



La ville à portée de main

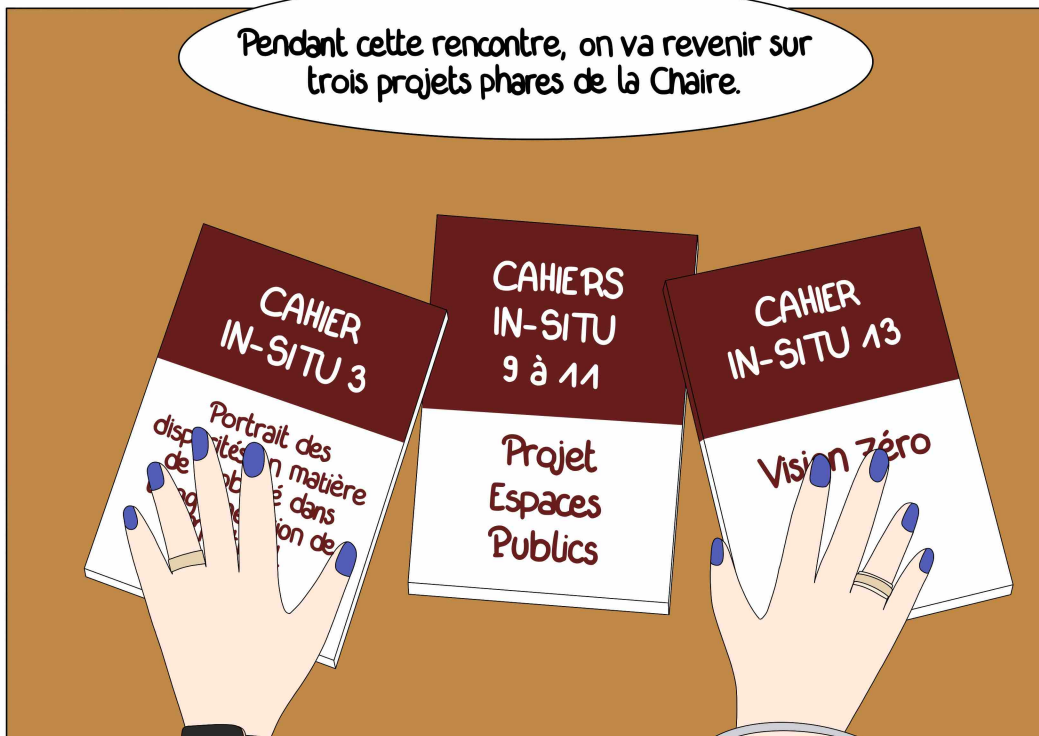
10 ans pour la recherche action

UQAM, École des Sciences de la Gestion,
département d'études urbaines et touristiques

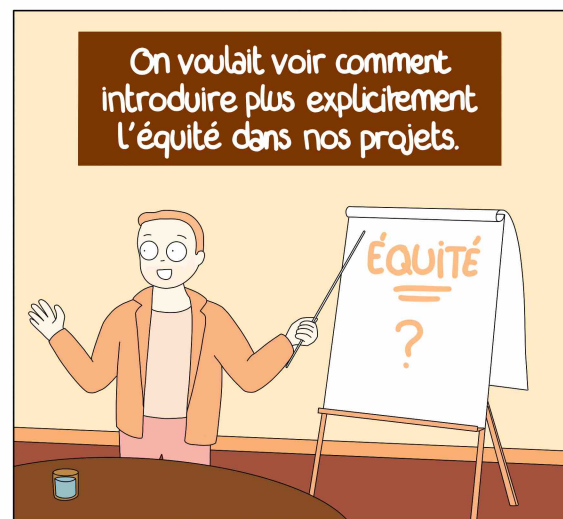
Merci tout le monde d'être là à cette rencontre.

Comme vous le savez, c'est l'anniversaire de la Chaire de recherche et j'aimerais vraiment marquer le coup avec une bande dessinée qui retrace un peu ces 10 dernières années.





CAHIER IN SITU 3 : Portrait des disparités en matière de mobilité dans l'agglomération de Montréal



On a commencé par faire un état des lieux de ce qui se faisait ailleurs, mobiliser les connaissances existantes avant d'en produire des nouvelles.

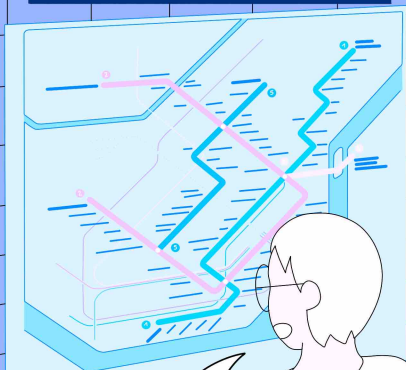


Intéressant...

Cette fois, on voulait vraiment réfléchir en termes d'individus et pas seulement en termes de transports.



Souvent, on s'intéresse aux flux de déplacements.



Aloors...
D'où partent les gens
et où vont-ils ?

Mais cela ne renseigne pas sur l'accès aux transports en tant que tel.

DÉSAVANTAGE EN
TRANSPORT

Je n'ai
pas d'auto.

Il n'y a
pas de transports
en commun à
côté de chez
moi...

J'ai peur
dans les
transports...

DÉSAVANTAGE SOCIAL

Je n'ai pas
beaucoup de
ressources.

J'ai des
problèmes de
santé.

Combinés, ces deux désavantages conduisent à une
PAUVRETÉ EN TRANSPORT

Je n'ai pas les
capacités d'habiter dans un
endroit me permettant de me
déplacer facilement.

C'est dur
pour moi d'aller voir
mes proches.

Les offres d'emploi
qui me sont accessibles sont
donc très limitées.

Acheter à manger,
me soigner, emmener les
enfants à l'école... Tout
est difficile.

Et cela entretient l'exclusion sociale, qui vient augmenter les désavantages qui nourrissent la pauvreté en transports. Bref, c'est un cercle vicieux.

C'est comme ça
que l'on peut comprendre
les besoins sociaux des
individus.

Et donc rapprocher
les questions d'équité
du territoire.

Une fois qu'on savait où se trouvaient ces problématiques d'équité, on s'est penchés sur le plan de transports de 2008.

Fiche 2 LES INÉGALITÉS D'ACCÈS

Approche par les individus

Dans l'approche de la mobilité basée sur l'individu, on s'intéresse particulièrement aux facteurs individuels qui influencent la mobilité, notamment de la façon suivante :

- Facteurs individuels :
 - offre de services
 - localisation
 - tarification
 - environnement (banlieue, centre urbain, etc.)
- Facteurs sociaux :
 - genre, âge
 - catégorie sociale, classe
 - aptitudes physiques

On a regardé sa cohérence interne...

De la vision aux actions

... et externe, c'est-à-dire entre les planifications de la ville et celles des arrondissements.

Certains plans locaux étaient très bons d'ailleurs !

On a constaté que déjà à l'époque il y avait certaines mesures intéressantes contre l'exclusion sociale.

Viser une tarification abordable

Intervention sur des clientèles spécifiques comme les personnes âgées

OPUS

TREMBLAY
Lise

Mais peu de mesures dédiées aux enjeux d'équité.

Augmentation de l'offre de transport

Cohabitation des différents moyens de transport

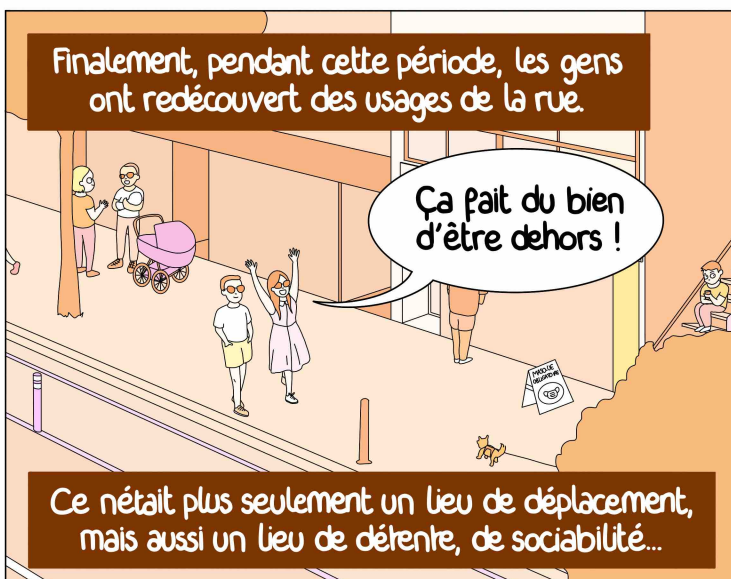
Aménagement urbain pour favoriser les transports collectifs et actifs

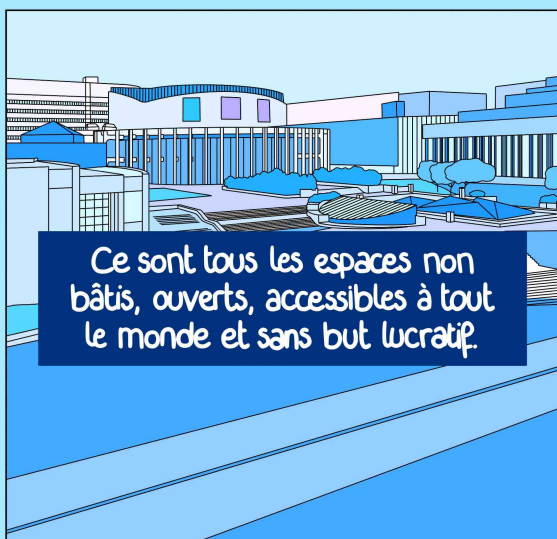
Aménagement sécuritaire à proximité des stations et des intersections

Aujourd'hui on ne parlerait pas juste d'équité, mais aussi de sobriété, de transition et de résilience



CAHIERS IN SITU 9 À 11 : Projet Espace Public





La première partie du rapport met au point une typologie des espaces publics urbains. Avec ce classement, ce n'est pas la forme des espaces mais leur appropriation qui est importante.



Ouvert



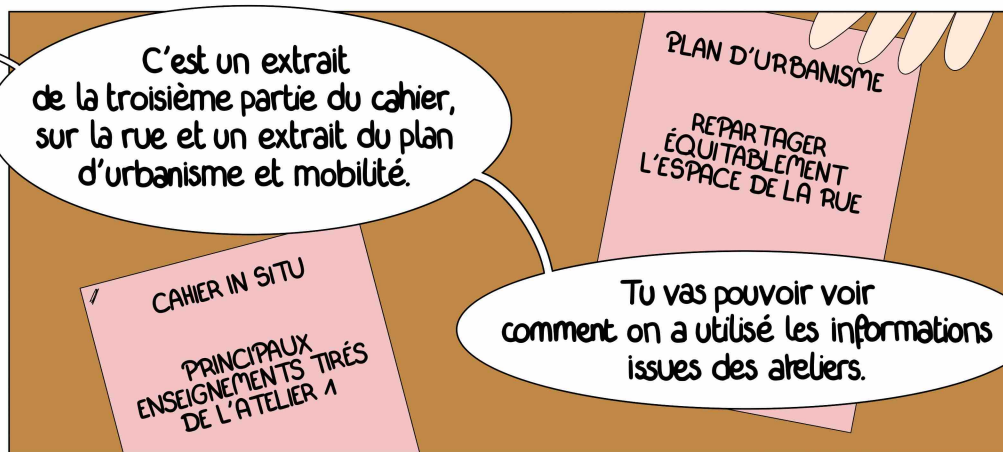
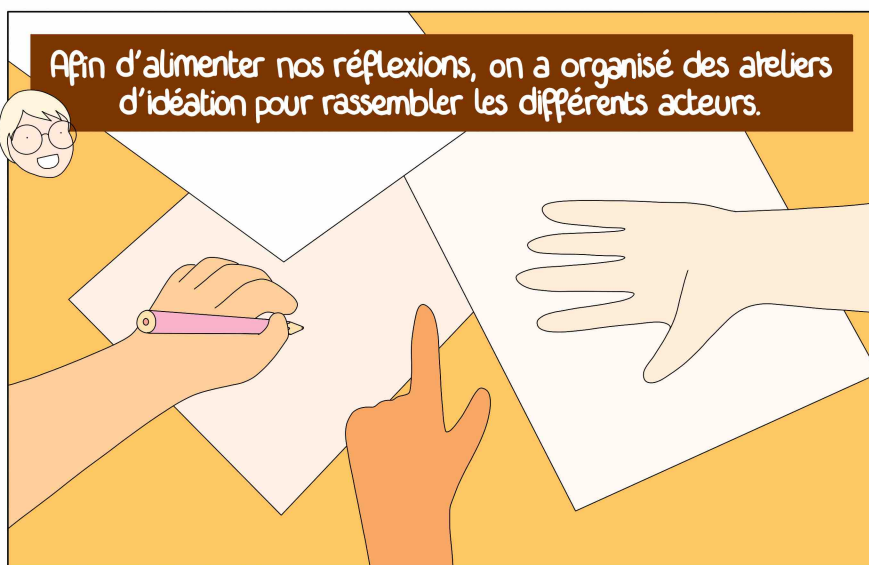
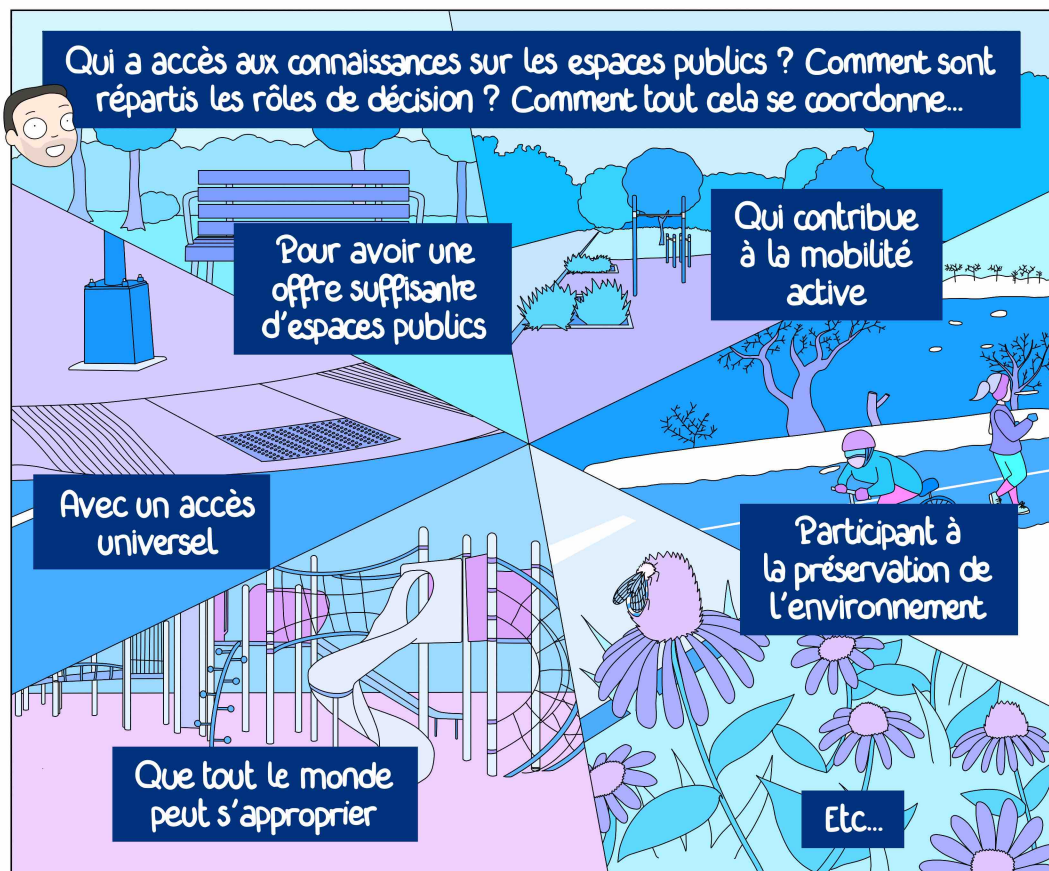
Formel

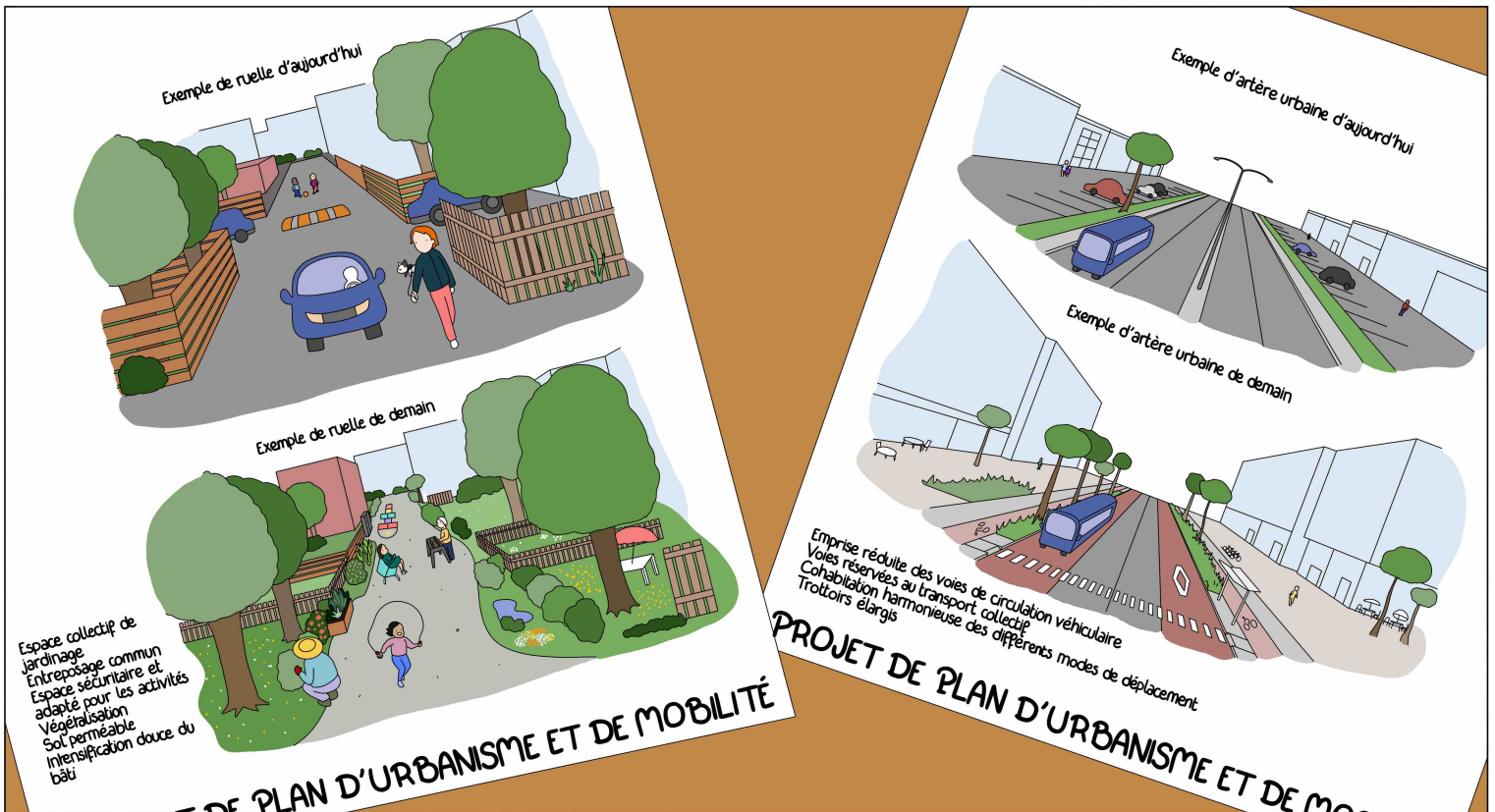
Intime



Fermé







CAHIER IN SITU 13 : Étude de la gouvernance du plan d'action Vision Zéro de Montréal

Vision zéro, soit zéro mort et blessé grave sur les routes... C'est sûr que tout le monde est d'accord pour ça !

Ceci dit, ça reste une vision utopique de se dire qu'on arrivera un jour à cet objectif.

Mais il faut tout faire pour y rendre le plus possible.

Et c'est là que ça se complique, parce que plus on s'approche des moyens d'action, moins les gens sont d'accord sur la manière de procéder.

À la Ville, ça faisait déjà quelques années qu'on avait un plan d'action Vision Zéro.

Partenaires de la ville

Rencontre plan d'action

Société civile

Mais il y avait beaucoup de comités, avec des gens qui se retrouvaient partout sans plus savoir pourquoi

Attends la différence entre ces deux comités c'était quoi déjà ?

Il faut que j'appelle Florence, j'ai un projet à lui proposer...

Dans ce mandat, on s'est vraiment penchés sur comment restructurer la gouvernance autour de ce projet.

cahier in situ 13

VISION ZÉRO

Et on a retenu ce qu'on avait appris des recherches précédentes.

C'est super important pour ne pas avoir un point de vue surplombant

On a intégré les acteurs concernés très tôt dans la démarche, à travers des ateliers de concertation.



Le projet Vision Zéro, c'est pas juste une question de sécurité routière. C'est une politique publique qui parle de sécurité routière. C'est un changement de culture, de manière de voir l'espace public.

Les campagnes de prévention routière, c'est pas suffisant. L'humain est faillible, c'est normal. Mais dans ce cas, il faut que le système autour de lui soit infallible.

C'est vraiment un projet multi-échelle et multi-dimensionnel.

Pour protéger les piétons, on a besoin de créer des zones où on roule lentement.

On a besoin de réduire la dépendance à l'auto.

En tant que pompiers, on doit avoir des routes sur lesquelles on peut aller vite !

On a besoin de voies mieux protégées pour les vélos.

On doit dégager les intersections !

Qu'est-ce qui doit être fait en premier ? La sécurité des personnes âgées ? Autour des écoles ? Les cyclistes ?

Mais on veut du stationnement.

C'est seulement à travers des actions complémentaires qu'on peut s'approcher d'une vraie Vision Zéro.



On l'a vu au cours des ateliers, il y a parfois des tensions entre les acteurs.

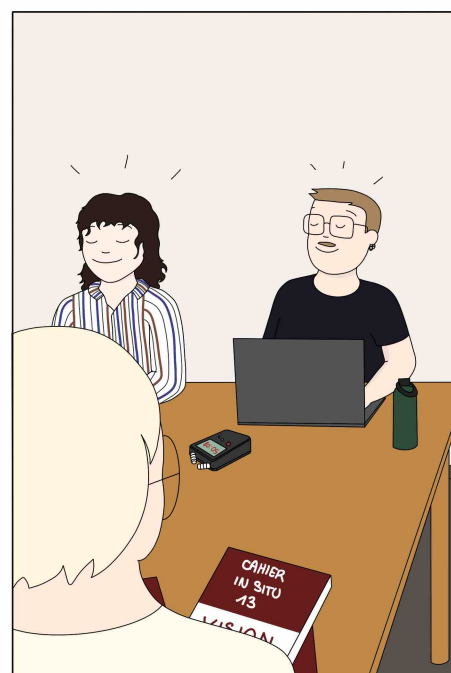
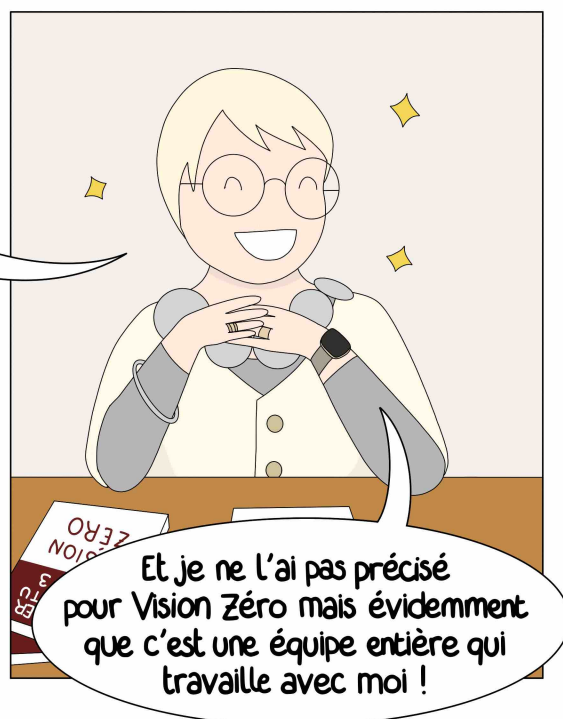


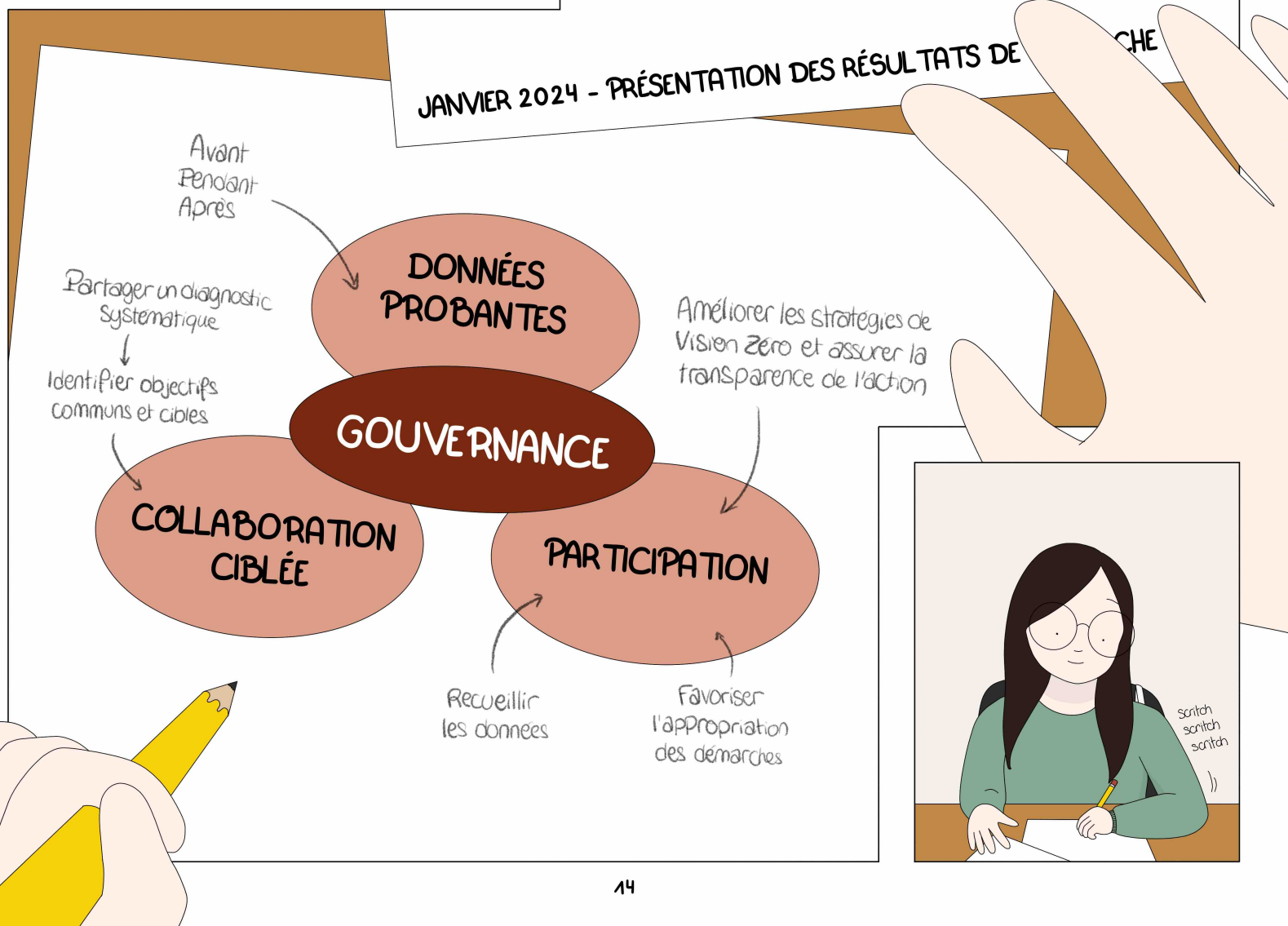
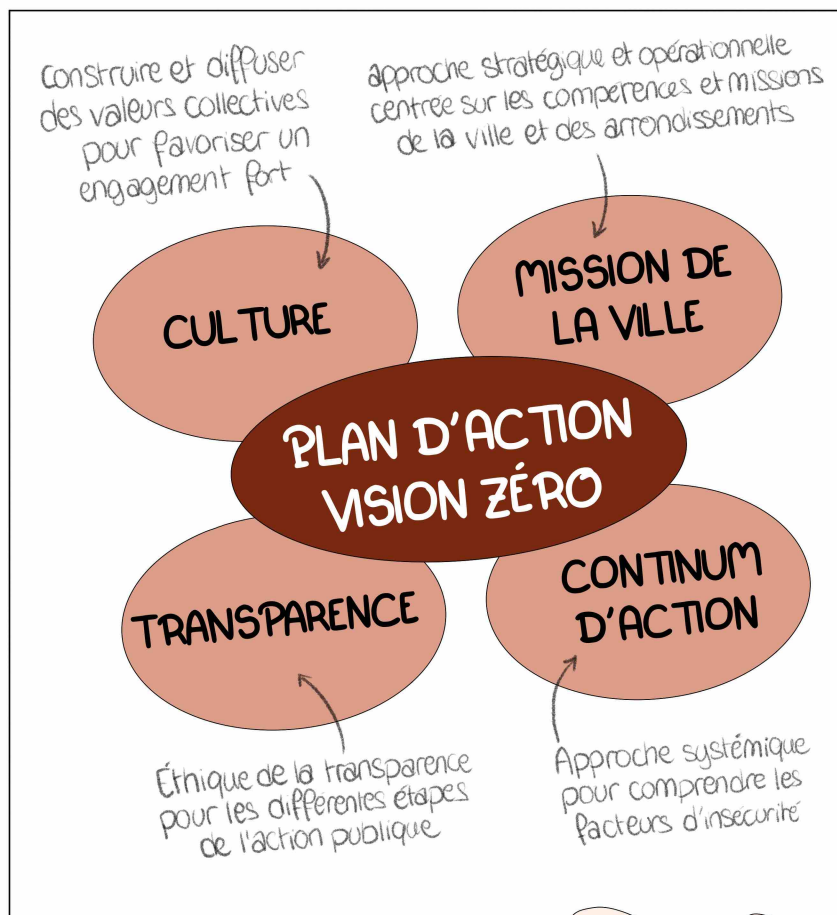
Ah ça oui ! Même si encore une fois, tout le monde est d'accord avec l'objectif.

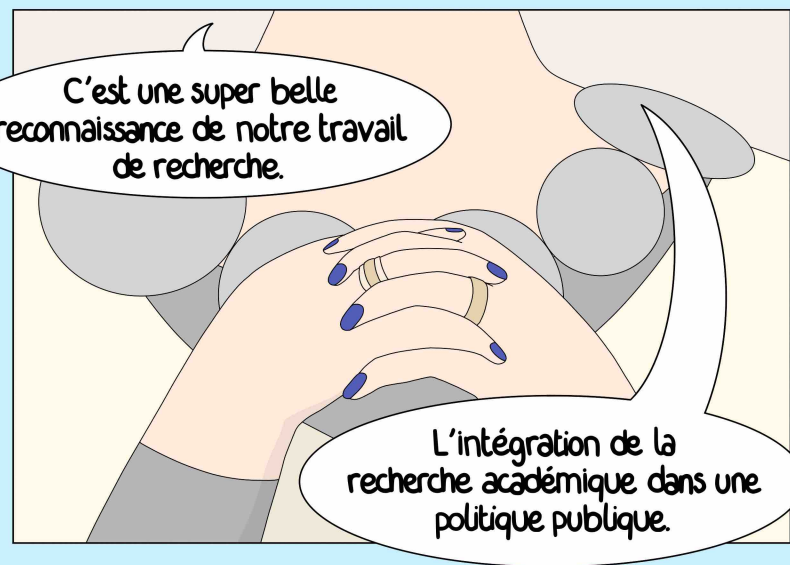


Pour pouvoir comparer, on est aussi allé voir ailleurs comment ça marche.











La Pr. Florence Paulhiac, titulaire de la chaire internationale sur les usages et pratiques de la ville intelligente de l'ESG-UQAM et Pascal Lacasse, Chef de division à la Ville de Montréal tiennent à remercier celles et ceux sans qui ces aventures au pays de la recherche-action n'auraient pu advenir :

La communauté étudiante, pour l'excellence de son travail

Les collègues universitaires, pour leur complicité et leurs contributions substantielles

L'université du Québec à Montréal : le service des partenariats et du soutien à l'innovation et le vice-décanat à la recherche École des sciences de la gestion pour leur soutien

La communauté professionnelle de la Ville de Montréal pour sa collaboration et ses contributions substantielles,

Le service de l'urbanisme et de la mobilité pour son soutien et son implication,

La ville de Montréal pour sa confiance et pour avoir mis sur la recherche-action pendant toutes ses années



Juliette Pierre - octobre 2025