

Le transport, le premier responsable

suite
au verso



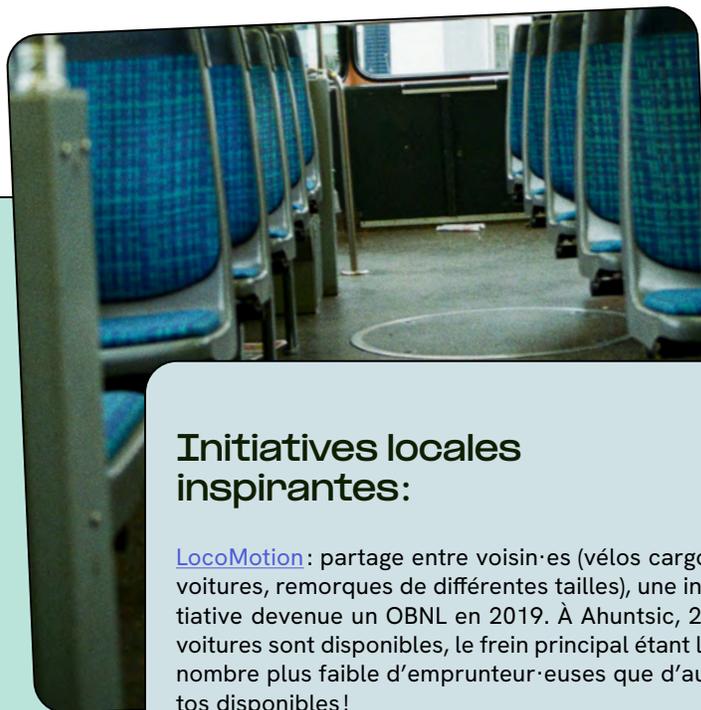
Et si posséder une voiture n'était pas un choix, mais une coûteuse obligation ? Le système de mobilité local reste largement basé sur l'asphalte et les voies routières tandis que les modes de transports collectifs et ferroviaires demeurent sous-développés et sous-financés.

Transports, les faits saillants

À Ahuntsic-Cartierville, plus de la moitié des travailleur·euses utilisent leur voiture personnelle pour se rendre au travail, malgré la présence de transports en commun ou de voies cyclables et piétonnes. **Cette dépendance à l'auto est souvent une nécessité plutôt qu'un choix**, exacerbée par un **aménagement du territoire centré sur la voiture**, une **répartition inégale des infrastructures de mobilité durable** et un **accès limité aux autres modes de transports** selon les quartiers.

L'utilisation de l'auto: un choix par défaut ?

- **52,2 %** des travailleur·euses utilisent leur véhicule pour leurs déplacements domicile-travail tandis que **36 %** des personnes en emploi fréquentent les transports en commun¹.
- En 2021, on comptait environ 58 700 véhicules pour 60 515 ménages : **soit près d'une voiture par ménage** (0.97). Pourtant près de 26 000 personnes vivent seules. Ce décalage met en lumière une forte **dépendance structurelle à l'auto-solo**, qui demeure le principal mode de transport pour une majorité d'adulte².
- Certains secteurs comme Cartierville, Saint-Simon et Fleury Ouest sont éloignés des stations de métro, avec des lignes de bus peu fréquentes ou très achalandées, et des pistes cyclables parfois discontinues ou jugées insuffisantes.
- La plupart des coûts annuels liés à une automobile sont des coûts cachés (entretien, stationnement, assurances). Ils incluent bien plus que le prix d'achat et d'essence et s'élèvent à 7400\$ en moyenne par an⁴.



Initiatives locales inspirantes:

LocoMotion: partage entre voisin·es (vélos cargo, voitures, remorques de différentes tailles), une initiative devenue un OBNL en 2019. À Ahuntsic, 28 voitures sont disponibles, le frein principal étant le nombre plus faible d'emprunteur·euses que d'autos disponibles!

Ahuncycle: groupe citoyen mobilisé pour la sécurité et l'accessibilité à vélo.

Tête de rayon: atelier communautaire de vélos.

L'arrondissement propose des subventions pour le vélo d'hiver, en partenariat avec Solon⁵.

MEAC (Mobilisation environnement Ahuntsic-Cartierville): comptent parmi les groupes agissant pour une mobilité plus inclusive.

Quelques pistes de leviers collectifs ...

- Participer **aux consultations publiques pour défendre des aménagements** réduisant les déplacements motorisés (budget participatif, mémoires aux conseils d'arrondissement, opposition à des projets favorisant l'auto, etc.).
- Encourager **des projets d'écomobilité et de services de mobilité partagée** (en faveur du partage de véhicules entre résident·es, de plus de vélos en libre-service...)
- Encourager **les investissements** dans des offres de transports collectifs, fréquents accessibles et électriques
- Étendre le réseau de **pistes cyclables sécurisées et de mobilité partagée** notamment vers les écoles, les parcs et les services de nécessité.
- Poursuivre et soutenir le **déneigement** des pistes cyclables 4 saisons.
- Revendiquer **l'implantation de BIXI dans les zones moins bien desservies**, là où les besoins sont les plus importants.
- Favoriser **l'organisation de groupes de covoiturage** dans ses milieux de vie!



Trop de routes, pas assez de rails

Est-ce vraiment un choix, quand les bus et pistes cyclables ne passent pas par chez nous ? Sonia, David et Karim discutent de leur réalité en matière de mobilité.

David : J'aimerais me passer de ma voiture, mais entre chez moi et le métro, c'est 45 minutes à pied. Les bus sont rares, bondés, et Communauto Flex n'est même pas dispo ici⁶ !

Karim : Le transport, c'est notre plus grand défi. On parle de choix, mais en réalité c'est surtout une question d'accès. Même à vélo, je suis limité. Et j'ai appris que les transports, c'est 43,3 % des émissions du Québec⁷. Puis 74,6 % de ça, concerne juste les transports routiers (voitures, camions, autobus)⁸ !

Sonia : Du vélo pour aller à la garderie... avec deux enfants... en hiver ? Sans pistes déneigées ni trottoirs praticables⁹ ? À Cartierville, les pistes 4 saisons sont quasi inexistantes. Avant de faire la morale, faudrait déjà rendre ces options disponibles.

David : Je ne suis pas contre prendre le bus, c'est juste qu'avec un itinéraire de 2 heures avec 4 bus, ça mène juste à de « l'auto-subie ». Et les camions, le transport des marchandises ? On parle tout le temps de l'auto-solo, mais c'est tout un système. On continue d'investir dans l'asphalte, pas assez dans les rails !

Sonia : Heureusement l'état des pistes sur la rue Prieur ou Sauriol s'est amélioré, elle inspire presque autant confiance que celles du REV¹⁰. Puis les bixi ? Y'en a plus dans Villeray que dans tout Cartierville¹¹... Heureusement, il y a de beaux projets comme LocoMotion, qui facilitent le partage d'équipements avec les vélos cargos par exemple ! Ça, c'est vraiment pratique avec les kids.

Karim : Exact, et si on veut réduire les GES pour vrai, faut investir au plus tôt dans le transport collectif, actif et accessible. Sinon, ce seront toujours les mêmes qui en payeront le prix : en gaz, en temps ou en impactant le climat. Ah tiens David, j'ai repéré un trajet pour toi, avec juste un bus et un métro !

David : Regarde, je vais essayer ce nouvel itinéraire... t'en entendas jaser si j'y suis pris 2 heures au complet !

Sonia : La vérité, c'est que la mobilité durable reste un privilège. Si t'es isolé·e, ou à mobilité réduite, ou juste que t'as des enfants, t'as moins accès aux alternatives. Pas faute de volonté, c'est un problème d'aménagement du territoire.

Le saviez-vous ?

- Pour réduire les émissions, il importe de soutenir un **investissement massif dans les infrastructures** de transport collectif, actif et accessible à toutes et tous.
- Les **pistes cyclables 4 saisons** (REV, Sauriol, Prieur) ont permis de **doubler le nombre de cyclistes en hiver**, avec 53 % des cyclistes les ayant utilisées en 2022¹².
- Avec ses actions en matière de mobilité et d'aménagement urbain, l'arrondissement s'inscrit dans la vision de la Ville de Montréal, qui prône des quartiers « à échelle humaine » fondés sur l'idée d'**hyperproximité** : c'est-à-dire la possibilité d'accéder aux commerces, écoles, loisirs et services essentiels en moins de **15 minutes à pied ou à vélo**¹³.

Ça donnerait quoi, une mobilité juste et plus sobre ?

- Un arrondissement où **chaque quartier est desservi** par un bus ou tramway avec une desserte fiable, le matin et le soir !
- Des **trottoirs larges**, bordés d'arbres, permettant une **mobilité inclusive** pensée pour les personnes à mobilité réduite, les familles, les aîné·es.
- Un **réseau cyclable 4 saisons**, sécuritaire pour les jeunes et accessible aux aîné·es, reliant les lieux de vie du quotidien.

Pour **sortir de cette norme de la dépendance à l'auto-solo**, un changement de cap doit être réalisé. Il nous faudra bien plus que des incitatifs !

Repenser l'**aménagement urbain**, investir pour renforcer et diversifier l'offre, réglementer et surtout, **écouter les voix de celles et ceux qui n'ont pas le choix**. C'est une question de justice sociale et climatique !

Références

1. Ville de Montréal. 2019. «[Profil économique - Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville](#)» ; CÉRSÉ. 2023. «[Rapport Mobilité de Quartier](#)»
2. À noter que les données du recensement de 2021 concernant la circonscription électorale fédérale de l'arrondissement, dont les limites diffèrent de celles de l'arrondissement. Les données du nombre de ménages proviennent d'un calcul effectué par l'équipe du Wiki des Possibles (basé sur le territoire administratif). Wiki des Possibles. «[Données utiles pour comprendre nos quartiers](#)» ; Gouvernement du Canada, Statistique Canada. 2022. «[Tableau de profil, Profil du recensement, Recensement de la population de 2021](#)».
3. CÉRSÉ. 2023. «[Rapport Mobilité de Quartier](#)»
4. AutoHebdo.Net. 2024. «[Indice Des Prix AutoHebdo Juin 2024](#)»
5. Ville de Montréal. «[Subvention pour rouler en vélo l'hiver](#)»
6. CÉRSÉ. 2023. «[Rapport Mobilité de Quartier](#)»
7. Bureau de transition écologique et de la résilience (BTER). 2023. «[Inventaire 2022 des émissions de GES de la collectivité montréalaise](#)».
8. Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. 2024. «[Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2022 et leur évolution depuis 1990](#)» page 9.
9. Ville de Montréal. «[Réseau cyclable de la Ville de Montréal](#)».
10. CÉRSÉ. 2023. «[Rapport Mobilité de Quartier](#)»
11. Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville. 2019. «[Plan local de déplacements \(PLD\) d'Ahuntsic-Cartierville](#)» ; CLIC-BC. 2019. «[Portrait diagnostic 2018-2019 Bordeaux-Cartierville](#)».
12. CÉRSÉ. 2023. «[Rapport Mobilité de Quartier](#)»
13. Stéphane Baillargeon. 2025. Le Devoir. «[Y a-t-il des «villes 15 minutes» au Québec ?](#)»