



Dossier de candidature

Montréal

*Une vision de la mobilité durable
ancrée dans des gestes concrets !*

SMART CITIES
AWARD

2017

Montréal 



Introduction

La Ville de Montréal est fière de déposer sa candidature dans le cadre du *SMART CITIES AWARD 2017* organisé par la Fédération internationale de l'automobile (FIA). Plutôt que de soumettre un projet spécifique, Montréal a choisi de proposer aux membres du jury un portrait des actions déployées en matière de mobilité durable depuis une décennie. Ces différentes initiatives ont permis de prétendre au titre de capitale nord-américaine de la mobilité durable.

Le document de candidature fait état de la situation à Montréal en matière de transports actifs et collectifs. Il présente brièvement divers documents stratégiques adoptés à Montréal et certains projets marquants qui ont permis de stabiliser - voire d'inverser - lentement mais sûrement, la tendance à l'usage abusif de la voiture, principalement en solo qui s'était installée ici comme ailleurs en occident.

Fort des engagements pris avec ses partenaires métropolitains, Montréal est définitivement dans le peloton de tête en matière de lutte aux changements climatiques. La tenue dans les rues de Montréal du *HYDRO-QUÉBEC MONTRÉAL EPRIX* vient confirmer le rôle que la Ville de Montréal entend jouer sur la scène internationale dans un contexte où les villes et les métropoles développent un Nouvel agenda urbain pour relever les défis globaux à l'échelle locale.



En matière de réduction des gaz à effet de serre, les cibles fixées par les gouvernements nationaux ne pourront être atteintes sans la contribution des villes et des métropoles. Montréal l'a compris et entend assumer pleinement son leadership pour relever le défi.

Nous sommes convaincus que nos actions ont entraîné un vent de changement au sein de la société montréalaise et que ce n'est que le début d'une véritable révolution en faveur d'une mobilité plus durable, plus intelligente, plus intégrée et plus inclusive. Bref, une mobilité de plus en plus orientée vers un service à la communauté, répondant aux aspirations, aux besoins et aux valeurs de nos citoyens.

Bonne lecture !

Luc COUILLARD

Commissaire à l'électrification des transports
et aux véhicules intelligents

Contexte

Dans la foulée de la 21^e Conférence des Nations unies sur les changements climatiques (COP 21), le maire de Montréal, l'honorable Denis Coderre, a annoncé que la Ville de Montréal a endossé la Déclaration du Sommet des élus locaux pour le climat. Par cette déclaration, les élus locaux et régionaux des cinq continents se sont engagés collectivement à lutter contre le dérèglement climatique.

Montréal entend ainsi assumer son leadership sur la scène internationale en matière de lutte aux changements climatiques, dans un contexte où villes et métropoles développent un Nouvel agenda urbain pour relever les défis locaux et globaux. Plus que jamais, les villes et les métropoles ont un rôle clé à jouer dans la lutte aux changements climatiques. Les cibles fixées par les gouvernements nationaux ne pourront être atteintes sans la contribution de celles-ci.



Ainsi, pour lutter contre les changements climatiques, Montréal s'est engagé à tout mettre en œuvre pour atteindre sa cible de réduction des gaz à effet de serre (GES) de 30 % d'ici 2020, par rapport à 1990. Puisque les activités de transport constituent l'une des principales sources de GES au Québec, notamment à Montréal, cet engagement invite à une transition énergétique des transports afin de réduire significativement la consommation des énergies fossiles.

Les efforts déployés et l'adhésion des citoyens en regard des initiatives implantées ont contribué à la reconnaissance du leadership de Montréal sur la scène internationale. Les nombreux événements en lien avec la mobilité qui sont au programme cette année à Montréal témoignent de cette reconnaissance. En voici quelques-uns :

- Association québécoise du transport et des routes (AQTr)
- Union internationale des transports publics (UITP)
- C2 Montréal
- Movin'On (Challenge Bibendum)
- Metropolis
- Conférence économique des Amériques
- Hydro-Quebec Montreal E Prix
- FIA Smart cities
- High Level Forum
- Intelligent Transportation System (ITS World Congress)
- Entretiens Jacques-Cartier

Par ailleurs, la signature d'une entente entre l'Institut de l'électrification et des transports intelligents et Michelin afin de créer un « Open Lab Challenge Bibendum Amérique du Nord » à Montréal dans le domaine de la mobilité durable et basé sur le modèle de l'Open Lab Europe mais en intégrant dès le départ la culture et les modes d'innovations spécifiques nord-américains constitue un exemple concret de la reconnaissance internationale de Montréal dans le domaine de la mobilité durable. Sa complémentarité avec les instances concernées par la mobilité à Montréal lui permettra de s'intégrer utilement dans l'écosystème d'innovation Québécois.

Efforts en faveur d'une mobilité durable

Cette section présente brièvement différentes initiatives mises en place à Montréal pour faciliter la transition vers une mobilité plus durable.

● Schéma d'aménagement

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal¹ traduit la volonté des municipalités et des arrondissements de l'île de Montréal de travailler, ensemble, à améliorer le cadre de vie et à favoriser un développement durable. Cette vision métropolitaine du développement établit les lignes directrices qui baliseront nos choix et nos décisions en matière d'aménagement et de développement du territoire pour la prochaine décennie.

Ce document de planification reflète les grands enjeux d'aménagement et de développement auxquels doivent faire face les grandes villes du monde, en ce XXI^e siècle. Il guide nos interventions, particulièrement dans la perspective de mieux lutter contre les changements climatiques, de favoriser les déplacements par transports actifs et collectifs, et de créer des milieux de vie plus verts, plus compacts et plus complets.

Conformément au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), il propose d'orienter au moins 40 % de l'urbanisation projetée dans un rayon de un (1) kilomètre autour des stations, actuelles et projetées, de métro, de trains de banlieue, de service léger sur rail (SLR) et de services rapides par autobus (SRB) afin de développer des quartiers de type Transit-Oriented Development (TOD).

En matière de transport, le PMAD propose de développer le réseau de transport en commun métropolitain afin de hausser la part modale du transport en commun, actuellement de 25 %, à 30 % de l'achalandage en période de pointe du matin d'ici 2021 et à 35 % d'ici 2031.

● Plan de transport

Il y a bientôt dix ans, Montréal a pris un engagement fort envers ses citoyens. Une sorte de pacte entre la société civile et ses représentants, en faveur d'une mobilité plus durable. Premier document stratégique dans ce domaine, le Plan de transport a constitué l'amorce d'une révolution qui se poursuit afin de créer des milieux de vie toujours plus agréables et conviviaux.



¹ L'agglomération de Montréal regroupe la Ville de Montréal et les 15 municipalités de la banlieue. Le territoire de l'agglomération comprend l'entièreté de l'île de Montréal et de l'île Bizard.

Par son Plan de transport, Montréal a indiqué vouloir assurer les besoins de mobilité de sa population en faisant de l'agglomération un endroit agréable à vivre, un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal a indiqué très clairement vouloir réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif.

Dans le cadre de la consultation publique afférente à l'adoption du Plan de transport, 125 mémoires ont été déposés. Les Montréalais ont clairement énoncé ce qu'ils voulaient pour eux et pour leurs enfants : une ville verte, une ville du 21^e siècle qui mise sur le développement durable.



● *Charte du piéton*

Montréal est une ville agréable à vivre. *A Walkable City*, comme disent les touristes qui la visite. Et elle doit l'être davantage. C'est dans cet esprit que la *Charte du piéton* a été rédigée : faire de la métropole un endroit où les piétons peuvent se déplacer en toute sécurité dans un climat de convivialité.

La *Charte du piéton* propose un nouveau partage de la rue favorable à la marche. Cela implique une redéfinition de la place des modes de transport motorisés, le respect de la réglementation en vigueur et l'adoption de comportements sécuritaires. Tous les utilisateurs de la voie publique, incluant les piétons, devront modifier leurs habitudes.

Pour atteindre ces objectifs, la *Charte* formule des orientations et définit des actions à entreprendre dans divers champs de compétence municipale soit : l'aménagement urbain, les travaux publics, la circulation et la sécurité. Elle propose des moyens de créer une ville où l'espace urbain est aménagé pour répondre aux besoins des personnes avant ceux des véhicules.

L'adoption de la *Charte* et les actions qui en découlent ont entraîné une diminution des impacts négatifs liés à l'usage de l'automobile et une amélioration de la qualité de vie des Montréalais. En établissant la primauté du piéton dans l'organisation du transport montréalais, la *Charte* témoigne de l'engagement de la Ville à participer à la lutte contre la sédentarité, un problème grandissant de santé publique.

La *Charte du piéton de Montréal* constitue un véritable pacte social ayant pour mission de sensibiliser et de mobiliser les acteurs de l'administration publique et les partenaires socio-économiques. Elle rappelle l'importance d'intégrer la marche comme mode de déplacement privilégié dans les projets de développement et de favoriser les piétons grâce à l'aménagement et au développement de l'espace urbain.

La *Charte* constitue une étape importante d'une démarche amorcée depuis plusieurs années pour faciliter les déplacements des piétons. Déjà, la Ville :

- interdit le virage à droite aux feux rouges sur l'ensemble du territoire;
- installe des feux piétons à décompte numérique;
- sécurise les abords des écoles à l'aide de mesures touchant au marquage, à la signalisation et à la surveillance;

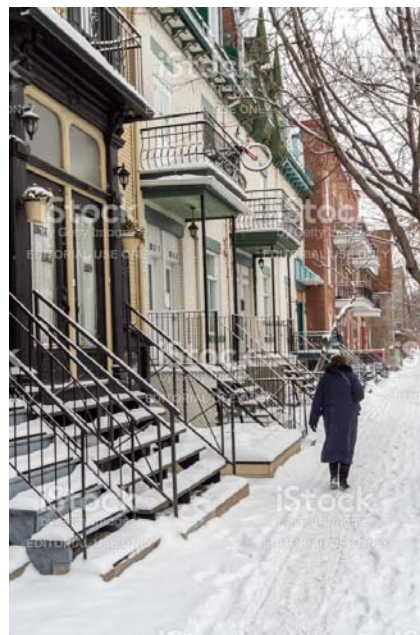
- alloue plus de temps de traversée aux piétons dans le phasage des feux de circulation;
- implante des mesures de modération de la circulation;
- élargit les trottoirs;
- réduit les largeurs de traversée des piétons aux carrefours;
- augmente le nombre de policiers affectés à la circulation;
- élabore un Plan d'action en matière d'accessibilité universelle avec le milieu associatif et applique ses recommandations pour l'aménagement des corridors piétons.

Pour assurer un meilleur partage de l'emprise publique qui favorise la marche, il faudra bien sûr redéfinir la place accordée aux véhicules motorisés et faire la promotion d'un usage plus rationnel de l'automobile. Cela implique un véritable changement de culture justifié par les bénéfices qui s'ensuivront sur la qualité de vie des citoyens, la qualité de l'environnement et le bilan de santé publique des Montréalais.

Planification et aménagement des milieux de vie

La Ville de Montréal :

- Intègre les besoins particuliers des piétons dans la réglementation d'urbanisme;
- Prend en considération les besoins des piétons tout au long du processus de planification;
- Réduit les effets de coupure dans le tissu urbain;
- Développe des itinéraires menant vers des lieux d'activité fréquentés par les piétons;
- Revoit la qualité, l'esthétisme et la fonctionnalité des corridors piétons;
- Redéfinit le partage de l'emprise publique en faveur de la marche.



Entretien, déneigement et déglçage

La Ville de Montréal :

- Élimine les conflits découlant de la présence des équipements permanents et saisonniers;
- Uniformise la surface des trottoirs;
- Assure le déneigement et le déglçage adéquats des trottoirs;
- Corrige les déficiences du réseau de drainage;
- Maintient le marquage des chaussées en bon état.

Sécurité active et passive

La Ville de Montréal :

- Veille à l'application du Code de sécurité routière;
- Ajuste les volumes de circulation en fonction de la hiérarchie routière;
- Contrôle la vitesse des véhicules;
- Protège les piétons sur le réseau routier;
- Améliore la sécurité aux divers points de conflits et près des stations de métro;
- Réduit la largeur des traversées;

- Définit des cheminements sécuritaires vers les écoles;
- Implante des mesures de modération de la circulation dans les quartiers résidentiels;
- Élimine les manœuvres de livraison gênant la marche;
- Protège les piétons à proximité des entraves;
- Assure un éclairage adéquat des chaussées et des traversées pour piétons;
- Assure la visibilité des piétons et des automobilistes aux intersections;
- Revoit la largeur des chaussées et procède aux ajustements requis;
- Identifie et sécurise les cheminements pour personnes à mobilité réduite.

Sensibilisation et information des usagers

La Ville de Montréal :

- Sensibilise la population à la courtoisie au volant;
- Sensibilise les piétons à leurs droits et leurs responsabilités;
- Valorise les avantages de la marche pour la santé et l'environnement, notamment en entreprise et dans les écoles;
- Sensibilise les gestionnaires de chantiers aux risques causés par les entraves à la marche;
- Informe les piétons des diverses attractions de la ville;
- Implante une signalisation indiquant les temps et les distances de marche, où cela est approprié;
- Uniformise la signalisation du réseau piétonnier intérieur;
- Assure le suivi de la Charte du piéton.

La *Charte du piéton* s'inscrit dans la foulée du développement de politiques publiques favorables à l'acquisition et au maintien de saines habitudes de vie. Elle permettra à Montréal d'améliorer de façon significative son bilan environnemental en réduisant les déplacements motorisés.

Vélo

Le vélo est omniprésent sur l'île de Montréal. Tant et si bien qu'on jurerait que la petite reine fait partie de son ADN. En 2015, Montréal comptait plus d'un million de cyclistes. Cela correspond à plus de la moitié de sa population (1 974 408).

L'implantation de programmes comme *À pied, à vélo, ville active !* qui œuvrent à la promotion du vélo et de l'aménagement d'environnements qui lui sont favorables, n'est pas étrangère à la pratique du vélo par les jeunes. Depuis sa création par Vélo Québec en 2005, *À pied, à vélo, ville active !* a rejoint plus de 123 200 jeunes et parents dans 176 écoles primaires et 60 écoles secondaires de Montréal. Ce programme, l'un des plus développés en Amérique du Nord, encourage le transport actif en proposant des mesures visant à faciliter les déplacements des parents et de leurs enfants entre le domicile, l'école et le travail.

Entre 2008 et 2013, la part modale du vélo a augmenté de moitié chez les femmes et de plus du tiers chez les hommes, passant respectivement de 1,2 % à 1,8 % et de 2,4 % à 3,3 %. Chaque jour, à Montréal, en moyenne 116 000 déplacements s'effectuent à vélo. Cela représente un accroissement de 57 % entre 2008 et 2013. Cette



augmentation n'est pas indépendante du développement soutenu du réseau cyclable ni de la mise en place de mesures de modération de la circulation.

La part modale du vélo dans les déplacements vers le travail était de 2,9 % en 2011, valeur qui s'est certainement accrue depuis. Montréal dépasse toutes les villes américaines de taille similaire à ce chapitre. En nombre absolu, les 24 000 Montréalais qui se rendent au travail à vélo sont surpassés uniquement par les 36 000 navetteurs à vélo de New York, qui a pourtant une population quatre fois plus grande.

Dans les quartiers centraux de Montréal, où vivent plus d'un million de personnes, 4 % des déplacements se font sur deux roues. Dans les secteurs municipaux de Villeray et du Plateau Mont-Royal, où résident 210 000 personnes, 6,4 % et 10,8 % des déplacements se font à vélo. Ces parts modales du vélo se comparent à celles de villes comme Helsinki, Séville, Vienne et Stockholm (entre 6% et 11 %), et s'approchent de celles de Berlin et Munich (13% et 14 %).

Depuis 2010, le réseau cyclable montréalais ne cesse de croître. Son étendue dépasse aujourd'hui considérablement celles du réseau de Toronto (670 kilomètres) et de Vancouver (289 kilomètres). Il y a à Montréal 748 km de réseau cyclable et il se décline sous plusieurs formes.

Bixi²

Avec 5 200 bicyclettes, le système de vélos en libre-service BIXI - le premier en Amérique du Nord - est de loin le plus important au Canada. Il devance celui de Chicago, qui compte 4 760 vélos, et se classe deuxième derrière celui de New York, qui comporte 7 500 bicyclettes.

Le nombre de vélos de la flotte BIXI est stable depuis 2010, année où on en dénombrait 5 000. Le nombre de stations est néanmoins en croissance : de 400 en 2010, elles sont passées à 460 en 2015, soit une augmentation de 15 %.

En 2015, 473 000 Montréalais habitent à moins de 250 mètres d'une station et 687 000 à moins de 500 mètres. Le jour, près de 600 000 personnes vivent, travaillent ou étudient à moins de 250 mètres d'une station. Depuis son lancement en 2009, BIXI totalise 23 millions de déplacements. En 2015, 3,5 millions de déplacements en BIXI ont été effectués. Cela représente une hausse de 9,4 % par rapport à l'année précédente. En moyenne, on répertorie 113 000 déplacements hebdomadaires en BIXI.



En bref, BIXI c'est :

- 460 stations / 9 670 points d'ancrage / 95 km² desservis
- 5 200 vélos
- 214 jours d'activités d'exploitation
- 4,1 millions de déplacements effectués
- 19 069 déplacements journaliers en moyenne
- 15 minutes de temps moyen d'utilisation

² L'état du vélo à Montréal en 2015, Vélo-Québec

- plus de 134 000 déplacements, soit environ 400 000 km parcourus, lors des six dimanches BIXI gratuits offerts par Manuvie

● *Auto-partage*

Depuis sa fondation en 1994, Communauto fait figure de pionnière en Amérique, en tant que gestionnaire du plus ancien et de l'un des plus importants services d'autopartage à avoir vu le jour de ce côté-ci de l'Atlantique. Comptant également parmi les plus grandes entreprises du genre, dans le monde, Communauto se définit avant tout comme une entreprise à vocation sociale et environnementale.

L'autopartage constitue une alternative moins chère que la propriété et plus souple que la location. Ce service offre une alternative pratique et économique à la propriété d'un véhicule. Communauto contribue, ce faisant, à réduire à la fois le nombre et l'usage de l'automobile.

Grâce à ses multiples attraits, plus de 50 000 personnes, au Québec, se sont déjà laissé séduire par la formule. Et tout indique que ce n'est qu'un début : un sondage réalisé à tous les ans témoigne du niveau élevé de satisfaction de nos usagers. Le bouche à oreille est un moteur important de développement de Communauto.

Communauto est implanté à plusieurs endroits dans le monde, dont à Paris.

Communauto se partage le marché du véhicule en libre-service avec car2go.



● *Téo taxi*

Téo, c'est le taxi réinventé à Montréal. Grâce à ses véhicules électriques, Téo fait partie des solutions vers un monde urbain innovant et écoresponsable. Les taxis Téo utilisent les dernières technologies connectées.

Téo est le premier parc de taxis entièrement électriques au Canada. Le service de taxis électriques se déploie en deux offres distinctes: Téo Taxi, composé d'un parc de véhicules blancs et verts de type Nissan Leaf, Tesla et Kia Soul, et Téo Noir, formé de voitures luxueuses Tesla qui desservent notamment l'aéroport international Montréal-Trudeau.



Les deux services répondent aux besoins des Montréalais en matière de mobilité. D'une part, Téo Taxi offre un service hautement personnalisé qui se démarque en misant sur l'interactivité entre le chauffeur et son client. D'autre part, Téo Noir s'adresse principalement aux gens d'affaires, et sa tarification compétitive en fait un service convoité offert partout sur l'île de Montréal.

En plus d'une application mobile qui permet le partage d'une course entre clients et la capacité de réserver ses déplacements, le service met à la disposition de ses passagers une tablette numérique présentant du contenu personnalisé, adapté à leur profil ainsi qu'à la destination choisie. De plus, un signal wi-fi et des chargeurs pour les téléphones des clients sont accessibles à l'intérieur du véhicule.

Novateur, il place l'électrification des taxis comme une des solutions à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Cité mobilité

Cité Mobilité Montréal est un projet de démonstration de la Société de transport de Montréal qui vise à acquérir et à évaluer, sur une période de trois ans, trois autobus entièrement électriques qui fonctionnent au moyen d'une technologie de recharge rapide par conduction en début et en fin de ligne, sur un trajet avec passagers.

Ce projet est mené en collaboration avec l'entreprise Nova Bus, qui a conçu et fabriqué les trois autobus électriques, avec plusieurs partenaires industriels et de recherche québécois.

Le projet de démonstration Cité Mobilité est une initiative de Volvo et de sa division nord-américaine, Nova Bus. Le programme a pour objectif de regrouper l'expertise des acteurs publics et privés dans un projet commun d'électrification des transports. Le projet Cité Mobilité est déployé dans neuf villes et Montréal est la première ville nord-américaine à y prendre part.

À Montréal, le projet Cité Mobilité comprend l'installation de deux stations de recharge rapide par conduction pour la mise en service de bus Nova Bus 100 % électriques



Les bus électriques et les équipements de recharge demeureront à l'essai jusqu'au 31 décembre 2019. La période de démonstration nous permettra de bien nous familiariser avec la technologie électrique en vue de l'acquisition de bus électrique dès 2025, si la technologie le permet.

REM

Le Réseau électrique métropolitain (REM) est un système léger sur rail (SLR), électrique et entièrement automatisé, qui circulera sur 67 km de voies ferroviaires dédiées.

Il comportera quatre antennes pour relier à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest de l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport Montréal-Trudeau, créant notamment deux nouvelles dessertes de transport collectif à haute fréquence dans des secteurs constituant d'importants pôles d'emplois.

Plusieurs éléments ont été considérés, dont son intégration dans la trame urbaine et le paysage, l'accès aux stations et les impacts sur l'environnement. Quatrième plus grand réseau automatisé au monde, le REM comptera 27 stations, 13 stationnements incitatifs et 9 terminus d'autobus.

Plus important projet de transport collectif depuis l'arrivée du métro, le REM fera entrer Montréal dans une nouvelle ère du transport collectif dans la région métropolitaine et positionnera Montréal au rang des métropoles innovantes. Une métropole où le train reprend ses lettres de noblesse, un train moderne, automatisé, entièrement électrique, qui s'intégrera au transport collectif de la métropole pour former un véritable réseau.



Un réseau de transport d'une telle envergure à Montréal s'intègre dans une vision d'aménagement déjà en œuvre dans la région. En effet, le Schéma d'aménagement de Montréal et le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal présentent une vision intégrée de l'aménagement et du transport.

Ces plans privilégient les principes du TOD pour guider le développement urbain. Or, le développement urbain de Montréal doit s'inscrire dans le cadre du Plan d'action de développement économique de la Ville de Montréal, lequel vise à transformer le passif environnemental en opportunité d'affaires. À cet égard, le REM répond à la fois aux enjeux de mobilité des travailleurs et au désir de réduire notre empreinte environnementale. De plus, par l'entremise de son plan d'action, la Ville souhaite revitaliser ses parcs industriels, dont le pôle économique de l'Ouest. L'amélioration de son accessibilité pour les travailleurs est une des clés pour atteindre cet objectif.

D'ailleurs, le REM permettra surtout d'assurer une desserte plus efficace du centre-ville et de connecter ce secteur avec l'aéroport. Depuis une vingtaine d'années, les Montréalais réinvestissent leur centre-ville, où l'on observe une forte croissance démographique. Le cœur de la métropole est désormais un modèle de développement urbain écoresponsable. Il offre un mode de vie dont l'empreinte énergétique est réduite par la proximité des services, la densité du cadre bâti.

L'impact du REM sur le centre-ville de Montréal sera notable. Les gens vont être encouragés à venir y magasiner, s'y divertir et profiter de la vie économique et culturelle montréalaise avec tout ce qu'elle a à offrir. Enfin, l'aéroport aura une desserte digne d'une métropole de classe mondiale, ce qui est en droite ligne avec les efforts que nous mettons pour amener plus de liaisons aériennes directes, plus de transporteurs et plus de voyageurs. En offrant une solution novatrice concurrentielle à l'automobile, le REM sera également l'occasion de faire un pas de plus dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Projet Bonaventure

Ce nouveau boulevard urbain sera situé entre le milieu du canal de Lachine et la rue Notre-Dame - là où les voies rapides prennent fin - et se distinguera par son esthétique et la qualité de ses

aménagements. Il reliera les quartiers adjacents, actuellement isolés les uns des autres par le tronçon surélevé de l'autoroute Bonaventure, au nord du canal. En démolissant le tronçon surélevé et la portion montréalaise de l'autoroute Bonaventure, une barrière physique et psychologique a été éliminée, ce qui permettra aux citoyens de circuler librement.

Cette opération d'envergure vise à renouveler l'une des entrées majeures du centre-ville, en lui conférant un caractère à la fois convivial, fonctionnel et prestigieux avec, notamment, l'œuvre monumentale *Source*, de l'artiste catalan Jaume Plensa. La nouvelle artère urbaine sera nommée « boulevard Robert-Bourassa » afin d'honorer la mémoire de cet ancien premier ministre du Québec.



Projet Turcot

L'échangeur Turcot constitue une plaque tournante en ce qui a trait à la circulation routière dans la région de Montréal, puisqu'il permet de relier plusieurs autoroutes, en plus de faciliter l'accès au pont Champlain. Il constitue également un lien essentiel entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal.



Après près de 50 ans de service, l'échangeur Turcot, qui est l'un des plus importants du Québec et sur lequel circulent quotidiennement plus de 300 000 véhicules, doit être reconstruit. Le projet Turcot inclut également la reconstruction de divers échangeurs.

Le projet Turcot permettra l'ajout permanent de diverses infrastructures de transport collectif principalement dans le corridor est-ouest du projet. Plusieurs mesures préférentielles en transport collectif ont été financées et mises en place depuis 2011 dans l'objectif de réduire les répercussions sur la circulation des différentes phases de réalisation des travaux du projet Turcot. Enfin, le projet Turcot a été conçu de façon à protéger une emprise pour l'implantation d'une desserte aéroportuaire entre l'aéroport international Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal.

Projet Pont Champlain

Traversé chaque année par quelque 50 millions de voitures, autobus et camions, le pont Champlain est actuellement un des ponts les plus achalandés en Amérique du Nord. En plus d'être utilisé par

les citoyens du Grand Montréal pour leurs déplacements quotidiens, le pont fait partie d'un axe routier primordial pour le transport des marchandises entre le Canada et les États-Unis.

En 2015, un nouveau chantier s'est mis en branle pour la construction du nouveau pont Champlain. Lors des prochaines années, c'est l'histoire qui s'écrira devant nos yeux.

Outre la fonction routière, le projet comprend :

- des mesures de surveillance et d'atténuation environnementales rigoureuses afin de protéger l'environnement naturel avoisinant;
- des caractéristiques et une qualité architecturales qui viennent enrichir le paysage montréalais, contribuant au statut du corridor en tant que principale porte d'entrée pour Montréal;
- un corridor réservé au transport en commun et une piste multifonctionnelle sécuritaire et accessible pour les piétons et les cyclistes.



Carrefour Parc / des Pins

L'échangeur Parc / des Pins était une énorme structure de béton qui servait à relier l'avenue du Parc à l'avenue des Pins. Le tout avait pour but de faire sauver un feu de circulation aux automobilistes en route vers le centre-ville. Véritable spaghetti, il faisait aussi office de barrière au pied du mont Royal tant sa complexité rendait les déplacements à pied presque impossibles entre la montagne et le quartier Milton-Parc.

À l'été 2005, s'amorçaient les travaux de démantèlement de l'échangeur et de la construction du carrefour actuel. L'ouvrage de béton était un reflet classique de la philosophie dite de « l'urbanisme fonctionnel ». Cette vision donnait à l'auto une place prépondérante, sinon toute la place, au détriment du piéton et de la qualité du paysage urbain. La disparition de l'échangeur et l'ouverture subséquente des vues vers le mont Royal ont constitué des événements marquants dans l'histoire récente du quartier



Milton-Parc et du secteur de la montagne.

La recherche de solutions dans le cadre du projet du nouveau carrefour du Parc / des Pins et l'optimisation qui en a découlé ont permis de réduire, sinon d'effacer, les nombreux impacts négatifs qui avaient été provoqués par l'ancienne structure mise en place il y a 50 ans.

Cet aménagement illustre bien nos orientations en faveur des piétons et des cyclistes. Dorénavant, les nouvelles infrastructures doivent s'harmoniser à leur environnement en privilégiant une approche qui répond aux attentes de la population. On peut sans hésitation souligner que ce projet symbolique a marqué la fin d'une époque du « tout à l'auto » à Montréal.

Vision Zéro

La stratégie montréalaise « Vision zéro » en matière de sécurité routière a été dévoilée à l'automne 2016.

Elle présente une série d'actions à court terme, des gestes très concrets pour assurer la sécurité des plus vulnérables. Elle résulte d'une réflexion amorcée en amont; réduire les accidents a toujours fait partie de nos responsabilités, de nos priorités. La stratégie présente neuf (9) engagements à court terme pour des déplacements sécuritaires, articulés autour de l'ingénierie, l'éducation et l'application des règlements.

Aujourd'hui, près d'un déplacement sur cinq s'effectue par transport actif à Montréal. Le transport en vélo connaît un élan sans précédent avec l'expansion du réseau cyclable quatre saisons; c'est pourquoi nous devons adapter nos façons d'aménager les rues, les passages inférieurs et les intersections, des endroits hautement fréquentés où le risque d'accident doit continuer à diminuer.

La « Vision zéro » est l'approche suédoise à la réflexion sur la sécurité routière. Elle peut se résumer en une phrase: aucune perte de vie n'est acceptable. L'approche « Vision zéro » s'est révélée un grand succès. Elle est basée sur le simple fait que les êtres humains peuvent faire des erreurs. Le réseau routier doit continuer à progresser, mais il doit aussi être conçu pour protéger les utilisateurs les plus vulnérables.



Elle repose sur quatre principes fondamentaux :

1. Éthique : La vie humaine est prioritaire - encore plus que la mobilité
2. Responsabilité : Les concepteurs, gestionnaires et usagers partagent la responsabilité
3. Sécurité : Les systèmes de transport doivent tenir compte de la faillibilité des humains - principe du « système qui pardonne »
4. Changement : Les concepteurs, gestionnaires et usagers doivent accepter le changement de paradigme

Neuf (9) actions concrètes à court terme :

- Adhésion officielle à la « Vision Zéro » et création d'un « Réseau canadien des villes pour une Vision Zéro Accident »
- Mandater la Commission sur les transports et les travaux publics et la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation de réviser le Plan du camionnage
- Nouvelle campagne de sensibilisation pour 2017 axée sur la responsabilité partagée
- Déploiement de la limite de vitesse à 30 km/h dans les quartiers résidentiels et dans les zones scolaires et harmonisation de l'application du 40 km/h pour les rues artérielles
- Réalisation d'un projet-pilote d'arrêts toutes directions
- Des mesures ciblées pour des endroits problématiques à court terme pour la sécurité et la convivialité de tous les usagers
- Des secteurs repensés dans le cadre de grands projets urbains
- Des actions concrètes à court terme pour les 10 intersections/artères jugées les plus dangereuses
- Élaboration d'un plan vélo axé sur la sécurité des cyclistes



CGMU

Projet prioritaire du Plan stratégique des systèmes de transport intelligents de la Ville de Montréal, le Centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU) a été ouvert en septembre 2014. Le CGMU se veut le cœur et le cerveau des systèmes de transport intelligents à Montréal, permettant d'accélérer l'implantation du transport intelligent dans la ville. La mise en activité officielle du CGMU s'inscrit dans une stratégie globale de Montréal, ville intelligente et numérique.

Le CGMU est un centre de prise des décisions en temps réel permettant de faciliter la mobilité des citoyens. L'équipement spécialisé (caméras, feux chandelles, panneaux à messages variables, etc.) permet de gérer à distance la circulation sur le réseau routier et de réagir rapidement si un incident survient. Il permet, par exemple, de parfaire la coordination lors de festivals ou de grands événements, ou de mieux gérer la circulation au cours de chantiers majeurs.

Le Centre agit autant à titre de récepteur d'information que d'émetteur, notamment pour :

- la gestion des feux de circulation en temps réel
- l'amélioration de la circulation des autobus
- la surveillance accrue du réseau routier et d'infrastructures
- l'optimisation des interventions et de la circulation en cas d'urgence
- l'échange rapide d'information avec les partenaires soit le Service des incendies de Montréal (SIM), la Société de transport de Montréal (STM), le ministère des Transports du Québec (MTQ) et la sécurité civile
- une communication plus efficace avec les centres de contrôle des partenaires

● *Projet Quartier vert*

Un Quartier vert est un secteur ciblé par l'arrondissement, avec le soutien de la communauté, où un ensemble de mesures d'aménagement du domaine public sont appliquées afin d'améliorer la sécurité, apaiser la circulation, réduire les débits et la vitesse sur les rues locales en plus de donner une large place au verdissement.

Cette approche encourage la marche et le vélo comme mode de déplacement de proximité et favorise l'utilisation du transport collectif. Ces périmètres désignent des quartiers résidentiels, de même que des secteurs englobant des parcs, des institutions scolaires, des hôpitaux, des équipements publics et, dans certains cas, des activités commerciales ou touristiques.

La vision des Quartiers verts s'applique à un milieu de vie choisi et délimité par le travail de collaboration des acteurs locaux et des arrondissements. Ces derniers sont responsables

de toutes les interventions sur les rues locales tandis que la Direction des transports, en plus d'apporter son support technique et financier, prend en charge les interventions spécifiques au réseau artériel.



Deux conditions sont essentielles à la reconnaissance des Quartiers verts :

- La mobilisation citoyenne et la concertation dans un secteur délimité d'une communauté;
- Une approche de développement durable appliquée aux déplacements des personnes et au réaménagement plus végétalisé de l'espace public dans une vision d'écologie urbaine.

Afin d'outiller les arrondissements et les communautés dans l'élaboration de leurs Quartiers verts, la Direction des transports a développé un fascicule qui détaille les objectifs visés par la démarche, les grandes étapes à suivre et plusieurs recommandations techniques de base. Ce document est le premier des douze fascicules qui formeront, au terme de leurs publications successives, le Guide d'aménagement durable des rues de Montréal.

À ce jour, huit Quartiers verts ont été reconnus, tandis que plusieurs autres sont en cours d'évaluation.

● *Politique de stationnement*

La Politique de stationnement adoptée en juin 2016 est un élément déterminant des orientations municipales en matière de mobilité. La Ville entend se servir de la Politique de stationnement comme :

- un outil de gestion visant à assurer une offre équilibrée en stationnement, prioritairement au centre-ville et dans les quartiers centraux, afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et d'assurer la vitalité économique;
- un outil en lien avec les orientations municipales en matière de mobilité durable, d'aménagement du territoire et de développement économique;
- une opportunité de tirer profit des technologies émergentes et de consolider la place de Montréal dans les rangs des villes intelligentes.

Le stationnement dans une ville de la taille de Montréal consomme beaucoup d'espace, trop d'espace, dans un contexte de préoccupations grandissantes et d'engagements en matière d'environnement et de qualité de vie. Conformément aux orientations stratégiques adoptées par la Ville en matière de mobilité et de développement durable, Montréal entend dorénavant gérer le stationnement de façon stratégique afin de réduire la dépendance à l'auto et d'assurer un partage plus équilibré du domaine public.

La Politique de stationnement constitue un maillon important du Plan de transport. Les mesures proposées contribueront à limiter l'usage de la voiture en milieu urbain en vue de réduire la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre. Elle est aussi une occasion de tirer profit des technologies émergentes et de confirmer Montréal au rang des villes intelligentes incontournables.

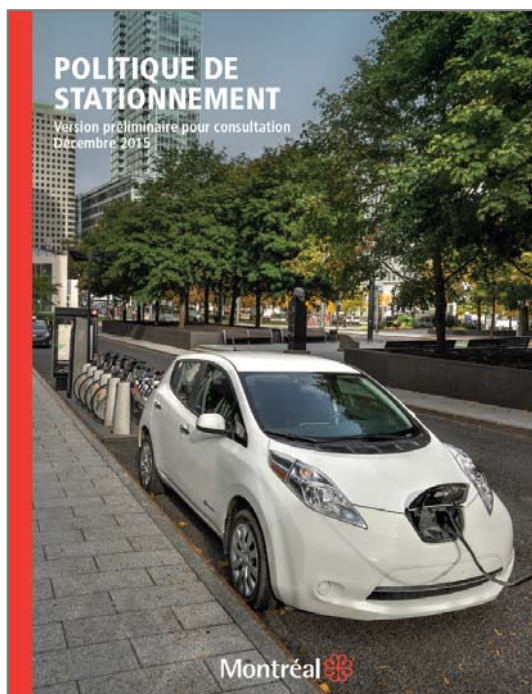
Par ailleurs, faire en sorte que le stationnement devienne intelligent, ce n'est pas seulement implanter une nouvelle technologie, c'est surtout de gérer le stationnement intelligemment. Pour assurer un changement rapide au bénéfice des citoyens, la Ville entend mettre en place trois actions prioritaires :

- harmoniser et simplifier les pratiques municipales de gestion et de tarification;
- création d'un organisme municipal de gestion du stationnement
- simplification de la signalisation du stationnement sur rue

La mise en œuvre de ces actions prioritaires et des autres mesures proposées par la Politique offrira un cadre renouvelé en matière de gestion du stationnement, un cadre cohérent, innovateur et adapté aux besoins spécifiques des usagers et des citoyens.

La voiture aura toujours sa place, mais elle n'aura plus toute la place

Par sa Politique de stationnement, la Ville de Montréal veut faire du stationnement un outil de gestion stratégique répondant à ses orientations en matière de mobilité durable, d'aménagement du territoire et de développement économique. Elle veut également



mettre les citoyens au cœur des priorités.

La Vision de la Politique de stationnement consiste à :

« Assurer une offre équilibrée en stationnement à l'échelle de la ville afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et d'assurer la vitalité économique, tout en réduisant la dépendance à l'automobile et son impact sur l'environnement. »

Il ne s'agit donc pas de bannir l'automobile, mais d'en contrôler la croissance en incitant les citoyens à moins l'utiliser. Cette vision illustre la complexité du stationnement dans le système de transport d'une ville. Elle tient compte de la diversité des secteurs, de la différence des besoins des usagers et de la multitude d'acteurs en présence, tant privés que publics. La politique aborde donc le stationnement comme un élément déterminant du plan de mobilité en voie d'élaboration.

● *Centre de distribution urbain*

Depuis l'adoption du Plan de transport en 2008, le secteur de la livraison a subi des transformations majeures. Le développement du commerce électronique a entraîné une fragmentation des livraisons, ce qui amène à repenser le « dernier kilomètre ».

De plus, le commerce électronique amène une multiplication des livraisons qui, dans plusieurs cas, se font directement à domicile. Différentes recherches font également état de la diminution de la taille des colis. On parle désormais de cyberlogistique, tant ce domaine est en expansion dans la plupart des grandes villes.

Pendant des années, plusieurs spécialistes ont cru que le recours aux véhicules électriques afin d'assurer les livraisons serait la meilleure solution aux inconvénients causés par la livraison. Or, les questions d'autonomie et de rentabilité en ont désillusionné plus d'un.

L'émergence de la notion de « dernier kilomètre », tant en ce qui a trait au transport en commun qu'au transport des marchandises, ouvre la porte à une redéfinition du rôle des véhicules électriques dans la chaîne logistique. Mais

l'électrification ne saurait à elle seule constituer une solution économiquement viable pour les entreprises. La notion de mutualisation apparaît désormais comme

la nouvelle voie à suivre. En réduisant le nombre de livraisons, on se trouve à réduire les inconvénients associés aux livraisons.



Ainsi, afin d'améliorer la collecte et la livraison des marchandises, Montréal déterminera, en collaboration avec les acteurs locaux, des endroits sur les rues transversales et non commerçantes

où devraient s'effectuer ces activités. Des capteurs intelligents seraient installés afin d'informer en temps réel les professionnels de la disponibilité des places.

En ce qui a trait au concept du « dernier kilomètre », Montréal évaluera la possibilité de mettre en place un projet pilote de centre de distribution urbain (CDU), en collaboration avec les acteurs du domaine de la livraison. Le CDU offrirait une plate forme mutualisée et des véhicules électriques assureraient la livraison dans le « dernier kilomètre ». En limitant le périmètre desservi et les distances à parcourir, le recours aux véhicules électriques devient alors envisageable.

● *Stratégie d'électrification*

La Stratégie d'électrification des transports 2016-2020 s'annonce très prometteuse. Elle est porteuse d'initiatives ambitieuses qui permettront d'accélérer la transition des divers modes de transports, individuels et collectifs, vers l'utilisation d'une énergie abondante, durable et non polluante, l'hydroélectricité. D'ailleurs, au Québec, les tarifs d'électricité sont les plus bas en Amérique du Nord alors que le prix du litre d'essence est parmi les plus élevés. Dans ce contexte, l'électrification devient un choix logique.

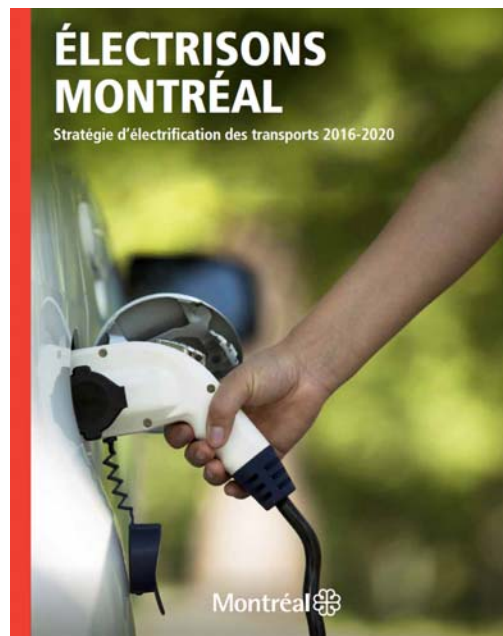
La Stratégie propose dix orientations visant à créer un environnement favorable pour l'innovation en matière d'électrification et de véhicules intelligents :

1. Intégration des besoins d'électrification des transports dans la planification et la gestion du parc immobilier de la Ville
2. Conversion du parc de véhicules municipaux thermiques vers des véhicules électriques
3. Mise en oeuvre d'un plan d'action en développement économique visant le développement d'une filière locale en électrification des transports et en transport intelligent
4. Création d'un Institut de l'électrification et des transports intelligents
5. Électrification du réseau de transport en commun de la Société de transport de Montréal (STM)
6. Collaboration active à la réalisation du Réseau électrique métropolitain (RÉM)
7. Mise en oeuvre des mesures d'électrification de la Politique de stationnement
8. Déploiement d'un réseau de bornes de recharge pour appuyer la conversion progressive et souhaitée du parc automobile montréalais
9. Mise en place d'un cadre permettant le déploiement, par l'entreprise privée, d'un réseau de véhicules électriques en libre-service
10. Collaboration soutenue avec les partenaires publics et privés dans les initiatives d'électrification et la promotion de la mobilité durable, notamment le Gouvernement du Québec, Hydro-Québec, la Caisse de dépôt et placement du Québec, le Bureau du taxi et la Commission des services électriques de Montréal

Chacune de ces initiatives se veut un pas vers l'atteinte de l'objectif de réduction des émissions de GES de la Ville. Elles sont aussi autant de leviers porteurs de retombées économiques substantielles.

Ces leviers s'ajoutent à des atouts dont dispose déjà Montréal et qui contribuent au dynamisme de ses entreprises. La région de Montréal compte, entre autres, sur une main-d'œuvre qualifiée et abondante, sur la présence de six (6) universités, anglophones et francophones, sur des centres de recherche de calibre mondial, sur la présence de grappes industrielles dynamiques dans des secteurs de pointe, dont la Grappe industrielle des véhicules électriques et intelligents annoncée récemment par le Gouvernement du Québec.

Montréal compte aussi sur une stratégie Montréal Ville intelligente et numérique qui lui a permis de remporté le prestigieux prix de la communauté la plus dynamique et inspirante en matière de ville intelligente (*Intelligent Community of the Year Award 2016*) décerné par le Intelligent Community Forum. Montréal s'est également vu décerner lors du *Electric Vehicle Symposium (EVS29)* le prix « *E-Visionary* » remis par la *World Electric Vehicle Association (WEVA)* dans le but de souligner les initiatives visant à promouvoir les véhicules électriques comme un mode de transport durable, et à faire de la mobilité électrique une réalité pour les citoyens.



Fort de ces distinctions prestigieuses, Montréal compte assumer pleinement son leadership en matière d'électrification des transports et elle mettra en place tout ce qu'il faut pour traduire en retombées concrètes ses investissements et ses efforts qui visent à électrifier les transports.

Plus précisément, trois objectifs orientent ses efforts :

1. Mobiliser les forces vives de la filière du transport électrique autour d'objectifs partagés;
2. Utiliser les initiatives en électrification des transports comme leviers afin de favoriser les retombées pour les entreprises et les institutions locales;
3. Accroître l'attractivité de Montréal comme lieu de localisation pour les entreprises et les institutions de ce secteur.

Pour y arriver, Montréal s'est dotée d'un Commissaire à l'électrification des transports et aux véhicules intelligents, une première en Amérique du Nord. Il s'agit d'un geste symbolique fort qui témoigne de sa volonté de jouer un rôle de premier plan sur la scène internationale.

Institut de l'électrification et des transports intelligents

L'Institut de l'électrification et des transports intelligents constitue le chaînon manquant que la Ville et ses partenaires ont mis sur pied pour accélérer la transition vers l'électrification des transports. L'Institut s'intéresse aussi à l'évolution accélérée de tout ce qui touche les véhicules intelligents, autonomes et connectés. De nombreuses occasions d'affaires s'offrent aux entreprises et aux centres de recherche.

Montréal et le Québec se démarquent et jouent un rôle de premier plan sur la scène internationale dans le secteur de l'électrification des transports et des transports intelligents. L'Institut va jouer un rôle majeur pour faire connaître l'industrie locale, en lien étroit avec des partenaires tels que Montréal International ou Investissement Québec.

L'Institut sera appelé à gérer, en lien étroit avec la Ville de Montréal, les corridors d'essai en milieu urbain qui se mettent présentement en place. Il sera amené à développer et à rendre disponible une expertise unique en mobilité durable et intelligente en milieu urbain.

L'Institut permettra de créer la synergie requise entre la multitude d'acteurs qui composent l'écosystème de l'électrification des transports et des transports intelligent au Québec.

L'Institut de l'électrification et des transports intelligents aura pour mandats de :

- favoriser une plus grande synergie entre les partenaires régionaux de la mobilité durable en matière de recherche et développement;
- stimuler la commercialisation des innovations et ainsi accélérer la croissance des entreprises
- développer des partenariats internationaux.

Il mettra à profit les atouts de Montréal comme ville d'innovation pour galvaniser les efforts et les savoirs, et rayonner sur la scène internationale. Entre autres, Montréal veut offrir aux manufacturiers les conditions favorables pour expérimenter les nouvelles technologies et pour en accélérer la commercialisation.

C'est dès maintenant que Montréal veut se préparer à ce virage et, surtout, stimuler l'émergence et la croissance d'entreprises dans ce domaine. Depuis l'adoption de la Stratégie d'électrification des transports en juin 2016, on ne cesse de nous confirmer que ce choix est judicieux. Montréal offre un environnement propice à la naissance de l'Institut de l'électrification et des transports intelligents.

L'Institut sera le lieu par excellence pour accélérer l'innovation en matière de mobilité et pour faire de Montréal un leader dans le domaine. Par ses réalisations, il contribuera à réduire les émissions de carbone, à améliorer la fluidité des déplacements et à générer des retombées économiques en permettant le développement de la filière de la mobilité électrique et du transport intelligent.

L'Institut misera, entre autres, sur la présence à Montréal de centres de recherche d'envergure internationale sur l'intelligence artificielle, un aspect indispensable à l'évolution des technologies de véhicules autonomes. L'Institut misera, entre autres, sur la présence à Montréal de centres de recherche d'envergure internationale sur l'intelligence artificielle, un aspect indispensable à l'évolution des technologies de véhicules autonomes.



Toutes les étapes de l'échelle de maturité technologique pourront être développées et testées dans un rayon de 30 km du centre-ville. Montréal va devenir un lieu incontournable pour l'attraction d'entreprises, de centres de recherche ou d'institutions intéressés par l'électrification des transports et les transports intelligents.

Bref, l'Institut sera « Un centre d'expérimentation physique et numérique en milieu urbain favorisant le déploiement de nouvelles technologies et de solutions promouvant l'innovation en mobilité électrique et intelligente ».

La Vision de l'Institut est de devenir « Un laboratoire urbain de référence mondiale catalysant les nouvelles formes de collaborations industrielles et citoyennes à l'origine de la mobilité urbaine de demain. »

Sa Mission est d'« Accélérer l'implantation et la commercialisation de solutions en mobilité intelligente et électrique innovantes par le biais d'expérimentations urbaines adaptées aux enjeux des villes et des citoyens ». Ainsi, l'Institut se veut un modèle unique pour faciliter les liens entre la ville, les entreprises et l'ensemble de l'écosystème.

Par ailleurs, dans le cadre du Sommet sur la mobilité durable Movin'On, l'Institut a signé une entente avec Michelin en vue d'établir la permanence d'une fabrique des mobilités en Amérique du Nord.

Corridors d'essai et vitrine technologique

Déjà, les jalons sont posés pour la création de corridors d'essai en transport électrique et intelligent qui couvriront le Centre-ville de Montréal, le Vieux-Montréal et le Quartier de l'Innovation. Cette zone d'expérimentation vient combler ce qui est connu comme étant la « vallée de la mort » dans le domaine de l'innovation.

Une vitrine technologique et commerciale vient également d'être lancée et la première édition s'est tenue en juin. Cette vitrine permet à la Ville de connaître et d'avoir accès aux technologies et aux innovations les plus récentes en matière de véhicules électriques et de véhicules intelligents, en plus de permettre aux entreprises montréalaises et québécoises de mettre en valeur leur expertise, technologies et innovations.

Afin de maximiser l'impact de ses initiatives, la Ville travaille en partenariat avec le Gouvernement du Québec dans le cadre du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020. Ce plan d'action gouvernemental combiné à la Stratégie de la Ville permettra à Montréal d'assumer pleinement son rôle de leader en Amérique du Nord en matière d'électrification des transports.

Quartier de l'innovation

Afin de faciliter le développement et l'expérimentation des technologies innovantes en matière d'électrification des transports et de véhicules intelligents, Montréal mise sur le dynamisme du Quartier de l'innovation (QI), une plateforme créative, dynamique et dédiée aux besoins des acteurs montréalais, québécois et canadiens de l'innovation. Le Quartier de l'innovation représente un écosystème moderne en réponse aux nouvelles réalités du défi de l'innovation à l'échelle mondiale.

Il se veut fédérateur en favorisant une complicité active entre les acteurs du développement économique et les résidents du quartier. Il vise l'intégration des quatre volets essentiels à une société créative : l'industrie, la formation et la recherche, l'urbanisme et le design urbain et le volet social et culturel. L'intégration et l'interconnexion entre ces volets créeront un écosystème de l'innovation de portée mondiale à Montréal.

Le Quartier de l'innovation sera au cœur des corridors d'essai en transport électrique et intelligent. Ces corridors se veulent une plate-forme à l'échelle réelle (1 : 1) visant à mesurer les performances des solutions de mobilité durable du futur. Le QI se trouve au croisement des corridors culturel, artistique, économique et technologique de Montréal.



Sous le leadership des universités fondatrices, le QI veut créer les conditions favorables au développement d'un quartier de grande qualité urbaine regroupant une communauté créative et engagée, dans le but de catalyser le développement d'une culture innovante et entrepreneuriale, par l'équilibre entre ses quatre volets (industriel, formation & recherche, social & culturel et urbain), de portée internationale.

Bureau de la ville intelligente et numérique (BVIN)

Déjà reconnue pour son effervescence en matière de technologies numériques, Montréal a le potentiel de devenir un modèle mondial de « ville intelligente » axée sur la création et la collaboration. Plus que jamais, la qualité de vie et la prospérité économique se feront par et pour les citoyens.

Les Montréalais sont parmi les citoyens les plus branchés au monde, et la ville regorge de créateurs, innovateurs, entrepreneurs, investisseurs et autres joueurs aux multiples talents.

Aujourd'hui, la technologie nous offre de multiples occasions de mettre en commun ces talents. À travers elle, les citoyens expriment des besoins et influencent les décisions qui les touchent, les créateurs et les innovateurs peuvent proposer des solutions plus efficaces, les entrepreneurs peuvent développer de nouveaux services qui, à leur tour, seront portés partout dans le monde par des investisseurs. En devenant une ville intelligente, Montréal choisit de mettre en relation ces Montréalais et d'améliorer ainsi la qualité de vie de tous.

Avec pour ambition de faire de Montréal un modèle mondial de ville intelligente d'ici 2017 et de profiter pleinement de son immense potentiel, la Ville de Montréal a créé, au printemps 2014, le Bureau de la ville intelligente et numérique (BVIN). Cette équipe a pour mission d'encadrer des projets de transformation qui touchent tous les aspects de la vie citoyenne, qu'il s'agisse de gouvernance, d'infrastructures, de services publics ou d'enjeux sociaux.

Pour que cette transformation soit basée sur les besoins réels des Montréalais, le BVIN s'est lancé dans un grand dialogue citoyen avec les communautés institutionnelles et privées, les employés municipaux et la population. L'analyse de plus d'un million d'appels et 40 000 courriels adressés au 311 en 2013, des réponses de 7 600 Montréalais à 4 sondages et de la consultation de 400 participants lors d'activités locales de co-design et de causeries citoyennes partout sur l'île a également permis de bien cerner les préoccupations des Montréalais.

Inspiré par les meilleures pratiques mondiales, animé par un dialogue continu avec les Montréalais, le BVIN cible cinq domaines d'intervention : la mobilité urbaine, les services directs aux citoyens, le cadre de vie, le processus démocratique, et le développement économique. C'est sur ces thèmes que se jouera d'ici 2017 la première stratégie de Montréal, ville intelligente et numérique.

Inspiré par les meilleures pratiques mondiales, animé par un dialogue continu avec les citoyens, Montréal, intelligente et numérique intervient dans neuf domaines pour faire de Montréal un chef de file mondialement reconnu parmi les villes intelligentes et numériques en 2017.

En 2014, dès sa mise en place, le Bureau de la ville intelligente et numérique (BVIN) a mené une démarche rigoureuse qui lui a permis d'identifier ce qui préoccupe vraiment les Montréalais.



Dans une démarche collaborative, l'expérience et l'ingéniosité des citoyens, des employés municipaux, des institutions publiques et de l'entreprise privée sont mis à contribution dans le but de développer un savoir-faire en matière d'innovation et favorisant l'émergence de solutions originales à des problématiques urbaines.

Ici, la technologie est utilisée comme levier afin de soutenir la croissance économique et d'améliorer concrètement la qualité de vie des Montréalais. Aussi, le BVIN agit dans neuf domaines d'intervention dont l'optimisation des déplacements

Chaque jour, les Montréalais parcourent leur ville! La mobilité est un des éléments-clés de la qualité de vie et de la prospérité économique. La collecte, le traitement et la diffusion des données en temps réel permettront d'accroître la fluidité des transports et d'optimiser les déplacements. Trouver le bon chemin et le mode de transport approprié n'aura jamais été aussi facile!

Conclusion

À Montréal comme ailleurs dans la majorité des pays, nous en sommes à l'aube d'un nouveau jour, d'un nouveau rapport à la voiture. Une tendance se dessine, la voiture est voie de devenir un service que l'on utilise davantage qu'un bien que l'on possède.

Et Montréal est un acteur privilégié de ce changement de paradigme. Dans les dernières années, la mobilité à vélo a plus que doublée, les déplacements à pied ont connu une hausse substantielle, la part modale des transports collectifs sont stables, une légère hausse a même été enregistrée, alors que le pourcentage d'accidents mortels ou avec blessés graves impliquant des piétons continuait de diminuer.

Notre vision pour l'avenir continuera à se déployer avec la même vitalité et selon la même philosophie : plus de place aux piétons et aux vélos, l'achèvement des projets majeurs avec un souci évident de mobilité durable, un virage clair en faveur de l'électrification, de même que l'Approche vision zéro en sécurité routière.

Montréal est une ville curieuse et ambitieuse, qui pense autrement et qui met à profit sa qualité d'imaginer pour créer un monde meilleur et prospère. Habitée de gens d'action, Montréal refuse l'inertie et l'ordinaire, car elle a l'audace de réaliser ses idées. Montréal est plus que jamais une ville d'avenir propulsée par son habileté à imaginer.

La révolution des transports est définitivement en marche à Montréal. Les changements observés ici en faveur d'une mobilité plus durable, plus intelligente et orientée en tant que service trouveront écho ailleurs dans le monde sous l'impulsion du leadership assumé de Montréal.

