteurs sociodémographiques

Âge, genre, revenu, nombre de personnes dans le ménage, statut de travail ou d'études, niveau d'éducatons, l'appartenance culturelle, limitations fonctionnelles, ...



## Compétences

" Je sais conduire, mais je ne sais pas faire de vélo."  
...

## Facteurs structurels

" Il n'y a pas de station de métro près de chez moi ou de mon travail."  
" L'autobus passe seulement en semaine pendant les heures de pointe."  
" Il y a toujours trop de monde dans le métro."  
" Il y a pleins de stationnement au travail, c'est plus simple en voiture."  
" Je ne me sens pas en sécurité lorsque je marche dans la ville."  
" J'ai besoin d'un véhicule pour faire les courses et reconduire mes enfants à l'école et leurs activités."  
...

**FACTEURS**

influencent la motorisation des ménages

# Des principes pour guider l'action

Empathie

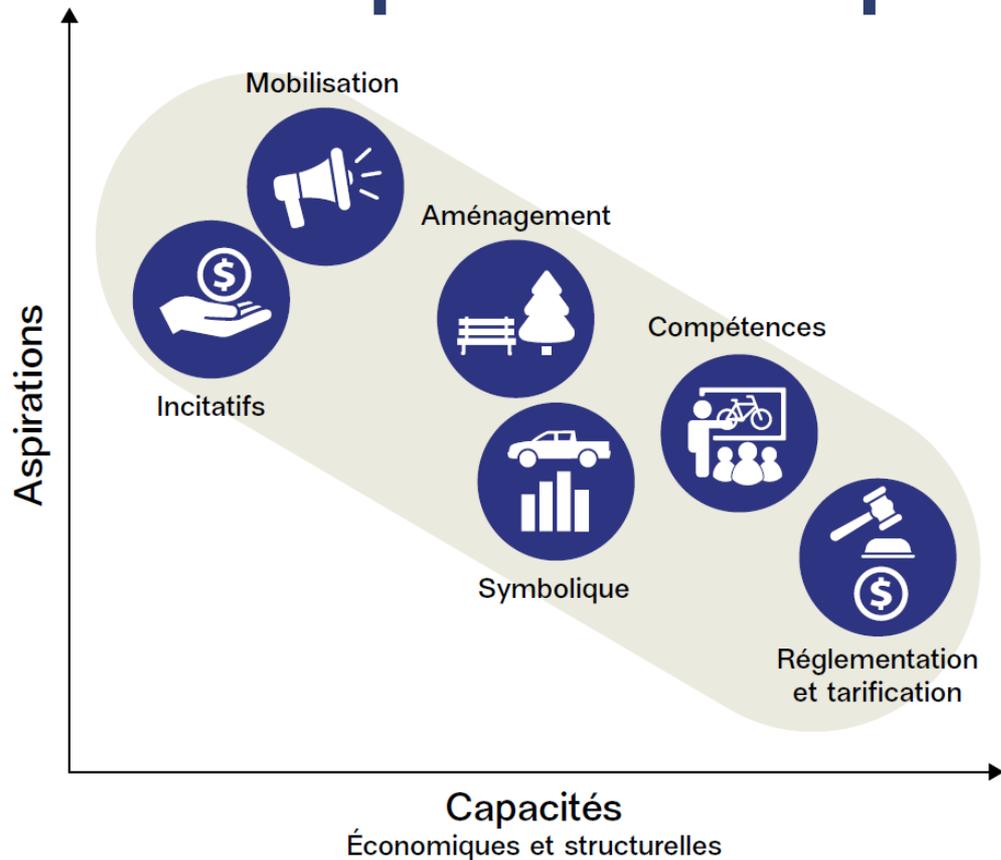
Équité

Inclusion

Transparence

Adaptabilité

# Le bon levier pour le bon public



# Pour aller plus loin

