

À votre service depuis 1974

U i R n B f o

A U A M Q

Décembre 2012

BULLETIN DE L'ASSOCIATION DES URBANISTES ET AMÉNAGISTES MUNICIPAUX DU QUÉBEC

Journée d'étude

19 octobre 2012

Partenaire - Hôte



La planification des projets de développement axés sur les transports collectifs (TOD)

Dans ce numéro :

- 2 Le mot du président
- 3 Nouvelles du CA
- 3 Calendrier des activités 2013
- 4 Journée d'étude, résumé des conférences :
 - 4 Mot de bienvenue
 - 4 Guide d'aménagement pour les aires de TOD
 - 6 Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la **Communauté métropolitaine de Montréal** : structurer l'urbanisation autour du transport en commun
 - 7 Mission de la Communauté métropolitaine de Montréal dans le **Grand Washington** : comprendre les conditions de succès pour l'implantation de quartiers TOD
 - 9 Bon TOD, bad TOD : des exemples **nord-américains** inspirants
 - 10 Aménagement axé sur le transport en commun, l'**approche vancouveroise**
 - 11 Visite du TOD de la Ville de Sainte-Thérèse
 - 12 Le TOD de **Sainte-Thérèse**
 - 14 Le TOD de **Mont-Saint-Hilaire** : Le Village de la gare
 - 15 La place Charles-Le Moyne : premier TOD de la **Rive-Sud** de Montréal

L'Association des urbanistes et aménagistes municipaux du Québec

est un organisme à but non lucratif regroupant plus de quatre cents professionnels et cadres de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, employés par des municipalités locales et régionales au Québec.

Sa mission principale est de favoriser les échanges, les discussions et les rencontres entre ses membres, sur l'urbanisme municipal.

Conseil d'administration 2012 - 2013

Président

Sylvain Thériault Ville de Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

Vice-Président

René Girard Ville de Sherbrooke

Directrice et adjointe aux communications

Sonia Tremblay Ville de Québec

Gisèle Bourdages Ville de Montréal

Trésorier

Gilbert Gagnon Ville de Gatineau

Administrateurs

Pierre Asselin Ville de Lévis

Christian Cléroux Ville de Chambly

Denis Jean Ville de Québec

Adjointe administrative

Gabrielle Immarigeon Agence Convergence

Pour nous joindre

Case postale 251, succursale Place-D'Armes
Montréal (Québec) H2Y 3G7

T : 514 286-2663 # 28 (Gabrielle Immarigeon)

F : 514 286-0622

C : info@auamq.qc.ca

W : www.auamq.qc.ca

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Canada

Bibliothèque nationale du Québec

Version imprimée : ISSN 1712 - 2848

Version web : ISSN 1712 - 2856

* Montage graphique : Sonia Tremblay

* Photo page couverture : Ville de Sainte-Thérèse

S

ur la scène des activités de formation et d'échanges en urbanisme,

l'automne 2012 aura été marqué par un remarquable engouement pour la planification des projets de développement axés sur les transports collectifs ou TOD (Transit Oriented Development). La récente journée d'étude de l'AUAMQ qui y a été consacrée s'ajoute notamment à la mission de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) dans la région de Washington, aux activités du Forum URBA de l'UQAM ou encore de l'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) et de la SCHL.

Faut-il voir en cela le simple fait d'une expression à la mode ? Bien qu'on l'utilise à toutes les sauces depuis une vingtaine d'années l'expression traduit néanmoins le fait d'une évolution marquée des valeurs, voir d'un retour du balancier depuis le « tout à l'auto » de l'après guerre. En ce sens, il faut voir dans les TOD une idée de la ville plus marquée, plus profonde qu'un simple effet de mode.

Les grandes orientations métropolitaines (ex. PMAD de la région de Montréal et de Québec) traduisent clairement la pertinence d'un maillage plus harmonieux entre le transport et le développement du territoire. En ce sens, la journée d'étude de l'AUAMQ aura été l'occasion, pour les nombreux participants présents, de réfléchir au rôle et à la contribution des urbanistes et aménagistes au devenir du territoire et à sa forme. Plus que de simples « accompagnateurs » du

développement, mieux encore que des personnes ressources auprès des experts en transport ou des décideurs, les urbanistes et aménagistes doivent se positionner comme les acteurs les mieux placés pour imaginer, créer, structurer, proposer la ville de demain.

Nous avons la compétence et la sensibilité nécessaires pour réinventer la ville ou réactualiser des façons rationnelles et viables d'occuper le territoire qui soient durables pour, et au bénéfice de l'ensemble de la collectivité. Les récentes avancées technologiques qui meublent désormais nos vies, pensons notamment aux téléphones intelligents ou aux véhicules « propres », ne doivent cependant pas occulter les défis environnementaux ou sociaux auxquels nous devons toujours, malgré tout, faire face.

Dans ce contexte, nous espérons que les articles qui suivent sauront intéresser les lecteurs qui n'ont pu être présents à l'événement, mais qui dans leur pratique sont confrontés ou intéressés par le sujet. ■



Bonne lecture,

Sylvain Thériault
Président

Nouveaux membres

L'AUAMQ souhaite la bienvenue aux quatre nouveaux membres suivants :

Municipalité de Saint-Lambert-de-Lauzon	107 km ²	5 904 Lambertins (2011)	55 hab. / km ²
Municipalité de Saint-Amable	38 km ²	9 949 Amabliens (2009)	262 hab. / km ²
Ville de Mercier	46 km ²	11 584 Mercierois (2011)	220 hab. / km ²
Ville de L'Île-Perrot	4 km ²	10 516 Perrotois (2010)	2 164 hab. / km ²

Source : sites Internet des municipalités et Wikipédia

Remerciements

L'AUAMQ tient à remercier chaleureusement le comité organisateur de la journée d'étude, la ville hôte ainsi que toutes les personnes qui ont contribué à la réussite de cette

activité. Un merci particulier aux employés de la Ville de Sainte-Thérèse suivants :

- Nicola Cardone, urbaniste, directeur, Service de l'urbanisme et du développement durable (coordination);
- Pierre Hardy, directeur, Maison du Citoyen (lieu de l'activité);
- Roxanne Manzo, urbaniste stagiaire et inspectrice en construction (logistique).

Prochain voyage d'études à Vancouver

Un comité a pris en charge l'organisation du prochain



voyage d'étude qui se déroulera à l'automne 2013 à Vancouver. L'objectif des voyages d'étude est de promouvoir les échanges entre les membres de l'Association et leur apprentissage en visitant, lors de courts séjours, des projets réalisés par d'autres municipalité ou organismes du milieu. ■

Calendrier des activités 2013

AAPC Association des architectes paysagistes du Québec	19 au 20 avril 2013 Montréal	Congrès Paysages collectifs : s'approprier, adapter et créer la ville	www.aapq.org
AARC Association des aménagistes régionaux du Québec	24 au 26 avril 2013 Québec	Congrès et Assemblée générale annuelle	www.aarq.qc.ca
ICL Institut canadien des urbanistes	6 au 9 juillet 2013 Vancouver	Conférence nationale Infusez Vancouver 2013	www.cip-icu.ca
Ecocity Builders	23 au 27 septembre 2013 Nantes (France)	Ecocity World Summit	www.ecocitybuilders.org

Journée d'étude

Résumé des conférences



© Nicola Cardone

Mot de bienvenue

Normand Toupin

Conseiller municipal
Ville de Sainte-Thérèse

Nous sommes heureux que l'AUAMQ ait choisi Sainte-Thérèse pour tenir leur journée d'étude sur la planification des projets de développements axés sur le transport en commun.

Depuis une dizaine d'années maintenant, notre municipalité travaille à développer un concept d'aménagement TOD en son centre-ville. Pour ce faire, nous nous assurons notamment de préserver le caractère architectural unique de ce secteur, qui s'articule autour de la gare intermodale de Sainte-Thérèse et d'un réseau développé de transport en commun et de pistes cyclables.

Je vous invite d'ailleurs à longer la promenade commerciale qu'est la rue Turgeon et à constater la mixité d'usages qui y sont offerts et qui continuent de se diversifier afin de répondre aux besoins de la population.

Notre centre-ville voit également apparaître de nouveaux projets de développement résidentiel à plus forte densité depuis les dernières années. Cette tendance se maintiendra pour les années à venir avec l'achèvement de phases subséquentes aux projets déjà terminés.

Sainte-Thérèse, comme bon nombre de Villes représentées ici aujourd'hui, s'efforce également d'appliquer les orientations incluses au plan métropolitain d'aménagement et de développement mis en vigueur par la Communauté métropolitaine de Montréal en mars dernier.

Il va sans dire que les présentations prévues à la programmation d'aujourd'hui du guide d'aménagement pour les aires TOD et

des exemples concrets qui ont été réalisés dans des Villes telles que Washington ou Vancouver et, plus près de chez nous, Montréal, Mont-Saint-Hilaire, Longueuil et Sainte-Thérèse, enrichiront nos projets de développements respectifs.

Je profite donc de l'occasion pour saluer les professionnels d'AECOM, de la CMM, de Vivre en Ville et des Villes de Montréal, Mont-Saint-Hilaire, Longueuil et Sainte-Thérèse qui animeront ces divers ateliers.

En conclusion, une telle journée d'étude est l'occasion parfaite pour partager l'expertise non seulement des intervenants qui l'animent, mais également des participants qui y sont inscrits. Plus de 50 membres ont d'ailleurs répondu à l'invitation de l'AUAMQ aujourd'hui.

Enfin, je réitère le plaisir que nous avons de vous recevoir à la Maison du citoyen et vous souhaite à toutes et à tous une excellente journée ! ■

Guide d'aménagement pour les aires de TOD

Robert Chicoine et Djemila Hadj-Hamou, AECOM

Texte : Gabrielle Immarigeon, Convergence

© Images extraites de la présentation PowerPoint de M. Chicoine

En décembre 2011, la CMM adopte son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) afin d'assurer un développement concerté pour le Grand Montréal. Parmi ses grandes

orientations, le PMAD prévoit que 40 % du développement se fasse sous forme de TOD (Transit Oriented Development). Dans une communauté métropolitaine où la dépendance à l'automobile est encore très présente, AECOM propose un guide d'aménagement pour aider les MRC, les municipalités, les arrondissements ainsi que l'ensemble des professionnels de l'aménagement à faire face à ces nouvelles tendances.

À l'aube du 21^e siècle, le modèle TOD devient incontournable étant donné les coûts associés à l'étalement urbain et à la construction et l'entretien de grandes infrastructures

urbaines. Pour faire face à cet enjeu, la CMM a identifié 155 aires susceptibles d'être planifiées et développées comme des TOD. Basé sur un véritable changement de paradigme, le TOD cherche à créer des milieux de vie articulés autour de l'être humain, des transports actifs et de l'optimisation des infrastructures urbaines.

Le Guide d'aménagement pour les aires de TOD d'AECOM a pour objectifs principaux de venir en appui au PMAD et d'illustrer les principes d'aménagement pour guider le développement de ces aires.

Définir les composantes du TOD

Le Guide d'aménagement a développé neuf composantes du TOD qui représentent concrètement les principes directeurs de ce type d'aménagement. Parmi ces composantes, on retrouve la mixité des fonctions, la densité des usages adaptée au milieu, l'interface des points d'accès au transport en commun ou encore un design urbain de qualité qui correspond à l'identité du lieu. Ces composantes sont à la base des critères d'aménagements proposés dans le Guide.

Déterminer les aires-types

Parmi les 155 aires susceptibles de faire l'objet d'un TOD, sept typologies-types sont proposées. Ces typologies incluent des milieux très denses comme des hypercentres et des milieux étalés comme des quartiers suburbains. Chaque typologie-type est associée à un mode de transport (métro, tramway, autobus, train de banlieue, etc.), une localisation particulière, une morphologie, une liste d'usages dominants ainsi qu'à des orientations souhaitées pour le TOD correspondant à cette typologie-type. Ces orientations visent des seuils de densité spécifiques, la mixité des usages ou le retissage de la trame urbaine, selon la typologie proposée.

Établir la liste des critères d'aménagement

Pour chaque aire-type, et selon les neuf composantes du TOD, le Guide développe une liste de critères d'aménagement qui incluent :

- ▶ La densité et la mixité
- ▶ Le site et l'implantation du bâti
- ▶ Le réseau de rues et les espaces publics
- ▶ L'aménagement et le design du domaine public
- ▶ La sécurité

- ▶ L'aménagement et la gestion du stationnement.

Ainsi, chaque aire-type se retrouve avec un schéma de développement adapté à sa réalité. Entre autres, la densité, la mixité et l'implantation du bâti sont ajustées à la typologie. Il importe toutefois de mentionner que si le Guide d'aménagement caractérise les différents milieux et leur propose des critères d'aménagement, il n'est pas exhaustif et doit surtout correspondre à la réalité du milieu. Vision, flexibilité et patience doivent donc également faire partie de la mise en place d'un développement axé sur les TOD.

Le TOD : un projet collectif

Si le développement de TOD dans la CMM doit s'ajuster à la réalité des milieux, le recours à la collectivité reste incontournable dans tous les cas. Le développement d'une vision

L'expression **Transit-Oriented Development** (TOD) est introduite par Peter Calthorpe, l'un des fondateurs du Nouvel urbanisme.

Définition d'un TOD dans le PMAD
« ...développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de SLR ou un arrêt de service rapide par bus (SRB). Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport en commun... »

À qui le Guide s'adresse-t-il ?

- ➔ Municipalités régionales de comté (MRC)
- ➔ Municipalités et arrondissements
- ➔ Intervenants responsables de la réalisation de projets de développement ou de redéveloppement : propriétaires, promoteurs, développeurs, professionnels, etc.
- ➔ Organismes de transport : AMT, CP, CN, RTL, etc.

En quoi peut-il être utile ?

- ➔ Réviser et réadapter des notions d'aménagement en fonction des implications que sous-tend le TOD;
- ➔ Intégrer ces mesures d'aménagement liées au TOD, au sein des outils de planification en fonction des réalités locales.

participative et concertée est crucial afin que les élus municipaux s'approprient le projet et que celui-ci bénéficie d'un fort leadership. De plus, l'implication des citoyens à toutes les étapes du processus et de la mise en œuvre doit devenir une habitude.

À l'heure actuelle, sept projets pilotes tentent l'expérience du TOD sur le territoire de la CMM. À l'aide du Guide d'aménagement, ceux-ci bénéficieront d'un soutien mais seront également les pionniers dans ce nouveau mode de concevoir la ville et de créer des milieux de vie conviviaux. ■

Le Guide est disponible sur le site de la CMM au : <http://pmad.ca/documentation/autres-documents-de-reference/amenagement/>



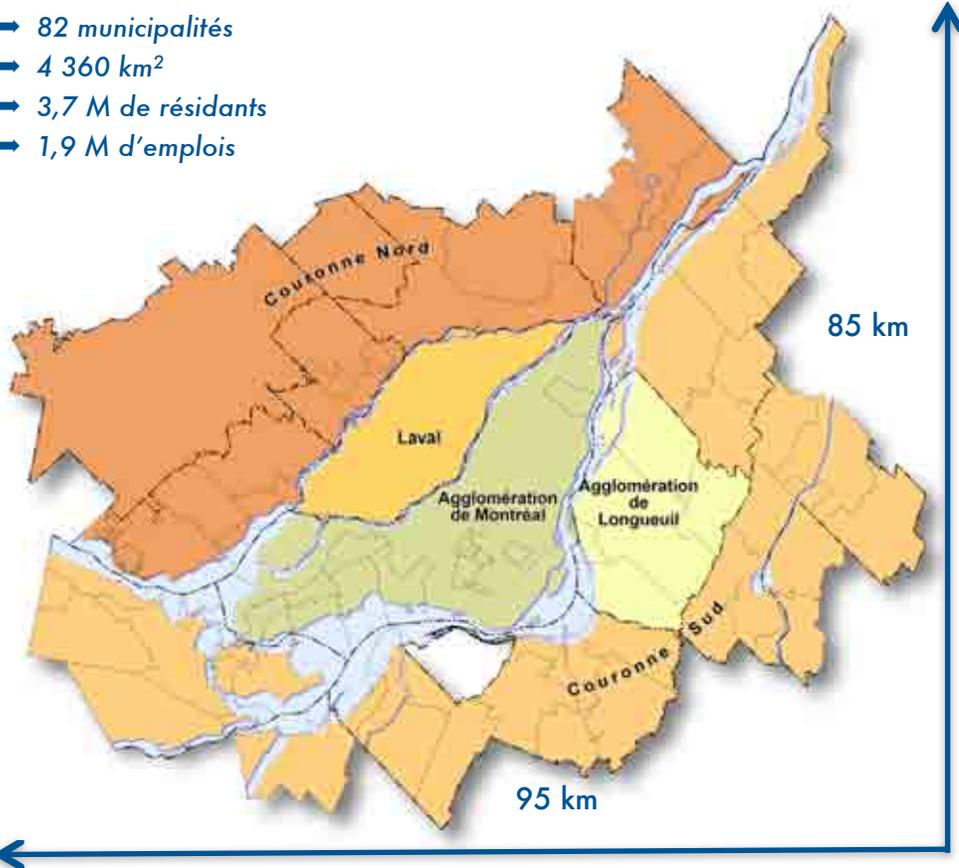
Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal : structurer l'urbanisation autour du transport en commun

Michel Rochefort,
Communauté métropolitaine
de Montréal
Texte : Gabrielle
Immarigeon, Convergence

© Image extraite de la présentation PowerPoint de M. Rochefort

Fruit d'un travail de 10 ans, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM a été adopté en décembre 2011 puis est entré en vigueur en mars 2012. Déterminant pour les 82 municipalités de la CMM, le PMAD définit des orientations, des objectifs et des critères pour relever des défis

- ➔ 82 municipalités
- ➔ 4 360 km²
- ➔ 3,7 M de résidents
- ➔ 1,9 M d'emplois



territoriaux importants en termes d'aménagement, de transport et d'environnement. Dans une optique de développement durable, le PMAD préconise le TOD.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PMAD, sept projets pilotes pour la conception de quartiers TOD sont entrepris. Coup d'œil sur ces projets pilotes.

D'ici 2031, la CMM compte accueillir quelque 320 000 nouveaux ménages. Un des objectifs du PMAD est d'orienter 40 % de la croissance des ménages dans des quartiers TOD. Cet objectif pourrait même passer à 60 % si l'ensemble des investissements demandés en transport en commun se réalise.

Afin d'appuyer les municipalités dans la conception de quartiers TOD, et tel que proposé au plan d'action du PMAD, la CMM a retenu sept projets pilotes. Il s'agit du site de l'hippodrome

Blue Bonnets à Montréal (métro Namur), de la gare Saint-Hubert à Longueuil, de la gare Vimont à Laval, de la gare Deux-Montagnes et de la gare Repentigny dans la Couronne Nord, ainsi que de la gare Candiac et de la gare Saint-Basile-le-Grand dans la Couronne Sud. Ces projets ont été retenus notamment en raison des problématiques spécifiques qui leur sont associées permettant ainsi, avec ces sept projets, d'aborder le plus large éventail possible de défis et d'opportunités.

La conception pour chacun de ces projets favorisera notamment une forme urbaine plus compacte en fonction du transport en commun et actif de manière à contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à l'optimisation des investissements publics et à la protection des milieux naturels et agricoles, le cas échéant.

Le succès de ces projets pilotes repose sur la participation de l'ensemble des acteurs. Ainsi, la municipalité, la MRC, la CMM, le Gouvernement du Québec, les organismes de transport, les propriétaires fonciers et la société civile sont interpellés pour contribuer dans la conception et la réalisation de ces quartiers pour en faire des exemples inspirants et innovateurs.

Ces sept projets bénéficieront d'une aide financière de la CMM et du Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, pour le volet conception. En ce qui a trait au volet réalisation, la CMM a entrepris des travaux visant la mise en place d'un programme pour soutenir financièrement non seulement la conception de quartiers TOD mais aussi la mise en œuvre de tels quartiers. ■

Site Internet : <http://pmad.ca/>



Mission de la Communauté métropolitaine de Montréal dans le Grand Washington : comprendre les conditions de succès pour l'implantation de quartiers TOD

Suzy Peate, Communauté métropolitaine de Montréal
Texte : Gabrielle Immarigeon, Convergence

© Images extraites de la présentation PowerPoint de Mme Peate

En juin 2012, une mission organisée au nom de la Communauté métropolitaine de Montréal par l'organisme *Vivre en Ville* s'est rendue dans la région métropolitaine de Washington D.C., afin de se familiariser avec l'application des principes du TOD en contexte nord-américain. Au total, sept projets répartis dans deux comtés ont été visités. Portrait de ces exemples inspirants.

Le corridor Rosslyn-Ballston

Au moment d'implanter son réseau de transport en commun sur rail, le Comté d'Arlington a fait un choix stratégique en optant pour une insertion au sein d'un corridor commercial en déclin au lieu de passer aux abords d'une autoroute. Ceci a permis une vaste opération de revitalisation qui a transformé, sur une période de 30 ans, un corridor de cinq km en quartiers dynamiques et conviviaux qui s'articulent en fonction du transport en commun et actif. Ce corridor jouit de cinq stations de métro, autour desquelles se sont développés quelques 12 500 logements, 16 millions de pieds carrés de bureaux et un million de pieds carrés d'espace commercial.

Le corridor Columbia Pike

Ce corridor commercial suburbain du Comté d'Arlington a été transformé en rue principale animée et agréable pour les piétons. Cette transformation s'est réalisée en lien avec l'amélioration de l'offre de service en



bus d'ici à ce qu'un service de tramway soit implanté en 2017. La revitalisation a impliqué la préservation de certains bâtiments historiques et la requalification de divers sites. D'ici 2040, le corridor Columbia Pike prévoit accueillir 3 900 nouveaux ménages et 7 000 nouveaux emplois.

Shirlington Village

Le TOD de Shirlington Village prend place sur le site d'un ancien power center suburbain. L'objectif principal du projet était de transformer ce



secteur commercial dévitalisé en village urbain et ainsi ramener les résidents dans le quartier. Aujourd'hui, le secteur est complètement transformé. Il accueille un théâtre et une bibliothèque, a vu sa superficie de plancher doubler et sa densité tripler. Les vastes aires de stationnement du power center font dorénavant place à des bâtiments qui s'insèrent dans une trame urbaine compacte d'échelle humaine. Le projet a également bénéficié de l'approche « Arlington way », c'est-à-

dire une approche fortement ancrée dans la participation citoyenne et l'appropriation du projet par la communauté.

Kentlands

Ce POD (Pedestrian Oriented Development) est un quartier axé principalement sur les transports actifs et aménagé selon les principes du Nouvel urbanisme. Sur un site de 144 hectares dans le Comté de Montgomery, Kentlands regroupe six sous-quartiers qui sont aménagés de manière à assurer à l'ensemble des résidents une offre commerciale et des services à distance de marche. Ce projet s'est fait avec une grande participation citoyenne, qui a pris la forme de multiples charrettes visant à définir la vision du quartier. Il a également bénéficié de l'engagement du propriétaire foncier et de la firme d'urbanistes pour mener à terme cette vision. Le secteur, actuellement peu desservi en transport en commun, pourrait



éventuellement être desservi par un système de train léger sur rail dans le cadre du projet Corridor Cities Transitway.

King Farm

Ce nouveau quartier TOD de 174 hectares dans la Ville de Rockville du Comté de Montgomery est composé de trois sous-quartiers. Il bénéficie d'une navette privée qui



assure le trajet jusqu'à une station Metrorail et devrait accueillir éventuellement un tramway. Ce quartier a été développé selon des principes qui s'inspirent du Nouvel Urbanisme. Ainsi, la plupart des services se trouvent dans un rayon de 400 mètres des résidences et une grande partie du site (25%) est dédiée aux espaces verts et aux places publiques.

Rockville Town Square

Le TOD de Rockville Town Square a transformé un ancien strip mall situé à

distance de marche d'une station Metrorail en quartier animé. Le site, d'une superficie de 5 hectares, compte aujourd'hui 644 logements – dont 15 % sont abordables – et 180 000 pieds carrés d'espace commercial ainsi qu'une bibliothèque, un centre d'art et d'innovation et une place publique qui contribuent à faire de Rockville Town Square un quartier attractif, vivant et convivial. Ce projet a bénéficié de l'engagement de nombreux acteurs publics et privés.

Silver Spring

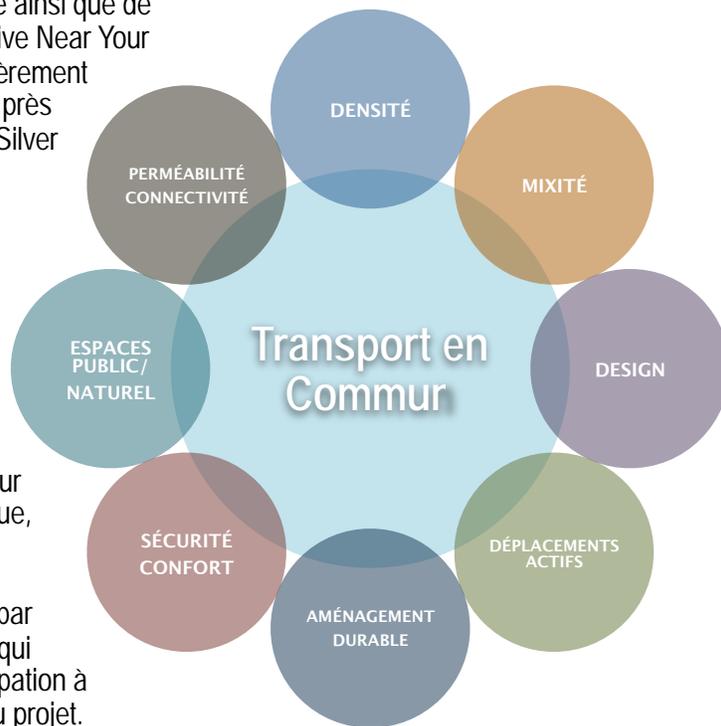
Cet ancien centre suburbain situé aux abords d'une station Metrorail multimodale a fait l'objet d'une vaste opération de revitalisation qui a misé sur une mixité des fonctions, un environnement commercial renouvelé et sur la présence d'emplois. Aujourd'hui le quartier héberge entre autres le American Film Institute et Discovery Communications. Son environnement commercial a été revitalisé grâce à un partenaire privé (Foulger-Pratt Development). Par ailleurs, ce TOD a bénéficié d'un remembrement foncier qui a été pris en charge par le Comté ainsi que de programmes comme Live Near Your Work, qui incite financièrement les employés à habiter près de leur lieu d'emploi à Silver Spring.

Que retenir pour nos quartiers TOD

- ✓ La planification intégrée de l'aménagement et du transport constitue une opportunité viable sur les plans économique, environnemental et social. Les projets doivent être portés par tous les acteurs ce qui implique leur participation à toutes les étapes du projet.

- ✓ Il faut un engagement fort et soutenu des élus locaux accompagné de gestes concrets qui traduisent cet engagement.
- ✓ Rebâtir la ville sur elle-même implique de revoir nos façons de faire. Il faut être stratégique dans le choix du tracé et dans les choix d'aménagement : penser corridor tout en intégrant une complémentarité entre les milieux de vie aux abords des stations qui le composent.
- ✓ Il importe de favoriser les déplacements actifs en misant notamment sur l'échelle humaine, une trame urbaine perméable ainsi que la qualité et le confort des aménagements.
- ✓ La gestion du stationnement est essentielle : l'encadrer, le limiter et réduire son impact visuel.
- ✓ Les outils utilisés doivent être adaptés à la réalité du milieu. ■

Mission de la Communauté métropolitaine de Montréal dans le Grand Washington : http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmاد2012/documentation/20121017_rapportMissionTOD.pdf



Bon TOD, bad TOD : des exemples nord-américains inspirants

Christian Savard, Directeur général, Vivre en Ville
 Texte : Gabrielle Immarigeon, Convercité

© Images extraites de la présentation pdf de M. Savard

En juin 2012, lors d'une mission de formation sur les TOD, l'organisme Vivre en Ville a visité des TOD situés aux États-Unis et au Canada afin de regrouper les bonnes et les moins bonnes pratiques observées dans un guide intitulé « Bon TOD, bad TOD ». Pourquoi certains TOD fonctionnent-ils moins bien que d'autres ? Vivre en Ville a répondu à la question avec deux études de cas.

City Center Englewood, Denver

Situé en 1^{re} couronne de banlieue de Denver, City Center Englewood est un TOD qui ne connaît pas le même succès que d'autres projets similaires. Au début des années 2000, la Ville a accueilli un système de train léger sur rail. La station de transport est située légèrement en retrait de la rue principale et du cœur du quartier mais bénéficie toutefois d'une place publique autour de laquelle s'est développée une mixité verticale.

La grande erreur de City Center Englewood est d'avoir financé son développement par l'entremise d'une entente avec Walmart. La grande chaîne a accepté de subventionner le développement à certaines conditions afin de conserver une clientèle captive. Résultat : les commerces de la rue principale subissent une compétition perverse et le taux de vacance augmente. De plus, certaines barrières physiques font en sorte que les gens qui se rendent à la

station ne sont pas obligés de passer par la place publique, qui est donc délaissée.

Orenco station, Portland

Le TOD d'Orenco Station, dans la région de Portland, est un quartier du

intéressants. Le piéton a une place importante dans la ville, comme en témoignent les intersections, traitées en saillies.

Les abords de la station restent cependant sous-utilisés ce qui donne une impression de vide autour du principal équipement de transport en commun.

À retenir

Si la présence du transport en commun est un aspect déterminant du succès d'un projet TOD, il semble que le dynamisme de l'espace public joue également un rôle important. Les



Nouvel urbanisme qui vise à créer des lieux vivants et conviviaux et inciter les résidents à s'approprier la rue. Composé principalement de maisons unifamiliales, le quartier reste tout de même dense et offre une bonne mixité verticale. Par conséquent, le cœur du quartier est vivant, animé et dynamique. Les secteurs résidentiels bénéficient de larges trottoirs et de plantations sur rue, ainsi que des aménagements paysagers



aménagements autour de la station sont importants et doivent inciter les résidents à emprunter les rues commerciales principales. De plus, la complémentarité entre la station et les réseaux de transports actifs est indispensable pour créer un espace vivant et convivial. Intersections, trottoirs et espaces publics doivent tous être traités selon une échelle humaine, adaptée au piéton. ■



Aménagement axé sur le transport en commun : l'approche vancouveroise

Daniel Legault, Ville de Montréal
Texte : Gabrielle Immarigeon, Convergence

© Images extraites de la présentation PowerPoint de M. Legault

La région métropolitaine de Vancouver est bien familière avec les TOD. En effet, avec ses 2,3 millions d'habitants, elle est composée de banlieues volumineuses dont certaines sont presque aussi peuplées que Vancouver. Le TOD s'inscrit donc à plusieurs niveaux décisionnels et est basé sur des principes intégrés dans les politiques et stratégies municipales, régionales et provinciales. La planification de la région métropolitaine de Vancouver repose sur une forme urbaine dense axée sur les transports actifs. La présentation fait état de cinq projets phare de TOD.

Collingwood Village

Situé dans Vancouver, ce quartier de 11,3 ha est desservi par le SkyTrain et offre une densité résidentielle brute de 239 logements à l'hectare.



Collingwood Village est le fruit d'un long processus de consultation pour approuver un changement de zonage requis par le redéveloppement du site. Un seul promoteur a complété le projet et a dû se plier aux exigences de la Ville (par ex. la mise en place de services de proximité comme une épicerie, une école, une garderie, etc.) Aujourd'hui, le quartier offre 2 800 logements dont 20 % sont pour

les familles et 20 % pour la location. De plus, à l'exception du stationnement sur rue, il n'offre que du stationnement souterrain et propose une forme urbaine intéressante grâce à une diversité de typologie et de hauteurs.

Metrotown

Le TOD de Metrotown a été conçu autour de deux centres commerciaux et de nombreux immeubles de



bureaux. Malgré la présence d'une station de SkyTrain, le TOD n'est pas une réussite étant donné la trame de rue discontinue, la composante commerciale trop importante et mal localisée, la part trop importante de bureaux comparativement aux résidences, le domaine public généralement peu soigné et la faible qualité architecturale du cadre bâti.

Surrey Central

Situé autour de l'avant-dernière station du SkyTrain, Surrey Central a fait l'objet d'une planification détaillée à la fin des années 90, afin de transformer le quartier en village



urbain. Le quartier vise principalement la création d'un centre-ville avec une vocation civique qui a fait l'objet d'investissements majeurs. Si les îlots ont été restructurés et le stationnement limité, Surrey Central peine à obtenir une masse critique pour faire du quartier un véritable village urbain.

Richmond City Centre

Développé comme un ensemble de villages urbains composés de 10 000 à 20 000 personnes, Richmond City Centre s'inscrit dans la poursuite de la stratégie régionale de Vancouver et s'est planifié suite à la construction de la ligne de métro Canada Line, en 2009. Le quartier fait l'objet d'une planification détaillée, qui a pris la forme d'un *City Centre Area Plan*, et doit relever plusieurs défis quant à la présence d'un aéroport, aux limites du territoire et à l'occupation du sol.

Cambie Corridor

Situé le long de la Canada Line, Cambie Corridor est un corridor de densification, dont la planification est effectuée station par station. Le projet est en phase de planification détaillée mais préconise l'approche corridor qui permet de contrôler l'utilisation du



sol, les infrastructures, les services et les équipements le long de ce tracé. Le Cambie Corridor a pour objectifs principaux d'offrir un milieu de vie complet, qui met de l'avant les

transports actifs et optimise les investissements en transport en commun tout en misant sur la mixité des fonctions et l'abordabilité du logement.

L'approche vancouveroise

À Vancouver, le TOD est perçu comme la vision d'un processus basé sur des principes se retrouvant dans diverses stratégies plutôt que comme une fin en soi. Cette approche facilite le développement d'une forme urbaine centrée sur les modes de

transports actifs et une qualité de vie accrue. En effet, le transport en commun jouit d'une stratégie régionale priorisant la localisation et la fréquence. Les projets bénéficient également d'investissements publics et privés importants et les projets à succès ont toujours grandement impliqué la société civile.

Vancouver détient également de nombreux outils intéressants pour mieux contrôler son développement. Entre autres, les *cost amenities*

contribution et les *cost development levies* sont des charges aux frais des promoteurs; ils permettent d'acquérir des équipements et de réaliser des logements et même des espaces publics. Malheureusement, si ces outils sont efficaces, le coût des logements atteint aujourd'hui un point maximal et plusieurs vancouverois n'ont plus les moyens de vivre en ville. Ainsi, les petits logements connaissent un certain succès tandis que certains ménages commencent à quitter Vancouver. ■

Visite du TOD de la Ville de Sainte-Thérèse

Nicola Cardone
Ville de Sainte-Thérèse

© Images extraites de la présentation PowerPoint de M. Cardone

Pour une rare fois lors de journées d'études de l'AUAMQ, Dame nature a forcé l'annulation de la visite guidée. Toutefois, voici un aperçu de ce que la Ville de Sainte-Thérèse avait concocté pour les participants. ■



1 Importance du maintien des investissements publics
Confiance des investisseurs



3 Entre la théorie et la réalité
Les ratios de stationnement



6 Évolution de l'architecture
Cohérence réglementaire (ex. PIIA)



2 Rentabilité des projets vs préservation du patrimoine



5 Le bon produit
Démographie et clientèle

4 Collaboration et partenariat avec l'AMT
(stationnement incitatif pour longtemps)

7 Espaces projetés pour fins de développement - Outils d'aide au développement

8 Cohabitation des usages
Gestion des nuisances

9 Incitation à rappeler
Le lotissement, les outils

10 Contrôle de la spéculation et de la pression des entrepreneurs (prix de vente et densité)

Le TOD de Sainte-Thérèse

Florence Junca Adenot,
URBA 2012 UQAM et
Nicola Cardone, Ville de
Saint-Thérèse

Texte : Gabrielle
Immarigeon, Convergence

© Images extraites de la présentation PowerPoint de Mme Junca Adenot.

Située à 40 km du centre-ville de Montréal, la ville de Sainte-Thérèse est un chef-lieu régional qui a accueilli la 1^{re} ligne de train de banlieue de l'AMT. Avec une population de 27 000 résidents, le TOD de Sainte-Thérèse est considéré comme un projet exemplaire, servant de modèles à d'autres municipalités québécoises intéressées par ce type de développement.

Le TOD de Sainte-Thérèse avait pour objectifs principaux de concentrer le développement de la ville en consolidant le tissu urbain, en favorisant les transports actifs et en dynamisant le centre-ville. En plus d'assurer une mixité de fonctions, le projet visait également à accroître les revenus municipaux et à optimiser les infrastructures.

Un engagement collectif

Le projet du TOD de Sainte-Thérèse a joué d'un engagement collectif, non seulement de la part de la

Systèmes de transport

- ➔ Train de banlieue : La ligne Blainville-Montréal, reliée au métro de Montréal.
- ➔ Autobus : Service d'autobus du Conseil Intermunicipal de Transport des Laurentides (autobus munis de support pour vélos)
- ➔ Réseau cyclable : La Route-Verte à proximité de la gare (supports pour vélos et réseau local)
- ➔ Réseau routier : Situé au carrefour des autoroutes 13, 15, 640 et de la route 117
- ➔ 141 Km de trottoirs
- ➔ Espaces de stationnement : Stationnement incitatif de l'AMT (664 espaces) / Stationnement municipal gratuit 120 minutes (325 espaces)

municipalité et du gouvernement provincial, mais également de la part des promoteurs. En effet, trois promoteurs ont été des parties prenantes du projet dès le départ. Ils ont proposé des projets immobiliers conformes au plan d'ensemble développé par la Ville. Ainsi, celle-ci a pu contrôler plus facilement le développement de son territoire étant donné les principes directeurs d'aménagement du plan d'ensemble.

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a également été un partenaire important du projet puisqu'elle est

devenue propriétaire des terrains autour de la gare et du stationnement incitatif limitrophe.

Le projet Sainte-Thérèse a impliqué plusieurs organismes de transport de par la diversité de son système de transport en commun. Le Conseil Intermunicipal de Transport des Laurentides et le Ministère des Transports du Québec ont également été des intervenants clés du projet.

Le projet a bénéficié de subventions municipales et provinciales ainsi que de subventions de l'organisme Renouveau Urbain et Villageois.

Un suivi rigoureux

L'administration municipale de l'époque s'est entendue avec l'AMT pour développer une série d'indicateurs qui permettraient d'assurer un suivi rigoureux du projet et la possibilité d'évaluer son évolution. Les indicateurs développés incluaient entre autres la diminution de l'utilisation de l'automobile, l'augmentation de l'utilisation des transports collectifs et actifs, la construction d'unités résidentielles et la diversification de l'offre commerciale et de services.

Résultats

Plusieurs projets immobiliers importants ont vu le jour. Parmi

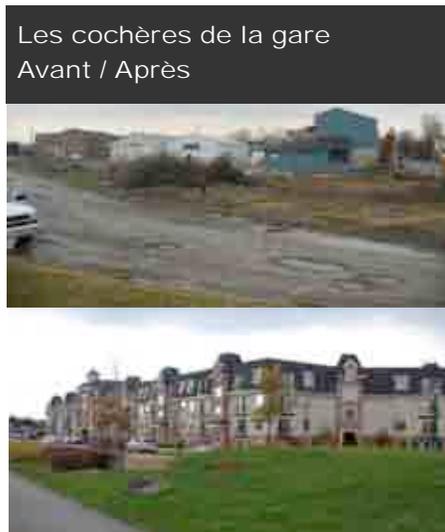
VILLE DE SAINTE-THÉRÈSE :

- ➔ Population 2001 : 24 269
- ➔ Population 2006 : 27 000
- ➔ Superficie : 8,2 km²
- ➔ Densité 2001 : 2 533,9 personnes / km²
- ➔ Population 2000 de la MRC Thérèse-De Blainville : 120 000 personnes
- ➔ Localisation: 40 km du centre-ville de Montréal

Intersection Blainville / de l'Église réaménagée, prix de l'AQTR 2002



ceux-ci soulignons « Les Cochères de la gare », une ancienne usine de fenêtres transformée en 94 unités résidentielles, « Lesage au piano »,



un projet résidentiel dans un édifice à valeur patrimoniale et « Place de la gare », un ancien entrepôt du MTQ transformé en 132 logements de luxe.

Par ailleurs, les rues ont fait l'objet d'un réaménagement important, visant à faire converger les réseaux de transport actif vers la gare. Agrandissement des trottoirs, plantations sur rue, mise en place d'un mobilier urbain distinctif et implantation d'équipements publics ont transformé le cœur de Sainte-Thérèse.

Suite au projet Sainte-Thérèse, la ville est maintenant cinq fois plus peuplée que les villes voisines. Grâce à la densification et à la mixité de fonctions qu'on y trouve, le secteur connaît désormais une plus grande vitalité. Les transports collectifs sont utilisés par 29 % des résidents alors que la moyenne pour la MRC est de 8 %. L'étude de suivi a également révélé une baisse de la consommation d'eau et d'énergie grâce à des projets immobiliers verts.

Si les résidents ont été très ouverts face à la densification autour de la gare et à la qualité architecturale des projets, les promoteurs ont été plus frileux face aux différentes contraintes qui leur étaient imposées. Cependant, une fois leurs projets développés, ils se sont dits très contents d'avoir été encadrés par la municipalité étant donné la diminution des risques financiers et l'optimisation de la vente que cela a engendré.

Leçons à tirer

Le projet du TOD Sainte-Thérèse a rappelé à quel point l'effort collectif et le leadership municipal doivent être présents dans ce type de développement urbain. La municipalité doit être proactive et s'assurer de l'achat et de la revente de certains terrains sans toutefois entraver la marge de manœuvre des promoteurs. Un lien de

confiance doit être établi entre ceux-ci et l'administration municipale.

La consultation est un aspect crucial du projet TOD. Elle doit être effectuée en amont et auprès de tous les acteurs, y compris la société civile. Il importe de démontrer comment la densification et la mixité des populations et des fonctions offrent un potentiel de développement commercial.

Finalement, la disponibilité d'une enveloppe budgétaire dédiée est un avantage pour planifier et contrôler l'aménagement d'un TOD. ■



Le TOD de Mont-Saint-Hilaire : Le Village de la gare

Florence Junca Adenot,
URBA 2015 UQAM et
Bernard Morel, Ville de
Mont-Saint-Hilaire

Texte : Gabrielle
Immarigeon, Convergence

© Images extraites de la présentation PowerPoint de M. Morel

Si l'a fait l'objet de la même démarche qu'à Sainte-Thérèse, le TOD du Village de la gare, à Mont-Saint-Hilaire, est cependant bien différent puisqu'il s'agit d'un nouveau quartier résidentiel bâti autour d'une gare de train de banlieue. Le Village de la gare démontre que si le transport en commun est une part importante du TOD, il est loin d'en être la seule condition de succès.

Planification urbaine

En 2002, l'AMT ajoute la station Mont-Saint-Hilaire à son service de train de banlieue. Conséquemment, la Ville décide de développer un nouveau quartier résidentiel selon les principes du TOD autour de la gare, sur une superficie de 73 ha. Le Village de la gare est né. Quartier fonctionnel aux abords d'infrastructures de transport, le Village de la gare veut offrir une nouvelle façon de vivre en banlieue en favorisant l'utilisation du transport en commun, l'intégration de différents types d'habitations et la conservation du milieu naturel.

En 2003, la Ville s'entend avec un promoteur sur les modalités de réalisation du boulevard de la Gare, axe principal du Village. Les citoyens s'opposent au règlement d'emprunt conséquent et un mode de financement particulier est développé. La Ville achète le boulevard au prix déterminé de 3,2 millions, qui sera payé au promoteur sur une période de cinq ans.

Le secteur résidentiel du projet se localise de façon à créer une aire d'affluence qui s'étend jusqu'à 750 mètres par rapport à la gare. La densification se fait graduellement, avec les densités les plus fortes près de la station. Le réseau routier est revu afin d'atténuer la circulation automobile et de favoriser l'accès à la gare en transport actif. Ainsi, l'emprise de rue est réduite grâce à de la plantation et le stationnement est mieux encadré et limité.



Problématiques rencontrées

La Ville de Mont-Saint-Hilaire a rencontré plusieurs problèmes lors de la mise en œuvre de son projet de TOD. Le plus important est sans aucun doute l'accès aux services de proximité qui est toujours limité sur le site. En effet, en 2004, une nouvelle administration est élue aux élections municipales et les grandes orientations du projet TOD ne sont pas retenues au nouveau Conseil. Résultat : la faible densité du village et l'absence de commerces et services font que l'automobile est encore nécessaire.

Si le Village de la gare bénéficie d'une station de train de banlieue, l'offre de services reste limitée, ce qui incite les gens à utiliser leur automobile plutôt que le train.

Résultats

Le Village de la gare a tout de même réussi à transformer les modes de vie des résidents du Village de la gare. Selon l'évaluation du projet, 65 % des résidents ont choisi la proximité de la

gare de train plutôt qu'ailleurs. 34 % des résidents indiquent que la présence de la gare a eu une influence sur leurs habitudes de déplacements bien que la majorité d'entre eux utiliseraient plus le train si le service était accru.

Les résidents sont insatisfaits face au manque de services de proximité et commerces de détails.

Leçons à tirer

Le projet du Village de la gare nous démontre à quel point il est important d'établir une planification avec une vision et des objectifs communs, et de

maintenir les grandes orientations définies sans les changer au gré des pressions et des élections.

Par ailleurs, le projet illustre la nécessité de bien cadrer, dès les premières planifications, le développement commercial, les services et l'institutionnel à l'intérieur du projet. La réalisation du projet, étape par étape, sans donner la priorité à construire les trottoirs, les services de proximité, les espaces verts, les pistes cyclables, etc. est un facteur de mécontentement pour les nouveaux résidents du quartier et peut même remettre en cause le projet.



La participation de la société civile est toujours aussi cruciale. Les résidents du Village de la gare se plaignent de ne pas être assez impliqués et consultés par rapport aux décisions concernant l'avenir de leur quartier.

La présence de différents partenaires peut engendrer divers conflits en

matière de répartition du financement. Cependant, l'achat du site par la Ville a été une opportunité très intéressante pour le promoteur et a permis de travailler à la réalisation des objectifs de la Ville.

Finalement, il importe que les nouveaux aménagements de quartier TOD soient clairs pour les services d'entretien qui n'ont pas l'habitude d'opérer dans des rues plus étroites ou autour d'aménagements paysagers particuliers. ■

La place Charles-Le Moyne : premier TOD de la Rive-Sud de Montréal

Florence Junca Adenot,
URBA 2015 UQAM et Jean
Mercille, Ville de Longueuil

Texte : Gabrielle
Immarigeon, Convergence

© Images extraites de la présentation PowerPoint de M. Mercille

Si le TOD de la place Charles-Le Moyne est le premier à voir le jour sur la Rive-Sud, il n'a toutefois pas été conçu selon les composantes du TOD. Bâtie selon le principe de ville intérieure dans les années 70, la place Charles-Le Moyne fait l'objet d'une planification de son espace extérieure depuis les sept dernières années. Le projet nous rappelle l'importance de l'espace public dans la conception des projets TOD.

Historique de planification

Mise en service en 1967, la station de métro Longueuil offre à la Ville une opportunité de développement



inégalée aux abords de la station. Conséquemment, la Ville achète les terrains de la place Charles-Le Moyne mais ne dispose pas de plan d'aménagement d'ensemble pour l'espace. Elle en développera toutefois un, quelque temps après l'arrivée du métro.

Étant donné la localisation privilégiée de la place et le pôle d'échange important qui s'y bâtit, plusieurs promoteurs érigent des tours d'habitation reliées par un réseau de circulation intérieur, tendance urbanistique des années 70. La

qualité de l'environnement extérieur et l'accès au métro sont donc délaissés au profit de l'espace interne.

En 2002, la Ville de Longueuil décide d'enrayer cette tendance en lançant le Plan de mise en valeur de la place Charles-Le Moyne. L'objectif du plan : rendre la place urbaine et humaine, en la transformant en véritable TOD. La qualité de vie devient le principal levier économique et le principe directeur du réaménagement de la place.

Revitalisation

Les objectifs de revitalisation de la place sont de créer des espaces publics de qualité, de favoriser l'urbanité, d'améliorer l'accessibilité en misant sur le transport en commun et actif, et de créer une identité distinctive pour la place Charles-Le Moyne.



La pièce maîtresse de cette revitalisation a été le réaménagement de la place en esplanade au design moderne. D'autres interventions



municipales ont aussi vu l'espace public se transformer tandis que des investissements privés ont assuré l'implantation de condominiums et d'institutions d'importance (construction pour l'Université de Sherbrooke).

Résultats

Le TOD de Longueuil a été évalué selon une étude qui, à l'aide d'indicateurs, a permis de mesurer la performance du projet. Selon l'étude, la très grande majorité de résidents interrogés ont affirmé que le métro avait eu un impact sur leurs habitudes de vie. En effet, 76 % d'entre eux

utilisent les transports collectifs et actifs pour aller travailler et étudier alors que 51 % des ménages sondés ne possèdent pas d'automobile. Par

ailleurs, les trois quarts des répondants à l'étude considèrent que la proximité des commerces et services s'est améliorée par rapport aux années antérieures.

En 2008, le coût total des investissements représentait 39 millions pour 100 millions d'investissements privés générés.



Leçons à tirer

Le TOD de la place Charles-Le Moyne à Longueuil démontre comment la possession municipale des terrains demeure le meilleur moyen de contrôler le développement. De plus, la planification intégrée à long terme évite la démolition des aménagements qui ne correspondent pas aux attentes actuelles.

La plus grande preuve de succès du TOD de Longueuil est sans aucun doute les retombées économiques importantes qui démontrent que des investissements publics bien planifiés peuvent générer des investissements privés majeurs.

Finalement, le projet de la place Charles-Le Moyne rappelle comment il est généralement plus facile de faire un TOD dans un milieu urbanisé étant donné la masse critique de résidents qui facilite la survie des commerces de petite superficie et des services de proximité. ■

